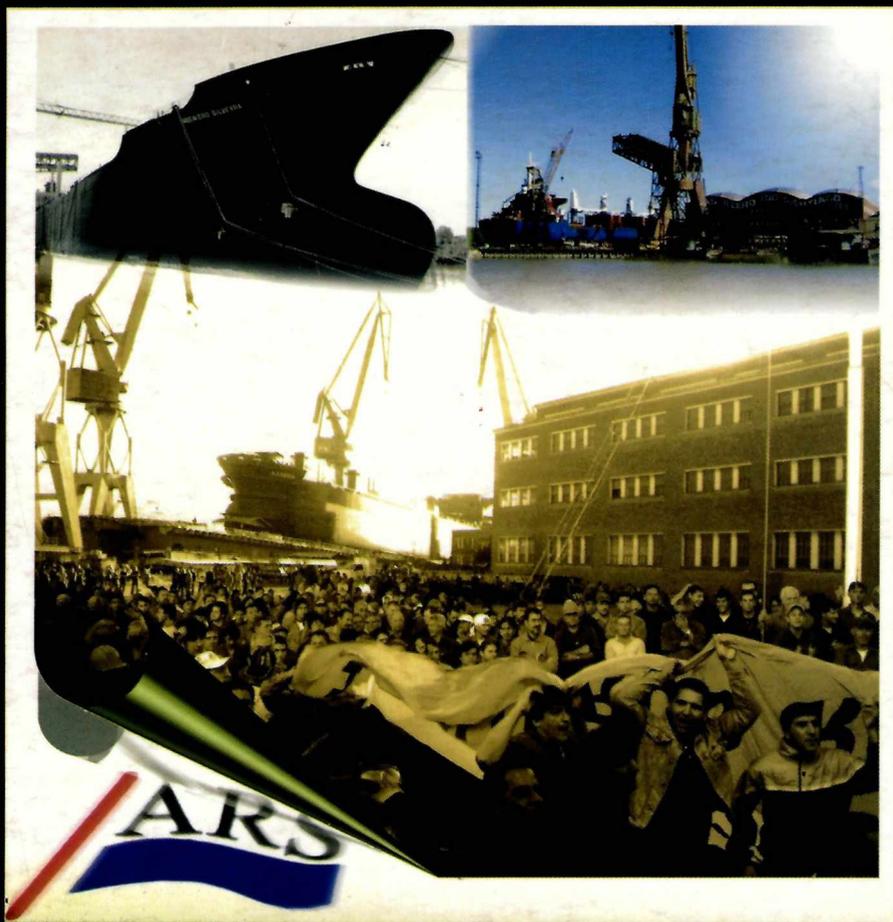


UN SENTIMIENTO LLAMADO ASTILLERO



Crónicas del Astillero Río Santiago

RAÚL CORZO

EDITORIAL DUNKEN

**UN SENTIMIENTO
LLAMADO ASTILLERO**

Para el Archivo Histórico,
y Biblioteca Municipal
Ciudad de Berisso
El Mayor de los Exitos!

LA Com

15/06/2012

155418635

RAÚL CORZO

**UN SENTIMIENTO
LLAMADO ASTILLERO**

EDITORIAL DUNKEN

Buenos Aires

2011

Corzo, Raúl Arnaldo
Un sentimiento llamado Astillero.
1a ed. - Buenos Aires : Dunken, 2010.
712 p 16x23 cm.

ISBN 978-987-02-4845-3

1. Narrativa Testimonial. I. Título
CDD A863

Impreso por Editorial Dunken
Ayacucho 357 (C1025AAG) - Capital Federal
Tel/fax: 4954-7700 / 4954-7300
E-mail: info@dunken.com.ar
Página web: www.dunken.com.ar

Hecho el depósito que prevé la ley 11.723
Impreso en la Argentina
© 2011 Raúl Arnaldo Corzo
e-mail: ralcorzo@yahoo.com.ar
ISBN 978-987-02-4845-3

A MODO DE PRÓLOGO

Nos place como integrantes de ATE Ensenada presentar este libro que recata la historia del Astillero Río Santiago con una amplia visión. Para esta Comisión Administrativa, Astillero representa un bastión de defensa de nuestra Soberanía y un ejemplo de lucha por la fuente de trabajo para todo el Movimiento Obrero Argentino. El esfuerzo y laboriosidad de aquellos compañeros desde 1940 hasta la década del 70 fundando y engrandeciendo la fábrica; la tenacidad y sacrificio desplegados por los que tuvieron que enfrentar una crítica situación desde 1989 hasta el cierre del milenio; pasando por los sobrevivientes del trágico capítulo del Proceso Militar, no podían quedar en el olvido.

Entendemos que esta obra comenzó como registro de la historia del ARS y se extendió a su actual estado donde aparecen los procesos vividos (o sufridos) en el conjunto de los sectores de trabajo de la Seccional y la actuación de nuestra Organización sindical en ellos siempre buscando el bienestar de sus afiliados. Era inevitable. Hablar de Astillero Río Santiago es hablar de Unidad, Organización y Acción Gremial, además de Industria Naval Nacional.

Es que los compañeros ingresan a la Planta Naval en busca de un trabajo; a medida que se insertan y desempeñan sus labores va creciendo en ellos la pasión por el Astillero, que se traduce en un sentimiento inexplicable como todo sentimiento, y que se convierte en una clara conciencia a favor de defender la Industria Nacional en general y a la Naval en particular. En una palabra, se convierten en Trabajadores Navales plenos, no sólo por su capacidad y calidad de mano de obra, sino porque adquiere la comprensión de que su trabajo sólo se verá realizado cuando la capacidad productiva de la Nación, las riquezas de sus costas y tierras continentales, sean usufructuadas por y para el Pueblo Argentino.

Ojalá esta obra que hoy prologamos sirva para extender esta Conciencia Naval al conjunto de la Comunidad Argentina.

Vicente Ignomiriello – Secretario General

José Juárez - Sec. Gral. Adjunto

Francisco Banegas - Sec. Acc. Soc. Tur. Cult. y Deporte

Comisión Administrativa ATE Ensenada – Período 2007-2011

Noviembre 2011

“ALABADO SEA EL MAR...”

Dicen los biólogos y lo afirmaban antiguas religiones, que la vida nació en el mar. Aún hoy, cuando han pasado millones de siglos, el pequeño mamífero bípedo que con su cerebro y sus manos consiguió adueñarse del mundo, se siente empujado frente al mar. Y se desquita construyendo gigantescas embarcaciones que lo hagan sentir grande y lo ayuden objetivamente a serlo. Por eso el astillero es un poco fábrica y un poco monumento –homenaje al hombre y al mar – a orillas de la parte aún virgen del planeta”

*Anónimo
(La Gaceta,
3 de septiembre de 1964)*

“En toda Nación que deja hacer por otras una navegación que podría emprender ella misma... el trabajo del pueblo y, desde luego, la población, sus recursos, estarán en manos del estado navegante...”

Los intereses políticos del pueblo dependiente estarán subordinados, por la necesidad, a los intereses del pueblo navegante”.

*Manuel Belgrano.
Editorial del Correo de Comercio.
8 de septiembre de 1810.*

*A las mujeres y hombres que construyeron la Industria
Naval Argentina a lo largo de nuestra Historia.*

*A los trabajadores navales, sus sindicatos, agrupaciones
gremiales y políticas que contribuyeron a defender
los astilleros y talleres navales de nuestra Nación.*

*A Macarena, que trajo luz a mis días cuando
la desilusión superaba a la esperanza.*

PRIMERA PARTE

Sumario

Capítulo 1: EL ASTILLERO NUEVO

Capítulo 2: ATE Y ETARS: DOS INSTITUCIONES CAPITALES

Capítulo 3: UNA VIDA COMO LA VIDA MISMA

Capítulo 4: AFNE SE ENROLA EN LA RESISTENCIA

Capítulo 5: MÁS QUE LENTO, PARALIZADO

Capítulo 6: CAMINO AL CORDOBAZO

CAPÍTULO I EL ASTILLERO NUEVO

“La actividad industrial es vital; la necesitamos, como hemos necesitado nuestra libertad política, como hemos necesitado en su oportunidad nuestra independencia.”

Es un error haber estructurado ‘a priori’ nuestra economía, posponiendo arbitrariamente a los metales con respecto a los cereales”— (Manuel Nicolás Aristóbulo Savio, al someter ante Congreso el proyecto de ley instaurando un Plan Siderúrgico que elevara a las Industrias de Base como motor del crecimiento de la economía nacional (1946)

Voluntad nacional

Hasta su provincialización, todos los que ingresábamos al Astillero por el portón donde hoy está la entrada a Zona Franca, veíamos la sigla AFNE (Astilleros y Fábricas del Estado) y este lema: **Voluntad Nacional Construyendo Para El Mar**. A cientos de empleados y operarios, a fuerza de verlo todos los días, este concepto se nos grabó a fuego como un mandato fundacional: **Personificábamos la decisión consciente de un país de trabajar para que haya presencia argentina en los océanos**.

Pero la consigna era algo más que un slogan publicitario; el Astillero Río Santiago es realmente una consecuencia directa de la Voluntad Nacional ejercida a través del Estado. Nacemos del sueño y el accionar de argentinos de diversos orígenes y condición social encuadrados, lo supieran o no, entre los que pregonaban un desarrollo independiente en la industrialización argentina. La existencia de dos pretéritas leyes de principios del siglo XX lo demuestra de modo palpable: Son ellas la Ley 8.868 (1912) y la 10.253 (1917), que autorizaban a instalar un dique de carena y un taller de reparaciones navales en Río Santiago a la firma inglesa Vickers Sons & Maxim. De esta apuesta *“a la iniciativa de capitales extranjeros”* sólo quedaron las disposiciones legislativas sepultadas en los archivos, el resto jamás se realizó.

Un jalón primordial para nuestro surgimiento y derrotero lo marcó el General e Ingeniero Civil Enrique Mosconi.¹ A cargo de Yacimiento Petrolíferos Fiscales (YPF) ejecutó una política destinada a lograr el autoabastecimiento. En 1925 Mosconi consideró la posibilidad de una sociedad mixta estatal y privada para la explotación petrolífera, pero en 1928 se retractó al expresar: *“No queda otro camino que el monopolio del Estado pero en forma integral, es decir, en todas las actividades de esta industria: la producción, la elaboración, el transporte y el comercio [...] sin monopolio del petróleo es difícil, diré más, es imposible para un organismo del Estado vencer en la lucha comercial las organizaciones del capital privado”*. (Subrayado nuestro)

La historia de nuestra empresa, como la de cualquier ente vivo, no fue lineal. Sufrió avances y retrocesos, flujos y reflujos, según los vientos de la Historia soplaran favorables o contrarios a los defensores de la soberanía de nuestro territorio marítimo. Nuestro desarrollo siguió, como una sombra al cuerpo, el recorrido de la historia de la Industria Naval Nacional. Este proceso conforma una extensa cadena que, pese a extenderse durante más de medio siglo, aún no tiene puesto su último eslabón.

La vocación nacionalista que produce el surgimiento del Astillero Río Santiago debería extenderse también al conjunto de la Industria Naval Argentina. Las enormes distancias que separan a Argentina de los principales centros de consumo siempre han puesto sobre el tapete esta cuestión cuando el mundo se ha sacudido bajo conflagraciones de grandes magnitudes. **Ante las magníficas capacidades marítimas argentinas, podemos tomar dos posturas: aprovecharlas para beneficio de nuestra Nación y nuestro Pueblo o entregarlas a otros para que su propio beneficio, pero jamás obviarlas.**

Nuestra defensa del desarrollo de la Industria Naval Nacional se sustenta sobre la necesidad de hacernos cargo de esta verdadera provincia sumergida y olvidada que es el Mar Argentino y de tomar en nuestras

¹ Director de Yacimientos Petrolíferos Fiscales desde 1922 hasta 1930, Mosconi se ve forzado a abandonar su cargo el 6 de septiembre de 1930 cuando es arrestado por resistirse al primer golpe militar de la Historia Moderna de Argentina que derroca al Presidente Hipólito Irigoyen, electo por segunda vez en 1928.

manos la comunicación marítima y fluvial con el resto de América y el Mundo. Además de estas razones comerciales existen otras, de tipo estratégico, que ligan fuertemente a la Industria Naval con la Industria para la Defensa de la Soberanía Nacional.

Comprando buques



Vicealmirante segundo S. Storni.

Durante la Primera Guerra Mundial las naciones beligerantes retiraron de los tráficos normales a la casi totalidad de sus buques, con el objeto de destinarlos al uso directamente bélico. Por entonces nuestra Marina Mercante estaba constituida por 244 unidades que apenas representaban el 0,42% del total mundial. Ante esto nuestro país, bajo la primera presidencia de Hipólito Irigoyen, intentó tener una moderna Marina Mercante ya que el conflicto internacional suscitaba enormes problemas en el tráfico externo de ultramar de Argentina. A esta escasez estructural de bodegas, se agregaba la venta que realizaron algunos armadores argentinos, aprovechando los precios que

ofrecían las naciones beligerantes por sus buques.

Estos factores producen, desde **1915**, una disminución notable de nuestra actividad exportadora. Un pionero de la producción naviera nacional como el almirante Segundo Storni decía al respecto: *“Estamos experimentando las graves consecuencias de que la casi totalidad del tonelaje de buques mercantes pertenezca a una o dos matriculas. Se complican las respectivas naciones en una guerra marítima y el resultado es la paralización o enorme encarecimiento del tráfico (...) Véase,*

*pues, que la aspiración de los pueblos a poseer marina mercante propia y a llegar a un equilibrio en los tonelajes es de interés universal”.*²

*“Sin embargo, – expresaba en cierta oportunidad el Contralmirante Manuel García Tallada, Presidente de ELMA – 25 años más tarde, al estallar la Segunda Guerra Mundial la situación anterior era casi la misma, con el agravante de que la intensidad y expansión del conflicto llevó a grado superlativo las consecuencias económicas de la falta de bodegas propias”.*³

Es preciso interpretar la decisión del Ministerio de la Marina, a cargo del contralmirante Eleazar Videla, de crear en **1934 la Comisión de Organización de la Marina Mercante**, en el marco de la realidad económica mundial imperante y del debate vigente en el país entre 1930 y 1945.⁴ El Modelo Agro Exportador se agotaba básicamente por la crisis mundial del 30 y el advenimiento de la “Gran Depresión”, con la caída casi definitiva de los precios agrícolas y el cerramiento proteccionista de los países centrales.⁵ Entonces la dirigencia política de Argentina debatió dos posturas para salir de la crisis:

² Segundo Storni egresó de la Escuela Naval el 29 de diciembre de 1894. En la década del 30 formó parte del grupo de militares que impulsaron el desarrollo de la industria nacional por considerarla fundamental para la defensa. Fue uno de los fundadores del Instituto Oceanográfico Argentino en Mar del Plata. Producido el golpe de estado del 4 de junio de 1943, aunque Storni era un nacionalista, «aliadófilo» y partidario de que la Argentina ingresara a la guerra, lo designaron Ministro de Relaciones Exteriores entre el 7 de junio y el 10 de septiembre de 1943. Este cargo gran importancia en ese momento, debido a la Segunda Guerra Mundial y las presiones de Estados Unidos para que la Argentina participara en el conflicto. Si bien Storni era un nacionalista, también era «aliadófilo» y partidario de que la Argentina ingresara a la guerra. En el año 1952 publicó “Intereses argentinos en el mar”, una obra de consulta importante en materia de defensa, sobre la base de su conferencia pronunciada en 1916. Otros trabajos publicados fueron: “Trabajos hidrográficos y límite argentino en el Canal de Beagle” (1905); “Balística y explosivos para la marina de guerra” (1908); “Proyecto del régimen del mar territorial” (1911) y “El mar territorial” (1926); y “Manual de Geoestrategia”.

³ Exposición del Presidente de ELMA, Contralmirante Manuel García Tallada (1978).

⁴ Decreto 53.414 del 17 de diciembre de 1934.

⁵ Habitualmente 1930 es señalado como un año hito de crisis del Modelo Agro Exportador, de gran imbricación en el mercado mundial e instaurado en nuestro país a partir de 1880 cuando se construye los basamentos de la Argentina moderna. El país exportaba principalmente productos agropecuarios e importaba algunos productos industriales. El MAE fue un modelo de

1. Por un lado se planteaba un cierre temporal de nuestro mercado, produciendo algo de industria internamente hasta que la situación mundial comience a florecer.
2. La otra postura, lo que se conoció como el Plan Pinedo, batalló por un cambio definitivo de modelo. Es decir instaurar el Modelo de Industrialización Exportadora, en pocas palabras, producir industria para el mercado mundial.

Al incorporarse Estados Unidos al conflicto contra las potencias del Eje a fines de 1941, el gobierno argentino debe tomar una medida de emergencia para enfrentar la crítica situación de escasez de oferta de bodegas. Aprovechando el “*Plan para poner en servicio los buques inmovilizados que se encuentren en puertos americanos*”⁶, se crea la **Comisión Asesora de la Marina Mercante**, bajo la presidencia del almirante Francisco Stewart. Este organismo entabla negociaciones por 16 barcos italianos, que se encontraban refugiados e inmovilizados en el puerto de Buenos Aires debido al conflicto bélico⁷; ocho fueron comprados bajo cláusula de retroventa.⁸ Con estas adquisiciones, el 16 de octubre de 1941⁹ se creó la **Flota Mercante del Estado**¹⁰, antecesora de la empresa Líneas Marítimas del Estado (E.L.M.A.), bajo jurisdicción del Ministerio de Marina.¹¹ La flamante naviera inicia sus funciones con la salida del vapor “Río Dulce”, el 1º de noviembre de 1941, transportando un cargamento de trigo al Callao. Como sólo el “Río de la Plata”¹², de 62 000 pies cúbicos de carga refrigerada servía para el transporte de carnes,

acumulación con muy buenos resultados, de fuerte crecimiento entre 1900 y 1929, con una gran estabilidad en lo que respecta a la inflación y beneficiándose con una inversión muy alta.

⁶ Plan Summer Welles, aprobado por el Comité Económico y Financiero Interamericano en Washington.

⁷ El instrumento legal fue el Decreto 86.031 (06-03-1941).

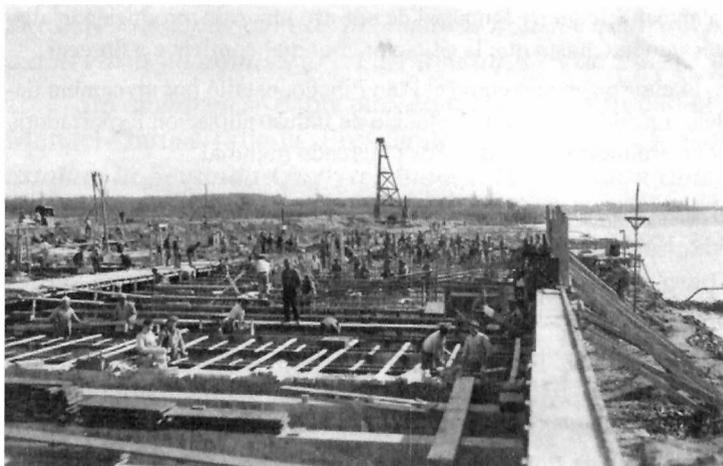
⁸ Por esta razón, los mismos fueron recuperados por Italia seis meses después de finalizada la guerra.

⁹ La ley que la funda es la 12.736 (04.10.1941) y se aplica en la práctica por decreto 103.316, ambos emitidos por el gobierno provisorio del vicepresidente presidente Ramón Santiago Castillo.

¹⁰ Componían esta flota los barcos adquiridos según detallamos más arriba a los que se agregaron luego 2 barcos argentinos, 1 panameño, 3 franceses y 6 transportes de la Armada Nacional.

¹¹ ELMA es producto de la fusión, el 24 de mayo de 1961, de F.M.E. con la Flota Argentina de Navegación de Ultramar (F.A.N. U.), constituyéndose así en la única empresa estatal de ultramar. Por su parte el transporte fluvial fue cubierto por la también estatal Flota Argentina de Navegación Fluvial (F.A.N.F.), fundada en 1949.

¹² Ex “Princesa María”, terminó hundido en la bahía de Acapulco.



Muelle de Alistamiento en construcción - año 1944.

se negocia por tres buques alemanes y cuatro daneses y en 1942 se incorporan a la Flota tres buques frigoríficos de 185 000, 187 000 y 127 000 pies cúbicos. En 1943 fueron

declarados de utilidad pública tres barcos franceses que se encontraban en el puerto y fueron; recibieron el nombre de “Río Tunuyán”, “Río Luján” y “Río Jachal”.

La **División de Pesca de la Flota Mercante** fue incorporada el 12º de julio de 1943 a partir de la compra de una compañía pesquera, la empresa Pesquerías Gardella S.A. que se hallaba en liquidación judicial. De ella se obtuvieron el “Maneco”, “Biguá”, “Pescadilla” y “Trucha”. También se contaba como Flota Mercante a varios buques de la armada y un vapor rumano que estaba en puertos brasileros y fue adquirido en 1942. Además se mandaron a construir buques en Suecia y Gran Bretaña. A fines de 1942, la Flota Mercante explotaba cuarenta y dos barcos, afectados todos al servicio de ultramar, y trabajaban 15.000 personas, el 90% de ellas argentinos nativos.¹³

Nueva estrategia para otra crisis mundial

Durante la Segunda Guerra Mundial **la ausencia de una flota propia significó estar sujeto a los intereses marítimos mundiales** a la hora de exportar carnes y cereales. Entre 1939 y 1945, la Marina

¹³ Luna, Félix, Historia Integral de la Argentina (2007).

Mercante Argentina fue la que más aumentó en el ámbito mundial, en valores relativos, principalmente dedicándose al tráfico de ultramar. Una Flota Mercante propia implica la toma de conciencia política sobre la importancia de su existencia como factor de independencia económica en nuestro país. De allí la trascendencia de su creación y crecimiento. Sin embargo, como se demostró anteriormente, la mayoría de las naves eran adquiridas en el extranjero.

AÑO	CANTIDAD DE UNIDADES	TONELAJE
1939	85 barcos (de 1000 TRB)	265.678 TRB
1945	114 barcos (de 1000 TRB)	423.718 TRB
1951	214 barcos	1.038.059 TRB

Ya a fines de la década del 30, el mapa político mundial presagiaba nuevos conflictos, dado el avance de las tendencias totalitarias y expansionistas de Italia y Alemania en Europa, y de Japón en el Extremo Oriente. A partir de esta hipótesis de conflicto **las Fuerzas Armadas Argentinas diseñaron una estrategia para la Defensa de la Soberanía nacional. La misma fue concebida para impulsar a la industria utilizando los recursos naturales del país, además de la construcción de infraestructura de comunicaciones, especialmente terrestres. Como condición casi excluyente para el logro de este plan debía lograrse que en los talleres militares se fabricara la mayoría de los insumos y en altos niveles de escala para disminuir la dependencia de materiales bélicos importados.**

Bajo este escenario se concibe la idea de **construir un Astillero Totalmente Integral**, con capacidad de auto generar la energía necesaria, diseñar y fundir piezas navales y herramientas, fabricar motores para los buques, etcétera. **Esta experiencia era única en Latinoamérica por esos tiempos.**

Albores de la construcción naval

En 1933 la República Argentina decide construir por primera vez unidades navales hasta ese entonces compradas en el extranjero.¹⁴ La construcción de nueve rastreadores tipo “Parker”, demostró de manera

¹⁴ Desde 1932 hasta 1938 fue presidente de la Nación el general Julio A. Roca.

práctica, los escasos recursos disponibles para encarar esta actividad.¹⁵ Así lo hizo notar el Director de los Talleres Generales de la Base Naval de Río Santiago, el contralmirante e ingeniero naval Edmundo Manera. La exigencia del plan fue tal que inspiró a los hombres encargados de realizarla, la idea de diseñar un verdadero astillero que cubriera la falta de instalaciones adecuadas e independizara al país de la compra en el exterior de construcciones navales civiles y militares. De esta visión se genera la disposición ministerial 737, contenida en la Orden General n° 167/35 (**21 de agosto de 1935**), que es una auténtica **Acta Fundacional del Astillero Río Santiago**. En su texto completo se lee:

"Buenos Aires, agosto 21 de 1935.

A los fines de que se proyecte la construcción de un varadero y taller agregado en la Punta del Canal de de Waldors (Río Santiago). Exp. 1-M-6110/935, el ministro de Marina resuelve:

- 1. Designar una comisión constituida por el capitán de fragata Ramón A. Poch, como presidente; el ingeniero naval principal Edmundo Manera e ingeniero civil Jorge T. Rojo, como vocales.*
- 2. Esta comisión deberá expedirse antes del 1° de diciembre próximo, elevando simultáneamente el proyecto respectivo para la correspondiente licitación.*
- 3. Publíquese, etc.*

Firmado: Almirante Eleazar Videla".

Gracias a esto la Cámara de Diputados aprueba en septiembre de **1935** un proyecto que autorizaba al Poder Ejecutivo a invertir hasta 5 millones de pesos en la primera etapa del proyectado astillero. Y en **1936**, se determinó la necesidad de contar con una superficie de 230.000 metros cuadrados. En **1937** es aprobada la ley 12.353 que autoriza a asignar medios financieros para la construcción de cuatro nuevas unidades, de 1.000 toneladas cada uno, las que se estimaba construir en el nuevo astillero.¹⁶

¹⁵ Cinco de estos navíos fueron construidos en los Talleres Generales de la Base Naval de Río Santiago ("Bouchard", "Drummond", "Granville", "Spiro" y "Comodoro Py"); todos fueron puestos en servicio entre 1936 y 1938.

¹⁶ De este proyecto sólo se hicieron dos: "Azopardo" y "Piedra Buena".

Posteriormente, por la Orden General n° 279 (23 de noviembre de 1938) del Ministerio de Marina¹⁷, se resuelve crear la **Comisión de Construcciones para las Obras del Astillero Río Santiago**:

“Buenos Aires, noviembre 23 de 1938.

Visto lo informado por la Dirección General del Material en expediente I.M.11200-38.

EL MINISTRO DE MARINA Resuelve:

1°. Designar la siguiente Comisión de Construcciones para las obras del Astillero Río Santiago:

Presidente: Jefe de la Base Naval de Río Santiago; Vocales: Jefe de Arsenal de la Base Naval de Río Santiago; Jefe de los Talleres de la Base Naval de Río Santiago, Jefe de la División Electricidad de la Dirección General del Material.

2°. Publíquese, comuníquese a la Contaduría General de la Nación, etc.

Firmado: Almirante León L. Scasso”

Rescatado de las aguas

Al notificarse del proyecto ya adelantado, el ministro almirante León Scasso incluye en la Orden General 286/938 el ítem 38 del Plan de Trabajos Públicos:

“38. RÍO SANTIAGO: Expropiación de los terrenos necesarios, estudio, ejecución de trabajos de relleno, diques, dragados, construcción de gradas, talleres, depósitos, muelles, edificios, grúas, maquinarias y vías de comunicación ferroviaria y demás utilaje que sea indispensable.

Asignación para 19838: \$ 345.000”¹

¹ Contraalmirante (R) Contador Pablo E. Arguindeguy, Informe al Jefe de Relaciones Públicas de AFNE S.A., Capitán de Navío Rolando Milton Franco, 12.10.1977.

¹⁷ Desde 1938 hasta 1942 la presidencia de la Nación la ejerció Roberto M. Ortiz (radical anti personalista) y desde 1942 a 1944 Ramón S. Castillo (conservador) por renuncia del primero e impuso una política nacionalista y crecientemente autoritaria.

Para 1939 los medios financieros necesarios para iniciar las obras en el terreno habían sido obtenidos,¹⁸ basado en que estaba confeccionado el **“Anteproyecto y Memoria descriptiva para la Construcción del Astillero Río Santiago”**, producto del trabajo de un equipo a cargo del almirante Edmundo Manera.¹⁹ Éste acotó en su momento:

“Los inconvenientes en las comunicaciones que provocaba la situación insular de los Talleres Generales de Río Santiago, llevaron al convencimiento de instalar el nuevo astillero en tierra firme. El lugar más conveniente, por la proximidad a la Base Naval y tener ante sí un amplio espejo de agua tranquila para las botaduras, se encontró a orillas del río Santiago, frente a la vieja Escuela Naval, en una zona dentro del así llamado “Bañado de Ensenada”.



Vista aérea del Astillero Río Santiago en 1947.

En 1940 se dispone la expropiación por utilidad pública de dichos Bañados constituidos por terrenos anegadizos, territorio de cuises²⁰ y quintas. Así se le gana al río un espacio cuyo relleno que demandó 700.000 metros cúbicos de tierra ya que se

¹⁸ Asignados por ley 12.576, rubro 7-28 (P.T.P.) sancionada el 18 de enero de 1939. A partir de aquí, y siempre dentro del presupuesto de la Armada, la obra “Astillero Río Santiago” se irá nutriendo de recursos económicos que posibilitaban su realización y equipamiento.

¹⁹ Manera, también fue el principal promotor de la Ingeniería Naval en Argentina (impulsó la fundación de esta Carrera en la UBA y la creación del Canal de Experiencia que funciona en la misma Facultad). Siempre se guió por el siguiente concepto: *“Desde el punto de vista de la defensa de la Nación, es necesario que la Marina Militar, la Marina Mercante y la Industria Naval formen un sistema único, ya que desunidos no podrán jamás cumplir, tanto en la paz como en la guerra, su misión sin la ayuda de los otros dos restantes”.*

²⁰ Pequeño roedor, mamífero, sin cola.

*necesitaba obtener una altura de 4,10 metros sobre el cero local con el objeto de preservar al emprendimiento de las inundaciones. El material se obtuvo del dragado de una dársena de alistamiento de 500 metros de largo por 100 de ancho; de la excavación de un pozo de maniobras de los diques flotantes y, con la masa resultante del dragado del río Santiago hasta una profundidad de 27 pies ya que se preveía que al nuevo Astillero accederían buques de gran calado.*²¹

Entre 1941 y 1948 el silbido del martillo-pilón colocando los pilotes de cemento armado fue una atronadora melodía que alborotó la agreste sinfonía del monte ribereño. Según nos aporta Raúl Olmo, uno de los tantos trabajadores del ARS apasionado por su historia, la piedra fundamental fue colocada el **22 de mayo de 1948** frente al lugar donde luego se erigió el Edificio del Personal Superior:

–El primer edificio que se levantó –cuenta Olmo– fue el de Comedor y Vestuario. Se hizo con la cota de la Escuela. En un segundo proyecto se decidió levantar el resto de los Talleres a una cota superior porque la otra resultó anegadiza. Los Edificios de Dirección y Personal Superior (Casino) se hicieron más altos pero me parece que para mostrar que eran de mayor jerarquía.

Dato que nos explicó a muchos por qué al llover en el horario de ingreso, frente a los bretes de los tarjeteros siempre se inundaba, lo cual era un fastidio para todos los operarios que intentaban llegar a los talleres.

Sobre el amplio predio, conquistado por el trabajo incesante de los hombres de la Base Naval Río Santiago y de los Talleres Generales, además de sus hijos y parientes vecinos de Ensenada y Berisso, más algún quintero de la isla, se fueron erigiendo los talleres de calderería, herrería, mecánica (tornería y ajuste)²², cordería, electricidad y velería, fundición y moldelería, galvanoplastia, galvanizado a fuego y acumuladores, carpin-

²¹ Aurelio González Climent, en Historia de la Industria Naval Argentina, AFNE, 1973.

²² Este es el taller más grande (aproximadamente 300 por 90 metros) y en él llegaron a fabricarse 21 motores diesel con licencia AFNE-SULTZER y AFNE – GMT cuyas potencias oscilaban entre los 3.500 y los 21.000 HP; los más pequeños pesaban 60 toneladas y los más grandes 1000 toneladas. Como dato no menor agreguemos que en este sector Metal-Mecánico se construyeron 4 turbinas– bombas para la represa de Río Grande, generadoras de 187 megavatios cada una.

tería de blanco y depósitos de madera, carpintería de ribera y pinturería; caminos, ramales ferroviarios para uso interno²³; playas y obradores para materiales, la central de fuerza (usina eléctrica, vapor, aire, etc.) y el muro perimetral. Entre las primeras obras se encuentran las tres Gradas de importantes dimensiones para la época: La Grada 1 permite la construcción de buques de hasta 60.000 toneladas, con una eslora de 240 metros; la Grada 2 permite la construcción de buques de 120 metros de eslora y la Grada 3 se utiliza para fabricación de barcos de 80 metros de eslora. En un primer momento se proyectó una cuarta grada de 45 metros, idea que luego se desechó. También se pensó en instalar un dique flotante de 10.000 toneladas de capacidad portante, idea que luego quedó sin efecto. Con los años se fueron instalando las grúas en gradas y muelles, las redes de servicios de combustible, incendio, agua de consumo y desagüe pluvial²⁴, el servicio de combustibles, vestuario, comedor, planta purificadora y servicio general de agua potable, servicio general de incendio, almacenes, dirección técnico-administrativa, laboratorio químico y físico, garaje, dique y grúa flotante y escuela de aprendices.

El primer estacionamiento vehicular que se dispuso fue un espacio **para 300 bicicletas**²⁵. Entre los cientos de anónimos brazos proletarios que cumplieron tamaña empresa se encontraban los de Antonio Angeloni que se desempeñó en una empresa alemana entre 1947 y 1948 como



Como parte del 2º Plan Quinquenal se funda la Empresa del Estado, Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE).

²³ Las playas de almacenamiento de materiales y estacionamiento abarcaban una superficie recubierta de capa asfáltica de 40 mil m², y las calles internas del astillero, también asfaltadas, totalizaban 70 mil m². Además contaba con siete kilómetros de vías férreas internas, que a su vez se conectaban con el ramal de Ensenada del Ferrocarril General Roca.

²⁴ Los diferentes edificios se encontraban unidos por una red de túneles para la alimentación de energía eléctrica, de vapor y de aire comprimido, que alcanzaba una longitud mayor de cinco kilómetros.

²⁵ En la actualidad allí funciona el Archivo Histórico y Museo del Astillero Río Santiago, tras recuperarlo de la Zona Franca.

albañil. De este modo participó en la construcción de los edificios que luego albergarían a las oficinas de Dirección, los hornos de Fundición, el Laboratorio, la sección Moldelería, Enfermería y Casino de Oficiales. Antonio ingresó a la Base Naval Río Santiago, en 1951 fue trasladado al Astillero donde desempeñó su oficio de albañil hasta 1985 año en que se jubiló, no sin antes pasarle la posta astillerense a su hijo. Historias de continuidad familiar como estas existen por doquier en cualquier taller u oficina, situación que fue permitiendo crear una enorme fidelidad de parte de los trabajadores a lo que consideran “su” empresa. Angeloni contaba en el 2006 a su nieta Ayelén, alumna de la Escuela Técnica Astillero Río Santiago, que:

–Lo habitual era trasladarse hasta el lugar de trabajo en bicicleta, moto y camioneta, de vez en cuando íbamos en colectivo. Como no había comedor teníamos que llevar una vianda y a veces, cuando se podía, asábamos algo en una parrilla improvisada.²⁶

Para 1944 ya se tenía decidido que las dos primeras construcciones que emprendería el astillero nuevo serían los patrulleros “Azopardo” y “Piedrabuena”.

Floreciendo bajo el peronismo

Para ese entonces el momentáneo repliegue que representaba cerrar nuestra economía esperando que la mundial se recuperara, comienza a ser un modelo con estrategia a largo plazo. En el Modelo Sustitutivo de Importaciones, adoptado como estrategia bajo el gobierno peronista, el motor de expansión industrial era el mercado interno y se lograba sobre la base de un buen nivel del poder adquisitivo de los trabajadores ligados a la industria.²⁷

²⁶ Angeloni, Ayelén, Los Pibes del Astillero, n° 2, año 6, septiembre 2006.

²⁷ Es lo que se conoce como Modelo Semicerrado de Acumulación o Industrialización Sustitutiva de Importación y, en rasgos generales, podemos definir que se extendió con ciertas variantes hasta 1974 aproximadamente. Constaba de tres elementos esenciales:

1) El sector industrial pasó a ser el eje dinámico de la acumulación, requiriendo un dólar barato para la compra de insumos importados y aranceles altos como barrera protectora ante los productos importados, ya que producía para el mercado interno. Esto crea conflictividad con sectores agropecuarios que necesitaban un dólar caro y aranceles bajos.

El peronismo surgió aprovechando el vacío dejado por el debilitamiento de la influencia inglesa en nuestro país como consecuencia del esfuerzo de guerra realizado por Gran Bretaña durante la conflagración mundial. Su estadía en el poder hasta 1955 resultó una defensa consciente contra la enajenación de la orientación nacional en lo económico, lo social y lo político. A su vez impidió la persistencia de indignas condiciones laborales y salariales en los sectores más humildes de nuestra población y por eso en el imaginario popular este período es una especie de paraíso perdido al que se aspira regresar.

En el área naval este gobierno también fue muy activo. La Flota Mercante se consolida y la Industria Naval Nacional se desarrolla plenamente recién bajo la égida del peronismo. En el primer período gubernamental no sólo se elabora un plan de adquisiciones sino de construcciones de vapores de carga y de motonaves tanto de carga como de pasajeros.

Primer Plan Quinquenal (1947-1951)

En el capítulo dedicado a la Defensa Nacional, entre los Planes Contribuyentes se dispuso: *“Desarrollar las construcciones en el país con el máximo de intervención de la industria privada”*. La República Argentina llegó a contar por ese entonces, sólo en el sector estatal, con una empresa naviera dedicada al transporte de ultramar de cargas generales (ELMA), otra para el transporte de petróleo y derivados y otra perteneciente a Yacimientos Carboníferos Fiscales. La Flota Mercante pasó de tener 117 buques, hacia 1946, a poseer 198 en 1950. La política aplicada en este sentido estimuló su desarrollo, al insertarse en los convenios comerciales, una cláusula que aseguraba a la Marina Mercante Argentina, parte del transporte del intercambio de mercaderías con las naciones signatarias.

2) Se expande las funciones y tamaño del Estado; ya que garantiza la acumulación y el pleno empleo reemplazando al mercado de capitales cuyo centro, hasta entonces, era Londres.

3) Se promueve el nivel de consumo de los sectores integrados a la industrialización.

El Centro Marítimo de Armadores Argentinos impulsa, en 1946, el proyecto de crear la Dirección Nacional de la Marina Mercante como entidad autárquica. El objetivo buscado era fomentar en el país la instalación de grandes astilleros navales para la construcción de buques de gran tonelaje para ultramar. La Dirección Nacional de la Marina Mercante concedía primas en efectivo con el fin de impulsar la industria a su mayor desarrollo y mediante ella se instituyó el “Crédito naval”, destinado a la reparación, mantenimiento y construcción de buques de armadores argentinos. De hecho, el proyecto creaba el “Fondo de la Marina Mercante” formado con el impuesto sobre las primas de seguros marítimos, un aporte de Rentas generales, el impuesto a los pasajes al exterior y la emisión de títulos de “Fomento de la Marina Mercante Argentina”. El Fondo sólo podía invertirse en efectivizar los propósitos de la Ley: Conceder créditos a armadores para construir, reparar y modernizar sus barcos; además de otorgarse a los astilleros, metalúrgicas e industrias afines a la actividad naval. La garantía de los créditos se hipotecaba el inmueble o buque objeto del préstamo. Con la creación del Banco de Crédito Industrial Argentino se permitió a la Industria Naval y a los armadores argentinos acceder a nuevos créditos que sostuvo al sector con un promedio de 38 reparaciones anuales, entre 1946 y 1951.

A partir de un decreto en 1948, el gobierno dispuso que la adquisición de productos importados por parte de de las dependencias oficiales debía realizarse en barcos nacionales, Asimismo, las mercancías exportadas por reparticiones estatales sería transportada en forma exclusiva por buques de matrícula argentina.²⁸ Paralelamente se estatiza el grupo Doderó (1949) y el Estado incorpora los talleres de reparaciones situados en el Riachuelo y San Fernando. Los mismos funcionarán bajo la jurisdicción de la armadora estatal FANU (Flota Argentina de Navegación de Ultramar). El siguiente cuadro es por demás elocuente para demostrar el crecimiento de la Industria Naval en este período:

²⁸ Mario Rapaport, *Historia de la Economía Argentina del siglo XX*, La Página, Buenos Aires, 2007.

AÑO	CANT. BUQUES ARGENTINOS	DESPLAZAMIENTO
1928	17	8.450 Toneladas
1950	179	145.000 Toneladas

Para 1950 se registraban 180 establecimientos navales que empleaban 11.976 obreros y empleados. Los mismos se ubicaban dentro de esta geografía:

UBICACIÓN	1946	1948	1950
Capital Federal	24	26	22
Buenos Aires	143	147	133
Entre Ríos	8	7	8
Santa Fe	14	9	10
Corrientes	2	2	2
Misiones	2	2	2
Río Negro	2	2	2
Córdoba	1	1	1
Chaco	1	1	1
Chubut	1	-	-

Por entonces, Gregorio J. R. Petroni escribía:

*“Un barco construido en el país vuelca a la economía nacional el 65% de su valor, y en ese aporte, a medida que se adelanta en la producción de elementos mecánicos, puede alcanzar un 80%, de cuya cantidad cerca de la mitad corresponde a sueldos y jornales. En cambio, un buque construido en el exterior deja allí todo su valor, con el agregado de los costos de inspección y armamento”.*²⁹

Segundo Plan Quinquenal

Debería haber regido entre el 1º de enero de 1953 y el 31 de diciembre de 1957— incluye en el capítulo dedicado a transporte, entre los fundamentales, el objetivo de *“propender al autoabastecimiento de materiales y equipos”*.³⁰ Entre otros proyectos el Plan proponía en éste capítulo adqui-

²⁹ Citado por Aurelio González Climent, en Historia de la Industria Naval Argentina, AFNE, 1973.

³⁰ Capítulo XXIII, Segundo Plan Quinquenal, 21.12.1952.

rir tres diques y cuatro grúas flotantes para el servicio de reparaciones de la flota mercante y la construcción de talleres de reparaciones navales.

Por otro lado, en el capítulo dedicado a las industrias se enunciaba:



Juan Domingo Perón en su única visita, el 11/12/1953, con motivo de la botadura y entrega de la primer construcción de AFNE: la fragata "Azopardo".

"La producción en astilleros y talleres navales será auspiciada e incrementada, principalmente en lo que respecta a la construcción de chatas de carga, barcos pesqueros, lanchas para servicios de puerto, servicios fluviales, barcos para el transporte fluvial, y en lo que concierne a reparaciones y necesidades generales de mantenimiento y carenado. El Estado, por conducto del Ministerio de Marina, y tal como establece en el capítulo correspondiente, proseguirá la construcción del Astillero Río Santiago, a fin de que al término del Segundo Plan Quinquenal, cumpla con su misión específica en orden de las necesidades de la flota mercante del país".³¹

Cuando todavía no terminaba el proceso de su construcción la Nación, como parte del Segundo Plan Quinquenal, inaugura por Ley 13.653 el régimen de Empresas del Estado, donde quedamos enmarcados mediante el Decreto n° 10.627. El 15 de junio de 1953, es creado Astilleros y Fábricas Navales del Estado (A.F.N.E), al cual se transfirió Astillero Río Santiago, siendo su primer Presidente el Vicealmirante PEDRO INSUSSARRY quien se desempeñó en el cargo hasta 1955.³²

³¹ Capítulo XVII, Segundo Plan Quinquenal, 21.12.1952.

³² Otros presidentes y directores fueron: Contralmirante (T) MOISES ROMERO VILLANUEVA, 29 - V-1955 al 4 -X-1955; Vicealmirante ABELARDO PANTINI, 4-X -1955 al 22-IX- 1960; Contralmirante JORGE P. IBARBORDE, 1960 - 1963; Vicealmirante (RE)

AFNE también estaba integrada por la Fábrica Naval de Explosivos (FANAZUL) situada en la localidad de Azul y Fabricaciones Ácido Sulfúrico en Berisso fundada en septiembre de 1950 y que contaba con 60 operarios que de inmediato se afiliaron a ATE.

FANAZUL

La Fabrica Naval de Explosivos Azul fue un complejo de plantas químicas ubicado a corta distancia de la carretera (ruta 266) que une las ciudades de Tandil y Azul, al pie de las primeras estribaciones de las Sierras de Tandil, sobre una superficie de 90 metros.

Inicialmente la entonces denominada Marina de Guerra, encaró la construcción de este establecimiento fabril ante la necesidad de contar con fuentes de abastecimiento locales para las operaciones bélicas en cuanto a pólvora y explosivos para el uso de sus naves y aviones. Concebida pues para atender exigencias bélicas, sus producciones superaban muy ampliamente las necesidades de pólvora y explosivos en tiempos de paz.

Los Inicios

El proyecto completo para encarar la construcción del establecimiento fue aprobado en 24 e mayo de 1944, adquiriéndose los equipos y máquinas necesarios a la firma Bordos, de Suecia. Las obras civiles de construcción de edificios comenzaron en noviembre de 1947 ya bajo el primer gobierno justicialista, y un año más tarde se inició el montaje de plantas, a cargo de un equipo de ingenieros y técnicos suecos, juntamente con un grupo de jefes y oficiales de la Armad Argentina. Los obreros fueron aportados por los vecinos de la zona, dedicados a las tareas agrícolas ganaderas, así que debieron capacitarse previamente y durante el montaje.

FEDERICO LARRIÑAGA, 1976 – 1979; Capitán de Navío (RE) NORMANDO A. DÍAZ, Director AFNE, 24-III-1976 al 6-VI-1980; Vicealmirante (RE), CARLOS TORLASCHI, 1978 – 1984; Ing. JORGE CARLOS PIETRANERA, 1986 – 1988; Dr. OSVALDO BENIGNO PALACIOS, 1988 -1989. Como siempre, se destaca al Capitán de Navío (RE) ENRIQUE CARRANZA, Presidente AFNE desde 1963 – 1976 y desde 1984 hasta 1986.

El personal sueco regresó a su país en 1954, quedando desde ese momento, a cargo exclusivo de los profesionales y trabajadores argentino, la finalización de las complejas tareas de montaje y puesta en marcha. Durante su construcción y parte del período de montaje, la fábrica dependió de la Dirección General de Material Naval. Creada A.F.N.E., el decreto 23.385 del 1° de diciembre de 1953 dispuso el traspaso que fue concretado el 20 de agosto de 1954.

La Producción

Pionera en su momento en muchos aspectos, FANAZUL fue la primera fábrica que se ajustó a las reglamentaciones del encartuchado auto-



Fábrica Naval de Explosivos Azul.

mático, grabando la echa de fabricación y el número de serie. Fue también precursora en la aplicación del mortero balístico para determinar la fuerza comparada en los distintos explosivos, terminando con la anarquía existente en el mercado entre valor fuerza y porcentaje de nitroglicerina.

En cierto punto de su desarrollo (1966) sólo el 1% de la producción de FANAZUL era destinado a las necesidades de la Armada Argentina; el resto se volcaba a la industria civil. La línea de producción cubría toda la gama de explosivos para carreteras y minas y para la explotación carbonífera. También se elaboraba nitrocelulosa apta para usos en pinturas, para celofán, para tintas, para adhesivos, solventes industriales, derivados nitrados del benceno y el tolueno.

Desde otra óptica

En pos de evitar una visión sesgada y parcial de este estudio histórico nos place transcribir íntegramente un artículo sobre la Industria Naval de este período elaborado por un sector tradicionalmente crítico al gobierno justicialista:

Período fecundo 1947-1951

El período comprendido entre 1947 y 1951 ha sido el más fecundo de la Marina Mercante argentina. Durante el mismo, su potencialidad crece extraordinariamente, no sólo en cuanto a la cantidad de barcos sino en cuanto a la calidad. Aumentan los buques de ultramar, muchos de ellos dotados de espaciosa bodegas frigoríficas. Se reforzó el tráfico costero con una cantidad de barcos LST adquiridos en el war surplus de Estados Unidos. La flota petrolera es apuntalada con un plan de construcción calificado por aquella época de “fantasioso”, pero que se cumplió íntegramente. El país contó a estas alturas con una magnífica flota de transatlánticos de pasajeros. Es en este período cuando se estructuró un principio de política naviera mediante la inserción –en los convenios comerciales firmados con algunos países– de cláusulas destinadas a asegurar cargas a los barcos argentinos.

Es también en este período cuando los armadores estatales cierran sus ejercicios con las mayores utilidades y cuando la participación del pabellón argentino en el transporte del comercio exterior del país llegó a estabilizarse en sus niveles más altos. Al 31 de diciembre de 1951, para barcos de más de 1.000 TRB, por primera vez en la historia, la Marina Mercante argentina supera el millón de toneladas, de acuerdo con el detalle de abajo. Por su tonelaje, la Marina Mercante argentina ocupaba entonces el segundo lugar en América, detrás de Estados Unidos, y el primer lugar entre los países iberoamericanos, por delante del Brasil.

En aquellos primeros años de la posguerra, la argentina era la Marina Mercante que más creció en el mundo. Empero, había en aquella situación un elemento negativo consistente en el excesivo grado de estatización, al punto que casi las cuatro quintas partes de su tonelaje pertenecían a empresas y organismos del Estado. Encima, en el sector privado –producida la estatización del Grupo Dodero– existía algo así como un “minifundio empresario”, esto

es, una acentuada atomización en gran cantidad de navieras, en contraste agudo con lo que se registraba en el sector estatal.

Por entonces la Marina Mercante argentina, se había volcado decididamente a los tráficos de ultramar, donde trabajaba casi las dos terceras partes de su tonelaje. Se daba el hecho sorprendente de que bajo pabellón argentino revistaban 17 barcos de pasajeros en tráficos oceánicos. Por otra parte, se fueron implantando y consolidando líneas regulares tales como a Estados Unidos-Golfo de México, Norte de Europa, Mediterráneo, etcétera. Por primera vez en la historia llegaron carnes argentinas en bodegas frigoríficas argentinas al mercado británico, coto de caza hasta entonces exclusivamente reservado al Reino Unido. Y así como a comienzos de 1946, el 23 % del tonelaje de la Marina Mercante había sido construido desde 1941 en adelante, en la misma fecha del año 1950 se superaba el 67 %. En otros términos, la Marina Mercante argentina era una de las más modernas del mundo.

	ARMADORES	Estatal (E) o Privado (P)	Unidades	TRB	% del Total
1	FANU (Ex Dodero)	E	35	259.184	25,4
2	YPF	E	27	204.059	20.0
3	Flota Mercante del Estado	E	35	201.332	19.7
4	Comando de Transportes Navales	E	25	86.632	8.5
5	Cia. Arg. de Pesca SA	P	4	44.000	4.3
6	Fl. Arg. de Nav. Fluvial (ex Dodero)	E	19	36.012	3.5
7	Estrella Maritima SA (Shell)	P	4	21.438	2.1
8	Cia. Gral. de Combustibles SA	P	2	20.598	2.0
9	Navemar SA	P	5	16.459	1.6
10	Imp. y Exp. de la Patagonia	P	4	13.764	1.3
11	Perez Companc SA	P	4	13.200	1.3
12	FF. CC. Gral Urquiza	E	5	9.479	0.9
13	ESSO	P	3	7.266	0.7
14	Pcia. de Buenos Aires	E	1	2.311	0.2
15	Otros armadores privados	P	24	87.714	8.5
Totales	198	1.023.448	100		

Esto está corroborado por el hecho de que a iguales fechas, las motonaves representaban el 18% y el 43% del TRB, respectivamente. En cambio era bajísima la participación de la industria naval argentina en la construcción del tonelaje bajo pabellón nacional. Sobre el 1.023.231 TRB existente en 1951, el 34% había sido construido en Estados Unidos (casi todo material sobrante de la Segunda Guerra Mundial) y el 31% en astilleros británicos. Los astilleros argentinos, hasta el momento, apenas habían contribuido con 4.200 TRB. Con el potencial naviero de esos momentos, se llegó en 1951 a transportar bajo bandera argentina el 20% del comercio exterior del país: 2,1 millones de toneladas de exportaciones y 1,4 millón de importaciones.

Esto representaba un ahorro de divisas que para 1951 se calculaba en 72 millones de dólares (64 millones en concepto de fletes y 8 millones en concepto de pasajes). Y así como en vísperas del estallido de la Segunda Guerra Mundial, la Marina Mercante argentina apenas representaba el 0,4% del tonelaje en actividad en el mundo, en 1951 se había alcanzado al 1,2%. En ese lapso, mientras la Marina Mercante mundial se incrementó en 31%, la Marina Mercante argentina lo hizo en un 287%.

Llegaba por entonces a su terminación la primera presidencia de Juan D. Perón".³³

En 1952, la cantidad de operarios ocupados en la actividad naval era de 9.374³⁴.

Objetivos del “Astillero Nuevo”

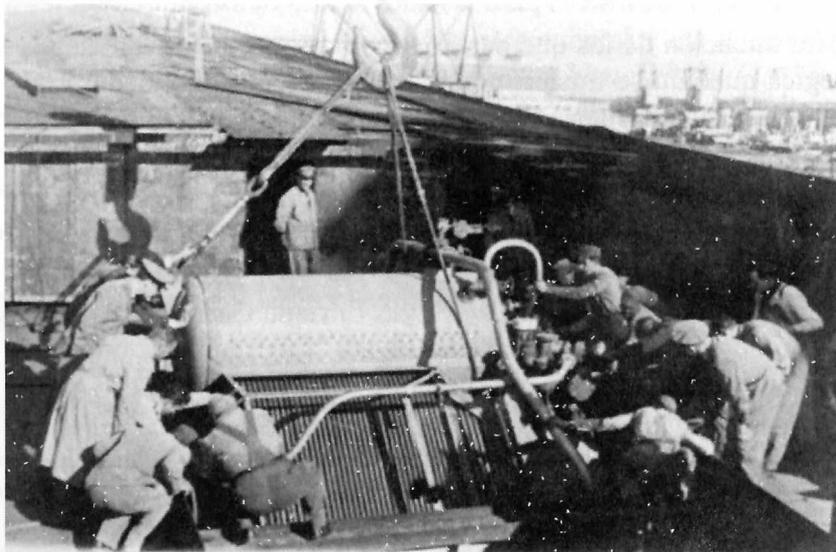
Desde 1945 el ARS dependió del Ministerio de Marina, específicamente de la Dirección de Construcciones Navales.

“El organismo al cual estuvo vinculado el Astillero Río Santiago durante su construcción y en los primeros años de su actividad –o sea, antes de crearse AFNE, como Empresa del Estado- fue la División de Ingeniería Naval, que con las Divisiones de Máquinas y Electricidad y la División de Construcciones Terrestres, constituían por entonces la Dirección General del Material. Aquella División de Ingeniería Naval entendía en todos los asuntos de su especialidad conectados con la Marina de Guerra, inclui-

³³ Historia y Arqueología Marítima, www.histarmar.com.ar

³⁴ Aurelio González Climent, Historia de la Industria Naval Argentina, AFNE, 1973.

do el Astillero Río Santiago y los proyectos de buques que en él se iban a construir”.³⁵



Maniobra realizada durante la construcción de la fragata AZOPARDO (1952).

El 29 de noviembre de 1948 el Astillero Río Santiago bota “de costado”³⁶ el trasbordador “Pehuenche” y luego su gemelo “Toconote”, los mismos son entregados a la Escuela Naval Militar en 1954. El 15 de noviembre de 1950 se coloca la quilla de la fragata antisubmarina “Azopardo” y en 1952 la del “Piedrabuena”.

Desde nuestro origen se nos encomendó la “*dirección, coordinación y contralor*” de las tareas del Estado de naturaleza industrial y comercial relativas a la Industria Naval, para las necesidades de la Marina Mercante y de la Marina de Guerra. Así lo explicaba la Memoria del Ministerio de Guerra (1950): “*El Astillero Río Santiago sirve a dos objetivos fundamentales: la defensa y la economía nacional*”. Además

³⁵ Almirante Edmundo Manera.

³⁶ Primero en su tipo en Sudamérica.

de la fabricación de los elementos indispensables para la actividad, la flamante Empresa del Estado debía *“contribuir a la promoción y al desarrollo”* de la industria naval en general y de las demás industrias del país que fueran de interés para las actividades de la empresa.

La intención de los que pergeñaron el proyecto fue tan clara y estratégica que aún se traslucía en discursos de personalidades como el Presidente General Juan Domingo Perón cuando en su mensaje al Congreso el 1º de Mayo de 1951 expresó:

“En lo sucesivo, los barcos no sólo deberán ser argentinos por la bandera que los proteja, sino también por la nacionalidad de sus astilleros”.

Las palabras del Capitán de Navío Enrique Carranza, director del ARS pronunciadas al entregarse la fragata “Libertad” el 28 de mayo de 1963, también remarcaron ese rumbo:

“El Astillero Río Santiago ha sido creado con el propósito de independizar gradualmente al país de la dependencia extranjera. Su comienzo ha sido difícil, alentado y apoyado por algunos, criticado duramente y detractado por otros. Es que se olvida que la construcción naval es un arte que no se improvisa, que sólo se logra armonizar convenientemente al cabo de muchos años de tesonera y paciente labor”.

Este concepto de ser un complejo industrial creado para sostenerse junto con la Nación que la gestaba y para fundirse en un mismo destino, estaba inscripto en la solidez y calidad de los materiales empleados en su construcción: terreno asentado a golpe de martinetes, hormigón y estructuras metálicas para las armazones resistentes, ladrillos Chacabuco³⁷ para los muros de sus talleres, fibrocemento y cristales para los techos; y también se materializaba en la formación brindada a su futuro personal. En junio de 2001, Juan Rubén Nicolai recordaba en una entrevista realizada por dos alumnas de la ETARS:

–La historia empieza así: entré de aprendiz el 3 de marzo de 1951 en la Base Naval de Río Santiago. En ese entonces hubo una promoción

³⁷ Llamase así a los ladrillos de excelente calidad debido a que esa zona bonaerense tiene una bien ganada fama de producir ladrillos de primera.

que solicitaba gente para Astillero y por eso entré en el plan Nuevo Astillero. Estudiamos ahí, tuvimos la suerte de recibirnos, en mi caso, de Técnico en Almacenes y Depósitos. Cuando terminé me dijeron: ‘Bueno, acá no hay más estudios ni Base Naval, tiene que ir ahí enfrente’. Aunque ustedes no lo crean vine a Abastecimientos y me destinaron a Recepción de Materiales que es donde estoy hasta ahora (...) En esa época se pensaba en la Industria Naval como una industria nueva que iba a surgir y que iba a abastecer a otras partes del mundo en la construcción de buques.³⁸

Como se puede observar, en la preparación mental y psicológica de sus hombres estaba arraigada la idea de perdurar, de desarrollar un proyecto a mediano y largo plazo. Sólo así se puede comprender el orgullo que expresaba este hombre al jubilarse con 50 años de antigüedad en el mismo puesto de trabajo, en el mismo puesto de lucha al que fue designado: Su misión había sido cumplida con todo éxito.

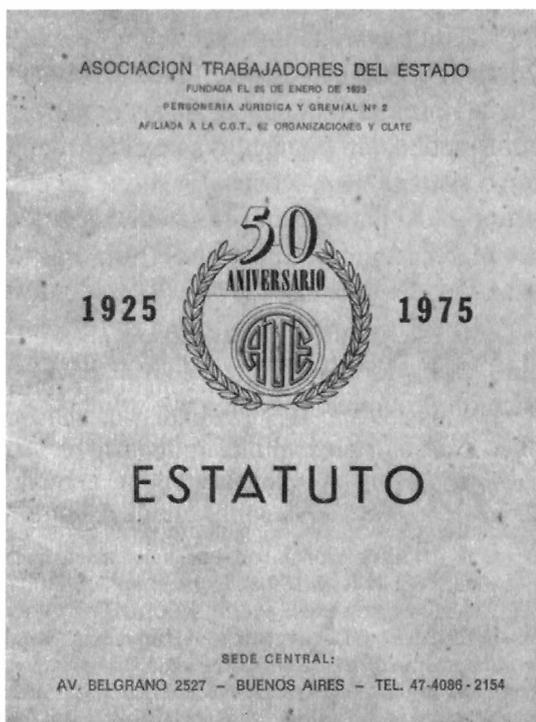
³⁸ Garayoa, Mónica – Ghersinich, Samanta, LOS PIBES del Astillero, agosto del 2001.

CAPÍTULO II

ATE Y ETARS: DOS INSTITUCIONES CAPITALES

Los trabajadores se organizan

La Asociación Trabajadores del Estado se funda en 1925 siendo la segunda organización gremial en el país que obtiene la personería jurídica.¹ Surge en un momento donde los trabajadores quieren, y pueden, establecer instituciones de defensa estable y pasible de ser aceptadas como interlocutores ante el poder económico y político. Trascorrida la oleada de las grandes luchas de la Semana Trágica (1919) y de la Patagonia (1920-1921), derrotadas las mismas por la represión, el conjunto del movimiento obrero fue cayendo en una especie de letargo. La experiencia, aunque cruenta, no



Portada del estatuto original de ATE hoy ya sin vigencia.

¹ El acto fundador se efectuó el 15 de enero de dicho año en el Teatro Verdi de la Boca a impulso de los obreros de los Talleres de la Dirección Nacional de Navegación y Puertos del Riachuelo y de la zona portuaria. ("Estatales Haciendo Historia", Revista El Trabajador del Estado, ATE, CTA, Octubre de 2008). La Dirección mencionada dependía del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

fue en vano y acompañando el desarrollo de la tecnología y los cambios en las relaciones internas de los trabajadores y entre estos y los empresarios, aparecen formas más avanzadas de organización: los sindicatos por industrias (ferroviarios, marítimos, construcción, frigoríficos) en auge desde 1930 en adelante. En octubre de 1922, por ejemplo, se crea la Unión Ferroviaria cuya estructura quebrará con la antigua organización sindical por oficios, para inaugurar una nueva, vertical y centralizada. Estos sindicatos son reconocidos por los empresarios y el Gobierno y basan su actuación en la tratativa con los mismos.

La situación de los trabajadores dependiente del Ministerio de Obras Públicas (MOP), al que pertenecían el núcleo fundador no era muy halagüeña: jornales mal pagos, sin sistema previsional ni amparo ante caso de enfermedad, sin perspectiva de crecimiento social ante la falta de escalafón o sistema de ascensos. La situación cotidiana del trabajador se agrava aún más en tanto esta profunda división de las dirigencias era acompañada de una economía con una casi nula inflación pero con enorme masa de desocupados y ocupados no calificados que deprimían los salarios.²

En este contexto histórico se crea nuestra organización, la Asociación Trabajadores del Estado. Nuestra Organización cuenta hoy con 112 seccionales aproximadamente.

“La Confederación de Trabajadores del Estado fue creada en Capital Federal; luego vinieron Diamante (Entre Ríos), Bermejo (Formosa); en tercer lugar, la siguió Concepción del Uruguay (Entre Ríos); en quinto lugar Co-

² En 1926 había tres centrales sindicales: U.S. A (mayormente anarco sindicalistas) que en su momento de gloria contaba con 25 000 afiliados; la C.O.A. (Confederación Obrera Argentina, socialistas), al que pertenecían La Fraternidad, Unión Ferroviaria, Unión Obrera de Cortadores y Sastres, Costureras y Anexos, Unión Obrera de Municipales, Unión Obrera de Curtidores, Liga Internacional de Domésticos, Obreros del Afirmado y la FORA (V Congreso) – Corzo, Raúl – SER DELEGADO HOY, textos de estudios para seminario sindical “Ricardo Lezcano” (ATE Ensenada, 2004).

La USA estaba decayendo y sus principales sostenes eran los marítimos (FOM) y los telefónicos. En términos de cotizantes se podría afirmar que la proporción era, al menos, de 6 a 1 a favor de la C.O.A. Sin embargo existe una irregular percepción e interpretación de las cotizaciones, ya que no había en algunos sindicatos afiliaciones fijas como ahora y sólo se consideraban a los que pagaban su cuota. (Mario Gasparri, “El Congreso General Constituyente de la Confederación General del Trabajo”, (www.cgtra.org.ar).

*rrientes (Capital); sexta seccional fue Paraná (Entre Ríos), séptima Rosario (Santa Fe); por último, en octavo lugar, se crea la Federación Ensenada*³.

La lógica de este crecimiento se explica por el origen fluvial del sindicato, los marineros de las dragas fueron organizándose en los distintos puertos de concentración. Luego la influencia de ATE se extiende a los empleados de de la Dirección de Arquitectura, a los trabajadores del Arsenal Naval de Puerto Belgrano en Punta Alta, luego a los obreros de YPF, los tele postales y distintos sectores de la Administración Pública. Con ser obrero y empleado de la Administración Nacional bastaba para afiliarse; reuniendo 100 obreros y empleados estatales (exceptuando a los jefes superiores) y 25 afiliados ya se podía constituir una seccional.

Nace ATE ensinada

Apenas dos años más tarde del acto en la Boca, el 9 de Julio de 1927, un núcleo de trabajadores de la Destilería Fiscal de La Plata y del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, constituyen la seccional La Plata de ATE, hoy seccional Ensenada. Juan Carlos Marín, historia viviente del gremio ensinadense⁴, en mayo del 2007, rememo-

³ ATE Ensenada – 80 ANIVERSARIO, Secretaría de Prensa ATE Ensenada, publicación institucional. 2007).

⁴ Marín fue Pro-tesorero de la Seccional en 1964, con Juan Carlos Horvath de Secretario General y continuó en el mismo cargo cuando éste es convocado al Concejo Directivo Central y es reemplazado por Nilo Bergeonneau. En los períodos 1969-1971 y 1971-1973 (entonces los mandatos eran por dos años) es Tesorero del CDC. En 1971 es electo como vocal de ATE Ensenada en la lista que encabeza Luciano Sander. En 1973 lo eligen Concejal de Ensenada, desempeñándose como Presidente del Concejo Deliberante desde 1973 hasta el 24 de marzo de 1976. En 1975 reemplaza como Secretario general de la Seccional Ensenada de ATE al ser licenciado Ismael Barros por razones de salud. Congeladas las actividades políticas y gremiales en el país, se mantiene con mandato prorrogado hasta 1984. Desde 1983 hasta 1985 es Concejal de Ensenada. En 1984 es expulsado de la agrupación Azul y Blanca y junto a otros dirigentes crean la lista Blanca que participa en las elecciones. Ensenada, junto con La Plata, es la única seccional donde gana una lista opositora a la Verde. En 1987-1991 es Pro-tesorero del Concejo Directivo Central y en el periodo 1991-1995 es Vocal de ATE Nación. En 1995-1999 fue Revisor de Cuentas, años en que retorna a su puesto de trabajo en la sección Pintura y se jubila. En 1999 se presenta como candidato a Presidente del Centro de Jubilados y Pensionados de ATE Ensenada por la lista Blanca y es derrotado por primera vez en una elección. Desde el 2003 es presidente del Centro de Jubilados de la Seccional Ensenada.

raba en la sede del Centro de Jubilados y Pensionados de la calle San Martín:

–Cuando nuestro gremio fue creado en 1925, en el Concejo Nacional eran todos anarquistas y algunos socialistas que por ese entonces hacían algo de gremialismo. En ese entonces, había de todo, entre los trabajadores había mucha gente extranjera, de Europa que traían las experiencias de allá y venían con eso, con el contagio para que se aplicara acá. De Capital Federal, donde se inicia, el sindicato se va para arriba, para el norte: Entre Ríos, Santa Fe, Corrientes.

Nuestra seccional es la octava en el país que se crea y la primera en la provincia de Buenos Aires, allá por el veintisiete –continúa Marín– En ese entonces nosotros éramos una Federación (de Trabajadores del Estado) y el gremio nacional era la Confederación de Trabajadores del Estado. Es decir, éramos más autónomos. Nacemos cuando se construye la Destilería YPF, ahí se afilian 1400 operarios junto a 160 trabajadores del Ministerio de Transporte de la Nación, que eran ferroviarios que trabajaban en el Dock Central y el puerto; además estaban los 250 o 280 de la Base Naval. En total eran unos 1700 a 1800 afiliados. Alquilan el local de Ortiz de Rozas número 30 que era un caserón grande y ahí empiezan.

En un principio se designó una Comisión Provisoria encargada de regir los destinos de la Seccional durante el período de formación. Los trabajadores estatales de la ciudad de Ensenada, entre ellos los de la Base Naval Río Santiago, comenzaron a afiliarse buscando gestionar ante las autoridades pertinentes y por intermedio de representantes propios, la regularización de los problemas que les aquejaba individual o colectivamente. Entre ellos, conseguir la estabilidad laboral, la implantación de un sistema de escalafón y la reforma de la Ley de Accidentes de Trabajo.

ATE cofundador de la CGT

El 12 de agosto de 1928 se realizó el Primer Congreso Ordinario de ATE que votó el reclamo de reconocimiento de entidad con carácter

nacional. Para 1932 ATE agrupa 30 000 trabajadores distribuidos en 22 seccionales.

Al fundarse el 27 de septiembre de 1930 la Confederación General del Trabajo (CGT) como respuesta defensiva al golpe de Uriburu⁵, la Asociación Trabajadores del Estado (ATE) se integra a la misma aportando 7.500 afiliados.⁶ La CGT pasa con ello a ser la central obrera más numerosa hasta entonces de la historia sindical argentina. Esta situación se mantiene hasta que se divide debido a la posición de los dirigentes frente a la conflagración mundial contra las Potencias del Eje. La CGT n° 1 era apolítica y neutralista frente a la guerra; en tanto que la CGT n° 2 estaba constituida por socialistas de la Casa del Pueblo y el Partido Comunistas, ambos decididos simpatizantes de los Aliados.

Tas el golpe del 4 de junio de 1943 Perón se hace cargo de la Secretaría de Trabajo y se apoyó en la CGT neutralista y aprovechando sus organizaciones promovió la sindicalización masiva, fortaleciendo la tendencia a la reorganización de la CGT en una sola Central. Perón basó su estrategia de construcción en profundizar contactos con los dirigentes obreros neutralistas y pro gobiernos del GOU a la par que desplaza la influencia del Partido Comunista. En 1944 la tendencia del PS y PC, rupturista y pro guerra queda en franca minoría y entran en escena Cipriano Reyes, los gremios de la Carne, el 17 de Octubre y la extraordinaria experiencia del Partido Laborista.

ATE durante el gobierno justicialista

En éste período histórico se desarrolla un episodio crítico para ATE Ensenada:

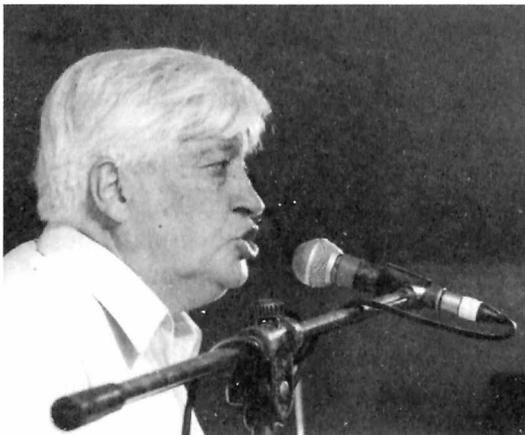
⁵ Este fue el primer derrocamiento de un gobierno democrático de Argentina y se produjo el 6 de septiembre de 1930.

⁶ Los Municipales eran 8.000, los Empleados de Comercio 2.000, la Unión Sindical Argentina (U.S.A.) 14.000 y luego se sumaron 10.000 Tranviarios y 2.000 telefónicos. El primer secretario de la CGT provino de la Unión Ferroviaria, gremio que representaba a 80 000 afiliados sobre los 90.000 que integraban la flamante Central Sindical.

—En 1944, con Mercante en el gobierno⁷, —señalaba Marín— se hace una huelga en YPF. Entonces, para romperla, le aceptan lo pedido pero siempre y cuando se abran de ATE y creen un gremio propio. Es que ATE llegó a tener 400 000 afiliados en el orden nacional, porque estábamos todos los estatales, no había otro; nosotros habíamos obtenido la segunda personería jurídica y gremial en el país, la primera había sido para la Unión Ferroviaria. En realidad, todos los gremios que se forman a partir de empleados de empresas y servicios del Estado (Salud Pública, Luz y Fuerza) se originan en ATE o, como se llamaba entonces, la Confederación de Trabajadores Estatales. Le fueron sacando fuerza; como se dice, divide y reinarás ¿no?

Sobre el conflicto mencionado por Juan Carlos Marín se ha logrado esta cronología como información:

⁷ En 1944 Domingo Mercante era interventor de la Unión Ferroviaria; recién es electo gobernador de Buenos Aires el 24 de febrero de 1946 y su mandato se extendió entre el 16 de mayo de 1946 hasta el 3 de junio de 1952. Su vicegobernador fue Juan Bautista Machado. En su gobierno Mercante se rodeó del equipo de FORJA. Luego del golpe militar del 4 de junio de 1943 un grupo de sindicatos socialistas y sindicalistas revolucionarios encabezados por Ángel Borlenghi y Juan Atilio Bramuglia estableció una alianza con un sector de las Fuerzas Armadas que simpatizara con los reclamos históricos de la clase obrera. El nexo que los sindicalistas buscaron con el grupo, que finalmente dirigiría Perón, fue el teniente coronel **Domingo Mercante**, debido a que su padre había sido dirigente sindical de la poderosa Unión Ferroviaria. En octubre de 1945, cuando Perón fue obligado a renunciar y luego detenido por los grupos conservadores de las Fuerzas Armadas, Mercante desempeñó un rol decisivo para restablecer las comunicaciones entre los sectores sindicales y la CGT y organizar las movilizaciones obreras que culminaron con su liberación el 17 de octubre de 1945. En 1949 fue el presidente de la Convención Constituyente que aprobó la Constitución de 1949. Mercante llegó a aparecer como un sucesor natural de Juan D. Perón lo que llevó a un enfrentamiento entre ambos, y a la decisión de Perón de hacerlo expulsar del Partido Peronista en 1953.



Juan Carlos Marín resume en su trayectoria personal momentos históricos para ATE Ensenada

“1944

11 de diciembre: Considerando los obreros petroleros que, a la par de existir detenidos gremiales de YPF existían conflictos con la Empresa, deciden frente a ATE Ensenada, a las 22,30 horas, iniciar un movimiento de fuerza a partir del día siguiente.

12 de diciembre: A las 9 de la mañana se reúne la masa petrolera frente a ATE Ensenada, decidiéndose ir al Club YPF (frente a la Destilería) a realizar una Asamblea General Extraordinaria, en la que resuelven separarse de ATE Ensenada y conformar un nuevo Sindicato, declarar el movimiento de fuerza preanunciado a YPF cablegráficamente por los dirigentes Domingo Parisi y Silvio Vercellone, y nombrar el Comité de Huelga, que resultaría integrado por Domingo Parisi, Ignacio Sandoval, Vicente Moroni, Silvio Vercellone, Rodolfo Roldán, Baltasar Ortelli, Juan Castez, Rodolfo Dellasalda, Alberto Della Pietra, Julio Beltrán, Manuel Bianchi, Fidel Vijandi (h) y A. Herrera.

En ese momento estaban detenidos, alojados en la Sección Cuatrerismo de la Policía provincial, Herminio Vallina, Jorge Castillo, Enrique Darderes, Pedro Ranieri, Ciro Guardatti, los hermanos Souza, Pedro Costanzo Merayo y Félix Buiani.

*19 de diciembre: Se crean los Sindicatos Unidos Petroleros del Estado (SUPE)”.*⁸

La historia continúa, al siguiente año, de este modo:

“1945

18 de mayo de 1945: En Asamblea General Extraordinaria realizada en el Club YPF de Ensenada, se aprueba por aclamación el Primer Estatuto del Sindicato de Obreros y Empleados de YPF.

17 de octubre: En el Club Estrella de Berisso se auto convoca una Asamblea del Sindicato de YPF, nombrándose una Comisión de Movilización compuesta por Luis Luján, Héctor Morbelli, A. Góngora, Norberto González, A. Mauriño, Ernesto Dreyssig, Silvio Vercellone y otros.

⁸ “Ensenada –1932 a 1944– Datos”, Archivo del blog, www.olgaydanielhistoria.blogspot.com, junio 2007.

20 de octubre: Se auto convocan los Obreros y Empleados petroleros en el Club Defensores de Cambaceres de Ensenada para constituir una nueva Comisión Administrativa del sindicato. Pero la comisión electa de Herminio Vallina llama a Asamblea Extraordinaria para el día siguiente, desconociéndose lo resuelto por la Asamblea del día 20.

26 de octubre: Se reúnen nuevamente los petroleros auto convocados el pasado día 20, esta vez en el Club Villa Albino de Ensenada. Allí designan una nueva Comisión Administrativa encabezada por Pedro Andrés Gomis. Por acción de una Junta mediadora creada en el Sector Laboratorio de la Destilería, con la actuación de Luis Digiácomo, se logra la unidad sindical poco después, haciendo Hermino Vallina entrega del gremio a la nueva Comisión presidida por Gomis”⁹

El caso es que, independientemente de estas movidas internas, los trabajadores de Destilería ya no pertenecían a la Asociación Trabajadores del Estado.

Un gremio demasiado numeroso

Respecto a esto Oscar García¹⁰ refiere que, según la tradición oral de ATE Ensenada, cuando el entonces Secretario General de la Seccional, José Tesorieri, tuvo oportunidad de entrevistarse con Perón, le cuestionó que ATE parecía condenado a perder socios. Éste entonces le respondió:

–Escúcheme, Tesorieri, ¿Dónde se vio que un sindicato tenga más afiliados que la Central de Trabajadores?

Bueno, – continúa Marín su relato– la cosa es que en la Destilería hacen el SUPE, Federación Ensenada y nosotros nos quedamos sólo con 300 afiliados., digamos así. Había que pagar el alquiler, la luz, al empleado, que era Santiaguito Ivanovich, también empleado de la Aduana, y no alcanzaba porque los de SUPE se habían llevado 2000.

⁹ “1945 – Tiempos históricos“, Archivo del blog, www.olgaydanielhistoria.blogspot.com, junio 2007.

¹⁰ Oscar “Cacho” García, trabajador de la sección Fundición fue Secretario de Acción Social y hoy, ya jubilado, un gran colaborador de este fundamental departamento de nuestro gremio.

Hasta ese momento la mayoría absoluta de los afiliados de ATE Ensenada pertenecía justamente a la Destilería mientras que los miembros de la Base eran muy pocos. La organización estuvo a punto de desaparecer ya que lo recaudado en carácter de cuota gremial era insuficiente para afrontar gastos mínimos. Además, a principios de 1945 la Secretaría de Trabajo y Previsión reglamentó, mediante un decreto, el funcionamiento de las asociaciones profesionales. Por esta norma se estableció la organización de sindicatos por ramas de industria, la secretaría otorgaba la personería jurídica al sindicato que estimara más representativo dentro de cada rama industrial. Es decir, se permitía la existencia de varios sindicatos por ramas de actividad, pero sólo uno podía obtener personería jurídica.¹¹

Entonces ahí afiliaron a 2200 de la Base, que eran 2500, más los de Transporte de la Nación se pasó a tener 2500. ¡O sea que se tenía la misma cantidad de afiliados o más! –exclama Marín, reflejando en la seccional lo que fue un oleada de sindicalización masiva al calor de las mejoras obtenidas en los acuerdos oficializados ante la Secretaría de Trabajo y Previsión.¹²

El evangelio obrero

Oscar “Cacho” García, incansable contador de historias del gremio, fue invaluable a la hora de dar los toques finales de esta obra. De su archivo personal comenzaron a aparecer recortes periodísticos, notas, viejas circulares que dieron mucha precisión a los relatos y anécdotas que nos contaban las primeras generaciones de afiliados a ATE Ensenada. Siempre cuestionaba a muchos a los que teorizaban sobre la doctrina peronista intercalando posiciones que le parecía demasiado heterodoxas.

–Las bases del peronismo –decía– no es otra que la Doctrina Social de la Iglesia. Y cuando hacemos sindicalismo debemos actuar con los

¹¹ Paralelo a esto el gobierno cierra la CGT n° 2 por sus vínculos con los comunistas y reconoce exclusivamente a la CGT n° 1.

¹² En 1944 se habían suscripto 123 Convenios Colectivos de Trabajo, abarcando a más de 1.400.000 obreros y empleados, y en 1945, otros 347 para 2.187.000 trabajadores.

mismos principios, toda otra idea es una antigüedad que ya no explica nada.

Un día, casi al borde de la impresión del libro se apareció feliz con un recorte periodístico que confirmaba su hipótesis. Era una carta Miguel Yacenko, uno de los primeros dirigentes de nuestra seccional, aparecida en el diario El Día y que recordaba una vivencia de 1944 de este modo:

—Ya han pasado cincuenta años de ésta mi sin igual experiencia. ¡Pero creo que vale, y de allí el relato que entiendo será ejemplificador para niños y jóvenes fundamentalmente! Era mi primera militancia en el gremialismo, y estas mis primeras armas a favor del prójimo, de la clase trabajadora, efectuando en ATE (Asociación Trabajadores del Estado) de Ensenada, Ortiz de Rozas 30. Fuimos a la Rosada con un grupo de compañeros del Gran Buenos Aires. El lugar, para mí, fue de deslumbramiento: Salón de los Bustos, sillas de terciopelo rojo recamadas en dorado, una gran mesa en el centro, sillones...

Cien personas aproximadamente, sentadas, expectantes. De pronto, ¿Quién aparece? El general Perón, presidente de la República Argentina, Eva Duarte de Perón, su esposa, y el señor Espejo (que en ese entonces era secretario general de la CGT). Aplauso, vítores, sin igual, alegría en los rostros. Las comisiones directivas de las instituciones allá. Presentaciones, saludos, obsequios, diálogos, petitorio. Los obreros clamando por justicia. Como ayer, como hoy, como siempre. Las leyes laborales, la protección social para la salud, el salario justo, el acrecentamiento de la educación. ¿Y qué más?

Cuánto se habló allí en estas casi dos horas frente al líder. Y ya concluía lo difícil, casi nos retirábamos con la fe y la esperanza por las mejoras solicitadas. La fe y el amor moviendo siempre nuestro accionar. ¡Sólo así se ganan batallas!

De pronto, Perón se baja de su estrado para saludar a todos sus visitantes. Siempre con esa simpatía, con esa sencillez propia de los hombres sabios, verdaderamente grandes. ¿Y en quién repara en forma especial? ¡En mí! (perdonen la modestia), ¿Por qué? Por mi excesiva

juventud, casi un niño. Claro, aquellas personas, tenían en su amplia mayoría, mi edad actual (68 años), y algunos la superaban

–¿Quién es éste joven? –dijo señalándome y llamándome.

Bueno, para mí fue el estremecimiento, la turbación total, el tembleque in-crescendo. Y me preguntó:

–¿Pibe –me dijo– qué hacés vos aquí?

Y allí di mi testimonio, mi gratitud a la madre, mi devoción a ese ser que con el amor y el sacrificio de su vida llena nuestro ser de felicidad. Venía pronto su día, el Día de la Madre. Y entonces le dije:

–Mi General, mi madre me enseñó a leer con las páginas de la Biblia, y me enseñó que debíamos amar a nuestros prójimos como a nosotros mismo. Por eso dejo la intimidad de mi familia para volcarme a la gran familia que son nuestros compañeros de labor, y así, en alguna medida, colaborar para su mayor bienestar.

Perón me dio un abrazo, y me dijo:

–¡Seguí así siempre, pibe, que vas bien!

Perón, Evita, Espejo, y mis compañeros estaban allí. Pero también me acompañaba la fuerza espiritual de mi querida madre, su sabia inspiración y sus consejos.

Tenía entonces 17 años, pero mi gratitud y loor a ella será por siempre. ¡De allí estas mis emocionadas palabras con deseos de que Dios las bendiga!”¹³

La casa propia

En 1950 la Comisión Administrativa de la seccional Ensenada de ATE tropieza con otro grave problema: La subasta del inmueble donde era inquilina la entidad, sito donde funciona su actual sede, Ortiz de Rozas n ° 30. El vetusto local no sólo era importante por sus comodidades, imprescindibles para el funcionamiento de la Asociación, sino por su ubicación, lugar transitado por la mayoría de los afiliados ya que

¹³Opinan los Lectores, diario EL DÍA, 07.11.1995.

la Base Naval Río Santiago era una de las mayores concentraciones de compañeros. Finalmente se logra que el dueño del edificio deje sin efecto tal operación y se lo adquiere con dinero facilitado por el Concejo Directivo Nacional, órgano de conducción de ATE en el orden nacional. Se concreta así un objetivo largamente anhelado por sucesivas comisiones directivas de contar con sede propia.¹⁴ Con la creación de AFNE en 1953 y la consiguiente elevación del número de afiliados, el sindicato inicia una etapa de enraizamiento definitivo y, mediante la venta de un bono contribución, se reúnen los fondos para la refacción del viejo edificio de Ortiz de Rozas que será demolido para facilitar la construcción de uno nuevo. En palabras de Marín:

–En el año 50 el Concejo Nacional manda la plata y compran la casa de chapa. Después, en el 53, se crea el Astillero y de la Base naval vienen unos 250 entre capataces, técnicos y operarios. Esos son los que inician el Astillero Río Santiago y después empieza el mismo astillero a tomar gente por cuenta propia y ahí también se comenzó a crecer en afiliados.

En **1963** se comienzan a vender rifas con el fin de juntar fondos, a los efectos de poder construir un nuevo edificio, en donde se encontraba la vieja casona de Ortiz de Rozas n° 30. En **1964**, en vista de que la reparación del viejo edificio, sede de la Federación Ensenada de la Asociación Trabajadores del Estado, insumía un costo elevado, se decidió que con el esfuerzo de varios afiliados, se podría levantar un nuevo edificio que estuviera a tono con las concepciones arquitectónicas de la época y preste los servicios para lo que se requiere. Así fue que se desmanteló todo el local aprovechando, de paso, los materiales de rezago para realizar instalaciones nuevas en el camping que la organización obrera ya tenía en Punta Lara. Con ellos se comenzaron a construir casillas para vestuarios, local para baños y un tinglado tinglado de 8 por 15 metros. En la tarea estuvieron empeñados todos los miembros de la Comisión Administrativa que, aprovechando la licencia anual, volcaron su trabajo personal en beneficio de la organización.

¹⁴Publicación Institucional 50 ANIVERSARIO – ATE Seccional ENSENADA (1977).

Con el dinero que se fue recaudando en los años 1964 y 1965 se realizan las bases y la estructura del nuevo edificio que fue construido por administración y la obra estuvo dirigida por el afiliado Héctor Darre, que también era el autor del proyecto. Esto permitió, junto a la colaboración de otros miembros del sindicato que efectuaron todas las obras que demandaba la instalación eléctrica, un ahorro de aproximadamente un 40 por ciento en el costo total de la obra.

En el solar de 11.90 por 40.40 metros se levantó "un edificio de 2 pisos, estando distribuidas las distintas dependencias de proveeduría, oficinas del departamento judicial y administrativas en la planta baja y salón de acuerdo y biblioteca, secretaría general, salón de la junta de delegados y dependencias para el casero en la planta alta. Previéndose también en la segunda etapa de la construcción de un salón de actos y asambleas.

Toda la construcción demandará una inversión de 4 millones de pesos, financiados por ATE que tiene en la zona 4.200 afiliados".¹⁵

El proyecto contemplaba tres etapas de construcción de las cuales se desarrollaron solo una: Como se dijo, la primera etapa, significaba construir al frente dos plantas, con una entrada general para la proveeduría con un amplia cocina, locales para tesorería, secretaría administrativa y judicial, repostería y baños. En la planta alta, se ubicaron salones para los



Arriba, izquierda, el carnet de afiliado de 1935. Abajo, derecha, tapas de las credenciales de ATE de 1935 y 1937.

¹⁵ Artículo "La ATE de Ensenada en Plena Tarea de Remozamiento", La Gaceta, 20.01.1964.

delegados, comisión administrativa, secretario general, secretario adjunto, vivienda para el casero y un amplio hall. La segunda etapa encargaría la construcción de un gran salón de actos con capacidad para 1.200 personas y en la tercera se ha de completar éste con dos palcos y camarines.¹⁶

Luego de un paréntesis motivado por razones económicas se reinició la construcción del moderno local social en 1967. El plan de trabajo contemplaba la construcción de toda la herrería de obra y posterior colocación. Asimismo, se adjudicó la instalación eléctrica en forma total, vale decir planta alta y baja, y luego se continuó con la instalación de la cañería de gas, agua caliente y fría y cloacas, dándose fin así a la primera etapa de la construcción. Como ya se dijo, todo este trabajo fue sido realizado con los recursos provenientes de la colaboración de los afiliados, sin recurrir a préstamos, cuyos intereses gravarían la obra a realizarse. Por este motivo, la comisión administrativa prefirió continuar la construcción a un ritmo moderado.¹⁷

Podríamos graficar que los trabajadores del Astillero Río Santiago y la organización Asociación Trabajadores del Estado tuvieron un origen común, íntimamente ligado el uno con el otro. Tal vez esto explique que el ARS sea una de las pocas reparticiones públicas donde no coexisten gremios diferentes; este factor confiere a los trabajadores una unidad monolítica que, como analizaremos en un futuro, fue primordial en las horas críticas.

Escuela de aprendices: una fábrica de obreros

Como ya señaláramos, a la par que avanzaba la construcción del Astillero Nuevo se intensificaba la formación de su personal y el perfeccionamiento del existente en todos los niveles y especialidades (operarios, técnicos, trazadores, dibujantes, ayudantes de laboratorio, almacenistas, etcétera), con vistas al futuro. Para tal fin, en las instalaciones de la Base Naval, fue creada la Escuela de Artesanos donde ingresaban aprendices

¹⁶ Artículo "LA CIUDAD CRECE: EL TRÁNSITO OBLIGA" – El Nuevo Edificio que Levanta A.T.E.", Periódico local, Abril 1964.

¹⁷ REINICIAN EDIFICIO DE ATE, El Día, 24.01.1967.

entre los 14 y 16 años de edad y egresaban a los cuatro años con el grado de Ayudante Obrero. Estos jóvenes eran verdaderos artesanos con una preparación comparable a la de un obrero que habría tardado el doble de tiempo en adquirirla. Recibían, fuera del horario laboral, la instrucción técnica impartida por maestros de enseñanza primaria y técnicos del establecimiento, y aprendían la artesanía de su predilección bajo la guía de un capataz del taller correspondiente designado a tal efecto. La Marina de Guerra fundó estos institutos educativos denominados Escuelas de Aprendices Operarios en casi todos sus arsenales: Puerto Belgrano, Río Santiago, Arsenal Naval Buenos Aires y en Zárate. Estos, a su vez, fueron parte de las 298 Escuelas Fábricas que se crearon bajo el gobierno justicialista durante el período 1946-1955.¹⁸

La educación de nuestros primeros compañeros fue una escuela de esfuerzos por lograr la excelencia y perfección en el trabajo. Según los viejos torneros del ARS, provenientes de la Base, como José Luís Odorizzi,

—*“Una pieza no está más o menos, está mal hecha o bien hecha”*—
Tal era el grado de exigencia en que fueron formados.

¹⁸ La primera Escuela Fábrica fue la N° 8 llamada “Casal Calviño” (apellido del donante de los fondos para su creación) se abrió en 1946. En 1948 funcionaban 9 escuelas-fábricas. En 1951 lo hacían 54.



En 1964 el gobierno de turno tuvo la brillante idea de cerrarla por cuestiones presupuestarias y los trabajadores, a través de su organización, hicieron oír su queja:

“Los talleres de estudio de la Escuela de Aprendices Operarios de la Base Naval Río Santiago, el más completo de la zona y uno de los más importantes del país, ya tienen destino sellado: su cierre a breve plazo. ATE no puede callar este triste suceso cuando el país en plena evolución, clama por operarios, técnicos y este taller de práctica es la principal fuente de proveedora de dichos elementos, el hecho de que son centenares de operarios que han sido entrenados desde su iniciación a la lucha, a los Talleres Generales de la B.N. Río Santiago, entes estatales e industria privada es un ejemplo que da fe a esta aseveración.

La industria no se acciona solamente con ingenieros y técnicos sino que requiere un gran caudal de operarios, por eso no podemos silenciar esta grave anomalía. La escuela, por su ubicación absorbe a jóvenes de hogares obreros que, pese a estar a tono con de inteligencia universitarios, no pueden realizar estudios secundarios por razones económicas; y a jóvenes que se encuentran bajo la custodia del Concejo de la Minoridad, desgraciadamente aislado de la sociedad, pero que este taller los recupera para la misma, otorgándolos capacitado para su futuro inmediato.

Ésta es una de las grandes obras que realiza Marina de Guerra, pues a dichos adolescentes les proporciona una profesión y una educación constructiva para bien de la Marina y grandeza de la Nación, cosa que a corto plazo se le negará y, en forma reducida, harán su aprendizaje en un ambiente psicológicamente inconveniente e inadecuado para ellos, pues la O.I.T. recomienda, luego de probados estudios, un ambiente adecuado para su mejor capacitación. Para su cierre se argumentan razones de economía (2.000.000 de pesos); ATE no lo entiende así; no acepta que el gobierno por intermedio de la Marina economice dicha cantidad anualmente, cerrando uno de los mejores talleres prácticos con que cuenta la Nación. Eso no es economía, eso es causar justamente un terrible daño y déficit material a la Patria tan loada en discursos y desvirtuada en hechos”.

La industria privada por esfuerzo propio, abre talleres de capacitación y en entrevista con el señor presidente de la Nación pide que el impuesto destinado al aprendizaje que alcanza a mil millones anuales, aproximadamente, sea destinado a la creación de dichas escuelas y mientras se realizan estas gestiones, el Estado y la Marina dan este grave ejemplo, cerrando el mejor

*dotado de los talleres prácticos del país. Sepa la opinión pública esta triste realidad argentina que ATE Ensenada no puede silenciar y denuncia en busca de una solución inmediata.*¹⁹

Poco después la Federación Ensenada de la Asociación Trabajadores de Estado, dio a conocer un nuevo comunicado referido al mismo tema:

“...la secretaria de Marina pareciera ignorar, o vivir ajena a los problemas del país al cual pertenece, pues contando con una institución con un valiosísimo medio para tal eventualidad, como es su importante Escuela Taller de Aprendices Operarios, anuncia su cierre a breve plazo.

A.T.E. Ensenada hace saber a la opinión pública que esta importante escuela taller puede absorber a 250 aprendices anuales, que en gran parte podrían ser del Consejo de la Minoridad, para quienes pasó Diputados una partida de 50 millones de pesos al Senado, para aliviar ese grave problema social y que en esta escuela derogaría una muy pequeña cantidad, para gran parte de asilados de este Instituto.

En la actualidad sólo hay 120 aprendices, pues Secretaría de Marina no requiere más, alegando no tener trabajo para ellos, pero el país sí los necesita y Marina como institución del mismo no puede negárselos. No puede cerrar esta Escuela Taller.

*A.T.E. Ensenada no puede callar ante esto y coloca ante la opinión pública a la Secretaría de Marina como juez y verdugo de este insólito hecho y cree con fe que para bien de la Nación y prestigio de la Marina, tal medida se rectificará, para seguir así luchando en pos de engrandecimiento de nuestra querida Patria”.*²⁰

Por desgracia no fue así y más avanzado el año, ATE debió apelar nuevamente a la opinión pública:

“El Estado originará un daño tremendo al coartar un deber sagrado en sí mismo es importantísimo como lo es la enseñanza y capacitación de su pueblo. En esta escuela taller en donde se abren las puertas del estudio y capacitación técnica a los jóvenes de tantos hogares humildes que pueblan esta zona y que, de cerrarse, como lo tienen dispuesto el gobierno y la secretaria

¹⁹ Artículo “*Escuela de Aprendices Operarios – DENUNCIA DE ATE: SERÍA CERRADA A BREVE PLAZO*”, paródicos La Gaceta y El Día, jueves 13.08.1964.

²⁰ Reiteran sus Protestas por el Cierre de una Escuela, sin datos de su publicación.

de Marina, se verán como parias deambulando sin profesión alguna en busca del necesario empleo, tan escaso en estos momentos, más aún para jóvenes sin oficio. (...) Por todo esto y por la gran obra social que está escuela taller realiza y que sería imposible enumerar ATE Ensenada con toda la valentía demostrada en su trayectoria denuncia a la opinión pública, al gobierno y a la secretaria de Marina y los llama a la reflexión ante tan irreparable daño que se cometerá al país de mantener tal decisión.

Por todo lo expuesto es que ATE no admite que la secretaria de Marina realice economía en base precisamente al cierre de una escuela taller de cimentado prestigio y de fundamental importancia como lo es la Escuela de Aprendices de la Base Naval Río Santiago. Más aun, a la juventud humilde e industriosa de la zona será la que condenará inexorablemente quienes tomen tan desacertada medida”.²¹

Sobre el precedente de la Escuela de Aprendices Operarios de la Base Naval Río Santiago se impulsó la creación de la Escuela de Aprendices de Fábrica, hoy Escuela Técnica Privada de Fábrica “Astillero Río Santiago”, que comenzó a funcionar el 30 de junio de 1953 y cuyo objetivo fundamental es **“formar recursos humanos para la Industria Naval”**.²²

–La Escuela empezó en julio y yo había ingresado en mayo de 1953 –relata Roberto Gentili en el 2001 – así que debo ser el primer aprendiz, entré con 16 años. A la Escuela asistía también gente mayor, entre ellos, un compañero Morales que se encuentra jubilado y llegó a ser Maestro de Aprendices en Estructura. En mi caso, tengo un récord, di cursos a tres generaciones: abuelo, padre e hijo.²³

En el 2001 José Luis Odorizzi²⁴ brindó un excelente testimonio sobre cómo se desarrollaba el proceso educativo:

²¹“PIDEN NUEVAMENTE EN ENSENADA QUE NO SEA CERRADA LA ESCUELA – TALLER DE LA BASE NAVAL”, EL Argentino, 19.09.1964.

²² Esta fue siempre una preocupación de Edmundo Manera como lo demuestra su artículo “El problema de las construcciones navales en el país, con especial atención a la formación del personal” (Revista Servir, n° 15,1937). Este hombre, pionero de la industria naval tan ligado a nuestra historia, fallece en 1985 a los 90 años.

²³ De oficio Cobrero, veterano de 43 construcciones navales realizadas en Astillero, Gentili se recibió de Instructor en 1974, ascendió a Supervisor en 1983 y se jubiló en el 2002.

²⁴ Odorizzi fue Instructor de Tornería de la ETARS desde 1979 hasta la fecha de su jubilación.

—En el año 1958 ingresé a la Base Naval de Río Santiago, en la Escuela de Aprendices, donde estudié tornería tres años, hasta que en 1961 vine al Astillero. Mi afán era progresar y



Frente del actual edificio de la Escuela Técnica Astillero Río Santiago.

me habían dicho que esta empresa era lo máximo en potencial y tecnología. Aquí me dieron máquinas y herramental nuevos que me resultó algo grande porque tenía tecnología de punta, había herramientas que no conocía. Me fueron llevando de la mano un montón de gente, entre ellos un hombre, Omar Fidalgo, al que le debo todo lo que sé hasta el día de hoy. El me indujo a mejorar en calidad de trabajo y a perfeccionarme. Así hasta que integré un grupo que hacía trabajos de precisión en los motores Sultzer que se hacía acá.

En 1976 fui elegido entre 31 torneros para hacer un curso de instructor de formación profesional en la escuela industrial. El mismo constaba de 279 horas y estuvimos tres meses haciéndolo con otra gente de Mecánica, entre ellos Osvaldo Peroni, actual capataz del sector. Gracias a esto me fui perfeccionando ya que hice cursos de Planeamiento a nivel taller, sobre estudio dirigido, dictado por el Instituto Superior del Profesorado Técnico, Metodología de Recursos Didácticos y de la Enseñanza, Metrología Mecánica, expresión oral y escrita, control numérico, evaluación, etcétera Es decir, una serie de cursos que me fueron capacitando para la entrega del conocimiento a los alumnos.

La diferencia en la calidad de mano de obra está en que antes había más artesanía. Había que rebuscarse con piezas de precisión a veces sin haber elementos. Por ejemplo, en la Base Naval, cuando teníamos que clavar un buje en una carcasa o hacer un eje, lo único que había era un calibrador lamentablemente malo. Trabajábamos con compás

interior – exterior y las piezas funcionaban bien. O sea, todo lo que se tendría que hacer con un micrómetro o con instrumentos de medición moderna se hacían con compases, tomando medidas. ¡Era una cosa de locos! Ahora que tenemos de todo, cuando nos falta el micrómetro nos agarramos la cabeza porque pocos saben usar un compás.

La Escuela Técnica del Astillero Río Santiago es una sobreviviente de las muchas Escuelas de Aprendices de Fábrica que existieron en la República Argentina.²⁵ Actualmente solo quedan tres, de las cuales la única dependiente de una empresa del Estado es la E.T.A.R.S.; las otras pertenecen a SIEMENS y a Ford Motors Argentina. Esta institución escolar acompañó, en una simbiosis casi total, los ciclos de vida de la fábrica de barcos de la cual depende: En la década del '90, en momentos de seria crisis de supervivencia de la empresa, la escuela estuvo a punto de cerrar Por entonces sólo contaba con 10 alumnos, el Director Miguel Hermann, el Secretario Académico y un Instructor de Taller.

La salida encontrada para el establecimiento se produjo cuando Astillero Río Santiago, una empresa estatal nacional dependiente hasta ese entonces del Ministerio de Defensa, fue transferida a la órbita provincial. Asumida por parte del Estado bonaerense la necesidad de mantener la razón social del establecimiento como empresa de construcción naviera, la escuela recuperó su espacio y posibilidades de existencia; aunque no sin costos ya que debió adaptar sus planes de estudios al nuevo ámbito de actividades. De este modo, la E.T.A.R.S., comenzó una transición de ser una Escuela Técnica, con práctica de taller para formación de Técnicos Mecánicos, con exclusiva asistencia masculina, a reconstituirse como una escuela de enseñanza Polimodal mixta. El camino de formación de trabajadores navales, vía la escuela, complementaba el recorrido realizado por otros jóvenes a través de la práctica directa del oficio. En

²⁵ Entre 1947 y 1951 se crearon 54 escuelas fábricas, 103 escuelas para aprendizaje, 106 escuelas de medio turno, 304 escuelas de capacitación obrera para adultos y 78 escuelas de capacitación profesional para mujeres. También existían institutos de enseñanza técnica del sistema educativo general, dependientes del Ministerio de Educación, que se les formaba con prácticas intensas y aún más relacionadas a la industria.

diciembre del 2003, al momento de jubilarse, Amador Cabrera,²⁶ comentaba como adquirió y se había perfeccionado en su oficio:

–Ingresé a los 16 años un 5 de febrero de 1954. Mi oficio es de Calderero Naval y también tuve un gran conocimiento sobre trazado naval en Gálibos. Me inicié como aprendiz en aquella época en lo que hoy es el Taller de Estructura, después con el correr del tiempo me mandaron a Gálibos, que era donde se trazaba todo el buque anteriormente, antes de que la tecnología fuera tan avanzada y viniera máquinas como la Logatome²⁷ que suplantó a más de 20 operarios.²⁸

Finalmente, cuando la Base Naval cerró en 1967, el plantel residual, gestión gremial mediante, pasó a engrosar con absoluta idoneidad el personal del Río Santiago. Así terminó de completarse uno de los planteles de trabajo más idóneos de la Industria Naval Argentina. **El resultado de éste afanoso esfuerzo, como tantos, fue prácticamente destruido entre 1991 y 1993, víctima de la política de “retiros voluntarios”.**



Vista actual del taller de la Escuela Técnica del Astillero Río Santiago (ETARS).

²⁶ Secretario General de ATE Ensenada en el período 1991 –1995 Supervisor e Instructor en el Departamento de Capacitación.

²⁷ Marca de una grúa móvil.

²⁸ Reizanthaler, Romina – Gómez, Paula, Los Pibes del Astillero (Diciembre 2003).

CAPÍTULO III

UNA VIDA COMO LA VIDA MISMA



Botadura fragata "Azopardo", construcción número 1 del A R S, 11/12/1953.

Más allá de los altibajos económicos y vaivenes políticos, las primeras décadas de existencia, merced al proyecto de relativa industrialización vigente en el país y gracias a la excelente mano de obra de los trabajadores del Astillero, se pudo cumplir con los cometidos propuestos. Se proveyó y reparó diversas embarcaciones y artefactos navales a armadores estatales como Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), Flota Mercante del Estado, Flota Argentina de Navegación de Ultramar (FANU), Flota Argentina de Transporte Fluvial (FANF), Administración General de Transporte Fluvial (AGTF), a la Armada y Prefectura Argentina.

Siendo un astillero integrado también se desarrollaron trabajos para Ferrocarriles Argentinos y para la construcción de Represas Hidroeléctricas y Plantas Nucleares, llegando a tener una superficie cubierta de 250 000 metros cuadrados entre talleres productivos, sectores de mantenimiento, producción de energía y áreas administrativas.

Nuestra historia es pletórica de anécdotas con características míticas, rica en situaciones trágicas, dramáticas o felices; plena de emociones encontradas por la relación casi íntima del operario con el producto de su trabajo. En éste capítulo trataremos de capturar algo de este riquísimo período de nuestra historia.

La lancha del Graff Spee

A la intemperie y descuidada una embarcación se deteriora en la entrada nueva del ARS. Sin nombre a la vista, todo aquel que no conoce su historia la llama genéricamente “*un bote*”; pero su pasado nos dice que es mucho más que eso. Cuando alguno pregunta qué hace esa lancha, de quién es, por qué no se repara o desguaza definitivamente, la respuesta es invariable:

–Es una lancha de rescate del Graf Spee, un buque alemán que usó Hitler en la guerra y que le hizo desastres por esa época a la flota inglesa hasta que lo hundieron en el Río de la Plata...

Según el testimonio de Federico Sander, uno de sus tripulantes que contaba con 83 años en el 2003, la barcaza llegó al garete a las costas ensenadenses siendo custodiada por la Prefectura Naval Argentina.¹ Durante un tiempo la lancha rindió servicios a la Base Naval siendo posteriormente donada al club Astillero Río Santiago para que le diera uso de recreación al cumplir con un proyecto de embarcadero que luego se frustró por la política económica aplicada en la década del noventa.

El *Admiral Graf Spee* fue el buque insignia de la Marina de Guerra alemana (*Kriegsmarine*) durante el régimen hitleriano, desde 1936 hasta ser destruido en los inicios de la Segunda Guerra Mundial en la prime-

¹ Una Barcaza que conoció la guerra, semanario El Mundo de Berisso, 18 al 24.04.2003.

ra confrontación naval entre buques ingleses y alemanes y en el único episodio de la Segunda Guerra Mundial ocurrido en América del Sur. Siendo el tercer de la serie de la clase *Deutschland*, fue construido bajo los términos del Tratado de Versalles, de forma que su peso no superase las 10.000 toneladas. Originalmente clasificado como un buque blindado (*Panzerschiff*), fue más tarde reclasificado como crucero pesado y conocido por los británicos como “acorazado de bolsillo“ (pocket battleship). En su momento, con 188 metros de eslora, de aleación ligera, sin remaches y soldado eléctricamente, dotada de 8 motores que le permitían desplazarse a 26 nudos fue considerado una obra maestra de la ingeniería naval.

Tecnológicamente, el barco estaba por delante de su tiempo, especialmente en términos de velocidad, no así en términos de blindaje; en cuanto a este, el *Graf Spee* contaba con una faja lateral que protegía la línea de flotación hasta 1,5 m por encima y por debajo de esta línea. Botado en 1934 en el Astillero Marinewerftb de Alemania, fue puesto en servicio en 1936 y recibió su nombre en honor del almirante alemán de la Primera Guerra Mundial Maximilian Graf von Spee, el cual murió, junto con dos de sus hijos, en la primera batalla de las Islas Malvinas, el 8 de diciembre de 1914.²

Viaje a la batalla del Río de la Plata

El 21 de agosto de 1939, el acorazado *Admiral Graf Spee* zarpó del puerto de Wilhelmshaven para dirigirse hacia el Nordeste, al mando de su comandante, Hans Langsdorff (capitán del barco desde noviembre de 1938). Entre septiembre y diciembre de 1939, el *Admiral Graf Spee* hundió nueve buques mercantes en el Atlántico sur y el océano Índico. Los testimonios documentados indican que el capitán del *Admiral Graf Spee* se adhirió estrictamente a las reglas militares relativas al ataque

² Este fue un combate librado en el marco de la Primera Guerra Mundial entre la escuadra alemana victoriosa en la anterior batalla de Coronel, frente a las costas de Chile, y una escuadra inglesa fondeada en Puerto Argentino/Stanley, en las Islas Malvinas. El combate terminó con victoria británica, resultando destruida la flota alemana y muerto su mejor almirante, el Conde Maximilian von Spee, lo que a su vez decantó la campaña de ultramar del lado de los Aliados.

a naves mercantes, poniendo a salvo a la totalidad de la tripulación de los barcos atacados; no se perdió ninguna vida en ninguno de los hundimientos, la mayor parte de las tripulaciones de los barcos fueron transferidas a su buque de apoyo, el petrolero *Altmark* y que los POWS (prisioneros de guerra) fueron tratados con bastante consideración por parte del capitán.³

En la víspera del 13 de diciembre, el *Graf Spee* se aproximó a 150 millas de la costa brasileña, poniendo a continuación proa al sudoeste para alejarse de ella a velocidad de crucero. Se proponía cortar la ruta de los buques comerciales que alcanzaban Buenos Aires y Montevideo desde el nordeste y el este. En poco tiempo estuvo a unos cientos de kilómetros de la costa frente al estuario del Río de La Plata. Hacía media hora que había amanecido cuando el vigía del acorazado alemán creyó avistar un crucero y dos destructores. El comandante Langsdorff ordenó zafarrancho de combate y a cubrir puestos de combate; creía tener a la vista la avanzada de protección de un convoy. Langsdorff cometió un error que pagaría con 56 muertos y 20 impactos en el *Graf Spee*. Los daños eran relativamente menores, pero habían mermado su provisión de municiones. Fue entonces cuando el acorazado alemán se dirigió hacia el Río de la Plata y entró al Puerto de Montevideo (Uruguay). El gobierno uruguayo ofreció una estadía de 72 horas, que debía emplear para la reparación de la nave con sus propios medios o la internación al término de la misma. Durante el tiempo que permaneció en puerto, los miembros de la tripulación muertos fueron enterrados en el cementerio de Montevideo. En el funeral, el capitán Hans Langsdorff usó el saludo naval, en tanto que el resto de asistentes hicieron el saludo nazi.

La diplomacia y los servicios secretos ingleses entraron a conjugar un sesudo plan para engañar a los alemanes respecto de su situación. La delegación diplomática británica en Montevideo realizó una compleja y consistente labor de desinformación emitiendo falsos comunicados entre

³ Más tarde estos mismos devolvieron las atenciones cuando desembarcaron en Montevideo acompañando el cortejo fúnebre a los restos de los caídos en el combate del Río de la Plata.

fuerzas inglesas inexistentes a la salida del estuario, que llevaron a Langsdorff a tomar decisiones. En el puerto de Montevideo, por otro lado, las reparaciones del *Admiral Graf Spee* fueron saboteadas, retrasando ex profeso las mismas, con el fin



El presidente Juan Domingo Perón da inicio simbólico a la construcción del ARA LIBERTAD (1953).

de retener en puerto a la nave de guerra alemana el mayor tiempo posible, hasta la llegada de los navíos británicos que ya estaban en camino, o incluso logrando su internamiento al cumplirse el plazo dado por el gobierno uruguayo.

El *Admiral Graf Spee* zarpó poco después, apenas dos horas antes de que expirase el plazo acordado por el gobierno del Uruguay. El buque avanzó lentamente por el estrecho canal hacia alta mar, apenas tripulado por 40 hombres y su capitán. Allí le aguardaban el destructor pesado Exeter y los dos destructores livianos Ajax y Achilles británicos. Los espectadores del muelle de Montevideo esperaban asistir –de lejos, desde luego– al raro espectáculo de un combate naval. Tras la estela del acorazado marchaba el transporte alemán *Tacoma*, refugiado en el puerto uruguayo desde el comienzo de las hostilidades, llevando al resto de la tripulación. Ambas naves pararon máquinas a unas cinco millas de la costa. Aparecieron dos remolcadores que provenían de Buenos Aires y una serie de embarcaciones menores que iban y venían del acorazado al transporte, transportando a la tripulación, de más de 1.000 hombres. Tras oírse una tremenda explosión el protagonista de esta historia se

hundió en las aguas bajas y lodosas del río, aunque parte de su obra muerta quedó fuera durante muchos años.⁴

Rastreado la lancha

Más de medio millar de sus tripulantes fueron trasladados a Buenos Aires y parte a Montevideo. Tanto en Buenos Aires como en Montevideo, unos 200 oficiales fueron dejados en libertad y se fugaron a Alemania, donde reingresaron en la Marina Alemana, mientras que los marineros fueron internados en cuarteles militares. La mayoría, poco a poco, se asimilaron a la comunidad casándose con argentinas o uruguayas y dejando una amplia descendencia.

Un hombre de la época nos cuenta lo siguiente en uno de los tantos sitios web dedicado a este navío: *“Según la agencia de noticias Associated Press y los diarios de la época, el día lunes 18 de diciembre de 1939, a las 11:15 desde la Dársena Norte se vio aparecer a dos remolcadores que navegaban en dirección al puerto de Buenos Aires. Uno, el “Coloso”, abrió la marcha y el primero en entrar a la Dársena trayendo a los tripulantes alemanes.*

A las 12:10 el capitán de navío Hans Langsdorff, comandante del acorazado “Admiral Graf Spee”, entró en el puerto de Buenos Aires en el remolcador “Coloso”, después de haber navegado toda la noche por el Río de la Plata, desde el punto donde el acorazado fue hundido. Media hora después entró el remolcador “Gigante” y luego la barcaza “Chiriguana” y otros tres buques argentinos además de una lancha del Graf Spee.⁵

⁴ Numerosos objetos pertenecientes al Graf Spee se encuentran en el museo del Cuartel Paso del Rey en Sarandí del Yí, en el Departamento de Durazno en Uruguay. En 1997, uno de los cañones secundarios del Admiral Graf Spee de 150 mm fue rescatado, reparado y hoy está expuesto en un predio del Museo Naval de Uruguay en Montevideo. El 25 de febrero de 2004 otro equipo extrajo la primera pieza de tamaño significativo, el dispositivo de puntería del buque: un telémetro de 27 toneladas. El 10 de febrero de 2006, un gran águila de bronce (400 kg de peso, dos metros de altura por 2,6 de longitud) con una corona de roble enmarcando una esvástica en sus garras que adornaba la popa del Admiral Graf Spee fue recobrada. Se expuso, hasta que se decidiera su destino en el hotel Palladium de Montevideo.

⁵ Subrayado del autor.

La prefectura dio comienzo de inmediato a las formalidades de práctica, despachando varios empleados que se dirigieron a bordo de los remolcadores a llenar las formalidades del caso para la revisión del pasaje.

*Se dispuso alojar a los tripulantes del “Graf Spee” en el Hotel de Inmigrantes, Arsenal de Guerra y Escuela de Mecánica de la Armada, hasta que el Poder Ejecutivo adoptase nuevas medidas sobre la situación de los tripulantes alemanes”.*⁶

El 20 de diciembre, se encontró al capitán de navío Hans Langsdorff muerto en su habitación del Hotel de Inmigrantes en Buenos Aires. Se había envuelto en la bandera alemana y luego suicidado de un tiro de pistola en la cabeza; tras velar que toda su tripulación fuese rescatada cumplió con la tradición marinera de no sobrevivir a su barco.

Orgullosos de nuestra “Libertad”

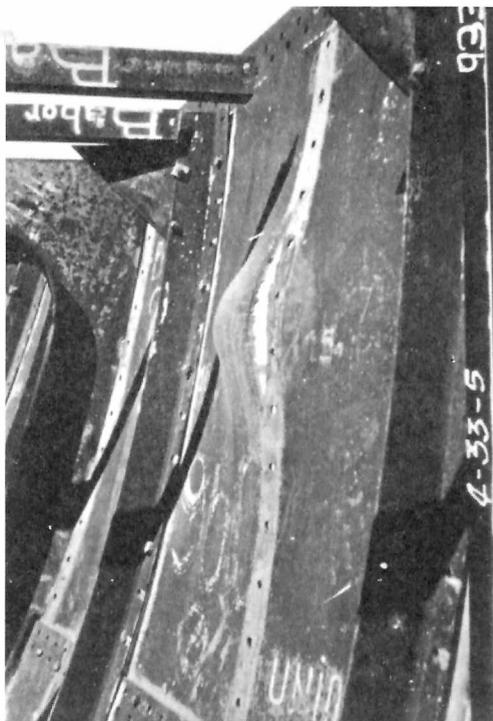
Los sentimientos que afloran por esta nave particular entre los más curtidos veteranos del ARS, ameritan que nos detengamos sobre el imbatible buque-escuela Fragata ARA “Libertad”.⁷ Éste es el noveno buque de la Armada Argentina que lleva este nombre, ideal de nuestra nacionalidad. El 30 de mayo de 2.001 se designó a la Fragata A.R.A. LIBERTAD” *“Embajadora de la República con carácter de distinción honorífica y*

⁶ CRÓNICA DE LA LLEGADA, Relato del Dr. Hugo R. Sochi.

⁷ La fragata obtuvo varios récords de navegación que aún no fueron superados; por ellos fue premiada con la “GRAN MEDALLA” (1966). Recuerda la travesía totalmente a vela, en la cual se obtuviera el “Record Mundial de Velocidad de Grandes Veleros en el cruce del Océano Atlántico Norte”, al haber realizado la travesía desde Cabo Race (Canadá) hasta la línea imaginaria Dublín-Liverpool, recorriendo 2058,6 millas en un tiempo de 8 días y 12 horas.; la COPA “BOSTON TEAPOT”: obtenida en 8 oportunidades, otorgada anualmente por la “Sail Training Association” a aquel velero que, tripulado con más del cincuenta por ciento del personal en instrucción, recorra la máxima distancia solamente a vela, en un período de 124 horas de navegación (En 1966 recorrió 1.335 millas, en 1976 navegó 1.247 millas, en 1979 hizo 1.029 millas, en 1981 alcanzó 1.115 millas y en 1987 hizo 1.173 millas.); la “REGATA AMERICANA” (1998) por el primer puesto en la regata realizada entre los puertos de Savannah y Green Port. En 1992, participó de la “Gran Regata Colón 92” que se realizó en conmemoración de los 500 años del descubrimiento de América.

con efecto exclusivamente protocolar".⁸ En él, además, se realiza la formación de los futuros oficiales en la vida del mar instruyendo a los Guardiamarinas⁹ (en Comisión) en las reglas básicas y rudimentarias del arte de la navegación a vela. El motovelero, es continuador de una vieja tradición de la Armada Argentina iniciada por Hipólito Bouchard en 1817 con su corsario viaje de circunvalación portando la noticia de la nueva Nación que surgía a la faz de la tierra.

La construcción de la misma fue decidida en **1946** por el ministerio de Marina con el fin de reemplazar a la veterana fragata Presidente Sarmiento. El presidente Juan Domingo Perón, escoltado por cuatro alumnos de la Escuela de Aprendices según testimoniara uno de ellos, Roberto Gentili, coloca el 11 de diciembre de **1953** un remache, calentado previamente por el origenista de Montaje Mecánico de Alistamiento de Buques Mercantes, Primo Bernabé Santa Cruz, dando inicio simbólico a los trabajos de su construcción. Esa fue la única visita de Perón al Astillero y en dicha ocasión se botó la fragata "Azopardo" que ostentaba un enorme cartel con la leyenda: "*Perón Cumple*".¹⁰



Avería sufrida por el casco de la fragata LIBERTAD durante los sucesos del 16-09-1955.

⁸ Por Decreto Presidencial N° 727.

⁹ Guardiamarina: Cargo con el que egresan los alumnos de la Escuela Naval Militar. En tanto, los alumnos del Liceo Naval egresan con el grado de guardiamarina de la reserva naval.

¹⁰ ¡Qué encontrados sentimientos tendrían los uniformados pertenecientes al arma que fuera pilar del golpe que derrocó al Gobierno justicialista! (*N. del A.*)

Durante la ceremonia, el Líder justicialista pronuncia estas palabras, imborrables para muchos trabajadores: *“Me siento inmensamente feliz en presencia de esta obra que, siendo pequeña todavía, representa los prolegómenos de una gran acción confiada a la Marina de Guerra Argentina.*

Por esto hago llegar mi palabra de estímulo y aliento a los técnicos argentinos y a los trabajadores que han puesto el cerebro y el músculo argentino al servicio de la Patria en esta obra directa y fehaciente de nuestra grandeza.

Hace tiempo, un tanto risueñamente, se habló de algunos gauchos al timón. Ha pasado desde entonces apenas cuatro años y no olvido, y nadie debería olvidar, que en las aguas de esta tierra fueron gauchos al timón los que obtuvieron las primeras glorias para nuestra Marina de Guerra y no olvidaremos tampoco que la bandera argentina hoy pasea su soberanía y su gloria en todos los mares conducida por gauchos al timón.

Pedimos a Dios que proteja nuestras naves, producto de la inteligencia y del trabajo argentinos, y permitan que surquen los mares de todo el mundo para que se vaya formando una nueva tradición que trasunte el espíritu grandioso de esos gauchos que, como en la pampa, harán en el mar la grandeza de Argentina”.

Una chapa de la Armada, un proyectil del Ejército

Quiere la leyenda que este primer remache tuviera orden de secuestro por parte de la Revolución Libertadora que derrocó al gobierno justicialista en 1955, pero que los obreros los escondieron y nunca pudo ser hallado.¹¹

Realmente nunca recibimos testimonio directo de este hecho, pero la posible veracidad del mismo cobró vigencia en el 2002. En ese entonces quien esto escribe fue convocado hasta la Grada 2 por un grupo de *ran-chines*¹² y maniobristas, encabezado por el señor Juan Carlos Rando; allí me mostraron una chapa cuadrada de bordes simétricos que presentaba

¹¹ Lara, Rodolfo, La Resurrección de un Astillero, Diario CLARÍN, 12.01.1999.

¹² Equipo de limpieza y acarreo de materiales sobrantes o desechables en talleres, gradas o barcos.

una hilera de perforaciones regulares para permitir su remachado como se hacían las uniones del casco en ese entonces. La pieza presentaba una abertura irregular consecuencia de un golpe cuya presión la había hundido en el centro. El metal, según dijeron los hombres, provenía de la fragata Libertad que *“había sido cañoneada por el Regimiento 7 de La Plata cuando quisieron recuperar la Escuela Naval Río Santiago”* (sic). La pieza se encontraba allí desde entonces y en ese momento debía removerse sí o sí, **so pena de ser vendida como chatarra**. Así que llevamos la pieza hasta el sector de Arenado, donde, luego de limpiarle el óxido, se le dio una capa de pintura antioxidante y la trasladamos hasta el taller de la ETARS para su resguardo. Estuvo allí hasta que fundamos, en el 2008, el Museo de Ciencia y Técnica Naval Astillero Río Santiago donde actualmente es exhibida en un soporte de madera teca proveniente de la cubierta original de la Libertad.

Acicateada la curiosidad investigué y logré precisar que, en efecto, el suceso existió. Para Walter Cabrera, carpintero que participó en la construcción del buque-escuela, la avería la produjo un disparo de mortero del Regimiento 7, destacado en La Plata, apostado en Plaza Belgrano. El golpe afectó una tapa de un pasa hombres ubicada en cubierta en cuyo fondo se encontraba *“el pañol de pinturería”* (sic) Según el aporte del instructor de la escuela técnica, Juan Carlos Casarico, con más de 44 años de antigüedad, la avería sufrida por la nave en realidad no fue producto de un disparo de cañón de la Infantería sino debido a un error de apreciación de un aviator. Confundido el pilo-



La fragata LIBERTAD en los muelles de aislamiento del ARS. Al fondo, la Escuela Naval Militar de Río Santiago.

to por el alto nivel del río que llegaba hasta la grada, donde se construía la fragata, supuso que la nave estaba en servicio y le disparó.

El panorama no se terminó de aclarar pero pudo corroborarse el contexto en que se dio cuando tomé conocimiento de las declaraciones del contralmirante Jorge Julio Palma, único sobreviviente de aquella Marina. Palma, firme de convicciones, a los 89 años, presidía aún la Comisión de Homenaje a la Revolución Libertadora:

“Sánchez Sañudo y yo estábamos en disponibilidad, sometidos a un tribunal especial, por la sublevación del 16 de junio.¹³ No habíamos participado, pero nos pasaron a disponibilidad por no merecer la confianza del Poder Ejecutivo. Esa disponibilidad nos vino de perillas para conspirar. El 15 de septiembre nos presentamos a declarar al tribunal, en el Ministerio de Marina, y de allí nos fuimos directamente a Río Santiago, a participar de la nueva sublevación. A las 11 de la noche llegamos a Río Santiago, acompañados por un grupo de oficiales de la Escuela Superior Técnica y otros de la Escuela de Guerra del Ejército, que esa noche me pidieron que querían ir a la Escuela Naval. Los hice entrar y le avisé de todo esto a Rojas. También le informé que Leonardi ya estaba en Córdoba y que Aramburu y el capitán Molinari viajaban a Curuzú Cuatiá para iniciar la revolución. Se sublevó la Escuela Naval y la Base de Río Santiago. La primera operación consistía en bloquear el Río de la Plata, que era como sitiar Buenos Aires, porque el petróleo llegaba solamente por mar. Pero fuerzas del Regimiento 7 de Ejército nos atacaron. (...) En esa época era “el 7 de Eva Perón”, se llamaba así.

Nos iba bastante bien, hasta que empezaron a bombardear con los Gloster Meteor y a matarnos gente. Nosotros tuvimos que salir de Río Santiago porque no podíamos resistir el bombardeo. Cuando ya no había nada que hacer, Rojas decidió evacuar todos los efectivos. A las 9 de la noche la operación fue concluida; Rojas se embarcó con el Estado Mayor revolucionario, mientras todos zarpaban ya a bordo de los buques de guerra, en condiciones de navegar. La lancha donde íbamos nosotros estaba algo averiada, por eso debimos trasbordar al Murature. (...)

Nos fuimos todos a Buenos Aires, adonde también llegó la flota. Pero se decidió bombardear la Destilería de La Plata y Rojas nos embarcó a Sánchez Sañudo y a mi, porque quería tener la certeza de lo que íbamos a hacer.

¹³ En esa fecha hubo un primer intento, frustrado, de derrocamiento del Presidente Perón. (N. del A.)

*Cuando faltaban apenas unos minutos para disparar el primer cañonazo, un oficial de comunicaciones nos dijo que acababa de renunciar el general Perón, que se había refugiado en una cañonera paraguaya. Ante eso paramos el operativo”.*¹⁴

Con el hallazgo en el 2009, en los archivos de AFNE, de una fotografía corroboramos que la chapa realmente era parte del casco del motovelero. Era evidente que el fragmento del casco fue guardado y preservado durante casi 50 años por los trabajadores del Astillero Río Santiago como reliquia de la defensa del gobierno popular enmarcado en la resistencia pasiva que el peronismo ejercía.¹⁵ ¿Por qué, pues, no pudo ocurrir lo mismo con el tan mentado remache?

Paradojas de nuestra Historia, la madrina de bautismo de la Libertad fue Sara Herrera de Aramburu, esposa del General Pedro Eugenio Aramburu. Se recordará que éste fue Presidente del gobierno de facto que derrocara al justicialismo en 1955, erigiendo el triunfo de los más acérrimos adversarios de Perón.

¿Un buque a vela en pleno siglo XX?

La Fragata fue diseñada por un equipo de técnicos e ingenieros argentinos conducido por el contralmirante e ingeniero naval Antonio Marín quien también dirigió su construcción. El entonces ministro de Marina indicó en su discurso ceremonial:

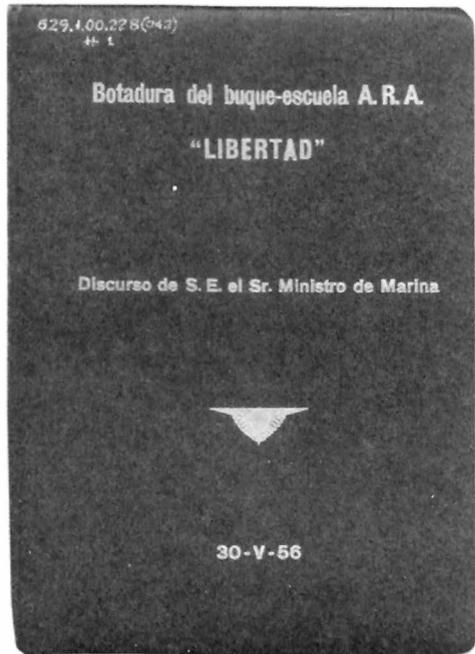
“La nave que hoy será botada al agua, ha sido construida por los Astilleros y Fábricas Navales del Estado, ente autónomo, dependiente del Ministerio de Marina, íntegramente construida en el país, excepto su aparato motor y constituye una acabada manifestación de pujanza de nuestra industria naval.

¹⁴ Entrevista de Hugo Gambini; La Nación, 11.09.2005.

¹⁵ La sorda resistencia inorgánica del peronismo tuvo tres polos de desarrollo: la fábrica, el barrio y los militares peronistas y combinaba dos modos de resistencia, una pasiva y otra activa. Se entendía por la primera acciones tales como: Restar toda colaboración a las empresas privadas o estatales; desentenderse de la custodia de los bienes de las empresas y el mantenimiento de los niveles de producción; retirar los fondos de ahorros en las instituciones oficiales o privadas; lanzar y hacer circular rumores relacionados con movimientos militares, huelguísticos, negociados, utilización irregular por parte del gobierno del ahorro popular; dirigirles comunicaciones telefónicas a bomberos y policías denunciando falsos siniestros. (Roberto Baschetti, en Documentos de la Resistencia Peronista).

En el Astillero Río Santiago, un núcleo de ingenieros navales, técnicos especialistas y obreros argentinos han puesto todos su esfuerzo y su capacidad para construir este hermoso buque. (...)

Este Astillero, de cuyas gradas sale hoy el casco, es la cristalización del pensamiento de generaciones pasadas de nuestros hombres de mar que con tesón y empeño propugnaron y fueron dando vida a través de medio siglo, a la idea de crear un establecimiento capaz de proyectar y construir las marinas de guerras y mercantes argentinas del presente y del futuro, para dar así, vida real a nuestra capacidad potencial de transformarnos en un país marítimo, contribuyendo con ello el engrandecimiento de la Nación”.



Este texto se conserva en el Archivo Histórico del Astillero.

Habrá a quien le puede extrañar que en plena Era industrial, del acero y los hidrocarburos se haya optado por un motovelero. En su botadura, el 30 de mayo de 1956, el Contraalmirante Teodoro Hartung explicó:

“Mucho se ha discutido sobre la conveniencia de que el buque escuela sea un velero como el que hoy lanzamos al agua, o un moderno buque de combate. Ambos tienen sus ventajas y si inconvenientes, pero para la altura de preparación del cadete que sale de la Escuela Naval Militar, el velero prima en ventajas sobre otro tipo de buque.

Es el medio más idóneo para arraigar la vocación naval, porque pone al hombre en íntimo contacto con la naturaleza y porque enseña esos pequeños detalles de la vida marinera, que no se advierten en los libros y que escapan a la explicación del profesor. En las largas horas de guardia de los numerosos días de navegación a que obliga la lentitud del velero, el hombre observa el

medio ambiente, medita profundamente sobre las cosas del mar y lo hace observador de esos pequeños detalles que constituyen con el tiempo el precioso bagaje de su experiencia marinera.

Desde la forma y color de las nubes hasta las variaciones de fuerza y dirección del viento, desde el vuelo de los albatros hasta el saltar de las toninas, desde las mutaciones de color de las aguas y de las formas diferentes de las olas, desde el escarceo de mareas hasta la inclinación de las hojas del cachiyuyo¹⁶, todo contribuye a formar un cuadro de cosas aparentemente sin importancia, pero que bien observadas y bien estudiadas tiene un significado preciso para el navegante. Cuando las velas no permiten caer de inmediato muchos grados de rumbo, deben preverse las posibles maniobras en caso de emergencias. Cuando el buque navega con viento a su largo y corre veloz sobre el agua, no se puede dar atrás y frenar su arrancada; tal condición, obliga al oficial de guardia, a meditar las posibles maniobras con anticipación. También obliga a tomar precauciones desde cuando avista el humo de otro en el horizonte. Cuando se navega en lugares de frecuentes chubascos y ellos son previsibles, obliga a tomar medidas de precaución en la maniobra para no enfachar¹⁷ el paño ni permitir que éste se rife¹⁸. Todas las maniobras deben dirigirse personalmente y la responsabilidad recae en el oficial de guardia, el que debe estar vigilante y atento, observando constantemente los elementos; viento, mar, cielo, nubes y horizontes. Esa constante observación no permite que el oficial se distraiga y lo mantiene atento y responsable en sus funciones.

Esta escuela, sólo se puede hacer en los buques de vela, pues los otros tienen muchos recursos inmediatos que no hacen tan necesaria la previsión. Cuando se está en el mar toda precaución es poca, la vida de mucha gente y valiosos intereses están en la decisión que se tome en base a un buen ojo marinero y a la orden oportuna de un precavido oficial de guardia. El velero permite viajes más largos y es también más económico y sobre todo es la tradición secular en el mar. Las largas travesías templan el espíritu, hacen natural el sacrificio y predisponen los sentimientos a ser más tolerantes y pacientes con los defectos humanos.

¹⁶ Cachiyuyo: Sargazo gigante, huiro, sargazo, cachiyuyo o chascón, (*Macrocystis pyrifera*), es un alga parda gigante que habita en la costa del Pacífico de América del Norte y en las aguas subantárticas de América del Sur, Sudáfrica y Nueva Zelanda. Se ubica desde la zona intermareal hasta unos 30 metros de profundidad y puede formar bosques submarinos.

¹⁷ Poner el barco proa al viento.

¹⁸ Rifar: Romperse una vela por efecto del viento o de una mala maniobra.

Y en esas épocas que los inventos modernos, van ayudando constantemente a facilitar la navegación, dotando a los buques de instrumental de gran eficiencia, es cuando más se necesita que el futuro oficial aprenda a ser previsor y cauteloso, obligándolo a observar la naturaleza, a retirar su mente del instrumental y a valerse de los medios primitivos de navegación como escuela fundamental en su condición de oficial de Marina.

*Nada mejor para ello que un velero como buque escuela”.*¹⁹

Y así debe ser: Desde que se incorporó a la Armada Argentina un 28 de mayo de 1963, zarpando por primera vez en un viaje de instrucción el 19 de junio de ese año, cobijó en sus cubiertas una dotación de 23 Oficiales, 49 Cadetes de la Escuela Naval Militar, 39 Aspirantes de la Escuela de Suboficiales de la Armada y 239 Tripulantes. Desde el primero realizó 36 viajes, navegó 760.835 millas, permaneció 6.524 días fuera del Apostadero (equivalentes a más de 17 años en el mar), lleva 492 puertos visitados y más de 78 países.

Nike ó *errare humanum est*

Domingo Fianaca,²⁰ supervisor de Control de Calidad, cercana ya su jubilación, relató una anécdota poco conocida por las nuevas generaciones del Astillero. Ingresó a la empresa en 1953, a poco de ser inaugurada y fue uno de los primeros aprendices de la escuela. En aquel entonces, Domingo no era más que un adolescente:

–Entré de pantalones cortos, me crié acá. Éramos diez aprendices, fuimos los primeros de la escuela. Algunos ya fallecieron. Los primeros pasos de Domingo fueron en el taller de Estructura o Taller Grande como lo llaman los más antiguos. En el 2003 Fianaca relataba: –Hace treinta y tres años, me trasladaron a Control de Calidad, por ese entonces estábamos haciendo la Fragata Libertad y cometimos un error ga-

¹⁹ Discurso del Ministro de MARINA, Contraalmirante Teodoro Hartung, Acto de Botadura del buque-escuela A.R.A. “Libertad”, Libro n ° 2974, Inventario General n° 2264, Departamento Técnico de la Biblioteca Astillero Río Santiago, 30.05.1956.

²⁰ A Domingo Fianaca lo encontraremos el 6 de noviembre de 1962 entre los afectados por la represión ejercida por la Infantería de Marina durante un conflicto suscitado por retrasos en el pago de haberes. El obrero de Astillero Río Santiago siempre fue así: un hombre de trabajo y de lucha.

rrafal. Viene el supervisor y nos dice que saquemos el mascarón de proa. Le preguntamos por qué y responde que habíamos puesto a la mujer mirando al mar y no al frente. Siempre tiene que tener la cabeza levantada mirando el horizonte. Todavía tengo la foto. ¡Casi nos matan!

En realidad el amor propio profesional de Fianaca puede descansar tranquilo; el problema del mascarón no se suscitó por un error de los operarios del Astillero sino por el particular diseño de un eximio maestro escultor Luis Perlotti, que no gustó a nadie. Así lo relata el Capitán de Navío Atilio Porretti, miembro de la comisión creada por el Almirante Isaac Rojas, para seguir los avances de la construcción y primer comandante de la nave. Al marino le pareció una “enorme figura en bronce, rígida y sin gracia.”

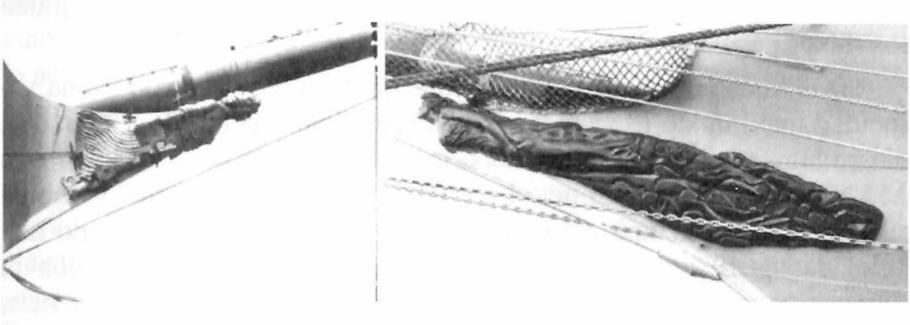
–La cosa fue peor cuando la trajeron a bordo y la colocaron en la roda –continúa Porretti– Quedaba cara abajo mirando al agua. Los marineros la bautizaron “la chirolera...”

El buzo y futuro campeón de yatching informó a sus superiores que “el mascarón era ridículo e inaceptable” y pese a las primeras resistencias logró que se encargara uno nuevo.²¹ Esta y no otra, es la razón que explica porqué, cuando la Fragata ARA “Libertad” realizó su primer viaje de instrucción en 1963, carecía aún de esa pieza distintiva de los grandes veleros. El mascarón definitivo, tallado en madera por el talentoso Carlos García González, escultor español residente en nuestro país, recién tuvo su bautismo de mar el 4 de abril de 1964, al comenzar el segundo viaje de instrucción.

La imagen, según la interpretación del sitio oficial de la fragata, representa a la República mirando al horizonte para liberar a la nave y su tripulación, de los peligros de su derrota según reza la tradición marinera abundante en presagios; su cabeza está coronada con el gorro frigio, antiquísimo símbolo de una de las adquisiciones más apreciadas del hombre: la Libertad. Sin embargo, el capitán de fragata Marcelo Tarapow, Jefe del Área Curso de la Escuela Naval Militar, tuvo ocasión de hablar con García González y refirió que el escultor expresó haber realizado una mujer que

²¹ “Fragata Libertad: Imágenes con historia”, de Eduardo Grunberg y Marcelo Tarapow. (inédito).

representaba a la Libertad y nunca especificó si era la República.²² El artista tomó como modelo a su esposa, quien falleció antes de su colocación a bordo, su sobrenombre –Nike– figura en la obra.²³



A la izquierda el primer mascarón de proa del motovelero LIBERTAD. A la derecha la esfinge que presenta actualmente el buque escuela.

El primer medio siglo

Cincuenta años después de fatigar los mares del mundo el motovelero regresó a su cuna para recibir trabajos de media vida. Estos no se redujeron a una simple refacción estética. Debe contabilizarse, además de la nueva pintura, la modernización de la máquina de timón, la renovación de equipamiento del lavadero y del equipamiento de enfermería y del consultorio odontológico, la instalación del nuevo equipamiento de los sectores cocinas y reposterías, el cambio de todos los artefactos de iluminación, la renovación de todas las tuberías del buque, el reemplazo de los conductos de ventilación, la construcción de basamentos para el nuevo equipamiento de máquinas, el recambio de la cubierta de teca fueron apenas las tareas más visibles y superficiales. Los habitáculos de dormitorios y baños fueron acondicionados para incluir personal femenino en la navegación. Se

²² El Mascarón, o Mascarón de Proa es una figura decorativa generalmente tallada en madera y ornamentada y o pintada según la jerarquía de la embarcación que engalanaba y que guarda relación directa con el nombre del buque. Su uso desapareciendo con la irrupción de los buques de acero de la Primera Guerra Mundial. Tenía el doble objeto de decorar y servir como identificación a una sociedad marinera. en aquellas épocas. no alfabetizada en su conjunto.

²³ Su verdadero nombre era Úrsula.

instaló un nuevo sistema de radares de navegación, se cambiaron todos los cables, tanto de fuerza como de comunicaciones, señales, alarma y monitoreo, adecuándolos a los nuevos equipos y sistemas a incorporar. Se efectuó un recorrido integral de los tres palos del velamen y se recambió los cables de aceros y obenques, burdas y estays.

Tras estas labores el buque-escuela comenzó a desarrollar una velocidad máxima de 13,73 nudos y una velocidad crucero de 12,5 nudos, al cambiarse la planta propulsora original por dos motores diesel marca MAN de 6 cilindros en línea. La capacidad de los tanques de combustible actual le dio una autonomía de 8700 millas, desarrollando una velocidad de 10 nudos. Esta planta propulsora, a su vez, al contar con un dispositivo que permite acoplar un generador de 600 Kw. de potencia, aumentó el 21% en la capacidad de producción de energía eléctrica del navío.

Madrinas Singulares

En 1956 ocupábamos una extensión de 104 hectáreas y ya poseíamos una superficie cubierta de 76 000 metros cuadrados, pero todavía eran tiempos épicos para el Astillero Nuevo de Ensenada. Por citar algunos ejemplos, aún se hallaban pendientes trabajos en la construcción del taller de Mecánica, los túneles de tubería, la iluminación perimetral, la pavimentación de muelles, dragados y rellenos.

Mientras las pasiones políticas conmovían sordamente la escena pública y dividían al país, portones adentro de AFNE, en la planta de Río Santiago, trascurrían una tras otras las jornadas de ardua labor. En ese entonces se nos había encomendado la construcción de tres cargueros costeros de 5.000 TPB²⁴ para FANU (Flota Argentina de Navegación de Ultramar). En 1957 se entregó a la Armada Argentina la fragata ARA “Azopardo”, a la par se avanzaba la construcción de su símil, el ARA “Piedrabuena”, del motovelero fragata “Libertad” y del barco transporte de pasajeros “Ciudad de Paraná”. Además, se había emprendido la labor

²⁴ Toneladas de Peso Bruto (TPB): Se determina sumando el peso del buque flotando con todo su equipamiento más toda su carga.

de retransformar el “Gasestado” en el buque oceanográfico “Capitán Cánepa” y se construía una serie barcazas tanque de empuje para la Administración General de Transporte Fluvial. Los 1.128 operarios afectados en ese entonces a la producción, más los 272 técnicos y administrativos, sumados los 96 aprendices, no daban abasto ante el vigoroso impulso de la actividad naval, no sólo en nuestra planta sino en el país, que ansiaba renovar el potencial naviero argentino.

Los requerimientos de trabajo planteaban la rápida incorporación de personal tanto técnico como obrero y para ello se formaban jóvenes, empleando las capacidades de la Escuela de Aprendices de la Base Naval de Río Santiago, la Escuela de Especialidades existente en el mismo Astillero y las escuelas técnicas públicas de la zona, pero nunca fue un proceso fácil y expeditivo la formación de trabajadores navales idóneos. Como era lógico el “cuello de botella” se resolvía redoblando los esfuerzos del plantel existente; y los trabajos salían, en tiempo y forma, a fuerza de excelencia en el trabajo y amor al oficio. Tamaño esfuerzo debía ser reconocido de algún modo y las autoridades de entonces adoptaron una medida inusitada en la actividad naval: la madrina de una de las embarcaciones botadas ese año sería la esposa del operario más antiguo de la planta. Tamaño honor recayó sobre Ana Leis, esposa del Supervisor de Mantenimiento Roberto Emilio Antonini y ella bautizó a nuestra construcción número 9, la A.G.T.F. 1280, botada el 19 de septiembre de 1957.

¡Imaginemos la emoción de los compañeros esa mañana de primavera cuando el rol que habitualmente desempeñan las Primeras Damas o las esposas de ministros o empresarios armadores, era orgullosamente desempeñado por una representante de las familias de los trabajadores!

Una situación similar se vivió en 1975 con el granelero “Ciudad de Ensenada” cuya construcción fue asumida por cuenta y riego de Astillero Río Santiago, en ese entonces presidido por el Capitán Carranza. Para evitar la parálisis de la fábrica y sin que medie pedido alguno de un armador, el 7 de diciembre de 1973 comenzó a trazarse este buque de 23.700 toneladas y gemelo, el “Ciudad de Berisso”.

Llegado el día de la botadura, prevista para el 22 de noviembre de 1975, la primera embarcación aun no tenía nombre designado. De modo que el día anterior, a efectos de mantener la tradición marinera, fue designada la trabajadora más antigua del Astillero, la señora Lidia Ofelia Miranda de Pastorino, para estrella la botella de champagne contra la roda, apodándola “Ciudad de Ensenada”.

En un acto interno se labró un acta documentado el hecho y la misma fue firmada por el entonces Director Gerente de Construcciones Navales, Ingeniero Cipriano, algunos jefes y los trabajadores más antiguos de diversas secciones. El original enmarcado de este documento estuvo muchísimos años adornando la oficina del jefe del taller Cobretería hasta que en el 2009, Rubén Omar Capararo, al ser designado para tal cargo, domó este valioso testimonio de nuestra historia al Archivo Histórico y Museo “Astillero Río Santiago”

La eterna mala prensa para el ARS

Con esfuerzo y sacrificios durante el período fueron naciendo en los talleres y gradas del Astillero los graneleros “Ciudad de Ensenada” y “Ciudad de Berisso”, los remolcadores “Quilmes” y “Guaycurú”, la lancha hidrográfica “Cormorán”²⁵ y el carguero frigorífico “Cipolletti”. La base económica sobre la cual se desarrollaron estos trabajos fue la inserción de nuestro país al proceso expansivo de las multinacionales iniciado en el período que abarca desde la segunda post-guerra hasta mediados de la década del 70.²⁶

²⁵ Cormorán Q15, en servicio desde Febrero 1964. Buque de Investigación Hidrográfico costero y fluvial, perteneciente al Servicio de Hidrografía Naval. Realizó desde su puesta en servicio numerosas campañas con medición de sondajes y corrientes, muestras de agua y de fondo, etc. Casco de madera de cedro con estructura metálica y superestructura de aluminio. Dimensiones: 25,3 x 5 x 1,8 (mts). Desplazamiento, 102 T. a plena carga Radares: Navegación: Decca TM 1226.

²⁶ Los motivos que impelieron a estas empresas a asentarse en las economías del tercer mundo fueron tres: El aprovisionamiento de las materias primas para exportarlas a los países desarrollados; producir para mercados internos de esos países semicoloniales o dependientes y el aprovechamiento de las ventajas comparativas de los bajos costos salariales de estos países y así poder exportar productos industriales en condiciones competitivas en el mercado internacional.



El siniestro sufrido por el CIPOLLETTI el día de su botadura (noviembre de 1969).

Pese a ello, no todo eran rosas: En 1967 hubo una crisis que llevó a decir al entonces presidente de AFNE, capitán de navío Enrique Carranza: *“Intereses que no respondían a los nacionales, asesores mal informados o mal aconsejados, pretendieron interferir o paralizar el programa de emergencia que el gobierno había dispuesto llevar a cabo para activar este astillero, a la sazón paralizado, con su personal descorazonado y empezando a crear su incertidumbre”*.²⁷

Del barco frutero “Cipolletti”, fabricado por pedido de Navifrut, podemos especificar dos datos excepcionales: Uno venturoso, fue botado el mismo día que el carguero “Río Paraná” (8 de noviembre de 1969) en los añorados tiempos de trabajar a tres Gradas llenas. El segundo hecho es algo más penoso de recordar. Un error de cálculo técnico produjo el

²⁷ Discurso pronunciado del 1º de junio de 1969 previa la botadura del carguero Río de la Plata; El Día, 1º.06.1969.

escoramiento²⁸ del Cipolletti estacionado en el muelle de alistamiento frente al taller de Cobrería y Chapa Fina. Por suerte, el siniestro no tuvo consecuencias humanas, había finalizado la jornada laboral en horario nocturno y todo el plantel de operarios descendió 15 minutos antes de producirse el suceso. La excepción fueron dos operarios que se hallaban a bordo y tuvieron un acuatizaje forzoso en medio de una lluvia de herramientas, máquinas de soldar y retazos de materiales. El susto para ellos fue mayúsculo pero la pérdida mayor la sufrió el responsable del equipo técnico que fue despedido.

Un luchador de la vida

Por esos años también brilló la vida de otro operario del Astillero Río Santiago. Entre **1957** y **1960**, Enrique Banar fue coronado Subcampeón Argentino de boxeo en la categoría Medianos. También disfrutó la gloria de ser finalista de las Olimpiadas realizadas en Chile en 1957 y las de Italia en 1960. Su anécdota deportiva más recordada era las lecciones de box que le brindaba a Antonio Aguilar en la panadería Antigua Casa Pendón, situada en la mítica calle Nueva York de Berisso. Luego Aguilar le ganaría una pelea por puntos a Carlos Monzón en un encuentro que sería la única derrota del gran Campeón Mundial de los Medianos.

–*Me había salido bueno el pollo* –se ufanaba el viejo obrero ya colgado los guantes deportivos. Con 60 peleas en el *ring* y 30 años engrandeciendo al Astillero Río Santiago con lucha y con trabajo, Banar se jubiló en el 2003.

²⁸ Escorar: Cuando el barco sufre una inclinación con respecto a la línea vertical.

CAPÍTULO IV AFNE SE ENROLA EN LA RESISTENCIA

Una 'Libertadora' sin libertad

El desarrollo industrial, el crecimiento de las exportaciones y el correlato positivo en la evolución en la industria naval del período que precede a 1955 se basó, principalmente, en una política que relaciona a dos factores políticos y sociales en una sola fórmula: *la exclusión de una masiva*



Remolcador "Quilmes" realizado para la Armada Argentina, botado el 08-07-1959.

expresión popular como el peronismo y sus instituciones como paso necesario para atacar a la calidad de vida de la clase trabajadora'

A partir del golpe del 16 de septiembre de 1955 cae el dique de contención a las exigencias del capital mundial que fue el peronismo y se comienza a avanzar sobre las conquistas sociales de los trabajadores. Hasta mayo de 1958, la llamada Revolución Libertadora implementó

¹ En abril de 1956 el presidente Aramburu aprueba, por decreto, las recomendaciones económicas liberales de Raúl Prebisch, siguiendo los lineamientos del Fondo Monetario Internacional. Durante este proceso, debido a los sueldos congelados y una inflación baja en sus índices pero continua, el salario real del trabajador quedó muy rezagado. Desde 1955, y de un modo más generalizado desde 1959, lo que impulsó la demanda de bienes industriales fue la inversión proveniente del extranjero, el gasto público y el incremento en el consumo de la clase media. Avanzando en las medidas económicas, los militares en el gobierno liberaron los precios y aumentaron el dólar; en consecuencia cayó el consumo interno y se alentaron las exportaciones. En éste período se produjo un déficit presupuestario cuyo promedio fue del 1,9% del PBI.

una política económica de signo liberal que intentó desmontar el sistema institucional creado desde 1945, sobre todo a la poderosa organización sindical que persistió aún derrocado el presidente mentor de la CGT. Los sindicatos fueron intervenidos. El general Patrón Laplacette fue nombrado interventor en la CGT y los comandos civiles atacaron los locales obreros y los tomaron a punta de pistola. Con el Decreto Ley 4.161/55 se intentó borrar toda memoria del gobierno anterior. Por él se desautorizaba toda actividad de esta fracción partidaria, además del uso de sus símbolos u ostentación de retratos de sus líderes y hasta el uso de cualquier vocablo derivado de Perón en el habla cotidiana. **Lo que se dice querer tapar el sol con la mano.** La proscripción al movimiento peronista se mantendrá hasta 1972 y será el condicionante efectivo del proceso político abierto con el derrocamiento.

Por norma donde hay poder hay resistencia: Asalariados y organizaciones populares iniciaron a partir de aquí un proceso de defensa contra esta política. Ya en noviembre de 1955 se producen paros y huelgas en diferentes lugares del país.² En marzo de 1956 se constituyó el Comando Sindical Peronista, con el objetivo de reconquistar algunos de los sindicatos intervenidos por el gobierno. La lucha clandestina y violenta de tipo espontáneo fue duramente golpeada el 9 de junio de este año, al ser reprimido el movimiento del general Valle. A partir de los fusilamientos en los basurales de León Suárez, sin dejar de lado el uso de la violencia, la resistencia trató de lograr el control de las comisiones internas de fábrica, en algunos casos conjuntamente con los comunistas. Era en el campo gremial donde debían librarse con éxito las batallas contra la dictadura.

La característica sobresaliente en estos primeros años será la movilización popular, aunque también aparecen los primeros grupos comando que actúan en la clandestinidad. El gobierno militar recrudece su

² Perón, desde el exilio, había proclamado: *"La disolución del Partido Peronista por decreto de la dictadura no debe dar lugar a la dispersión de nuestras fuerzas. Es necesario seguir con nuestras organizaciones. Tanto las mujeres como los hombres peronistas deben seguir reuniéndose para mantener el partido. Cada casa de un peronista será en adelante una unidad básica del partido. La Confederación General del Trabajo y sus sindicatos, atropellados por la dictadura, deben proceder en forma similar."* (1º de diciembre de 1955).

política represiva; miles de dirigentes sindicales y militantes peronistas fueron encarcelados, las Comisiones Internas y los Cuerpos de Delegados fueron perseguidos. Los trabajadores perdieron muchos de sus derechos, hubo gran cantidad de despidos y se aumentaron los ritmos de trabajo; se suspendió la ley de convenciones colectivas de trabajo. Si bien activistas y militantes se lanzaron espontánea e inorgánicamente a acciones de sabotajes y hostilidades contra el gobierno de Aramburu el éxito de la Resistencia Peronista no podía pasar por golpes individuales. Se produjeron huelgas de textiles, telefónicos, bancarios, ferroviarios, construcción y transporte automotor pero las posibilidades de defenderse por parte del asalariado productivo ante una suba de cinco veces y media en el costo de la vida eran mínimas. Así fue como se afianzaron las dirigencias gremiales más conciliadoras y hasta se dividió la CGT; surgió la CGT Auténtica en oposición a la CGT Negra integrada por sectores sindicales que intentan entrar en negociaciones con el sector militar desplazado por Aramburu.

Por expreso mandato de Perón, en agosto de 1957, nacen las “62 Organizaciones Peronistas” que actuaban política y gremialmente en la clandestinidad. En septiembre de ese año, en plena resistencia obrera contra la proscripción, el sindicalismo combativo realiza en la localidad cordobesa de La Falda un Plenario cuyo programa contiene propuestas para la Independencia Económica, la Soberanía Política y la Justicia Social. Durante todo este año y el siguiente recrudecen las acciones de la Resistencia; en octubre de 1958 ya bajo la presidencia de Frondizi³ y en plena polémica por el tema petrolero, las “62 Organizaciones” decretaron un paro general por un día; los petroleros estatales y ferroviarios paralizaron su actividad por varias semanas. El Poder Ejecutivo declara el Estado de Sitio por treinta días. Como resultado de la pulseada cae el 10

³ Arturo Frondizi asume el 1º de mayo de 1958. Abogado y político, integró en su juventud el Partido Comunista y se unió a la Unión Cívica Radical (UCR). Reputado analista económico fue uno de los fundadores del Movimiento de Integración y Renovación (MIR), que fracturó al radicalismo en 1956, dando origen a la UCRI y a la UCRP. En 1958 forjó un entendimiento con Juan Domingo Perón para las elecciones de 1958, bajo la divisa de la Unión Cívica Radical Intransigente (UCRI). A fines de ese año lanza un plan de estabilización basado en la tesis “Desarrollista” por la cual la falta de ahorro interno debía ser suplida por el capital extranjero bajo la forma de inversiones directas

de noviembre el Secretario de Relaciones Económicas de la Presidencia, Rogelio Frigerio. *“Pero el 31 de diciembre de 1958, el Presidente anuncia el Plan de Estabilización y Desarrollo acordado con el Fondo Monetario Internacional (FMI). El viejo liberalismo económico signa los aspectos principales del proyecto: 15% de reducción de agentes de la administración central (200.000 empleados), paralización de obras estatales, aumento de tarifas de servicios públicos, restricción crediticia.”*⁴

Este capítulo trata de dar cuenta de la participación de los trabajadores del ARS en este apasionante período de nuestra historia nacional.

Delegado de base: núcleo de la resistencia en fábrica

La organización obrera era muy activa especialmente a nivel de las bases, los Cuerpos de Delegados dentro de los lugares de trabajo. Un testimonio de esto en el Astillero lo daba Marín cuando en la ocasión antes citada recordaba sus inicios: *“Empecé a trabajar en el 57 y me afilié al sindicato en el 58. A partir de 60-61 me eligen subdelegado de pinturería y ya en el 62-63 fui delegado. Yo era joven en ese momento, y como el que estaba de titular no cumplía las funciones como tenía que cumplir, hice una asamblea y le dije a los compañeros más o menos lo que pasaba. No le dije ‘traidor’ ni nada de eso pero más o menos era así. Hasta que los compañeros dijeron. ‘No va más’ y en el próximo período pasé a ser delegado y otro compañero que venía de la Usina, Carlitos Velásquez fue sub-delegado hasta el sesenta y tres y de ahí ya me vine para acá, al sindicato”.*

En enero de **1959** los trabajadores del Frigorífico Lisandro de la Torre toman el establecimiento al conocer la decisión del gobierno de privatizarlo según lo pactado con el Fondo Monetario Internacional. Miles de trabajadores ocupan el frigorífico, repudiando la privatización. Varios dirigentes sindicales entre ellos Sebastián Borro de la Carne y

⁴Galasso, Norberto, “La traición de la burguesía industrial De Frondizi a Guido”, 2005, Centro Cultural “Enrique Santos Discépolo” - Cuadernos para la Otra Historia, Buenos Aires, Argentina.

Avelino Fernández, del gremio metalúrgico entrevistan a Frondizi en la Casa Rosada, sin lograr ningún acuerdo. Durante todo el mes de febrero se producen huelgas de solidaridad con los trabajadores del frigorífico. El gobierno lanza al Ejército – más de mil quinientos hombres con cuatro tanques Shermann– a la toma del frigorífico. Los tanques derrumban los altos portones de hierro del frigorífico y las tropas ingresan baleando y arrojando bombas de gases lacrimógenos y ocupan el frigorífico. La lucha continúa durante varios días pues los habitantes del vecino barrio “Los Perales”, peronistas en su casi totalidad, controlan la zona. En defensa de la industria nacional y contra la privatización del Lisandro de la Torre, las 62 Organizaciones decretan un paro por tiempo indeterminado, que se levanta a las 72 horas por haber logrado su objetivo, *“el frigorífico no se privatiza”*.⁵ En abril de ese año el gremio bancario permanece en huelga sesenta y nueve días. Para agosto, el gremio metalúrgico comienza una huelga que se prolongará hasta octubre.

El veterano sindicalista Juan Carlos Marín aportó un suceso doméstico de este período: *“En el 59, con Frondizi se hicieron dos o tres huelgas de 72 horas. En una de esas huelgas resulta que en Capital levantan el paro; pero... o no avisaron o los que estaban acá en el gremio estaban en otra y nosotros seguimos la huelga, volvimos el lunes y limpiaron como a 140 ó 150, la mitad eran de la Base y la mitad eran de Astillero. ¡Los echaron! Alguno, con el tiempo, volvió al Astillero, el resto no”*.

Este conflicto ocurre durante la presidencia provisoria del senador José María Guido ya que Frondizi visitaba Estados Unidos. Ante esto Guido declara el Plan CONINTES (Conmoción Interna del Estado), declarando zona militar a La Plata, Berisso y Ensenada, entre otros partidos vecinos. Se autorizan allanamientos y detenciones; dieciocho gremios fueron intervenidos y doce vieron a sus afiliados vestirse de uniforme de fajina; ¡hasta tuvieron que hacer “salto de rana” en los cuarteles! Por ese tiempo una huelga bancaria paralizó la actividad financiera

⁵ Galasso, Norberto, “La traición de la burguesía industrial De Frondizi a Guido”, 2005, Centro Cultural “Enrique Santos Discépolo” – Cuadernos para la Otra Historia, Buenos Aires, Argentina.

por casi dos meses y los bancarios sufrieron miles de despidos. La ruptura del peronismo con el gobierno desarrollista ya estaba definida.⁶

El recambio generacional

La toma de conciencia no siempre va desde lo sindical a lo político. Muchas veces es el compromiso político que asume un individuo el que lo lleva a encarar tareas gremiales. Tal el caso de Oscar Flamini. Este hombre, que reingresó en el 2005 al ARS, inició su vida en el Astillero en calidad de aprendiz. Como todos los entrevistados de avanzada edad, se acuerda perfectamente cuál fue su primer día en la Planta: el 2 de febrero de **1959**, contando apenas con 14 años.

–Al poco tiempo de estar me mandaron a hacer las prácticas en Fundición y ahí quedé. Al principio tuve poca participación gremial o política porque era muy joven y no tenía experiencia, pero en el 61 hubo una lucha muy grande, con toma en el Comedor y Asambleas en el corredor del Vestuario que se llenaba. Todo eso me impresionó muchísimo y terminé afiliándome al Partido Comunista. Es que había un dirigente, Iraúl del Valle, o el Nano como le decían. El Gordo Nano era muy decidido. Cuando viene la Infantería de Marina empieza a haber tironeos y quieren reprimir, entonces el Gordo se puso muy firme, encaró. Me impactó esa actitud, la verdad que me fulminó.

Entonces, frente a mi casa, vivía un comunista y le pregunté ‘Che, ¿cómo hay que hacer para hacerse socio de ustedes?’ Porque ni idea tenía como se llamaba... ¡y me hicieron socio! No sabía una mierda pero estaba ahí. – Recuerda el ex – delegado de Fundición– Desde el punto de vista político no hacía nada, pavadas, si era un pibe. Escuchaba, a veces ni iba porque jugaba al fútbol.

⁶En diciembre de 1959 el grupo peronista Uturuncos asalta la comisaría de Frías en Santiago del Estero. La “línea dura” de John William Cooke obtuvo el consentimiento de Perón, exilado en Ciudad Trujillo (hoy Santo domingo) y jalonaban la ruptura con violencia, bombas y sabotajes de toda clase.; Luna, Félix, Historia Integral de la Argentina.

El desarrollo naval mantiene su curso

La Industria Naval, que venía en auge, prosiguió su marcha positiva ya que nuestra Nación brindaba por ese entonces las condiciones legales para su desarrollo. Como ejemplo de esto citemos que el **12**



Carguero "Lago Argentino" botado el 19 de mayo de 1962.

de septiembre de 1961 se aprueba el "Plan Esteverena", que dispone la renovación de buques de la flota de ELMA (Empresa y Líneas Marítimas del Estado) con unidades construidas en el país.⁷ Esta decisión da un impulso tan grande a la construcción naviera nacional que la fecha es considerada fundacional y se adopta el **12 de septiembre** como **Día de la Industria Naval** en nuestro país.

Como nos cuenta un historiador de la actividad marítima: *"Corría el año 1961 y Arturo Frondizi presidía la Argentina. El impulso desarrollista había logrado delinear los esfuerzos que debían llevar al país a un sitio destacado entre los productores industrializados del mundo. La industria naval, industria de industrias, debía crecer en armonía con la producción del hierro y acero nacionales. El comercio marítimo debía estar atendido por el Estado Nacional.*

Los barcos de bandera argentina transportaban casi 8 millones de toneladas en sus bodegas. La flota de buques tanque de segunda mano se incrementaba sin cesar, incorporando unidades a la bandera. El transporte de cabotaje de hidrocarburos coincidía con el plan desarrollista del petróleo argentino.

⁷Su autor es el capitán de navío Horacio Esteverena.

La Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) presidida por el Contraalmirante Horacio Esteverena, que había recibido su primer barco nuevo ese año, el “Lago Nahuel Huapi” encargado a un astillero de la ex Yugoslavia, y ordenaba la construcción de un nuevo barco de pasajeros a España, el “33 Orientales”.

El 12 de septiembre de 1961, el Contraalmirante Esteverena, acompañado por un Directorio integrado por navieros notables de la época, logró la firma por parte del Poder Ejecutivo Nacional de un decreto en el cual se establecía un nuevo plan de renovación y expansión de la empresa estatal.

El llamado Plan Esteverena consistía en dos etapas. En la primera, se encargarían buques en el exterior y en la segunda se encargarían buques exclusivamente a astilleros nacionales. Este plan sentaba las bases políticas de largo plazo para el desarrollo de la Industria Naval de nuestro país.

El contrato inicial de construcciones nacionales de ELMA fue firmado con Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE, ahora Astillero Río Santiago) y el primer y único buque que surgió de este plan fue el “Almirante Stewart”. Esteverena falleció al día siguiente de firmar el contrato en un accidente de aviación en Brasil.

El gran impulso a la industria naval nacional que dio este plan de desarrollo fue tomado como paradigma y es así que el 12 de septiembre se lo recuerda como el Día de la Industria Naval”.⁸

Pasando el invierno

En marzo de 1962, triunfa la fórmula de la Unión Popular (Framini-Anglada) en la Provincia de Buenos Aires. Andrés Framíni, Secretario General de Textiles, al presentarse para asumir la gobernación en la Ciudad de La Plata, es detenido y confinado a la Isla Martín García. También son retirados por la fuerza pública los integrantes de las 62 Organizaciones, Rosendo García y Augusto Timoteo Vandor de la

⁸ Fuente de consulta: Portal Virtual Histarmar.

UOM,⁹ Geronimo Izzeta (Municipales), Segundo Palma (UOCRA) y otros. El desconocimiento a la voluntad popular no terminó allí: Las provincias donde triunfó el peronismo son intervenidas y los comicios anulados. Recrudescen los “*planteamientos*” militares al presidente hasta que las Fuerzas Armadas destituyen a Arturo Frondizi.¹⁰ El cargo de Presidente de la Nación fue asumido provisoriamente José María Guido con acuerdo de las Fuerzas Armadas y de la Corte Suprema de Justicia, aunque no pudo revertir la crítica situación económica que se desarrollaba en medio de agudas crisis militares sobre qué hacer con el peronismo proscrito.¹¹

Álvaro Alsogaray, de nuevo en el gobierno¹² se encuentra ahora con las manos libres para aplicar plenamente su programa económico. Una

⁹ Siendo soldador en la fábrica Phillips, la “revolución libertadora” decide su encarcelamiento por seis meses y lo despiden. Liberado se unió a la Resistencia Peronista donde tuvo un rol activo y ejerció una influencia vital sobre las 62 Organizaciones a partir de la disolución de la CGT. Se afianzó desde 1958 cuando conoció a Perón en su exilio de Ciudad Trujillo. Dirigente brillante, Vandor fue uno de los pocos que acompañó a Perón en el frustrado Operativo Retorno de 1964. Pese a que en su momento intentó hacer “el peronismo sin Perón”, terminó entendiendo que no había futuro sin el Líder. Fue masacrado el 30 de junio de 1969 en su propio despacho.

¹⁰ Frondizi soportó reiterados planteos e insurrecciones militares, incluso le impusieron al Ministro de Economía (Álvaro Alsogaray) y terminaron en el golpe del 29 de marzo de 1962. Precipitó el golpe la amplia victoria del peronismo en las elecciones realizadas once días antes, en diez de las catorce provincias, incluyendo la estratégica Provincia de Buenos Aires, donde triunfó el dirigente sindical textil Andrés Framini.

¹¹ La tensión interna militar fue creciendo, especialmente en el mes de abril del 62 cuando se enfrentan Azules contra Colorados. Una parte del Ejército, el sector “Azul”, concibió la idea de dar cierta participación controlada al peronismo y afianzar la autoridad presidencial como garantía para superar el caos. Este grupo pertenecía al arma de Caballería y tenía su centro en Campo de Mayo. El Secretario de Guerra, para debilitar aquel bando legalista, dispuso varios relevos dentro del Ejército. El Jefe de la Guarnición de Campo de Mayo, General Juan Carlos Onganía no acató la orden. El enfrentamiento armado se desató; los sublevados tomaron una radioemisora y comunicaron a la población sus intenciones de apoyar una salida electoral. Hubo tiroteos en las localidades de Etcheverry y Avellaneda, también en barrios porteños: Parque Chacabuco. Plaza Constitución, Puente Pueyrredón. La Aeronáutica y la Marina se mantuvieron aparentemente inactivas, aunque esta última fuerza tenía sus simpatías en el bando Colorado (antiperonista). La victoria Azul permitió a Onganía su designación como Comandante en Jefe del Ejército.

¹² Alsogaray ocupó cargos en siete gobiernos: el primero de Juan Perón, los de Eduardo Lonardi y Pedro Eugenio Aramburu en plena Revolución Libertadora, más los de Arturo Frondizi, José María Guido, Juan Carlos Onganía y Carlos Menem, de quien fue asesor ad honorem. También fue varias veces diputado, intentó llegar a la presidencia con la UCedé en 1983 y 1989. Estuvo lejos de ganar, pero logró extender su ideario liberal en sectores sociales impensados:

fuerte restricción crediticia y una reducción notable de los gastos del Estado hundieron al país en una gravísima recesión. Es la política de shock, predicada desde años atrás por el capitán-ingeniero y expresada ahora a través de gráficos en periódicas exposiciones televisivas. La caída de la demanda paraliza a gran parte del aparato productivo. Según las exposiciones del ministro así resultaría saneada la economía y después que los argentinos se aprieten los cinturones –es decir, “*pasen el invierno*”– podría iniciarse el despegue de una economía saludable.

Poco después –el 9 de julio de 1962– se realiza uno de los Plenarios gremiales más importantes de la historia del movimiento obrero, en la localidad cordobesa de Huerta Grande.¹³

Fundación de la Azul y Blanca

Hasta 1962 ATE Ensenada aún era una Federación y sus afiliados se organizaban alrededor de la lista Verde. Así lo indica el primer documento histórico encontrado sobre la organización gremial local: Una boleta para elecciones de miembros de Comisión Administrativa y Revisores de Cuenta de la Federación Ensenada, que se realizó los días 5 y 6 de abril de 1962. Entre sus candidatos estaban Nilo Bergeonneau, a Secretario General y a Juan Roberto Horvath a Secretario General Adjunto, ambos desempeñaban sus labores en la Base Naval Río Santiago. Por el Astillero Río Santiago figuraban, en diferentes cargos, Aldo

Carlos Menem, vencedor en el '89 con el voto popular del peronismo, adoptó su prédica favorable a las privatizaciones y el libre mercado. Alsogaray se incorporó al gobierno como asesor para la deuda externa. Renunció 545 días más tarde, por discrepancias con el manejo de la deuda y el plan económico de Erman González.

¹³ El Congreso fue presidido por el gremialista Amado Olmos. La resolución final formuló el siguiente programa: 1) Nacionalizar todos los bancos y establecer un sistema bancario estatal y centralizado. 2) Implantar el control estatal sobre el comercio exterior. 3) Nacionalizar los sectores claves de la economía: siderurgia, electricidad, petróleo y frigoríficos. 4) Prohibir toda exportación directa o indirecta de capitales. 5) Desconocer los compromisos financieros del país, firmados a espaldas del pueblo, 6) Prohibir toda importación competitiva con nuestra producción, 7) Expropiar a la oligarquía terrateniente sin ningún tipo de compensación 8) Implantar el control obrero sobre la producción. 9) Abolir el secreto comercial y fiscalizar rigurosamente las sociedades comerciales, 10) Planificar el esfuerzo productivo en función de los intereses de la nación y el pueblo argentino, fijando líneas de prioridades y estableciendo toques mínimos y máximos de producción.

Fabris, Tomás y Manuel Santana, Antonio Aparicio, Antonio Di Plácido, Héctor Canuti y Osvaldo Damia.

Como parte de la orientación impartida por Perón al Comando Sindical, los trabajadores peronistas de la Base Naval, Astillero, Hospital Naval y otras dependencias, buscaron agruparse para dar una pelea político-gremial en el seno de la Federación Ensenada; con ese objetivo se organizan en la agrupación Azul y Blanca: en las elecciones del 21 y 22 de junio de 1965 se presentó una lista homónima además de la tradicional Lista Verde.

La nueva fracción contó con el apoyo de las 62 Organizaciones, que asistieron al acto de proclamación de candidatos en Canal Oeste, por entender que el agrupamiento era *“la auténtica expresión del movimiento justicialista”*.¹⁴ También fue apoyada por la Agrupación Obrera Portuaria Justicialista, el Movimiento de Recuperación Gremial y Económico (lista Verde) de SUPE, filial Ensenada quien solicitó el voto unánime de los afiliados estatales ya que el mencionado nucleamiento *“es el único que enarbola las banderas de la justicia social, con idénticos lineamientos que los del movimiento Verde de Destilería La Plata y de todo el orden nacional”*, del personal de la sección *“Vías”* del puerto La Plata *“por tener el firme convencimiento*

ASOCIACION TRABAJADORES DEL ESTADO FEDERACION ENSENADA LISTA VERDE		
Elecciones para miembros de Comisión Administrativa y Revisores de Cuentas a realizarse los días 5 y 6 de Abril de 1967		
VOTOS POR:		
SECRETARIO GENERAL.....	BERGONNANI NILO	B.N.R.S.
" ADJUNTO.....	NOBVAH JUAN ROBERTO	B.N.R.S.
" ADMINIS.....	FABRIS ALDO	A.R.S.
" ACTAS.....	LIZAUPE ADALBERTO ANGEL	B.N.R.S.
TESORERO.....	CESTORAME JUAN DOMINGO	B.N.R.S.
PRO-TESORERO.....	SANTANA TOMAS R.	A.R.S.
VOCAL TITULAR.....	AFARICIO ANTONIO	A.R.S.
"	BANOVAZ JUAN LUIS	B.N.R.S.
"	SANTANA MANUEL R.	A.R.S.
"	BOLANO EMIL	B.N.R.S.
"	DELAGARAL CARLOS	B.N.R.S.
"	DI PLACIDO ANTONIO	B.N.R.S.
"	FIGUEROA DANIEL	A.R.S.
"	GOMEZ ROBERTO	B.N.R.S.
"	GUZMAN NICTOR	A.R.S.
"	BUNNET JUAN E.	B.N.R.S.
"	PERRECHU ANDRES	B.N.R.S.
VOCAL SUPLENTE.....	GIACOMO OSCAR	B.N.R.S.
"	MARIERI JUAN CARLOS	B.N.R.S.
"	CALDERON JULIO	A.R.S.
"	MULL OSCAR	B.N.R.S.
"	GIGENA AMALIO	A.R.S.
"	ZEM MANUEL	B.N.R.S.
"	LERINI LEANDRO	B.N.R.S.
"	CANUTI HECTOR	A.R.S.
"	FEDERICO NUNCIO	B.N.R.S.
"	DAMIA OSVALDO	A.R.S.
"	BALGOREIA JUAN	B.N.R.S.
"	VALENZUELA HUGO	A.R.S.
"	ANSELKING ABEL	B.N.R.S.
"	CESARONI MIGUEL	A.R.S.
"	TILUCA JONCE	B.N.R.S.
"	SELESIA ALFREDO	B.N.R.S.
"	CHIGIO ANIL	B.N.R.S.
REVISOR DE CUENTAS.....	CASTRO VICTOR	B.N.R.S.
"	TESTA ANGEL	B.N.R.S.
"	LOPEZ OSVALDO	B.N.R.S.

En un principio los afiliados de la Federación Ensenada participaban en las elecciones como lista Verde.

¹⁴ El Plata, 11.08.1965.

que los integrantes de la misma han dado prueba de defender los intereses generales del gremio de ATE”¹⁵, de la Juventud Peronista de Berisso¹⁶, del Consejo del Partido Justicialista de Ensenada¹⁷ (por interpretar que la misma está identificada con dicho movimiento) quienes instaron a votar para competir por la Comisión Administrativa.

Los matices políticos que pudieran existir entre los adeptos a Perón fueron dejados de lado por un simple mecanismo defensivo: Casi todas sus reparticiones –Astillero, Obra Social DIBA, Hospital, Escuela, Liceo y Base Naval– estaban bajo la hegemonía de la Armada Argentina, furiosamente antiperonista en su conjunto.¹⁸

–Hasta aquí –relata Marín– no había muchas luchas o conflictos ni en la Base ni en el Astillero, porque en ese entonces era una norma: El que entraba a trabajar en las Fuerzas Armadas, o se adaptaba o se iba, mejor dicho, LO IBAN. El astillero de entrada era manejado por militares, había suboficiales retirados, el Director era contralmirante o capitanes sino. Era una guarnición más. Cuando pasamos a ser Sociedad Anónima,¹⁹ a partir de ahí los marinos pasan a segundo plano, quedan hasta que se van retirando. Igual tiene influencia porque indirectamente todo depende de Marina, siendo una empresa naval ¿de quién va a depender?

–Las luchas comienzan después del 60 –según el dirigente ya jubilado– cuando es creada la agrupación Azul y Blanca con los de la Base Naval y algunos del Astillero Río Santiago. Hasta aquí no había agrupaciones, no había una pelea política, de intereses; se llamaba a una asamblea para votar la Comisión pero se llamaba cuando estaba todo cocinado, se acordaba todo antes, no había tanta disputa. No había interés entre los que trabajábamos. Menos acá, porque si trabajabas con los militares... ¿Adónde vas a iniciar algo político o gremial?

–¿Pero cómo era el funcionamiento interno?

¹⁵ La Gaceta, 12.08.1965.

¹⁶ El Plata, 12.08.1965.

¹⁷ La Gaceta, 12.08.1965.

¹⁸ Las reparticiones integrantes de la Federación Ensenada de ATE por ese entonces eran: Base, Escuela, Liceo y Hospital Naval, Astillero Río Santiago, Hospital Horacio Cestino, Fábrica Militar de Ácido Sulfúrico, dependiente del Ejército Argentino y Consejo de la Minoridad (Punta Lara), El Plata, 10.08.1965.

¹⁹ En el año 1969.

–Había elecciones, las autoridades se votaban pero era diferente, no estaba politizado. Después del cuarenta y cinco, cincuenta se empezó a politizar porque ya se empezaban a diferenciar. Antes los que estaban en el sindicato eran radicales, comunistas, socialistas; después que vino Perón se dividió la cosa. Entraron los peronistas a juntarse.

Cuando se crea la Azul y Blanca también había radicales, socialistas, conservadores también... ¡comunistas no! Un conservador, el Colorado Müllen, llegó a ser presidente de la agrupación y fue candidato político en Berisso –recuerda Marín en el Centro de Jubilados y Pensionados de la calle San Martín– Se hacían reuniones con los Directivos, eso sí. Yo me acuerdo que me tragaba los libros con un compañero de Mecánica, Higinio Vega que después fue Secretario General, que era muy capaz pero flojo de vista, no veía casi nada, entonces yo prácticamente le leía para él. Comprábamos los libros de las leyes y cuando íbamos a hablar con ellos o les escribíamos una nota le decíamos que estaba en tal o cual ley, número tanto y no decíamos que decía la ley... Entonces ellos pensarían. ‘Bueno, esta gente algo sabe, no la podemos pasar’. Y entonces nos tenían más respeto.

No obstante, que se impusiera el nuevo agrupamiento no fue fácil, fue el resultado de un trabajoso proceso de acuerdos y enfrentamientos con el sector hasta entonces hegemónico en el sindicato, la lista Verde.

LISTA AZUL Y BLANCA		
ASOCIACION TRABAJADORES DEL ESTADO		
COMISION ADMINISTRATIVA FEDERACION ENSENADA		
Cargo	TITULARES	Seccional
Secretario General	JUAN ROBERTO HORVATH ..	Base Naval
Secretario Adjunto	ALBERTO O. CARPINETTI ...	Astillero
Secretario Administrativo	HIGINIO D. VEGA	Astillero
Tesoroero	CARLOS TOROSSIAN	Astillero
Pro-Tesoroero	HECTOR NUÑEZ	Base Naval
Secretario de Actas	AGOLANTE CURCIO	Base Naval
Vocal 1º	ANTONIO APARICIO	Astillero
" 2º	OSCAR C. LOPEZ	Base Naval
" 3º	ANTONIO SAULIO	Base Naval
" 4º	AMALIO GIGENA	Astillero
" 5º	LEANDRO LERINI	Base Naval
" 6º	DANIEL FRILIGHINI	Astillero
" 7º	JUAN GOMBRA	Base Naval
" 8º	ERNESTO URRUTIA	Astillero
" 9º	MANUEL ZEIN	Base Naval
Revisor de Cuentas 1º ..	OSVALDO LOPEZ	Base Naval
" 2º ..	ANIBAL ARANGUREN	Astillero
" 3º ..	GUARDO CABRERA	Astillero
SUPLENTES		
Vocal 1º	ALBERTO LOPEZ	Base Naval
" 2º	JULIO CALDERON	Astillero
" 3º	LUIS JUAN BANOVAV	Base Naval
" 4º	ALBERTO CUELA	Astillero
" 5º	HILDO CALDERON	Base Naval
" 6º	CARLOS DE LA CANAL	Base Naval
" 7º	JORGE DI LUCA	Base Naval
" 8º	CARLOS OLURIAN	Astillero
" 9º	JULIO BOO	Base Naval
" 10º	LUIS RODRIGUEZ	Astillero
" 11º	ANSELMO A. SANCHEZ	F. Militar
" 12º	OSVALDO PEDRILLO	Astillero
" 13º	RAUL CASAS	Base Naval
" 14º	VENICIO P. MORENO	Base Naval
" 15º	ANTONIO SANTIN	Astillero

Primer lista conocida de la flamante agrupación Azul y Blanca.

Elecciones en ATE Ensenada

En el acto electoral que se realizó el 3 de mayo de 1963 para elegir nuevas autoridades en la Asociación Trabajadores del Estado (ATE), y pese a que nivel nacional se postulaba la lista Azul y Blanca, en la Federación Ensenada Juan Roberto Horvath y Alberto O. Carpinetti todavía participaban como candidatos a secretario general y secretario general adjunto respectivamente por la agrupación gremial que auspiciaba la lista "Verde".²⁰ Esta situación da un giro de 180 grados al año siguiente, al renovarse parcialmente la Comisión Administrativa y elegirse la Comisión Coordinadora de Astillero Naval Río Santiago, por primera vez en 36 años de vida gremial, solo se presenta una lista: la Azul y Blanca.²¹

El disgusto de los "verdes" por este accionar se evidenció el 21 y 22 de junio de 1965 cuando, al convocarse a elecciones generales a los efectos de elegir totalmente a los integrantes del Concejo Directivo Central y autoridades de las comisiones administrativas de las seccionales agrupadas en ATE, *"la Junta Electoral de la mencionada filial dio cuenta que el 2 del corriente cerró plazo para la entrega de listas de candidatos que participarán en la elección ha quedado oficializadas únicamente dos listas denominadas Lista "Azul y Blanca" y "Verde". Con referencia a la Comisión Coordinadora que funciona en el Astillero naval Río Santiago, se presentaron se oficializaron las listas denominadas "Azul y Blanca" y "Rosa".*²²

²⁰ La lista de 1963 estaba integrada así: secretario general, Juan Roberto Horvath; secretario adjunto, Alberto O. Carpinetti; secretario administrativo, Higinio D. Vega; secretario de actas, Agolante Curcio; tesorero, Carlos Torossian; protesorero, Héctor Núñez;. Vocales Titulares: Antonio Aparicio, Oscar C. López, Antonio Saulio, Amalio Gigena; Leandro Lerini, Daniel Figliominesi, Juan Góngora, Ernesto Urrutia Manuel Zein. Vocales Suplentes: Alberto López, Julio Calderón, Luis J. Banovaz, Alberto Cueli, Hildo Calderón, Carlos de la Canal, Jorge Di Luca, Carlos Olukian; Julio Roo, Luis Rodríguez, Jorge Pasqualini, Osvaldo Pedrillo, Raúl Casas, Venicio P. Moreno y Antonio Santin. Revisores de Cuentas; Orlando López, Aníbal Aranguren y Eduardo Cabrera; Isidoro González, Horacio Magnoni y Manuel Ortega fueron Apoderados.

En el orden nacional, y como Lista "Azul y Blanca, representaron a la filial Carlos Pereira (titular) y Nilo Bergeonoeau y Oscar G. Giácomo, (suplentes). Esta lista era encabezada por Cesáreo Pressa, un activo dirigente en el orden nacional, El Argentino, 25.04.1963

²¹ UNA SOLA LISTA SE PRESENTA EN LOS COMICIOS INTERNOS DE ATE, La Gaceta, 14.05.1964.

²² Comunicado de la Junta Electoral local, El Argentino, 05.06.1965

Entre los candidatos de la **Verde**: Secretario General Juan Domingo Cestorame; adjunto Mario Carlos Giacomo; vocales titulares Pedro (*El gallego*) Morales y Delfor (Tupun) Villarreal. Como candidatos de la **Azul y Blanca** figuraban: Secretario general: Nilo Bergeonneau, General Adjunto, Alberto Osvaldo Carpinetti; Secretario Acción Social, Juan Niubo; secretario de Fianzas, Juan Carlos Marín.²³ En tanto para Comisión Coordinadora del ARS (lista **Rosa**) se postularon: José César, Luciano Sander y Alberto Marquines. Su apoderado era Enrique Slezack.²⁴ Como candidatos al Concejo Directivo Nacional, estaban Juan Roberto Horvath (Base Naval), secretario de Organización y Luciano Sander (Astillero Río Santiago), suplente.²⁵ Debido a la polarización de este proceso electoral, con acusaciones cruzadas de fraude, expulsiones varias, impugnaciones y mutuas desautorizaciones entre los adversarios, la elección “*se postergó hasta el 12 y 13 de agosto y se reabrió la presentación de listas de candidatos hasta 25 día de dicha fecha*”.²⁶ Finalmente, las elecciones trascurrieron sin inconvenientes, participando 2492 afiliados sobre un total de 4.245 inscriptos en el padrón El computo final para la seccional fue: 1.480 votos a Azul y Blanca; 809 votos a Verde. En tanto en el orden nacional los números arrojaron el siguiente resultado: 1.492 para Azul y Blanca y 776 sufragios para la Verde.²⁷ Las nuevas autoridades entraron en posesión el 19 de agosto de 1965²⁸

El triunfo se repitió en las elecciones para el período 1967-1969., donde la lista Azul y Blanca resultó triunfadora sobre la Verde por

²³ En la lista Azul y Blanca, triunfante figuraban: Secretario General, Nilo Bergeonneau, (Base Naval); Secretario General, Alberto O. Carpinetti, (Astillero Río Santiago); Secretario Administrativo, Higinio D. Vega, (Astillero); Secretarios: Administrativo, Roger E. Bellucci, (Base Naval), de Actas, Antonio Aparicio (Astillero); de Prensa, Oscar C. López; (Escuela Naval); de Acción Social, Juan Carlos Niubo (Astillero); de Finanzas, Juan Carlos Marín (Astillero); prosecretario de Finanzas, Héctor José Núñez (Base Naval); vocales: Enrique Kaczatowska (Fabricaciones Militares); Amalio Gigena (Astillero); Rubén Tous (Base Naval); Eduardo Cabrera (Astillero); Alfredo Iglesias (Hospital Naval); Francisco Lonegro (Astillero) y Carlos Bergeonneau, RENOVARÁ AUTORIDADES EL SINDICATO ATE DE ENSENADA, El Día, 08.05.1965

²⁴ Padre del ex-vicepresidente del ARS (2003-2004) e intendente de Berisso en los períodos 2004-2007 y 2007-2011.

²⁵ El Plata, 14.06.1965; El Día, 19.06.1965.

²⁶ Comunicado de la Junta electoral, El Día, 26.06.1965.

²⁷ El Día, 15.08.1965.

²⁸ La Gaceta, 20.08.1965.

251 votos de diferencia.²⁹ En las elecciones internas realizada en ATE Ensenada, llevado a cabo el 18 y 19 de octubre de 1967; en las mismas votaron 2.065 electores en la siguiente forma:

Azul y Blanca	1136 votos
Verde	885 votos
Blanco	26 votos
Anulados:	18 votos

Las primeras luchas del nuevo agrupamiento

Las primeras batallas sindicales que recordaba Juan Carlos Marin se encuentran documentadas en diarios de la época. Una delegación compuesta por Nilo Bergeonneau y Juan Roberto Horvath, por la comisión administrativa e Iraúl del Valle por la asamblea participó de un plenario de representantes del personal civil de las tres FF.AA. en el Concejo Directivo Central de ATE. En el mismo se reclamó un aumento de emergencia de 2.000 pesos mensuales y el escalafón único para el personal civil de las Fuerzas Armadas.³⁰

Como corolario de esta lucha se dio uno de los enfrentamientos más duros vivido por los trabajadores dentro de la planta. Dejo que el texto de una crónica de esos días brinde testimonio pormenorizado del mismo:

“La Marina Desalojó a los Obreros del Astillero Río Santiago

Una incidencia de trámite bastante confuso se produjo ayer al culminarse el paro de 10 a 11 en los astilleros navales de Río Santiago, realizado en cumplimiento de las disposiciones de la CGT. El episodio se produjo a raíz de la intervención de la infantería de Marina que obligó al personal a abandonar los astilleros.

Cuando a las 11, los trabajadores de los astilleros se disponían a reanudar su labor luego del cese de tareas, dos dotaciones de marinería cerraron los talleres y exigieron al personal el abandono del establecimiento y la zona

²⁹ TIENEN NUEVAS AUTORIDADES LA SECCIONAL ATE DE ENSENADA, El Día, 30.10.1967.

³⁰ Diario El Plata, 14.06.1962.

circundante. Ante tal requerimiento se escucharon gritos de viva protesta, luego de lo cual muchos obreros se agruparon para entonar el Himno Nacional, hecho éste que desconcertó y detuvo momentáneamente a las tropas militares. A eso de las 11:30 pareció regresar la calma, pero tal posibilidad quedó desvirtuada de inmediato cuando centenares de trabajadores trataron de penetrar en el comedor de los astilleros, primero, y en los vestuarios, luego, para almorzar y retirar sus pertenencias. Los infantes de Marina opusieron resistencia a tal determinación y, sin mayores incidentes, lograron desalojar la zona.

De inmediato los obreros se dirigieron a la sede de la Asociación Trabajadores del Estado de Ensenada, donde realizaron una asamblea en la que participaron el secretario de la CGT platense y uno de sus asesores, el doctor Manuel Urriza. Se decidió retornar mañana al trabajo y tomar allí una decisión de acuerdo con la situación que se plantee.

Declaración Gremial

Con motivo del incidente mencionado la Asociación Trabajadores del Estado dio a conocer una declaración en la que se refiere al episodio. Dice la organización gremial:

“Siendo las 10 horas del día de la fecha, los afiliados del Astillero naval de Río Santiago, hicieron efectivo el paro de una hora por turno, dispuesto por la CGT, Central del derecho que confiere el artículo 14 bis, de la C.N., por los motivos que son de público reconocido y justificado reconocimiento.

El paro, disciplinado y con toda corrección, se cumplió en los respectivos lugares de trabajo. El Director del establecimiento, Capitán de Fragata Ángel Marrari³¹, aduciendo que no había autorizado el paro, conminó a los 2500 trabajadores a que se retiraran el establecimiento.

Cumplida la hora dispuesta, todos los obreros, con el mismo orden y disciplina con que en forma total habían abandonado las tareas, se dispusieron a reintegrar a sus lugares de trabajo, oportunidad en que de súbito, como si se tratara de una operación comando y los obreros argentinos fueran invasores de alguna fuerza extranjera, centenares de infantes de marina, a

³¹ A Marrari le decían “Platito Volador” por su costumbre de aparecerse por cualquier parte de la Planta y a cualquier hora sin que los operarios lo vieran hasta que estaba en el lugar.

fuerza de ametralladores –gatilladas–, bayonetas caladas y pistola en mano, comenzaron a desalojar a los que oponían a esas armas sus manos callosas del continuo laborar”.

Más adelante, el documento señala que los obreros fueron expulsados, sección por sección del establecimiento, encañonando a algunos contra la pared. Añade que, ya en la calle, cuando los afiliados se disponían a concurrir a la sede sindical, se vieron nuevamente sorprendidos por la presencia de fuerzas policiales, la que descendiendo de varios carros de asalto, actuaron enérgicamente para dispersarlos.

Finalmente, la institución gremial expresa: “Sepa la opinión pública que así se reprime a 2.500 pacíficos trabajadores de Ensenada, por orden de la autoridad naval”.

*Por su parte, la Juventud Peronista de esta capital hizo llegar su adhesión a ATE, con motivo del incidente en Ensenada”.*³²

La Empresa, entre otras represalias, suspendió por tiempo indeterminado al dirigente Iraúl del Valle. Como era lógico, los trabajadores no se quedaron de brazos cruzados y tras plegarse al paro de una hora cumplido por mandato de las C.G.T. consideraron en asamblea general el problema del dirigente sancionado.³³ La decisión fue tajante, el 4 de septiembre, aproximadamente a las 13:30 y tras negarse el titular de la repartición, capitán de fragata Ángel Marrari, a parlamentar con los representantes de los trabajadores, estos resolvieron no continuar con sus faenas y se retiraron del área naval para concretar un acto gremial en la sede de la Federación Ensenada de Trabajadores del Estado.

Como el número de los reunidos llegó a ocupar parte de la calle donde se ubicaba el local del sindicato, “*el comisario seccional anunció a los asistentes que tenía órdenes de disolver cualquier tipo de concentración con carros de asalto si ella no se llevaba a efectos dentro de la entidad congregada.*

En vista de lo acontecido las autoridades de ATE dispusieron continuar la asamblea a las 16, en las instalaciones del club Canal Oeste, sito en la avenida Cestino e Industria, de la ciudad de la ribera, hecho que se cumplió con la asistencia de un millar de los afiliados, aproximadamente, y ante la

³² Diario El Día, 31.08.1962.

³³ El Plata, 01.09.1962.

presencia de autoridades de la regional de la C.G.T. de La Plata y del asesor letrado de la misma, doctor Brusa.

Allí usaron la palabra, entre otros oradores pertenecientes a la institución alcanzada por el problema, el señor Rodolfo Marchini, de los Sindicatos Unidos Petroleros del estado, y el delegado regional de la central obrera, señor Manuel Dos Santos, que manifestó su deseo de que el conflicto pudiese tener una derivación beneficiosa para los trabajadores, en razón de la situación económica actual y de la complejidad del panorama que amenaza a las familias humildes del país.

En definitiva, los congregados, concluido un prolongado debate, en el que menudearon las interrupciones y las discrepancias, dispusieron concurrir a sus tareas el lunes y martes venideros, mientras se llevan a cabo gestiones con las autoridades del Astillero y se mantengan las perspectivas de una salida favorable para el conflicto. De no producirse, el personal realizaría una medida de fuerza desde el miércoles de la semana entrante".³⁴

EL DÍA — LA PLATA, JUEVES 8 DE NOVIEMBRE DE 1962

HUBO INCIDENCIAS EN LOS ASTILLEROS DE RÍO SANTIAGO



Momentos después de desalojados la infantería de Marina controla la entrada al establecimiento. A la derecha la fotografía muestra un sector de la concentración de trabajadores realizada frente al local del sindicato Armour.

³⁴ Artículo "EN LOS ASTILLEROS DE RÍO SANTIAGO SE HA PRODUCIDO UN NUEVO CONFLICTO", El Día, 05.09.1962.

El conflicto quedó superado a favor de los trabajadores tras gestiones realizadas por los dirigentes de ATE Ensenada. El caso de Iraúl del Valle pasó a jurisdicción del comandante del Área Naval del Plata, contralmirante Caros B. Sampietro, quien recibió a los sindicalistas. En ese momento este hombre era la autoridad máxima en la zona y en la reunión anticipó su intención de levantar la medida para con el inculpado, el que se reintegró a sus funciones sin inconvenientes. Además se abonaron los jornales del conflicto, práctica inusual por ese entonces.³⁵

La asamblea de afiliados de ATE del día 8 de septiembre, que congregó a más de mil quinientas personas, aproximadamente, resolvió en forma paralela dejar sin efecto el estado de huelga del gremio. Aún así se siguió insistiendo en el pedido de un aumento en los sueldos –de dos mil pesos para todo el personal– ante los ejecutivos de las reparticiones que se nuclean en torno de la Asociación Trabajadores del Estado, Federación Ensenada. El cuerpo deliberativo dispuso la permanencia del sector en estado de alerta y decidió ordenar un informe de lo acontecido a las restantes de las federaciones. Según las crónicas de entonces: *“Por unanimidad, se apoyó también una moción en el sentido de constituir una comisión paritaria, que actuaría ante AFNE para obtener un aumento de emergencia general; otra donde se solicitaba la participación gremial en el escalafón que se elabore para el Personal Civil de las Fuerzas Armadas; una tercera requiriendo se garantice la estabilidad de la fuente de trabajo y, para terminar, una declaración de repulsa hacia los autores de un volante hecho circular en la zona”*.³⁶

“Convenciendo” con 300 infantes

En los primeros días de noviembre se impide sistemáticamente el ingreso al Astillero Naval Río Santiago al conjunto de los trabajadores con la sola excepción de 15 personas a quienes se les había enviado la cédula de citación. Mientras tanto el establecimiento permanecía custo-

³⁵ Artículo “EL CONFLICTO DE LOS ASTILLEROS”, diario El Plata, 06.09.1962.

³⁶ No se logró copia de dicho documento.

diado por los Infantes de Marina y en la plaza Belgrano de Ensenada, se habían dispuesto medidas de seguridad apostando a varios agentes de policía de la Provincia. Es que la decisión de las autoridades era de mantener la suspensión hasta el jueves 12 de noviembre.

Todo se inicia cuando los trabajadores que en oportunidades anteriores habían hecho oír su palabra de protesta por la demora en cobrar sus sueldos, el lunes 5 de noviembre, a partir de las 14:30 horas, reiteraron sus exigencias, esta vez mediante un paro de actividades. Al día siguiente martes 6, a las 7, hora de entrada al Astillero, retornaron a sus labores habituales, procurando una delegación entrevistar al director, capitán Ángel Marrari, a fin de exponerles las razones que motivaron su actitud, al propio tiempo que ratificarle la firmeza de la posición adoptada hasta tanto se normalizara la situación expuesta. El funcionario se negó a recibir a la delegación obrera y, por conducto de un subalterno les hizo saber que *“los sueldos atrasados no se abonaban por falta de fondos”*. A su vez, ordenó de inmediato que se retiraran del establecimiento en un plazo de quince minutos, o de lo contrario serían desalojados por la Infantería de Marina. Trascurrido el plazo y frente a la negativa terminante del personal de abandonar el local, tres camiones con infantes de Marina armados agredieron a los trabajadores, arrojándoles numerosos disparos de bombas lacrimógenas que lesionaron a varios obreros que debieron ser transportados posteriormente en ambulancia para su curación.

Dejemos que sean los protagonistas del momento quienes nos pongan al tanto de la situación: “La Comisión Administrativa de la federación Ensenada de la Asociación Trabajadores del Estado (ATE) comunica y hace saber a sus afiliados y a la opinión pública en general, del bochornoso y vergonzoso espectáculo protagonizado por la Infantería de Marina al reprimir violentamente por medio de gases lacrimógenos dentro del establecimiento (Astillero) y fuera de él, se llegó a emplear las armas de fuego que portaban.

A las 7 del día 6 del corriente el personal del ARS se conglomeró frente a la dirección, siendo recibido por el titular de ese establecimiento y solicitó por medio de la Comisión Administrativa el pago de los haberes atrasados, gestión que no tuvo éxito. Ante esta situación el personal decidió quedarse frente a la dirección en señal de protesta hasta concluir la jornada de

*labor. En esos momentos, y siendo las 10:15 comenzó la represión como si fueran tropas de asalto o de ocupación que avasallaban, atropellaban y atacaban a 2500 operarios que ante las armas respondían con la pasividad que hasta ese momento ostentaron, pidiendo los pagos de sueldos atrasados y que se nos respete como operarios de Astilleros y como ciudadanos argentinos”.*³⁷

El grueso de los operarios fue perseguido hasta plaza Belgrano, frente al municipio de Ensenada. Las crónicas precisan que “a la altura de la calle La Merced al 356, se observan varios impactos de proyectiles disparados por los infantes de Marina que aparecen incrustados en un edificio de las inmediaciones”. La misma referencia señala que “Domingo Fianaca, Juan Borzani y dos menores de edad, entre ellos una joven, resultaron con contusiones en distintas partes del cuerpo, irritaciones conjuntivales y crisis nerviosas. Sin embargo, una columna de manifestantes se desplazó más tarde por las calles de Ensenada, y tomando por Montevideo, de Berisso, llegó hasta el sindicato Armour, donde se concentraron. Media hora después, en compañía de obreros y dirigentes del gremio de la carne, emprendieron el regreso”.³⁸ Lo que se llamaría en lenguaje popular... “volver por más”. El mismo martes por la tarde los obreros de los astilleros realizaron una asamblea en el club Canal Oeste para determinar la posición a seguir. Luego de escucharse un amplio informe de los delegados sindicales, se resolvió retornar al trabajo, aunque insistiendo en sus demandas respecto al pago inmediato de los sueldos adeudados, y para el caso de que esas aspiraciones no fueran satisfechas comenzar una huelga de brazos caídos.

Por su lado, la empresa había publicado lo siguiente a modo de explicación ante la Comunidad:

³⁷ Artículo “CONTINÚAN SUSPENDIDOS LOS TRABAJADORES DEL ASTILLERO RÍO SANTIAGO”, diario El Plata, 08.11.1962.

³⁸ Artículo “HUBO INCIDENCIAS EN LOS ASTILLEROS DE RÍO SANTIAGO”, diario El Día, jueves 8.11.1962.

**Comunicado
al personal del Astillero Río Santiago***

Se comunica al personal del Astillero que con motivo de los desmanes, agresiones personales, daños materiales y otros graves actos de indisciplina desarrollados en el día de hoy, se ha dispuesto su suspensión por el término de cuatro días, a partir de la fecha, inclusive.

De ésta sanción que será únicamente exceptuado aquel personal que haya permanecido en sus puestos de trabajo en la fecha mencionada.

Al mismo tiempo se llama a la reflexión al personal, para evitar la repetición de hechos que, en lo sucesivo obligarán a la adopción de más severas medidas.

Las autoridades del A.F.N.E. están empeñadas en lograr una solución inmediata al problema que planean los atrasos en los pagos, situación que, como es notorio, debe ser resuelta por la Tesorería de la Nación, proveyendo os fondos que se adeudan a la Empresa.

Buenos Aires, 6 de noviembre de 1962

EL DIRECTORIO

* Periódico local, 06.11.1962.

Además, sin darse a conocer y en nombre de las autoridades del Astillero Naval de Río Santiago se proporcionó una información sobre lo ocurrido señalando que *“a poco de ingresar el personal al establecimiento, surgieron protestas por la falta de pago de sus haberes. Fue así que alrededor de mil quinientos trabajadores rodearon prácticamente el edificio de la dirección, haciendo escuchar sus demandas y al notar la presencia en esos instantes de personal técnico que se dirigía a cumplir sus tareas, se los exhortó a plegarse a la actitud adoptada. Rechazado por estos últimos el pedido, se produjeron varios cambios de palabras entre los grupos antagónicos, resultando como corolario de tales incidentes que fueran apedreadas varias ventanas con la consiguiente rotura de numerosos vidrios”*.

Siempre según la versión aparecida en medios de la zona, las autoridades precisaron que *“en dos oportunidades los obreros fueron invitados a deponer su intransigente posición, y ante la negativa de estos de escuchar esos reclamos, hubo necesidad de ordenar la intervención de infantes de Marina que, mediante el uso de gases lacrimógenos, disolvieron a los manifestantes y los desalojaron del establecimiento”*.

Termina destacando la información, que luego de ser apedreada una ambulancia que llevaba un herido y un camión que conducía provisiones, se restable-

ció el orden en el interior del Astillero, quedando detenidos varios obreros que a poco fueron liberados, tomándose también diversas medidas de prevención ante la posibilidad de que los hechos pudieran volver a repetirse.

El miércoles 7, al intentar ingresar a la hora habitual, los trabajadores se encontraron con que las puertas de los Astilleros se hallaban clausuradas por orden superior. Puestos en conocimiento de la novedad, los dirigentes sindicales de ATE entrevistaron en su despacho al capitán Marrari con el objeto de conocer las razones de esa medida. Según la información proporcionada por los representantes obreros, expresaron que el citado funcionario les manifestó que el personal de obreros y empleados de los Astilleros había sido suspendido por cuatro días a raíz de los hechos de indisciplina, plazo que vencía el lunes próximo. La dirigencia, por supuesto, rechazó la imputación formulada por el capitán Marrari, sosteniendo que *“la actitud de los trabajadores estuvo la medida exclusivamente en el derecho que les asiste de percibir sus emolumentos atrasados como agentes del Estado y que su actitud serena y responsable había sido desvirtuada ante las medidas represivas adoptadas”*.

El comunicado antes citado de la Federación Ensenada prosigue: *“El día miércoles 7, los afiliados concurrieron a su labor encontrándose con una pizarra que anunciaba la suspensión del personal y un cordón de unos 300 infantes de Marina que prohibían la entrada y comunicando la dirección del Astillero a esta comisión que las suspensión era de cuatro días por indisciplina del personal, medida esta que creemos que es la arbitrariedad más grande cometida, por cuanto la consideramos “lockout” de la dirección.*

El día 8, miembros de la Comisión Administrativa y del Concejo Directivo Central de ATE entrevistaron al vicepresidente del directorio de AFNE, capitán Carranza, a quien se le planteó como única solución del conflicto los siguientes puntos:

1. *Levantamiento de la medida disciplinaria con el consiguiente pago de los días no trabajados.*

2. *Regularización del pago de los sueldos atrasados,*

Quedando en dar una respuesta para el día 9 del corriente”.³⁹

³⁹ Artículo “CONTINÚAN SUSPENDIDOS LOS TRABAJADORES DEL ASTILLERO RÍO SANTIAGO”, diario El Plata, 08.11.1962.

En efecto, los directivos de la entidad sindical fueron recibidos al mediodía por el comandante del Área Naval, contralmirante Sampietro a quien informaron acerca de los hechos ocurridos en los días anteriores en el Astillero y de las gestiones que realizaron en la Capital Federal, con el vicepresidente de AFNE, capitán Carranza.

Marcha a La Plata

La asamblea del día miércoles 7 por la tarde en el Canal Oeste, que contó con la asistencia de cerca de 3.000 personas, al término de las deliberaciones aprobó por gran mayoría los siguientes puntos:

1. *Desconocer la suspensiones impuesta por las autoridades de los Astilleros y considerarlas un "lock-out" patronal.*
2. *Solicitar que la dirección del establecimiento revoque la medida dispuesta, con el consiguiente pago de los haberes atrasados*
3. *Concurrir en forma habitual a la fuente de trabajo, o sea a la puerta del Astillero, y para el caso de que se les niegue la entrada permanecer en sus inmediaciones.*
4. *En el caso de no normalizarse el pago de sueldos y permitirse la entrada de los trabajadores al Astillero, continuar con las medidas adoptadas.*
5. *No aceptar ninguna cédula de citación proveniente de la dirección para reintegrarse a sus tareas, en caso de que ella fuese remitida en forma individual al personal,*
6. *Pasar a cuarto intermedio hasta el viernes próximo.*

La asamblea también resolvió movilizarse en manifestación hasta Berisso a fin de unirse con los obreros de la carne de esa localidad en ese momento en huelga. Posteriormente, esos grupos de trabajadores organizados en manifestación se trasladarían a La Plata a fin de concentrarse frente a la Casa de Gobierno con el propósito de entrevistar al interventor de la Provincia. Ese mismo día, el sindicato de Trabajadores de Correos y Telecomunicaciones La Plata (Delegación Regional n° 2), dio un comunicado adhiriendo a la concentración e invitando a sus afiliados a engrosar la columna se congregaría alrededor de las 16:30 horas.

La delegación regional de la CGT local, por su parte, remitió por la noche un despacho telegráfico al secretario de Guerra, teniente general Benjamín Rattenbach, *“denunciando la violencia y arbitrariedad del procedimiento realizado por las autoridades navales del Astillero, y reclamando el cumplimiento de los puntos enunciados en el comunicado 150”*.

El-Dia" 9/11/62

HUBO INCIDENTES EN EL CENTRO CON MOTIVO DE UNA MARCHA REALIZADA AYER POR GREMIOS EN CONFLICTO

Se realizó ayer una marcha de fusión de los gremios de los trabajadores de la carne de Berisso, y de los Astilleros Navales, de Ensenada, con destino a nuestra ciudad, la cual, previa salida de la plaza Italia, tras entrar a la zona céntrica por la diagonal 79, culminó ante la Casa de Gobierno, efectuado en la noche del martes próximo pasado. Los directivos de ATE Ensenada, por su parte, para encontrar una vía de solución al proceso de los Astilleros, entrevistaron ayer el vicepresidente del directorio del AFNE, capitán Carranza, al que plante-



La unidad para defenderse de los ataques represivos o económicos es una necesidad para los trabajadores. Aquí un ejemplo de los trabajadores navales y de la carne de Berisso y Ensenada.

La comunidad apoya a los obreros

La Cámara de Comercio, Propiedad e Industria de Ensenada, realizó el día 8, de 17:30 a 18:30 horas, un paro simbólico de actividades, en apoyo a “una solución que contemple los intereses de las partes en conflicto”. También la junta reorganizadora comunal de la Democracia Cristiana ensenadense ratificó su solidaridad con el personal de los astilleros, y pidió a las autoridades del establecimiento la adopción de medidas “para que hechos como los sucedidos no se repitan”. Otra declaración de apoyo a esos trabajadores, y a los del gremio de la carne, expidió el Movimiento de Unidad y Coordinación Sindical de La Plata (MUCS), que invitó a engrosar la columna que se dirigía a esa ciudad desde Ensenada y Berisso. Por su parte, la CGT platense hizo pública

su invitación a todos los trabajadores locales para que integraran la manifestación.

La Audiencia

La marcha de trabajadores de los gremios de la carne de Berisso y de los Astillero Navales de Ensenada, se desarrolló normalmente: En principio rodeó la plaza Italia y, tras entrar a la zona céntrica por la diagonal 79, culminó ante la Casa de Gobierno, sobre la avenida 51, entre 5 y 65. Formaban el grupo de obreros un millar de manifestantes con numerosos cartelones que pertenecía a los sindicatos específicos y banderas, y una veintena de motos y motonetas cuya bocina se hicieron sonar con insistencia.

Una vez instalados en dicho sector, se requirió una audiencia con el interventor federal, doctor Félix Trigo Viera, que no les fue concedida, aunque se permitió a los reunidos la formación de una comisión de emergencia para entrevistar al secretario privado del primer mandatario, escribano Rodolfo González Arzac. Como consecuencia de tal disposición, pasaron al despacho del comisario de la Casa de Gobierno los señores Felipe Negrete y J. Oliva, por Armour; H. Guana y M. Gámez, por Swift; J. Lapasta, N. Schumacher y Ernesto Festa por la Federación Nacional de la Carne; Manuel Dos Santos y Segundo Palma, por la CGT local; F. Medina y F.C. Nizzon por el grupo de secretario generales; J. Horvath, N. Bergenneau y Carlos Pereira, por ATE y el cura párroco de San José Obrero, de Berisso. Los nombrados expresaron al funcionario la situación imperante en ambos gremios y, a la postre, previa discusión del proceso en forma breve, recibieron del escribano González Arzac la respuesta de que el interventor mantendrá una audiencia con el ministro de Trabajo nacional, doctor Gallo Puerta, para solicitar una solución del largo diferendo. Tal entrevista se produciría durante la semana venidera.

Por otra parte, en cuanto concierne al conflicto de Astillero Río Santiago, se les requirió a los dirigentes del sector que elaboraran un informe del pedido para el día siguiente en horas de la mañana, ya que

el doctor Trigo Viera se reunía en la fecha con el director de establecimiento naval. Al fin de la reunión, Oliva, el dirigente de la carne, hizo llegar un deseo de las ciudades de Ensenada y Berisso de que: *“se ayude económicamente los trabajadores en forma perentoria. Este aspecto obtuvo rápido trámite del secretario actuante, quien destacó que hará conocer tal anhelo al jefe de Estado y al ministro de Acción Social, a fin de que se pueda obrar de inmediato”*.

Entre caballos y hombres inquietos

Pero el clima social no se había pacificado totalmente y la tensión nacida de los días anteriores era evidente y persistía. La prensa de entonces es muy precisa en la descripción de lo ocurrió al intentar la dirigencia desconcentrar a la multitud reunida:

“No bien terminada la entrevista y cuando los obreros anunciaban a sus compañeros de tareas el resultado de la reunión, tuvo lugar un entredicho entre algunos sectores de ATE y de la carne, que no pasó a mayores. No obstante, se fue generando, por instigación de un grupo extremista de izquierda que habíase infiltrado en la asamblea, un clima de nerviosidad. En tal oportunidad se desbocó un caballo de la policía montada, cuyo jinete estaba apostado en inmediaciones de 6 y 51, según explicó la policía momentos después. Ello fue seguido de una confusión de los restantes guardianes del orden. El hecho derivó en corridas de los obreros hacia los jardines de la Casa de Gobierno y la plaza San Martín, sin que se registraran heridos, salvo el caso de una señora que tuvo un ataque de nervios ante lo inesperado del suceso. Oficiales de la policía se apresuraron a manifestar en alta voz a los presentes que debía mantenerse la calma, pues todo era fruto de un lamentable error. Con todo, el proceso ya estaba en marcha y culminó sobre la avenida 7 instantes más tarde.

Comienzan los desmanes

Luego de estas escaramuzas un grupo desprendido de la manifestación avanzó por la calle 7, pudiéndose apreciar que mientras en la vanguardia de la misma, grupos integrados por personas jóvenes pretendía crear un clima de violencia, el resto de la columna instaba a guardar el orden y a no pro-

ferir denuestos. Al pasar frente al diario "La Prensa", empezaron a corear estribillos: "Obreros argentinos, Cuba es el camino", al tiempo que alrededor de 40 personas, como obedeciendo una consigna, comenzaron apedrear el frente del periódico rompiendo los faroles y el cristal de una de las puertas, mientras que el personal de servicio bajaba apresuradamente las cortinas para evitar males mayores.

También el edificio del Jockey Club recibió algunos impactos de los revoltosos, que prosiguieron su camino en dirección a las calles 7 y 48, haciendo añicos los vidrios de varios automóviles estacionados en las inmediaciones.

En la Universidad

El grueso de la columna se dirigió la Universidad, en cuyas escalinatas un obrero los astilleros dirigió una alocución a los presentes, mientras estos entonaban distintos estribillos de inequívoco tinte izquierdista como "Cuba sí, Yanquis no", al mismo tiempo que aludía a los sucesos registrados en los astilleros de "Que sí, que no, la Marina nos barrió".

El orador, tras fustigar al imperialismo, afirmó que lo único que reclaman es el pago de sus jornales atrasados en tres meses y que por toda respuesta han sido desalojados por la fuerza.

Durante el breve acto fueron arrojados numerosos panfletos firmados por las sigla MIRA, que identifica al Movimiento Izquierdista Revolucionario Argentino en el que se ataca a la burguesía y a su incapacidad para sacar a la clase obrera del pantano en que se encuentra; luego de instar a la unidad, se reclama el control obrero de la dirección del artillero.

Cuando todo hacía creer que el grupo proseguiría con sus desmanes, siguiendo la incitación que desde él se hacía para dirigirse a otros edificio de la ciudad, la presencia de la policía que llegó al centro de los sucesos cuando estos ya se había producido, los puso en apresurada fuga disolviéndose en todas las direcciones".⁴⁰

⁴⁰ Artículo "HUBO INCIDENTES EN EL CENTRO CON MOTIVO DE UNA MARCHA REALIZADA AYER POR GREMIOS EN CONFLICTO", diario El Día, 09.11.1962.

Al peronismo ni nombrarlo



Lancha Hidrográfica "Cormorán" realizada para la Armada Argentina.

En enero de 1963 se celebra el Congreso Normalizador de la CGT, en el que se elige la nueva conducción nacional de la central obrera (formada por dirigentes de las 62 Organizaciones Peronistas y de los Gremios Independientes en partes iguales) y se

decide la realización de un plan de lucha. Su objetivo es lograr una serie de reivindicaciones, tanto económicas como sociales y políticas, que conforman de hecho un programa de gobierno. Con este programa en defensa de la industria nacional, a través de la presencia activa del Estado y con la participación de los trabajadores en la toma de decisiones a nivel nacional, el movimiento obrero organizado pone en marcha su plan de lucha. La primera etapa del plan de lucha se realiza entre el 27 y el 31 de mayo de 1963. En esta semana de protesta se realizan, paros sorpresivos parciales, paros simbólicos, volanteos, actos en plazas, manifestaciones, concentraciones frente a locales sindicales, así como sabotajes a líneas telefónicas y eléctricas. El corolario del plan fue la huelga general nacional por 24 horas del día 31. En febrero de 1963, **Guido restablece el decreto 4.161**, lo que representa todo un retroceso político para el movimiento obrero y popular.⁴¹ En marzo, durante la Asamblea de la

⁴¹ Guido era un senador radical intransigente que presidía provisionalmente la Cámara de Senadores, debido a la renuncia del Vicepresidente Alejandro Gómez que había renunciado en 1958 por discrepancias políticas con el Primer Mandatario. Este político llega a la presidencia tras el golpe militar del 29 de marzo de 1962, liderado por el General Raúl Poggi, que derrocara al Presidente Arturo Frondizi.

Civilidad los partidos políticos se comprometen a rechazar cualquier proscripción. **De esta época algunos compañeros del ARS recuerdan una movilización hasta Capital en la que participaron mediante una caravana de 53 micros.**

En abril el personal civil de las Fuerzas Armadas de la Nación afiliadas a la ATE resuelven exigir mediante una serie de medidas la inmediata aplicación integral del decreto 499/59, con el presupuesto 1963-64.⁴² A partir del 25 de ese mes comenzó a regir el retiro de colaboración del personal civil a las tres secretarías de Estado para que se concrete la aplicación integral del decreto 4994/59, y del escalafón.⁴³ El año gremial no terminó allí y se continuó reclamando por un salario digno y acorde a los gastos de ese momento de una familia obrera. En un comunicado la federación explicaba: *“El personal civil de las Fuerzas Armadas, tras una espera de tres años de falsas promesas de autoridades del Gobierno, no permitiremos que con este aumento de miseria que nos han dado, traten de desvirtuar nuestro anhelo, nuestra posición de lucha es bien clara y terminante, solo pedimos lo que por ley nos corresponde, exigimos justicia y adoptaremos medidas de fuerza por la APLICACIÓN INTEGRAL DEL ESCALAFÓN (DECRETO 4994/59) y no depondremos nuestra actitud hasta ver cristalizada tan justa aspiración que tenemos por derecho.*

Para dato ilustrativo damos a conocer el presupuesto para las necesidades mínimas de una familia tipo realizada en el mes de julio de 1963 por las Asociación de Trabajadores del Estado (A.T.E.) y que de acuerdo al decreto 4994/59 exigimos que se cumpla:

⁴² Las resoluciones fueron: Mantener el estado de alerta en el gremio; realizar una amplia campaña de esclarecimiento, durante el mes en curso; de no concretarse la aplicación integral del escalafón (decreto 4994/53); retirar la colaboración a partir del 1º de octubre a las 3 secretarías de Estado; convocar a nueva asamblea nacional para el 18 del corriente a fin de adoptar las medidas de fuerza correspondientes; exigir el pago en fecha del mes de septiembre de 1962 a los afiliados que no aceptaron los bonos del empréstito 9 de julio; comunicar estas resoluciones a los ministerios de Trabajo, Defensa y Economía y a los tres secretarios militares, como así a las autoridades que asuman al gobierno el 12 de octubre próximo.

⁴³ Artículo “Asociación Trabajadores del Estado (Ensenada)”, diario El Argentino, 25.04.1963.

<i>ALIMENTACIÓN</i>	<i>m\$</i> 8.146,40	4,44%
<i>VIVIENDA</i>	" 1.225,00	6,83%
<i>VESTIMENTAS y ROPA</i>	" 3.185,00	17,76%
<i>Medicinas y Asistencia Social</i>	" 400,00	2,28%
<i>Cultura – Escolaridad – Esparcimiento</i>	" 640,00	3,59%
<i>MENAJES</i>	" 854,00	4,76%
<i>GASTOS GENERALES</i>	" 1.566,00	8,73%
<i>TRANSPORTE</i>	" 770,00	4,29%
<i>AHORRO</i>	" 1.200,00	6,69%
	17.925,40	100%
<i>APORTE JUBILATORIO</i>	1.971,90	
	19.898,30	

Dejamos constancia que el presupuesto realizado por el Sindicato de Luz y Fuerza por la comisión de estadística y costo de vida de esta organización es de \$ 20.535,46".⁴⁴

A su vez, y de acuerdo al mandato de la Asamblea Nacional realizada en la C.G.T. el 19 de junio, los compañeros participaron de las acciones convocadas por esta organización.⁴⁵ En noviembre de ese año se seguía reclamando por la sanción del escalafón, además de una extensa lista de pedidos que incluía la normalización en las retribuciones de los jubilados, reiterar el pago de haberes a los obreros que en septiembre de 1962 no habían aceptado recibir los bonos del empréstito 9 de julio.^{46, 47}

⁴⁴ Circular de Comisión Administrativa ATE Federación Ensenada, Juan Robert Horvath, Secretario General. –Alberto O. Carpinetti, Secretario Adjunto, 26.08.1963.

⁴⁵ Circular del CONCEJO DIRECTIVO CENTRAL Al Personal Civil de las Fuerzas Armadas, Agosto 1963.

⁴⁶ Artículo "EL PERSONAL CIVIL DE LAS FUERZAS ARMADAS RETIRÓ LA COLABORACIÓN, Periódico local, noviembre 1963.

⁴⁷ En la presidencia provisoria de José María Guido, la cartera económica estuvo a cargo de Álvaro Alsogaray. El conspicuo liberal presentó un Plan de Emergencia –el Programa Financiero de Emergencia–; entre otras medidas emite un empréstito y se lo impone obligatoriamente a los empleados, a quien cancela los sueldos con bonos que los comercios aceptaban con porcentajes inferiores a su valor nominal con el consecuente perjuicio para la economía obrera.

Las tomas de fábricas

En febrero de 1964, ante la falta de respuestas del gobierno radical,⁴⁸ la CGT profundiza el plan de lucha iniciado en 1963, produciéndose la toma de establecimientos industriales.⁴⁹ La ocupación de fábricas no era un medio de lucha utilizado con frecuencia por la clase obrera argentina antes de éste período. Recién tras la caída del gobierno de Perón (1955) comienzan a producirse numerosas ocupaciones por lugar de trabajo y, en menor medida, por rama de actividad. Las mismas son luchas económicas en reclamo de salarios adeudados, de reincorporación de obreros despedidos, en defensa de la fuente de trabajo, etc. En momentos en que la CGT pone en marcha su plan de lucha, la ocupación es, junto a la huelga y la movilización callejera, uno de los medios más utilizados por la clase obrera en su lucha económica. Sin embargo, la ocupación de fábricas en forma masiva y a nivel nacional, con una dirección centralizada y con un mismo programa, constituye un hecho cualitativamente distinto. Hasta este momento la huelga general nacional y la huelga general con movilización constituían las formas de lucha de mayor tradición y arraigo en el movimiento obrero. *“La ocupación*

⁴⁸ El 31 de julio de 1963 el doctor Illia, fue elegido Presidente por 2.500.000 votos, ante 1.700.000 votos en blanco y 1.600.000 votos a favor de Alende candidato por la Unión Cívica Radical Intransigente. Cuatro días antes de las elecciones las “62 Organizaciones” y el Movimiento Justicialista declararon la abstención electoral. Previo a esto, las 62 Organizaciones intentaron constituir una alianza electoral; se pronuncian a favor de la fórmula presidencial por el Frente Nacional y Popular (Vicente Solano Lima y Sylvestre Begnis). El gobierno veta a candidatos peronistas, por lo cual deciden finalmente la abstención electoral y el llamado al voto en blanco. Por su parte, las Fuerzas Armadas apoyaron la candidatura de Pedro E. Aramburu, por la “Unión Del Pueblo Argentino”.

⁴⁹ El plan de ocupaciones es organizado por la dirección nacional de la CGT. El 1º de mayo de 1964 se reúne el Comité Central Confederal, el cual aprueba *“poner en ejecución la segunda etapa del plan de lucha. (...) Las decisiones generales eran tomadas por los miembros del Comité Central Confederal y su aplicación recaía en los integrantes del secretariado nacional y del consejo directivo, los cuales constituyen el llamado Comando Superior de esta lucha. Las directivas son transmitidas por este Comando a los secretarios generales de los distintos sindicatos participantes y regionales del interior del país, los que a su vez, el mismo día en que se producirá la ocupación, las transmiten a los delegados y comisiones internas, que son los que garantizan en definitiva la ocupación. Los delegados las comunican a los obreros y, posteriormente, al personal directivo del establecimiento. (María Celia Cotarelo – Fabián Fernández, La toma de fábricas. Argentina, 1964)*

*masiva de fábricas recién será utilizada como medio de lucha política en mayo/junio de 1964”.*⁵⁰

Dejemos que la prensa de la época nos dé una crónica de éste álgido episodio de la Resistencia Peronista:

“La Ocupación en Berisso y Ensenada

Astilleros Navales

También en los astilleros navales se exteriorizó la medida de fuerza dispuesta por la CGT central. Los obreros de AFNE –1800 en total– procedieron a realizar un paro de cuatro horas en adhesión al plan de lucha. Como se sabe, la ocupación era materialmente imposible realizarla por tratarse de zona militar, sometida a las normas consecuentes.

Luego de franquear las sucesivas guardias militares, los cronistas obtuvieron una entrevista con el jefe de Relaciones Industriales de la empresa naval, capitán de corbeta, Adolfo Grandi.

El jefe militar confirmó que el establecimiento había sido afectado por un paro parcial de actividades por parte de los operarios. Indicó que en estos momentos –eran poco más de las 10– se invitaría al personal a desalojar las dependencias.

La disposición se cumplió a las 11:3, sin inconvenientes según se dijo. Intervino personal de Marina.

En la Base Naval

El personal civil de las distintas dependencias navales de la Base de Río Santiago –1.800 personas, en total– también adhirió, en idéntica forma que en los astilleros, a la medida de fuerza obrera. El paro de actividades se verificó a las 9:30 y las autoridades invitaron al personal a abandonar las instalaciones, orden que se cumplió en forma normal.

⁵⁰ María Celia Cotarelo – Fabián Fernández, La toma de fábricas. Argentina, 1964.

Escuela Naval

Los 600 obreros que cumplen funciones en la Escuela Naval, ocuparon simbólicamente, mediante paros, diversas instalaciones de la unidad militar. A las 11.30 también fueron desalojados por parte del personal naval, sin inconvenientes.

FM Ácido Sulfúrico

El personal estatal procedió a ocupar la Fábrica Militar de Ácido Sulfúrico de Berisso; pero de inmediato fueron desalojados pacíficamente por la Guardia Militar del establecimiento.

También pararon portuarios de Ensenada en sus dos turnos, desde las 9 a las 12 y de 13 a 16.⁵¹

¡TOMARON UN SINDICATO!

Una de las informaciones recibidas en la CGT sobre la ocupación de obras en construcción provocó comentarios risueños. Los obreros que trabajan en la obra de construcción de la sede sindical de ATE de la ciudad de Ensenada tomaron el lugar de trabajo, que, al fin de cuentas, es un sindicato.⁵²

Al día siguiente el panorama fue similar aunque hubo contragolpe del gobierno:

Fueron desalojados los obreros que intentaron la ocupación de los establecimientos militares

En apoyo de la segunda etapa del plan de lucha dispuesto por la CGT se movilizaron en la jornada pasada los obreros agrupados en ATE que efectivizaron su adhesión retirándose de sus puestos de trabajo en todos los establecimientos militares donde cumplen funciones, ante la actitud asumida por las autoridades de dichos organismos quienes si bien no permitieron la

⁵¹ El Plata, 29.05.1964.

⁵² El Plata, 29.05.1964.

ocupación efectiva dejaron retirarse al sector del personal que había asumido una actitud acorde con los directivos gremiales.

En todos los casos la decisión de las autoridades fue respaldada por la presencia de dotaciones armadas; soldados del regimiento 7 de Infantería en la fábrica de ácido sulfúrico, e infantería de marina y marinería en la Base y Escuela Naval, Astillero y Liceo.

Fábrica de Ácido Sulfúrico (Fabricaciones Militares)

De acuerdo a las informaciones que surge de la declaración emanada de las autoridades de la Fábrica de Acido Sulfúrico, en ningún momento se concretó la ocupación del establecimiento. A las 8:15 de la mañana un dirigente de la Asociación Trabajadores del Estado (ATE) se hizo presente en la planta y luego de ser atendido por el director, teniente coronel Emilio Dardo Martínez, le manifestó que la misma será ocupada a las 9 por el personal. El representante gremial se retiró con la respuesta negativa, ya que se le expresó que no sería aceptada tal actitud.

Poco antes de las 9, se congregó la totalidad del personal, compuesto de 67, y se les comunicó que todos aquellos que no quisieran trabajar debían retirarse en un plazo de 10 minutos. Instantes después –eran las 9:05– abandonaron el lugar 27 operarios, en apoyo de la decisión gremial. Siguieron trabajando todo el plantel de administración, personal técnico, jefes y demás obreros que decidieron seguir sus tareas.

A mediodía, en oportunidad de producirse el relevo del turno, volvió la expectación sobre la posibilidad de que se repitiera el intento de ocupar el establecimiento; sin embargo no se registró ninguna incidencia y las actividades durante el resto del día se desarrollaron en forma absolutamente normal. En lo que se refiere al personal que abandonó sus tareas y al que se le descontarán las horas no trabajadas, no se tomará ninguna medida por el momento hasta que no medien órdenes de la superioridad., según manifestó el teniente coronel Martínez.



Astillero Río Santiago

En esta dependencia también se nota el apoyo prestado por los trabajadores al plan de lucha dispuesto por la confederación gremial. Ante la posición del personal, el director del Astillero, Capitán Marrari, expresó a los delegados que estaba en libertad de retirarse todo aquél personal que no quisiera, prestar servicios pero aclaró que bajo ningún punto de vista se permitiría la toma del establecimiento.

De tal forma, al promediar la mañana, aproximadamente las 10:30 la casi totalidad de los obreros hicieron abandono del lugar en forma pacífica y ordenada, sin que se produjera ningún tipo de incidente. Por su parte el personal administrativo siguió en su labor.

Posteriormente al retiro de los trabajadores se procedió, lo mismo que en todos los establecimientos militares, a una severa vigilancia de sus dependencias, con la consigna de no permitir que se acercara.

Base y Escuela Naval

También aquí el personal civil se plegó a las medidas de fuerza, acorde con las instrucciones impartidas por la CGT. Todos los empleados que asumieron esa actitud, que se efectivizó a las 9 de la mañana, fue obligado a desalojar los lugares de trabajo. A las 9:45 procedió a retirarse el personal en esta situación, lo que se hizo dentro del mayor orden. En el caso de la escuela Naval la decisión no fue total, ya que después de esa hora pudo observarse que algunos obreros permanecían trabajando.

En lo que se refiere al Liceo Naval también se produjo un intento del personal civil de tomar el establecimiento, que terminó como en los demás casos con el desalojo de quienes se negaron a trabajar.

Un comunicado de ATE

Por su parte la Federación Ensenada de ATE declaró en un comunicado emitido en razón de las medidas adoptadas por sus afiliados en la víspera que se había cumplido totalmente con la segunda etapa del plan de lucha de la CGT, desarrollando toda la actividad de la jornada. Se agrega que en

*la oportunidad se han movilizado aproximadamente 5.000 trabajadores en cumplimiento de las instrucciones recibidas.*⁵³

*Asimismo informó la comisión que en conocimiento de la circulación de un volante anónimo “en el cual se mencionan a algunos compañeros que durante el día de paro no aceptaron el mismo y continuaron en su trabajo, se ve en la obligación de repudiar categóricamente el texto del mismo, por estimar que no solamente afecta al personal señalado en él, sino que a la vez ello redundaría en perjuicio de la misma organización”. No obstante señala su discrepancia con la actitud asumida por los obreros que no acataron el citado cese de labores.*⁵⁴

TRES MIL FÁBRICAS OCUPADAS⁵⁵

Barcos petroleros de Y.P.F., Fábricas Metalúrgicas, Textiles, Base Naval, Escuela Naval y Astilleros Navales, establecimientos de la Madera, Vidrio, Mosaístas, Obras de Construcción, etc. De acuerdo a lo que al final detallamos, dan la característica, al promediar la mañana, de la concluyente, vigorosa y terminante posición de lucha de los trabajadores y de la C.G.T. en pos de soluciones a la desocupación y miseria que ronda los hogares obreros.

De acuerdo a los datos provisionales en nuestro poder, hasta el momento, se han ocupado 65 establecimientos y lugares de trabajo, con una participación aproximada a los 47.000 trabajadores.

Posteriormente se darán nuevas informaciones, haciéndose constar que las medidas de acuerdo a lo previsto, se han realizado sin incidentes de ninguna naturaleza, lo que muestra la madurez y responsabilidad de los trabajadores, sabedores de la fuerza y la razón que los asiste”.

*Los gremios más numerosos tomaron parte del nuevo operativo obrero
FUERON OCUPADAS NUMEROSAS FÁBRICAS POR LAPSOS VARIABLES
DESALOJARON VARIOS LOCALES*

⁵³ El Día, 30.05.1964.

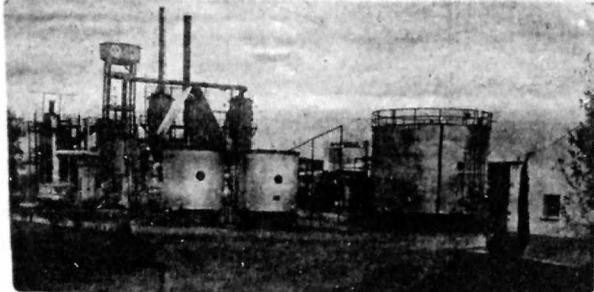
⁵⁴ Fuente con referencia de fecha ilegible.

⁵⁵ El Día, 19.06.1964.

*C o m o
señaláramos
en otro lugar,
tras una breve
ocupación por
parte del per-
sonal obrero,
se procedió
por parte de
la Infantería
de Marina al
desalojo del
astillero, ta-
lleres y depó-
sitos navales
ubicados en
Rio Santiago.
El procedi-*

Fueron desalojados los obreros que intentaron la ocupación de los establecimientos militares

En apoyo de la seguridad nava-
l, el personal obrero de la fábrica
de ácido sulfúrico, de Ensenada,
intentó la ocupación de los estab-
lecimientos militares, pero fue
desalojado por el personal de la
Infantería de Marina.



VISTA DE LA FABRICA MILITAR DE ACIDO SULFURICO, DE ENSENADA, CUYO PERSONAL ADHIRIO A LA MEDIDA DE FUERZA, PERO FUE INMEDIATAMENTE DESALOJADO DEL ESTABLECIMIENTO.

En el Plan de Lucha de la CGT una de las fábricas tomadas fue FM Ácido Sulfúrico (mayo 1964).

miento se cumplió sin que se produjeran incidencias y los trabajadores se retiraron en orden. La misma medida alcanzó al personal del frigorífico Swift que había decidido permanecer en sus lugares de trabajo hasta las 24. Allí se hicieron presentes fuerzas de la Prefectura Marítima del puerto La Plata, que impartió la orden de desalojo que fue inmediatamente acatada por los obreros de la carne. En el caso del Armour la disposición sólo alcanzó a los miembros de la comisión que permanecía en el lugar para conversar con directivos de la patronal ya que producida la ocupación, poco antes de las 10, se resolvió enseguida que el personal se retirara dando al acto cumplido el sólo carácter de adhesión simbólica al plan de lucha".⁵⁶

También se produjeron ocupaciones en Santa Fe, Córdoba, Chaco, Tucumán, Salta, San Juan, Entre Ríos, Mendoza, Santiago del Estero, Formosa, Corrientes, Chubut y Misiones. Todas las ocupaciones se producen en centros urbanos (con excepción de la ocupación de viñedos, en áreas rurales de la provincia de San Juan). El 97,1% del total de ocupaciones registradas son realizadas por asalariados de la rama industrial. En los lugares de trabajo que pertenecen a la órbita de la producción, los

⁵⁶ La Gaceta, 18.06.1964.

« FI
Dia 30/5/64

que llevan adelante la ocupación son, fundamentalmente, los obreros de planta, mientras que los empleados administrativos participan en mucha menor medida. Sólo en las empresas y servicios manejados por el Estado la participación de estos últimos es mayor. **Entre los establecimientos que participaron de la lucha, Astillero, aportó 2000 compañeros y la Base Naval, 1.800**

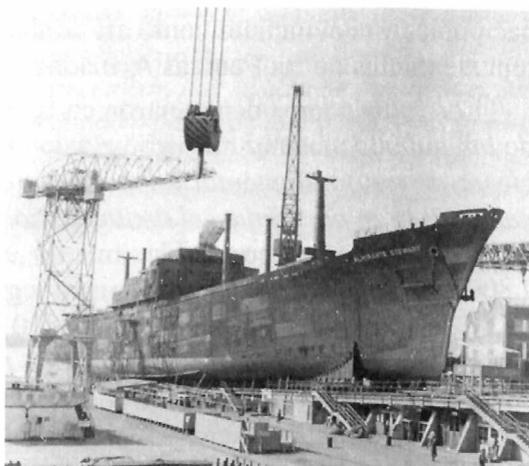
Un claro alineamiento

La participación activa de la Federación Ensenada en el Plan de Lucha de la CGT nos da indicios del encuadramiento político gremial que había motivado la diferenciación de nuestra seccional con la conducción nacional de ATE. Las fracciones obreras que llevan a cabo esta lucha y sus aliados eran, en términos generales, los que se expresaron en las elecciones provinciales de 1962 mediante el voto a las listas de la Unión Popular, impulsadas por las 62 Organizaciones⁵⁷ y en las elecciones presidenciales de 1963, participaron en la lucha electoral a través de la táctica del voto en blanco. Sobre estos hechos podemos aseverar que **la dirigencia de ATE Ensenada se encontraba claramente alineada con el Líder y Fundador del Justicialismo.**

⁵⁷ El Movimiento Obrero Organizado se encontraba dividido en varios nucleamientos sindicales, siendo los principales las “62 Organizaciones Peronistas” y los “Gremios Independientes”, que constituían la conducción nacional de la CGT. Las 62 Organizaciones agrupaban a la gran mayoría de los sindicatos de obreros fabriles y era el que impulsaba y organizaba, desde la conducción de la CGT, el plan de ocupaciones de fábricas. Los Independientes estaban conformados fundamentalmente por los sindicatos de los trabajadores pertenecientes a la actividad comercial y financiera, de los obreros del transporte y de manufactura y trabajo domiciliario y se oponían a proseguir con el plan de ocupaciones, aduciendo que el gobierno había comenzado a dar respuesta a algunos de los reclamos obreros (ley del salario mínimo vital y móvil, fijación de precios máximos, entre otros). Consideraban que la continuación del plan de lucha “*sólo puede estar motivada por razones políticas*”, que ellos no compartían. Este nucleamiento expresaba a fracciones obreras no proscriptas políticamente y sus luchas no buscan trascender el marco de los reclamos meramente sindicales. Sin embargo, las dos corrientes minoritarias del Movimiento Obrero Organizado toman posiciones opuestas en relación a las ocupaciones masivas de fábricas: El Movimiento de Unidad y Coordinación Sindical (MUCS), de orientación comunista (que forma parte de la CGT pero no de su conducción) apoyaba en términos generales; pero los “32 Gremios Mayoritarios Democráticos” (antiperonistas; no integran la CGT) las rechazaban frontalmente.

CAPÍTULO V MÁS QUE LENTO... PARALIZADO

En agosto del 64 las 2600 familias dependientes del ARS se preocupaban por la crisis laboral de envergadura que se vivió en esos días. YPF había adjudicado, por licitación 200/963, la construcción de dos buques a una empresa extranjera, pero las autoridades de AFNE estimaron que la misma violaba el decreto 10.033/960, e impugnaron la licitación de referencia. Se intentaba que los petroleros en cuestión



Carguero "Almirante Stewart" construido para ELMA, listo para su botadura.

se construyeran en el Astillero Río Santiago.¹ Durante diez meses los trabajadores, esperaron que se cumplieran los compromisos de nuevos trabajos que había recibido por parte de las autoridades a través de su sindicato.² Llegó el 29 de agosto, día de la botadura del "Almirante

¹ EL BUQUE DE MAYOR PORTE CONTRUIDO EN EL PAÍS SERÁ BOTADO MAÑANA EN RIO SANTIAGO, El Día, 28.08.1964.

² A su vez la Comisión Administrativa gestionaba, conjuntamente con el Concejo Directivo Central de la Asociación Trabajadores del Estado, una entrevista con el ministro de Defensa Nacional, doctor Leopoldo Suarez, para solicitar que sean incrementados los sueldos para el personal civil de las FF. AA, que a la fecha no guardaban relación con el costo de vida. Sobre el tema laboral los dirigentes solicitaban la firma del contrato para la construcción de un buque petrolero de 10 000 toneladas para YPF en el Astillero Naval de Río Santiago, en difícil situación por la falta de nuevas construcciones y evitar el cierre del taller de práctica de

Stewart”³, un buque para ELMA de 8.200 toneladas, el de mayor porte construido hasta ese entonces en el país y no había perspectivas de nuevos trabajos.⁴ A la ceremonia de bautismo y botadura del buque carguero “Almirante Stewart”, que se llevaría a cabo a las 10:15 habían sido invitados el presidente y vice de la Nación, el gobernador de la provincia, el ministro de Defensa, Leopoldo Suarez; el Secretario de Marina, Vicealmirante Manuel A. Rita y ministros y secretarios de Estado nacionales y provinciales como así también funcionarios, legisladores y representantes de las Fuerzas Armadas.

Los trabajadores denunciaron en la ocasión la poca “preocupación de las autoridades del gobierno nacional para dar solución a un problema de tan fundamental importancia como lo es la industria naval nacional y, en particular, el astillero Río Santiago”. En su comunicado se expresaba que dicho establecimiento, contaba con aproximadamente 2.800 operarios, corriendo el peligroso y grave riesgo, por falta de trabajo, de dejar sumidos en la miseria a 2800 hogares.

“Esta es la triste y cruda realidad por la que atraviesa el astillero que, por su importancia y potencial extraordinario tendría que estar que estar ocupando un lugar de privilegio en la industria naval llamando a ocupar a más de 10.000 operarios, combatiendo así la desocupación, la miseria y el hambre por la que está atravesando la clase trabajadora. Prueba irreversible que demuestra la insensibilidad de quienes tiene en sus manos el dar una solución velando por la estabilidad y el engrandecimiento de la fuente de trabajo. YPF había adjudicado por licitación 200/9963 la construcción de dos buques a una empresa extranjera, pero las autoridades de AFNE, con elevado criterio, estimaron que la misma violaba el decreto 10.033/960, e impugnaron la licitación de referencia. Ahora bien ¿qué ocurre con YPF que está prácticamente desmantelando su flota?” Seguidamente agrega la nota del gremio: “Hemos

la Escuela de Aprendices de Río Santiago. “La Reactivación de la Industria Naval de Ensenada piden al ministro de Defensa”; El Día, 18.08.1964.

³ El buque carguero “Almirante Stewart” tenía las siguientes características: eslora total, 148,39 metros; manga, 19,50; puntal, 11,20 y calado máximo 7,47. Posee un motor diesel Sultzer, tipo 6RD76 de 8 cilindros con una potencia de 9.600 CV y una velocidad máxima de 16,5 nudos; una planta auxiliar con 4 moto generadores trifásicos de 275 kw; moto generador de emergencia; puerto de 80 kw; una planta eléctrica con red para fuerza motriz trifásica de 380 y una red para iluminación.

⁴ El Día, 28.08.1964.

realizado entrevistas con casi todas las autoridades del Poder ejecutivo en las que se consideraron exhaustivamente el problema de la industria naval nacional, especialmente el astillero de Río Santiago, y se dieron soluciones. Recibimos promesas de una inmediata solución, hace 10 meses, pero hasta el presente las autoridades del gobierno no la cumplieron. En las distintas botaduras efectuadas en el mencionado astillero se pronunciaron discursos por parte de las autoridades del gobierno pero pasa la euforia del momento y todo queda como estaba, ignorándose la existencia del maravilloso astillero naval de Río Santiago.

Por ello es necesario recordar y recalcar, hoy se bota un buque de 8.200 toneladas, el Almirante Stewart, quedando a partir de este instante las gradas totalmente vacías. Invitóse a las autoridades del, Poder Ejecutivo nuevamente. Se han de pronunciar discursos, pero esta vez no queremos más promesas, sino soluciones, de lo contrario, los trabajadores haremos por la lucha lo que no hacen las autoridades que tiene en sus manos la responsabilidad y el deber irreversible de hacerlo".⁵

“No Asistieron a un Ágape Amordazados”

La falta de trabajo desesperaba a las mujeres y hombres del Astillero toda vez que denunciaban que *“Muchos buques que ahora se importan los puede construir AFNE en el país”*.⁶ Como parte de la campaña de repudio a esta política de abandono de la industria naval nacional, la Federación Ensenada de la Asociación Trabajadores del Estado no concurrió a un almuerzo, *“ante la censura que se quiso hacer objeto al discurso que iba a pronunciar la representación de los trabajadores”*.⁷ Dicha reunión era organizada por la Liga Naval Argentina y a la misma asistió el doctor Carlos H. Perette, entonces vicepresidente de la Nación.⁸

⁵ Artículo “HOY QUEDA SIN TRABAJO EL PERSONAL DEL ASTILLERO”, La Gaceta, 29.08.1964.

⁶ La Gaceta 03.09.1964.

⁷ “NO ASISTIERON A UN ÁGAPE AMORDAZADOS”, El Plata, 15.09.1964.

⁸ Carlos Humberto Perette (1915; 1992) Abogado y político argentino, se desempeñó como legislador provincial, diputado nacional, senador, Vicepresidente de la Nación acompañando al Presidente Arturo Illia, cargo que ejerció desde el 12 de octubre 1963 hasta el golpe de estado de 28 de junio de 1966, y embajador.

“Estábamos invitados a concurrir una delegación de todos los sindicatos que agrupaban a los obreros navales y se gestionó que pudiéramos hablar en dicho acto –recuerdan los memoriosos de entonces– Como los organizadores del almuerzo aceptaron hicimos un discurso donde se mencionaba la falta de trabajo, defendiendo los Astilleros Navales del país. Cuando faltaban unos minutos para el almuerzo nos dicen que saquemos un párrafo que hablaba del plan de lucha de la CGT y de los procesos que pesaban sobre compañeros integrantes del Comité Confederal”. Más vale que los compañeros no lo iban a aceptar porque era una obligación decir lo que estaba pasando. “Al hablar del plan de lucha estamos hablando de la defensa de la fuente de trabajo, salario digno, etc. Lamentablemente, nuevamente se quiso distorsionar la voz de los trabajadores, cosa que bajo ningún concepto podemos aceptar, ya que entendemos que es una obligación moral y material de todo dirigente gremial luchar en defensa de la fuente de trabajo, jornal digno y respeto hacia nuestras instituciones”.

Así que el almuerzo se hizo ese 12 de septiembre, Día de la Industria Naval, en el buque “Ciudad de Paraná”... ¡sin la representación de los trabajadores del Astillero Río Santiago que lo habían construido para orgullo de todos los argentinos!⁹

Declarados en Estado de Alerta los trabajadores del Astillero y de la Base Naval mandataron a sus dirigentes a realizar concentraciones en horas de trabajo. Junto con los reclamos salariales y otras reivindicaciones por antigüedad y aplicación del escalafón el primer lugar de los reclamos lo ocupaba la defensa de la fuente de trabajo¹⁰ La asamblea general extraordinaria efectuada en la sociedad deportiva Canal Oeste, a la que asistió una concurrencia superior a los mil afiliados, entre otras resoluciones decidió que la Comisión Administrativa realizara una concentración en horas de trabajo con el personal del ARS y Base Naval de Río Santiago en defensa de la fuente de trabajo, y asimismo decretar el estado de alerta.¹¹

⁹ La Gaceta, 19.09.1964.

¹⁰ EL PERSONAL DE LOS ASTILLEROS REALIZARÁ UNA CONCENTRACIÓN; El Día, 19.09.1964.

¹¹ ASTILLEROS: ATE GESTIONA UN AUMENTO DE 4.000 PESOS PARA SUS AFILIADOS; La Gaceta y El Argentino, 23.09.1964.

Obreros navales ante el Congreso

La movilización se concretó el 9 de octubre, partiendo una caravana de micros que salió del astillero naval, a las 12:15. Los obreros manifestaron ante la opinión pública que

“el personal del astillero naval de Río Santiago tiene pleno conocimiento de la situación harto difícil por la que atraviesa el establecimiento, con motivo de la falta de trabajo, encontrándose en la actualidad, no obstante las reiteradas promesas de las autoridades del gobierno las gradas totalmente vacías, lo que ocasionará perjuicios gravísimos al personal, como ser despidos masivos”. El comunicado de ATE agregaba que “con esta concentración culminarán las reiteradas y permanentes gestiones que realiza la comisión administrativa para que se reactive y se incremente las fuente de trabajo, circunstancia por la cual, en la fecha indicada, (es decir mañana), con todo el personal del Astillero Naval y Base Naval de Río Santiago, se entregará en el Congreso de la Nación, un petitorio a los distintos bloques, solicitando su intervención para incrementar la industria naval de tan fundamental importancia para la clase trabajadora y para los intereses de la Nación misma”.¹²

En dicho petitorio se insistía en que se considere el problema del Taller de Práctica de los operarios aprendices de la Base Naval de Astillero Río Santiago.

Tras paralizar las tareas, se trasladaron cerca de 2.000 obreros del Astillero y Base Naval conjuntamente con los miembros de la Comisión Administrativa de ATE Federación Ensenada, los asesores letrados abogados Pedro Michelini y Ángel Manuel Urbiza, acompañados por el delegado regional de la CGT de La Plata, Manuel Dos Santos. Los trabajadores ensenadenses se trasladaron hasta el Congreso de la Nación, en 40 micros especiales. Las primeras columnas empezaron a llegar al Congreso poco después de las 15. Previamente, se había declarado un paro general en el gremio, que se inició a las 14, para permitir el traslado de los trabajadores hasta el lugar de la concentración. A las 16:15 había ya alrededor de 1.500 personas y una hora más tarde podía calcularse el doble. Una delegación, encabezada por Ricardo de Luca, se trasladó hasta el Palacio del Congre-

¹² La Gaceta, 08.10.1964.

so a fin de entrevistar a los presidentes de los bloques legislativos de la Cámara de Diputados y entregarles un documento, donde se solicitaba la revisión del decreto 6677, que creaba el Consejo Nacional de la Marina Mercante; se pedía también la derogación del decreto que autorizaba a Yacimientos Carboníferos Fiscales a comprar tres buques carboneros en el extranjero.¹³ Además se consideraron algunas de las diferencias con respecto de la salida al mar de los buques de bandera paraguaya.¹⁴ Asimismo se solicitó que el Consejo de la Marina Mercante no dependa de la Secretaría de Transporte, sino que funcione directamente desde la Presidencia de la Nación.



ASAMBLEA EN A.T.E., ENSENADA

El grabado muestra un sector de trabajadores del Astillero Naval Río Santiago reunidos en el local de la Asociación Trabajadores del Estado, Ensenada, donde consideraron la situación creada en dicho es-

tablecimiento el jueves luego del paro de una hora cumplido por mandato de la C. G. T. También se trató el problema de un dirigente de ATE que fue suspendido por tiempo indeterminado.

Las asambleas se hacían en el local de ATE o en el club Canal Oeste (1-9-1962 - El Plata).

¹³ CONCENTRACIÓN DE OBREROS NAVALES; El Día, 11.10.1964.

¹⁴ PRIMER PASO POR NUESTRA INDUSTRIA NAVAL; Crónica, 10.10, 1964.

De la marcha, realizada en perfecto orden, participaron la Federación Ensenada de la Asociación de Trabajadores del Estado, el Sindicato TARENA (reparaciones navales), el Sindicato Obrero de la Industria Naval (talleres privados) y el Sindicato Argentino de Obreros Navales, que nuclea al personal de astilleros privados del Gran Buenos Aires, Bahía Blanca y Corrientes. Con la concentración efectuada esa víspera en la plaza del Congreso y la posterior gestión sindical ante los distintos bloques, los gremios afectados a la industria naval iniciaron su acción en defensa de la industria nacional del ramo.

Insatisfacción

Las gestiones realizadas no fueron satisfactorias por cuanto no se incluyó en el presupuesto 1964/65 la normalización del escalafón, según decreto 4994/59, al no haber fondos disponibles según dijeron las autoridades. El diputado nacional (y presidente de la comisión de presupuesto) Garay informó al respecto, a dirigentes gremiales que lo entrevistaron, que en el presupuesto se había incluido un adicional para el personal civil de las fuerzas armadas –en total 1.596 millones– que se aplicará íntegramente a partir del 1º de noviembre de este año. Respecto al escalafón dijo que era imposible la aplicación total ya que no se disponía de la suma de dinero necesaria para su aplicación integral y que el adicional será distribuido por intermedio del ministerio de Defensa a las respectivas secretarías militares y *“que en ningún momento entregó a entidad sindical alguna, una escala que especifique el aumento de sueldo de referencia, ya que esta aplicación no compete a esta comisión.”*¹⁵

Ante esta situación los trabajadores decidieron:

“Solicitar urgentes entrevistas con el presidente de la Nación, ministro de Defensa Nacional y ministro de Economía a los efectos de lograr las mejoras; incrementos en el adicional de mil seiscientos millones de pesos para el personal civil de las Fuerzas Armadas otorgado por la comisión de presupuesto y

¹⁵ DELIBERA MAÑANA EL PERSONAL CIVIL DE LAS FUERZAS ARMADAS: EL ESCALAFÓN Y AUMENTO DE LAS REMUNERACIONES, La Gaceta y El Plata, 05.11.1964.

hacienda de la Cámara de Diputados, hasta lograr la aplicación integral del decreto N° 4.994/59 y a partir del 1° de noviembre del corriente año; provisión de dos equipos completos de ropa de trabajo al personal; descongelamiento de los ascensos al personal; suprimir el premio por asistencia y que el mismo pase a sueldo; retiro total de colaboración (horas extras), a partir del 12 de noviembre del corriente año; realizar en todas las federaciones asambleas informativas; de no obtenerse soluciones, realizar un cese total de actividades fuera de los puestos de trabajo por el lapso de 24 horas, el 27 de noviembre.

Se dispuso también efectuar una asamblea general nacional para el 4 de diciembre en la Capital Federal a las 18, para informar y ratificar un paro decretado en principio por el lapso de 48 horas, para los días 10 y 11 de diciembre.¹⁶ Se convocó a una reunión plenaria de secretarios generales para 15 de diciembre en el CDC para analizar la marcha del conflicto, y adoptar las medidas de fuerza que se crean convenientes. Estas resoluciones serán comunicadas al presidente de la Nación, ministro de Defensa Nacional, ministro de Economía, secretarios militares, ministros de Trabajo, gabinete económico social y comisión de presupuesto y hacienda de la Cámara de Diputados”.¹⁷

Las gestiones continuaron manteniendo entrevistas con el ministro de Economía de la Nación, doctor Pugliese y el ministro de Defensa Nacional, doctor Leopoldo Suárez. En tanto las acciones de lucha continuaban ya que la dirigencia anunciaba que *“de acuerdo con lo resuelto por el plenario nacional de secretarios generales de ATE, se cumple normalmente el quite de colaboración (horas extras) a las secretarías militares, desde el 12 del corriente, y de no obtenerse soluciones el mismo continuará con un paro de 24 horas, para el día 27 del corriente mes”*.¹⁸

Tras sucesivas asambleas generales en la sociedad deportiva Canal Oeste, que decidían mantener el quite de colaboración¹⁹ se llegó al viernes 27 de noviembre donde, por resolución del Plenario Nacional de Secretarios Generales, representantes del personal civil de las FFAA

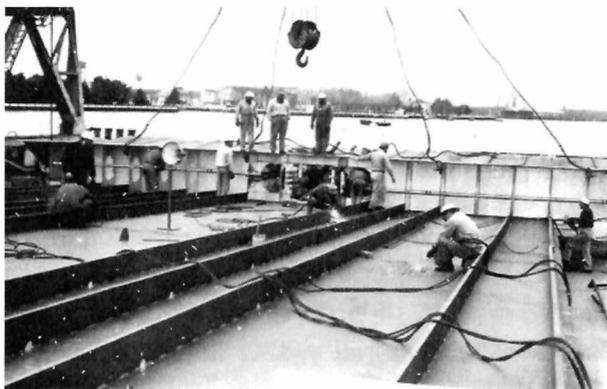
¹⁶ Muchas de las asambleas extraordinarias sindicales de distintos organismos gremiales se realizaban en canchas de fútbol y otros lugares de concentración masiva. Eran verdaderos actos de lucha y resistencia. (*N. del A.*)

¹⁷ RECLAMOS DE ATE ENSENADA; La Gaceta 10.11.1964.

¹⁸ SOLICITARA MEJORAS EL SINDICATO DE TRABAJADORES DEL ESTADO ENSENADENSE; El Día, 18.11.1964 y El Plata, 20.11.1964.

¹⁹ El Día 20.11.1964; El Día, 22.11.1964.

del 6 de noviembre, se efectuaría un paro de 24 horas. La decisión ya era un hecho, porque la Comisión de Presupuesto y Hacienda de la Cámara de Diputados de la Nación se negaba a incluir un adicional de 6.000 millones de pesos al presupuesto general.²⁰



Construyendo doble fondo de carguero Río De La Plata.

Plan de lucha

Según se informó a los trabajadores y a la opinión pública, la resolución del Plenario era adoptar *“un plan de lucha consistente en no prestar horas extraordinarias, y el mismo culminará en todo el país con un paro de 24 horas a efectuarse”* el viernes. De no concretarse estas aspiraciones, *“ad referéndum”* de una asamblea en orden nacional, se dispondrá un paro de actividades por el lapso de 48 horas, a partir del día 10 de diciembre próximo. La Federación Ensenada de ATE expresó que *“esta medida será cumplida en la zona por todo el personal afiliado perteneciente a la Base, Escuela, Liceo y Hospital Naval”* y exhortó a todo el personal afiliado al cumplimiento de la medida, destacando que *“para el total éxito de la medida de fuerza anunciadas, ayer viajaron hacia Punta Alta en representación del Concejo Directivo Central, los dirigentes locales Juan Horvath y Nilo Bergeonneau.”*²¹

Debido a que no se pudieron realizar las asambleas de Federaciones y tampoco la de orden nacional por existir una disposición del Poder Ejecutivo, el Plenario de Secretarios Generales pertenecientes a esta

²⁰ ATE Ensenada Realizará una Asamblea y el Viernes un Paro; La Gaceta, 25.11.1964.

²¹ ATE en Ensenada, Para por 24 Horas; La Gaceta y El Plata, 26.11.1964.

rama resolvió postergar los paros decretados en principio para el día 10 y 11 del corriente que estaban “ad referendum” de la asamblea nacional, levantar el cese de colaboración a partir del día de la fecha y convocar a un plenario de secretarios generales del personal civil de las FF.AA., para el 11 del noviembre. Asimismo se informó que el C.D. resolvió convocar para el 15 de enero próximo el Consejo Federal de secretarios generales, como así también la realización del congreso para los días 10, 11 y 12 de marzo de 1965.²²

No obstante, la lucha de los trabajadores no terminaban ese año con esta decisión sectorial y, ante la determinación del Consejo Federal de la Confederación General del Trabajo de efectuar un paro general de actividades de 48 horas en todo el ámbito de la República, la Comisión Administrativa de ATE Ensenada anunció: *“El personal del Astillero Naval, Base Naval, Liceo Naval Río Santiago y Planta de Ácido Sulfúrico Fabricaciones Militares, cumplirá disciplinadamente el paro total de actividades por 48 horas para los días 17 y 18 dispuesto por la CGT”*.²³

1965: año de ofensiva contra Illía

En enero de 1965, aumenta el costo de vida, al incrementarse las tarifas eléctricas y el precio de los combustibles. En un acto multitudinario en la Plaza Once el peronismo anuncia el retorno de Perón a la Argentina. Sin embargo, en diciembre, fracasa el “Operativo Retorno” al ser detenido Perón en el Aeropuerto El Galeao, en Río de Janeiro. Se realiza el congreso “Felipe Vallese” de la CGT, donde se resuelve sostener el plan de lucha.²⁴ Así se produce la toma de ingenios azucareros en Tucumán. En marzo, el peronismo gana elecciones parlamentarias en varias provincias, utilizando la sigla Unión Popular. En abril de 1965, tropas de infantería de marina de los EUA desembarcaron en Santo Domingo con el objetivo de “restablecer el orden democrático”. Nuestro país justificó la intervención y condenó las interferencias castrocomunistas en los

²² POSTERGACIÓN DE PAROS; El Día y La Gaceta, 08.12.1964.

²³ PARO GENERAL DE LA CGT, El Día y La Gaceta, 16.12.1964.

²⁴ Felipe Vallese fue un obrero metalúrgico y militante de la juventud Peronista que desaparece en agosto de 1962 luego de su secuestro.

asuntos internos de los países americanos. Por su lado, la agrupación sindical “Verde” de ATE de Ensenada dio a publicidad un comunicado por el cual expresaba su repudio a “la agresión por parte de EE.UU. al pueblo dominicano”.²⁵ En octubre, María Estela Martínez de Perón llega al país, enviada por su esposo para operar sobre el neoperonismo en las elecciones de la provincia de Mendoza.

La CGT convoca a manifestaciones y paros sorpresivos, se responde con represión y hay muertos. Se incrementa, desde algunos medios de comunicación, la campaña de desprestigio hacia el presidente radical. Una formidable campaña de acción psicológica, de la que participaron excelentes caricaturistas y periodistas, se organizó para deteriorar la imagen de Illía. La prensa nacional y extranjera colaboró en la campaña de desprestigio que se inició contra el presidente y los miembros de su gabinete acusados de lentitud e inactividad. Diarios como El Mundo y Crónica publicaban caricaturas representando al gobierno con una paloma o una tortuga; la paloma aludía a su ingenuidad y la tortuga, a su lentitud. La CGT llevó a cabo el “operativo tortuga” que consistió en sembrar el centro de Buenos Aires con esos animalitos que llevaban pintadas en su caparazón las palabras “Illía o gobierno”.

En este marco de hostigamiento al gobierno nacional, **del que luego muchos se arrepentirían**, se dieron numerosas acciones de Astillero y ATE Ensenada en defensa del trabajo y el salario.

YCF: Una solución nacional

El primer mes de ese año pareció traer una brisa de esperanza para el sector naval: Mediante una nota cinco gremios aplaudieron a los directivos de Yacimientos Carboníferos Fiscales, en una nota enviada al presidente de la mencionada empresa, donde le hacen conocer la opinión que les merece la resolución “B” 2/65 y su anexo titulado “**Política de Y.C.F. en materia de transporte marítimo y obras portuarias**”. El escrito rezaba:

²⁵ CONTRA INVASIÓN NORTEAMERICANA, firmado por el secretario general de la agrupación sindical, Juan Cestorame; El Día, 08.05.1965.

*“Considerando que para tal solución –dice– se han tenido en cuenta las observaciones de todos los sectores intervinientes en el problema, y entendiendo que en lo referente al arriendo o compra de dos buques necesarios para solucionar el problema inmediato del transporte marítimo del carbón, la empresa, tal cual lo ha expresado agotará todos los recursos para conseguir dichos buques en arriendo, tratando de evitar la compra de unidades usadas, nos es grato dar nuestra conformidad al referido plan y expresar nuestra satisfacción por la forma en que YCF ha encarado la solución de este grave problema de interés nacional, dando intervención a todos los sectores interesados, lo que, esperamos trazará rumbos para la solución de futuros problemas de la misma índoles”.*²⁶

Cambio de horario, disconformidad y repudio

En asamblea realizada en Canal Oeste se dio mandato a la Comisión Administrativa para que prosiga las gestiones tendientes a la consecución del horario de 06 a 13 horas. También se aceptó “en disconformidad” el aumento de remuneraciones a partir del próximo mes, y se repudió la actitud del gobierno nacional *“por atender su política naval contra los sagrados intereses de la Patria y sus trabajadores”*.²⁷

Pero la lucha salarial se continuaba en una repartición de Berisso. El día 28 de enero, la comisión administrativa de ATE elevó una nota al director interino de la Planta de Ácido Sulfúrico, dependiente de la dirección general de Fabricaciones Militares, ingeniero Pedro Badi, relacionado con un problema interno, expuesto en la entrevista realizada. En la nota se destacaba que

“de acuerdo a lo expuesto, se llevó a cabo una asamblea general del personal de la citada planta en la que se informó de lo conversado en la entrevista. Luego de un exhaustivo análisis, la asamblea resolvió por unanimidad

²⁶ Bajo el título de “Cinco Gremios Apoyan El Plan de Acción de Yacimientos Carboníferos” la nota publicada en El Día (23.01.1965), llevaba las firmas de Jorge Guevara, secretario adjunto del Sindicato Argentino de Obreros Navales; Elvio Catinim, secretario general del Sindicato Obrero de la Industria Naval; Juan Roberto Horvath, secretario general de Asociación Trabajadores del Estado – Federación Ensenada, Sixto Adolfo Casco, secretario de organización de FAMAR y Héctor Walter Zaputovich, secretario general del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante.

²⁷ La Gaceta, 27.01.1965 y El Día, 31.01.1965.

*no trabajar horas extraordinarias hasta tanto se dé solución al problema y realizar una asamblea el próximo lunes a fin de considerar lo resuelto por las autoridades de la dirección general de Fabricaciones Militares y ratificar o rectificar un paro total de actividades a partir del martes 2 de febrero próximo”.*²⁸



Equipo de fútbol de la Fundación (década del 60).

Inactividad naval y amenaza de desocupación

La crisis laboral se mantenía por la falta de proyectos de construcciones navales. Debido a ello la Federación Ensenada emitió un comunicado en el que responsabilizaba al gobierno tanto de la crisis por la que atravesaba la industria naval de nuestro país, como de su especial repercusión en el Astillero Naval de Río Santiago.

Expresaba la nota que debido a la inactividad que se registra en este establecimiento, corría riesgo de quedar sin ocupación más de 2.500 operarios, que integraba su personal. Sostenía que *“malogra de este modo una industria que ha demostrado ya su alta capacidad técnica. Astillero Río Santiago cuenta con modernas maquinarias y capacidad suficiente para construir buques de hasta 46.000 toneladas. A pesar de esto –añadía– y de la necesidad que tienen de renovar y ampliar sus respectivas flotas empresas como YPF, YCF, ELMA, Gas del Estado, etcétera, el Astillero no recibe desde 1961 orden alguna de construcción. Solamente hay –decía– una promesa formal de YPF de construir un petrolero de 10.000 toneladas, pero ha pasado ya cerca de un año y la promesa no se ha concretado”.*

²⁸ El Día, 29.01.1965.

Más adelante se expresaba que, *“consecuente con su misión de velar por el mantenimiento de la fuente de trabajo, ha realizado reiteradas gestiones e impues- to al propio presidente de la República de la grave crisis planteada, en la esperan- za de que se han concretado”*. Seguidamente agregaba el comunicado: *“Solamente hemos recibido promesas y más promesas y denunciemos públicamente al señor Facundo Suárez, presidente de YPF, por su falta de responsabilidad y patriotismo, pues hace casi un año que está jugando con los sentimientos de los trabajadores del ARS, ya que poniendo toda clase de excusas no ha firmado todavía con AFNE el contrato para la construcción del petrolero referido”*. Finalmente se repudiaba a los responsables de tan crítica situación.²⁹

En otra entrevista con el titular del ministerio de Defensa Nacional, doctor Leopoldo Suárez, los representantes de los estatales de Ensenada plantearon *“la difícil situación por la que está atravesando el Astillero Naval de Río Santiago ante la falta de trabajo y la urgente necesidad de construir los bu- ques para YPF e YCF, en el mismo”*.³⁰ Agregaba el comunicado de ATE *“que el doctor Suárez, luego de analizar los problemas presentados y por expreso pedido de la parte gremial accedió a que la organización tenga injerencia en la confección de las escalas de aumentos de los sueldos a acordarse, como asimismo se comprometió a que las solicitudes presentadas sean resueltas a la brevedad”*.³¹

Barco para YPF

Después de un año de arduas gestiones el panorama laboral pareció aclararse cuando surgió la posibilidad de construir un buque petrolero para YPF. La Comisión Administrativa de la Federación Ensenada de la Asociación Trabajadores del Estado hizo pública *“una aclaración refe- rente a la firma de contrato para la construcción de un buque petrolero para YPF de 10.000 toneladas”*. Señalase, entre otras cosas:

²⁹ LA INACTIVIDAD DEL ASTILLERO AMENAZA DEJAR SIN OCUPACIÓN A 2.500 OPERARIOS; El Día, 04.02.1965.

³⁰ Subrayado nuestro.

³¹ También se solicitó *“la urgente necesidad de la provisión, como mínimo de dos equipos de ropa de trabajo por año el descongelamiento de los ascensos y aumentos de sueldos para el personal civil de las Fuerzas Armadas, como así también que se dejara sin efecto la cesantía de los 36 aprendices egresados de la Escuela de la Base Naval de Río Santiago”*; ATE DE ENSENADA MANTUVO UNA ENTREVISTA EN DEFENSA, La Gaceta, 14.02.1965

“Si bien es cierto que no deja de ser un aliciente para la construcción naval y por ende beneficio del país y sus trabajadores, esta organización gremial, consciente de la responsabilidad de la hora actual, se ve en la necesidad imperiosa de denunciar públicamente que ello se cristalizó luego de más de un año de agotadoras gestiones ante las autoridades de YPF, funcionarios nacionales, e incluso el señor presidente de la Nación. Es de hacer notar –continúa diciendo la nota– que debió haberse concretado hace más de un año y que por la lentitud y la burocracia de este gobierno, durante ese lapso se originaron problemas que redundaron en forma fundamental en perjuicio de los trabajadores y del país en sí, ya que debido a esa demora inconcebible, fueron postergados los aumentos de sueldos y mejoras sociales que por derecho nos corresponden, con el agravante de haber llevado la intranquilidad y el sufrimiento moral que tuvieron que soportar durante ese largo año los técnicos, obreros y empleados del Astillero Río Santiago.

Asimismo, se agregaba que, como *“ya lo denunciara esta Federación, los mismos no perciben jornales suficientes para enfrentar a este constante y denodado aumento del costo de vida para poder llevar a satisfacer las más mínimas necesidades para que un hogar pueda subsistir. Todo ello y mucho más se debe a la inoperancia, a la insensibilidad y al constante sabotaje de parte de algunos funcionarios del Gobierno para con la industria naval y en forma muy especial para con el astillero Río Santiago”.*

Finalmente el comunicado expresaba *“Esta Federación entiende que si bien es cierto que se soluciona en parte con la firma de este contrato, el pavoroso problema de la falta de trabajo que, en la actualidad, afecta a más de un millón de trabajadores, continuará bregando con toda responsabilidad y con todo esfuerzo y el peso de la organización, como lo ha venido haciendo hasta ahora, para que nuestro astillero naval, de enorme capacidad constructiva como ya lo ha demostrado, siga construyendo los barcos que hoy más que nunca necesita el país ya que construyéndolo en él ahorraremos desaparecer la intranquilidad, la desconfianza y la miseria que ya golpea las puertas de todas las casas de todos los trabajadores argentinos”.*³²

No eran exageradas estas precisiones toda vez que la Federación Ensenada de la Asociación Trabajadores del Estado debió adherirse *“a la valiente lucha que viene llevando el gremio de obreros navales*

³² Artículo BARCO PARA YPF – Alude a la construcción de un buque petrolero el sindicato de la ATE; El Argentino y El Plata, 16.03.1965, El Día, 17.03.1965.

de la capital federal y Gran Buenos Aires, en procura de la firma del convenio de trabajo y en defensa de sus fuentes de trabajo". Agrega el informe que "ATE los exhorta a que continúen en esta lucha en salvaguardia de los sagrados intereses de los trabajadores de la industria naval que el gobierno pretende destruir".³³

Más buques para más trabajo y progreso

Así se tituló el artículo periodístico que informaba sobre envío de un telegrama al presidente de la Nación, doctor Arturo Illia, por parte de la Comisión Administrativa de la Federación Ensenada de la Asociación Trabajadores del Estado solicitándole la urgente necesidad de

"firmar la autorización para que se construyan a la brevedad, en los astilleros de Río Santiago, nueve buques de aproximadamente 8.000 toneladas cada uno para ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentina). Estos barcos, que serán de tipo carguero, de comenzarse de inmediato su construcción, podrán incorporarse al servicio activo entre 1966 y 1969".

ATE destacaba la necesidad de esta construcción "para que las gradas de los astilleros argentinos, puedan estar permanentemente ocupadas, y como consecuencia se asegure la fuente de trabajo y se active la industria del país. Por otra parte –añadía– se demostrará, una vez más, la capacidad de técnicos y obreros argentinos en la materia".³⁴

Las necesidades navales de la Nación no terminaban allí y los trabajadores de AFNE, mediante su Comisión Administrativa de la Federación Ensenada, remitían otro telegrama al presidente de Argentina para que

"de acuerdo con el plan de renovación de buques para la empresa ELMA donde se prevé la adquisición de nueve unidades, seis de las cuales se construirán en el país y en forma especial en el Astillero Río Santiago, se concrete dicho plan de labor a la brevedad posible, ante la falta de trabajo que viene soportando el personal del Astillero desde hace dos años".

³³ ADHESIÓN AL PARO, El Plata, 23.03.1965.

³⁴ La Gaceta, 11.04.1965.

Los envíos epistolares de los dirigentes estatales continuaron con el envío al presidente Illía, de un nuevo telegrama concebido en los siguientes términos:

*“El Concejo Directivo Central de la Asociación Trabajadores del Estado, solicita urgente firma señor presidente de la Nación, decreto aumento personal civil de las fuerzas armadas para su pago en abril remediando así difícil situación económica este personal. Cesáreo Presas, secretario general”.*³⁵

Continuando con las gestiones en defensa de la fuente de trabajo, el jueves 22 de abril de 1965, una delegación de ATE de la que participó el secretario adjunto Alberto Carpinetti, entrevistó al ministro de Obras Públicas de la Nación, ingeniero Ferrando, a quien se le puso de manifiesto *“la urgente necesidad de comenzar en forma inmediata la construcción de dichos buques, y en forma especial en Río Santiago, poniéndose de relieve en la oportunidad la capacidad de los técnicos y obreros navales”*. El ingeniero Ferrando, manifestó por su parte *“que él ya había firmado el decreto respectivo en horas de la noche el día 21 del actual, y que las actuaciones habían sido giradas a la secretaria de Transporte, estimando que la construcción de los buques, cuatro de ellos –por lo menos– estaría a cargo de AFNE”*. Agregó, asimismo, que el trámite sería cuestión de días.³⁶



Recorriendo el muelle.

³⁵ El Día, 13.04.1965.

³⁶ ASTILLERO Y LOS BUQUES PIDEN RÁPIDAS SOLUCIONES, El Día y La Gaceta, 24.04.1965.

Illía firma el aumento pero el gabinete no paga

El reclamo salarial de los trabajadores se cumplió al ser *“firmado por el presidente de la Nación (decreto 2822/65) el aumento de sueldos para el personal civil de las Fuerzas Armadas perteneciente a la Base Naval, Escuela Naval, Hospital Naval y Liceo Naval de Río Santiago”*. El mismo sería *“aplicado de acuerdo con lo notificado oportunamente, retroactivo al 1º de noviembre de 1964, con las escalas por categorías dadas a conocer por la organización y en las cuales tuvo injerencia para su confección”*.³⁷

Sin embargo, para indignación de los obreros afectados, en una información *“aparecida en los periódicos el 26 de mayo último, se manifestaba que el Gabinete Económico Social no se había reunido, por no tener temas de importancia que tratar”*.³⁸ Los trabajadores de la Base Naval de Río Santiago, escalafonados en el régimen de talleres generales de la secretaría de Marina se sentían perjudicados porque el gabinete Económico Social no otorgaba la partida de dinero necesaria, a partir del 1º de noviembre de 1964 para efectivizar el aumento alcanzado. En un comunicado de ATE se preguntaba *“cómo puede ser posible esa información cuando existe un problema de fundamental importancia, como es el de adjudicar al personal civil el régimen escalafonario de Talleres Generales de la secretaría de Marina, con una erogación de \$ 450.000.000, conforme al decreto 2.822, con retroactividad al mes de noviembre del año 1964, que aún se encuentra pendiente de liquidación”*.³⁹

Así que los afiliados pertenecientes a los talleres generales de Marina y la Fábrica de Acido Sulfúrico de Berisso debieron continuar realizando asambleas y declarándose en estado de alerta y movilización, quites de colaboración y paros,⁴⁰ además de mantener los dirigentes reuniones con el Gabinete Económico Social y autoridades del ministerio

³⁷ Comunicado firmado por el Secretario General Juan Roberto Horvath, y Secretario Adjunto, Alberto O. Carpinetti, El Día y La Gaceta, 22.04.1965.

³⁸ Texto resoluciones asamblea del personal civil de las Fuerzas Armadas de la Base Naval de Río Santiago, El Día, 23.05.1965.

³⁹ SOLICITA MEJORAS EL PERSONAL DE ATE FEDERACIÓN ENSENADA, La Gaceta, 29.05.1965.

⁴⁰ El Día, 07.06.1965.

de Defensa Nacional.⁴¹ El problema afectaba a las Federaciones de Punta Alta, Buenos Aires, ANSA, Verónica, Vicente López y Zárate donde también había personal perteneciente al régimen escalafonario de los Talleres Generales y Especializados de la Secretaría de la Marina, todos ellos Personal Civil de las FF.AA. (Marina, Ejército y Aeronáutica). Muchísimas entrevistas se vieron frustradas ante el pedido de suspensión por parte del Gabinete Económico Social.⁴²

La situación en la Base se agravó el martes 9 de junio cuando de las autoridades lejos de hacer efectivo el pago del aumento de sueldo a partir del 1º de noviembre de 1964, ni siquiera abonó íntegramente los haberes correspondientes a mayo y dio solamente un anticipo. En esa oportunidad todo el personal realizó un acto frente a la comandancia, para recabar de las autoridades información concreta sobre las causas que motivaron el atraso. Miembros de la Comisión Administrativa y seis operarios de los más antiguos fueron recibidos por el segundo comandante y director de Talleres Generales, mientras el personal, en forma disciplinada y sin provocar desmanes, abandonando los lugares de trabajo, esperaba el resultado de las gestiones que estaban realizando sus directivos. Los mismos fueron informados por el segundo comandante que el anticipo ofrecido a cuenta de los haberes de mayo se debía a que *“sólo habían recibido el cincuenta por ciento de la partida necesaria para abonar los haberes de mayo, manifestando asimismo que era inquietud de esa comandancia darle solución en forma inmediata, dentro de sus posibilidades, al problema que afecta a todo el personal de la dicha repartición”*.⁴³

En la asamblea del 22 de junio se informa que el Plenario nacional del 18 de junio, resolvió levantar la medida de fuerza (retiro de colaboración) a partir de la víspera y mantener el estado de alerta en todo el país hasta que se concrete el pago del aumento de sueldo con retroactividad al 1º de noviembre de 1964, para todos los trabajadores incluidos en el régimen escalafonario de Talleres Generales. Los asambleístas dieron

⁴¹ El Día, 02.06.1965.

⁴² El Plata, 03.06.1965 y El Argentino, 05.06.1965.

⁴³ ATRASO DE PAGOS EN RIO SANTIAGO – Hubo Protestas en la Base; El Plata, 10.06.1965.

por aprobado el informe de comisión y se ratificó el mandato para proseguir con las gestiones ya encaminadas ante las autoridades de Marina, ministro de Defensa e incluso legisladores nacionales.⁴⁴

Sigue lucha de FM Ácido Sulfúrico

Según lo resolviera el plenario nacional de representantes de Fabricaciones Militares en todo el país, y al no hacerse efectivas las mejoras salariales solicitadas, se llevó a cabo un paro de 48 horas, los días 24 y 25 de junio.

En la zona, esta medida afectó a la planta de FM Ácido Sulfúrico (Berisso), dependiente de ATE Ensenada donde *“el paro fue total, afectando a la producción ya que el personal, acatando dicha medida, procedió a la paralización de la planta”*.⁴⁵

ATE recupera personería gremial

La pelea de los estatales por el salario no había sido gratuita y su organización fue sancionada por el “democrático” gobierno radical con la quita de la representación legal. El triunfo de la lucha gremial fue en toda la línea y *“por resolución ministerial 368/65, emanada por Trabajo y Seguridad Social, se dispuso dejar sin efecto la resolución N° 294/65 por la cual se suspendió la personería gremial a ATE”*.⁴⁶

“No existe inquietud para solucionar los problemas obreros”

Al mantenerse la difícil situación para el personal civil de las Fuerzas Armadas en particular y los trabajadores en general, la Comisión Administrativa se expresó en un comunicado. En el mismo se denuncia una “política de mentiras, hambre y miseria que realiza este gobierno cuando manifiesta que los trabajadores estatales han cobrado sus haberes del mes de junio y que la recaudación fiscal supera las necesidades, porque los he-

⁴⁴ El Plata, 24.06.1965.

⁴⁵ El Día, 26.06.1965.

⁴⁶ El Día, 14.05.1965.

chos demuestran todo lo contrario si tenemos en cuenta que la secretaria de Marina hasta le fecha entregó solamente un anticipo de cuatro mil pesos a cada trabajador y que en el caso de la secretaria de Guerra (Vila Martelli), se autorizó un anticipo de quinientos pesos, agravado aún más por la deuda del aumento otorgado por decreto 2.822/65 y que hasta el momento debido a que la secretaria de Hacienda no remite los “fondos” a Marina es incierta la fecha de pago de los haberes de junio; lo de l es de mayo fueron percibidos el día 21 de junio último”.

Señalase después: “Por otra parte no existe ninguna inquietud en las autoridades del gobierno en tratar de solucionar los graves problemas que están atravesando los trabajadores. El aumento para el personal del “Régimen de talleres generales” hace más de una semana que espera la firma del funcionario; se ha solicitado en forma reiterada una entrevista con el ministro de Defensa Nacional y hasta el momento no fue concedida. Estas situaciones están agravadas aún más por los despidos que el capital explotador y foráneo realiza con los compañeros de la carne de Berisso, el cierre de las fuentes de trabajo, caso Banco Popular, Gath & Cháves, etc., etc., que suman un pueblo de desocupados que hoy supera al millón de trabajadores; los jubilados de la caja ley 4.349 con cuatro meses de atraso en el pago con jubilaciones de miseria y hambre”.

Luego de otras consideraciones, del comunicado finalizó diciendo: “Señores del gobierno, no traten de engañar a nadie, lo único que han logrado es engañarse a sí mismos; los trabajadores les solicitamos que rectifiquen su política antipopular, y si no reconocen esta triste realidad nacional, un sólo camino les queda y es el de alejarse del gobierno y dar posibilidad que otros intenten realizar lo que ustedes fueron incapaces de hacer”.⁴⁷

Multados por ahorrativos

En medio de tantas situaciones adversas párrafo aparte merece una medida del ejecutivo municipal entrometiéndose en la organización obrera con una medida absurda. La Comisión Administrativas debió hacer *“público su repudio a las autoridades de la comuna ensenadense por la aplicación de una multa de 500 pesos a la proveeduría de la entidad*

⁴⁷SEVERAS CRÍTICAS A LA CONDUCCIÓN ECONÓMICA: FALTA DE PAGOS; El Día, 13.07.1965 y La Gaceta, 15.07.1965.

dedicada a la venta de pana a precios económicos (\$ 23 el Kiko) aduciendo a que la venta no se realiza en un negocio del ramo". El comunicado continuaba expresando que "lamentamos profundamente tener que adoptar este temperamento, pero como trabajadores organizados y defensores de la economía de nuestros sufridos hogares, no podemos silenciar tan burdo atropello, no con la organización, sino con el pueblo de Ensenada, que diariamente concurre a la proveeduría por el citado producto a precios muy inferiores al fijado por el gobierno".⁴⁸



ATE Vendía pan en su cooperativa con gran éxito según muestra el documento gráfico.

La proveeduría funcionaba desde 1962, primero en Ortiz de Rozas 35 y luego en el número 42 de la misma calle. Lo hacía en el horario de 8 a 12 horas y de 15 a 19:30 y respondía a un plan de acción de la entidad gremial, con el propósito de contribuir a mejorar el desenvolvimiento diario de los hogares de sus afiliados.⁴⁹

⁴⁸ "Censuran a la Comuna Ensenadense por Multar a una Proveeduría de ATE", El Día, 29.07.1965.

⁴⁹ PROVEEDURÍA DE ATE, El Día, 18.03.1965.

A cargo de un miembro de comisión directiva, Eduardo Cabrera, quien era acompañado en sus tareas por varios afiliados, estaba abierta a todos los gremios y vecinos de la zona con tan buenos resultados que “debido a la gran venta de pan y leche, acrecentada estos últimos días, se ha dispuesto traer mayor cantidad de dichos artículos y satisfacer la demanda, con el mismo precio; es decir, el pan a \$ 20 el kilo y la leche pasteurizada a \$ 11,50 el litro”.⁵⁰

“Esta no es la primera vez –agregaba el comunicado sobre la multa– que se pretende que dejemos la venta de pan el que es de primera calidad y nos lo provee la Cooperativa de la Carne de Berisso. Con el motivo del cierre de las panaderías por motivos de público conocimiento⁵¹ y atender nuestra proveeduría, muchas han sido las amenazas anónimas recibidas, hechos estos que no nos han inquietado en lo más mínimo y seguiremos brindando con todo nuestro esfuerzo la labor social que le comete a toda organización gremial en salvaguarda de los sagrados intereses de los trabajadores”. Señala después que “a los efectos de dar una solución adecuada al agudo problema, la intendencia municipal debería haber habilitado un local adecuado a los efectos de que no solamente 100 familias de Ensenada, sino todo el pueblo pueda comprar el pan a razón de 23 pesos el kilo”.

Para tener en cuenta: Por ese entonces los empresarios del rubro insistían que no podía producir pan a menos de 30 y 34 pesos el kilo.

El suceso no pasó desapercibido para los sectores sensibles a las necesidades de los más humildes y el concejal Rómulo Carbonari (partido Socialista Democrático) presentó al Concejo Deliberante un interesante proyecto de resolución que establecía en su artículo 1º:

“El Concejo deliberante resuelve solicitar al departamento ejecutivo conceda con carácter de gratuito y libre de impuestos un puesto en el Mercado Municipal a al ATE, seccional Ensenada, para que venda pan a \$23 el kilo”. Criticando la multa de \$500 aseveraba que “Si bien es cierto que las ordenanzas se han hecho para cumplirlas, la verdad es que con esta multa se está desvirtuando la campaña de abaratamiento de la vida en que está empeñado el gobierno.⁵² Una medida correcta a nuestro entender, es que en vez de cas-

⁵⁰ PROVEEDURÍA, El Día, 23.05.1965.

⁵¹ Los empresarios panaderos reclamaban por entonces un aumento en el precio del pan.

⁵² El gobierno radical había implementado una política de precios máximos con el fin de estabilizar la economía.

*tigar a una institución que está vendiendo ese pan a ese precio, que es elaborado por una cooperativa de trabajadores y que está demostrando la falacia de la argumentación de ciertos industriales, es darle un local apropiado que les permita seguir favoreciendo a gran cantidad de familias cuyos ingresos mensuales están muy por debajo del salario mínimo que debiera percibir un trabajador para atender a todas sus necesidades”.*⁵³

Según los registros de Prensa de la seccional, el problema se resolvió del siguiente modo:

*“En cumplimiento de la citación dispuesta por el secretario de Economía, Hacienda y Gobierno de la municipalidad de Ensenada, doctor Seghini, integrantes de esta omisión Administrativa mantuvieron una conversación con el citado en presencia de concejales y funcionarios de esta intendencia. (En la oportunidad) el funcionario manifestó que los \$500 de multa por vender en un local que no es del ramo, la intendencia en ningún momento pretendió aplicar dicha medida en persecución de esta entidad gremial y que muy por el contrario, comparte la obra de bien social que vienen desarrollando en beneficio del pueblo y la apoyará en la medida de sus posibilidades. Asimismo aclara que reiteradamente los propietarios de panaderías realizaron protestas ante la intendencia por la venta que realiza la proveeduría de ATE”.*⁵⁴ Condi-
 cionado a la habilitación en breve de un local adecuado al ramo en la obra en construcción de su sede se autorizó que *“se continúe brindando el beneficio al pueblo trabajador de Ensenada, teniendo en cuenta que el pan se expende en perfectas condiciones de higiene”.*

En el medio, elecciones gremiales

En el ínterin, entre los días 21 y 22 de junio, se llevaron a cabo las elecciones convocadas para la renovación de la comisión administrativa y de la comisión coordinadora de Astillero Río Santiago. Para las primeras elecciones – las de Comisión Administrativa – se oficializaron dos listas, la Verde y la Azul y Blanca. En cambio, para los comicios para la comisión coordinadora concurren tres listas por haberse for-

⁵³ EL PRECIO DEL PAN, El Día, 02.08.1965.

⁵⁴ “Podrá seguir vendiendo pan a 23 pesos el kilo la cooperativa ATE de Ensenada”, El Día, 03.08.1965.

malizado una tercera limitada a ese acto. Se trataba de la Lista Rosa que lleva como candidatos a titulares a Abraham Schaifer, José B. Lucardi Yamouc y Fabián Saulo Rost y como suplentes a José Negri y Javier Herrera.⁵⁵



En las elecciones para decidir las autoridades gremiales durante el periodo 1965-1967 se produjo por primera vez la escisión entre los adherentes a la lista Verde y a la entonces nueva Azul y Blanca que reunía al peronismo proscrito.

Si recordamos, esta había sido la primera lista en la que participó Luciano Sander quien llegó a ser secretario general de la seccional y luego fuera asesinado en los años de fuego de los setenta.

Convenio de Trabajo y Director Obrero para Astillero

El día 6 de agosto de 1965 se convocó a una asamblea de afiliados de AFNE en la sede de ATE, en Ortiz de Rozas nº 30 para tratar el cambio del régimen en relación del personal (Convenio Colectivo de Trabajo). Los doctores Pedro Michelini y Manuel Urriza “*explicaron*

⁵⁵ La Gaceta, 27.05.1965.

en forma detallada la situación legal a los efectos de ver cristalizado este viejo anhelo de todo el personal".⁵⁶ A esta reunión le sucedió otra asamblea general extraordinaria el 11 de junio para informar sobre gestiones realizadas ante el ministerio de Trabajo y Seguridad Social respecto a que se acepte la relación de dependencia entre estos trabajadores y la empresa AFNE. Los trabajadores aprobaron unánimemente lo actuado, que tendía a concretar un nuevo régimen de trabajo a través del convenio colectivo⁵⁷:

En una tercera asamblea extraordinaria de trabajadores del ARS en septiembre, se aprueba lo actuado ante el ministerio de Trabajo para que se expida sobre las condiciones del Convenio Laboral existente entre AFNE y la parte laboral. Asimismo, se ratificó la posición gremial en cuanto hace a la concreción del Convenio Colectivo de Trabajo y la futura designación de un director obrero ante la empresa.⁵⁸ **Las actuales condiciones contractuales en el Astillero nacieron en esa época y de esas gestiones.** Así se allanó el camino para conquistar el Convenio Colectivo de FM Ácido Sulfúrico que había sufrido una tragedia al intoxicarse el obrero Santiago Bustamante. De ahí en más la Asociación fue intensificando su acción dentro de la dirección de Fabricaciones Militares con pedidos de seguridad, horario especiales por la condición de trabajo insalubre, etcétera.⁵⁹

Mientras tanto, delegaciones de la Comisión Administrativa, Comisión Coordinadora y Cuerpo de Delegados entrevistaban al presidente del AFNE, Capitán Enrique Carranza sobre temas que hacían a la buena marcha del establecimiento y al aumento de sueldos. En asamblea realizada en Canal Oeste se dispuso el estado de Asamblea hasta el 1º de octubre y quite de colaboración (horas extras) desde el 2 de octubre. Proseguir con gestiones iniciadas con el petitorio elevado durante el mes de abril por aumento de sueldos y proseguir las gestiones realizadas ante

⁵⁶ La Gaceta, 05.08.1965.

⁵⁷ La Gaceta, 12.08.1965.

⁵⁸ El Día, septiembre de 1965.

⁵⁹ La Gaceta, 09.02.1966.

el directorio de AFNE, a fin de concretar el aumento de haberes.⁶⁰ Se iniciaba el primer acto de la pelea salarial de ese año

Haciendo fuerza por la industria naval nacional

Pero el tema salarial no era el único problema recurrente. La falta de trabajo y la crisis que la industria naval argentina atravesaba todavía era preocupación de todos y exigía que los trabajadores la defendieran a su modo. Así lo indica el siguiente comunicado de ATE Ensenada:

*“Los representantes de las organizaciones gremiales del Sindicato Argentino de Obreros Navales, Sindicato Obreros Industria Naval, Talleres de Reparaciones Navales y Asociación Trabajadores del Estado, ante la pavorosa situación por la que atraviesa la industria naval, ante la carencia total de sensibilidad nacional por parte de las autoridades del gobierno nacional que tienen en sus manos la solución de este grave problema que afecta a la industria naval. A pesar de existir un decreto firmado autorizando a ELMA, Empresas Líneas Marítimas Argentinas, la construcción de nueve buques de carga de 8.700 toneladas cada uno para la renovación en parte de su flota, en forma inexplicable se están trabando”.*⁶¹

Aceptando a regañadientes

Por amplia mayoría de votos, en la asamblea realizada en Canal Oeste el 5 de octubre se resolvió aceptar el aumento de sueldo del 30% otorgado por el AFNE, a partir del día 1º del mes en curso y proseguir con el quite de colaboración (horas extraordinarias) hasta tanto se expida el gabinete Económico Social, con respecto al aumento otorgado.⁶²

El 6 de octubre se cumplió un paro de actividades dispuestas por la Confederación General del Trabajo, en señal de duelo por los obreros caídos en el acontecimiento de la víspera. En el orden local, la medida de fuerza afectó, en forma fundamental, y a partir de las 12, a los servicios de trenes, que interrumpieron sus actividades de acuerdo a la resolución

⁶⁰ El Plata, 04.09.1965.

⁶¹ El Día, 18.09.1965.

⁶² El Día, 07.10.1965.

adoptada por la Unión Ferroviaria y se proyectó también a los sectores industriales (metalúrgicos, astilleros, frigoríficos, etc.). El grado de adhesión de los afiliados a ATE Ensenada fue importante: Base Naval, 99%; Escuela Naval, 99%; Astilleros, 99%; Fabricaciones Militares, 98%; Oficinas Públicas, 20%⁶³

En asamblea del 13 de octubre en Canal Oeste se deja sin efecto el quite de colaboración y permanecer en estado de asamblea por el lapso de 30 días hasta tanto se gestionen ante el gabinete socioeconómico la concesión del citado aumento a partir del 1º del corriente mes y convocar a una nueva asamblea a fin de informar acerca de las gestiones realizadas.⁶⁴

Normalización y Lago Aluminé

El 9 de septiembre, desde las 18 horas, se normalizaron las tareas en el ARS.

Se había "firmado por el presidente de la Nación, ministro de Defensa Nacional y secretario de Marina, el decreto 9722/65, que adecuaba las retribuciones para el personal comprendido en el régimen escalafonario y/o especializado, de la Armada Argentina, de acuerdo al aumento conferido oportunamente por decreto n° 2822/65, con retroactividad al 1º de noviembre de 1954".

Con motivo de la terminación del viaje de prueba e inmediata entrega a ELMA del buque "Lago Aluminé", el que fuera "construido con entusiasmo, responsabilidad y patriotismo de todos los integrantes de AFNE", la Comisión Administrativa de ATE Ensenada dijo: "nuevamente hemos demostrado no sólo al país sino al mundo entero, al capacidad constructiva de nuestro Astillero, con esta embarcación realizada por argentinos y para los argentinos que, con su esfuerzo, ahorran divisas al país. Entendemos que será motivo de orgullo para todos cuando nuestros compañeros marítimos con nuestro "Lago Aluminé" surquen los mares del mundo haciendo flamear nuestra enseña patria al tope del mástil".

⁶³ NO CORREN LOS TRENES – Ómnibus: Servicio Normal; El Plata, 22.10.1965.

⁶⁴ El Día, 16.10.1965.

Nuestra organización gremial, con toda la responsabilidad que la caracteriza, seguirá defendiendo en forma legal, con la dignidad y altura de siempre, la fuente de trabajo que no sólo defiende la estabilidad y la tranquilidad de más de 2600 compañeros sino que está haciendo patria.

La lucha fue y será dura; los intereses son muchos, tanto de afuera como de adentro del país, confabulados para destruir la industria naval, apoyados en la insensibilidad del gobierno, pero siguiendo férreamente unidos triunfaremos. La justicia y la razón son indestructibles; el Astillero fue hecho para el pueblo y estamos dispuesto a defenderlo hasta las últimas consecuencias".⁶⁵

Si no hay pago, hay paro

La alegría duró poco: Tras dos horas y medias de asamblea en Canal Oeste se resolvió efectuar un paro total de actividades a partir de las cero horas del día 19 de noviembre de 1965 por el término de 24 horas, continuando con 48 horas los días 23 y 24 y desembocando en un paro de 72 horas para luego realizar una asamblea el 1º de diciembre.⁶⁶ Estas medidas serían mantenidas hasta que se concretara el 30% de aumento para todo el personal ya aprobado por AFNE.⁶⁷

El paro de actividades por el termino de 24,48 y 72 horas se realizaron en los días indicados, el segundo de los cuales fue acompañado con una marcha a casa de gobierno provincial ya que el aumento del 30 por ciento, beneficio que ya había sido concedido por el directorio de Astilleros y Fábricas Navales del Estado (AFNE), no se efectivizaba por hallarse en discusión en el seno del gabinete Económico Social.⁶⁸

⁶⁵ El Día, 09.11.1965; El Plata, 13.11.1965 y La Gaceta, 17.11.1965.

⁶⁶ En la asamblea de la Base Naval realizada en la sede gremial por el personal civil de las FF AA, luego de tres horas de debate, se dispuso:

1º.- Realizar un paro de actividades a partir de las 12:30 del día 22 del actual y concurrir en caravana a los diarios platenses como asimismo a la casa de Gobierno, a efectos de entregar un memorial;

2º.- Dejar de colaborar a partir de las 0 horas del día 1º del actual hasta tanto se normalice el pago de sueldos y se haga efectivo el pago retroactivo al personal del estatuto del personal civil y del régimen de talleres generales.

⁶⁷ El Día, 20.11.1965 y El Mundo, domingo 21.11.1965.

⁶⁸ UN NUEVO PARO HABRÁ MAÑANA EN LOS ASTILLEROS NAVALES; El Día, 22.11.1965.

“Los obreros de los astilleros de Río Santiago, agrupados en ATE Ensenada, realizaron ayer una expresiva demostración de unidad para pedir la mediación del gobierno a fin de que se le acuerde una mejora de los sueldos, asunto que determinó hoy un paro por 48 horas, a la vez que se anunció otro próximo, por 72 horas, de no lograrse un arreglo entre las partes” –informaba el diario El Argentino del 23 de noviembre de 1965. Por su lado, en horas del mediodía un cronista de la Gaceta concurrió hasta el astillero para comprobar el alcance del paro dispuesto por la seccional ATE Ensenada y esto fue lo que describió: *“En una recorrida hasta el edificio de la Dirección del mismo, pudo comprobar que la inasistencia del personal era del 100 por ciento, pues los caminos internos y las distintas dependencias estaban totalmente vacíos.*

*Incluso la medida abarcó sectores de guardia, como usinas, planta de agua, choferes y otros servicios menores.*⁶⁹

*Intentamos conversar con el jefe de Relaciones Industriales, pero nos fue imposible”.*⁷⁰

A la marcha hacia La Plata se habían sumado el personal civil de las Fuerzas Armadas en la Escuela, Hospital y Liceo de Río Santiago quienes cumplieron desde las 13, un paralización de su labor por la mora en el pago de sus haberes, concentrándose frente a la casa de Gobierno en esta ciudad. Particularmente estos solicitaban que influyeran las autoridades de la Provincia en la solución de sus problemas, especialmente el cumplimiento del escalafón para el personal civil, con inclusión de los trabajadores de los talleres de la Secretaría de Marina y el pago de los aumentos establecidos por el decreto 1.838/68, aún no concretado.⁷¹ Un medio platense de la época informó así sobre la movilización:

Entregaron un memorial a Marini los obreros del astillero

“Nuevas instancias adquirió el movimiento de fuerza que en forma alternada se hallan cumpliendo los trabajadores que revisten en los Astilleros Navales de Río Santiago, bajo la conducción de AFNE. En la víspera, después de las 13, se paralizó el sector perteneciente a los empleados civiles de las Fuerzas Armadas y

⁶⁹ Este dato demuestra la gravedad de la situación ya que estas actividades en general no son afectadas porque son consideradas vitales por los trabajadores pese a la evaluación de este periodista.

⁷⁰ SIGUE LA HUELGA EN LOS ASTILLEROS, La Gaceta, 23.11.1965.

⁷¹ El Argentino, 23.11.1965.

por su parte los operarios también concretaron un paro simbólico para integrar una caravana que se dirigió a las 14 a nuestra ciudad, recorriendo varias arterias bajo el grito de “Queremos que nos paguen”. Finalmente, se dirigió a la Casa de Gobierno para hacer entrega al titular del Poder Ejecutivo de un memorial donde se detallan las aspiraciones de los obreros en conflicto y que lógicamente abordan situaciones relacionadas al desarrollo de la industria naviera. Encabezaban la delegación que también estuvo en El Día⁷² el secretario general de la filial de ATE en Ensenada, señor Nilo Bergeonneau, a quienes acompañaban los dirigentes Higinio Vega, Juan Carlos Marín, Oscar López, Juan Roberto Horvath y el asesor letrado del sindicato, doctor Manuel Urriza.

Es destacar que, tal como informáramos en ediciones anteriores, la situación se halla a estudio del Consejo Económico Social, pero en el memorial presentado al doctor Marini se le solicita que “efectúe su intervención ante las autoridades nacionales para la solución de los problemas que en él se detallan”.

El texto comienza destacando que el pago de haberes se efectúa en forma harto irregular después del día 15 del mes subsiguiente y en algunas oportunidades el mismo fue realizado en cuotas. Además señala que el personal escalafonado dentro del “régimen de talleres generales y/o especializados” se le adeuda una retroactividad que abarca los meses de noviembre y diciembre de 1964 y enero, febrero, marzo y abril de 1965.

“Más adelante se enumeran algunas irregularidades que a juicio de ATE se realizan sobre la sanción del escalafón y se finaliza exhortando a las autoridades a que aborden el problema de la retribución por antigüedad de acuerdo a la legislación vigente sobre ese rubro.”

Con el Gobernador

El arribo de la columna a la calle 6 entre 51 y 53, se cumplió poco antes de las 15, en momentos en que llovía con intensidad. Una corta delegación penetró en el palacio gubernativo, mientras el grueso de los manifestantes permaneció sobre la vereda de la plaza San Martín. Allí permaneció varios minutos, soportando las inclemencias del tiempo.

⁷² Antes de cumplir ese objetivo y portando visibles cartelones identificatorios la columna se congregó frente a nuestro diario para exteriorizar, públicamente, su protesta ante la situación en que se debaten actualmente., dice el medio en otra parte de la nota.



Acto Obrero

Los obreros de los astilleros de Río Santiago, agrupados en A.T.E. Enseñada, realizaron ayer una expresiva demostración de voluntad para pedir la mediación del gobierno a fin de que se les acuerde una mejora en los salarios, asunto que determinó hoy un paro por 48 horas, a la vez que se anuncia otro próximo, por 72 horas, de no lograrse un acuerdo entre las partes.

Una marcha en La Plata durante la Resistencia Peronista, El Día, 22/11/1965

El Doctor Anselmo Marini, había atendido su despacho hasta poco después de las 14. En ausencia de las altas autoridades, la comisión gremial fue atendida por funcionarios de Ceremonial y Audiencia. Después de exponer los motivos de aquella concurrencia, el señor Bellusci señaló que no obstante escapar el problema la órbita de la Provincia, deseaban los trabajadores que el Doctor Marini interceda, en el más alto nivel, para lograr una solución adecuada. Dijo asimismo que los obreros abrigaban la seguridad de que el mandatario daría otra muestra de su sensibilidad y accedería a realizar la gestión”.

El citado funcionario recibió el pedido de audiencia y el memorial que se hacía llegar a nombre del gobernador. Agregó que estaban seguros los obreros de que la sensibilidad del mandatario bonaerense puesto de manifiesto en diversas oportunidades, permitiría su rápida mediación en este asunto. La audiencia no pudo ser concretada de inmediato por no encontrarse en estos momentos el gobernador en su despacho oficial. Se señalaron sin embargo las autoridades que el mandatario sería consultado al respecto al reanudar las tareas oficiales

en horas de la tarde y que posteriormente se les daría la respuesta.⁷³ Como resultado de esta movilización el Gobernador de la Provincia cumplimentó el mismo día el pedido que le efectuaran los representantes del personal civil de las Fuerzas Armadas. El doctor Anselmo Marini se puso en comunicación con el ministro de Economía de la Nación, Doctor Juan Carlos Pugliese, ante quien cumplimentó la gestión solicitada.

“El Gobernador pidió que fuera analizada por el equipo económico la situación de aquel sector de trabajo, uniendo su personal deseo de que el problema sea solucionado. Puntualizó por último que la situación a que se ven abocados los trabajadores recurrentes es delicada, aparte de la necesidad que existe de no resentir las actividades de los astilleros” –comunicó la oficina de Prensa de la gobernación.

En las últimas horas de la tarde del 23 de noviembre, el doctor Marini atendió a la misma delegación, que en la víspera había dejado un memorial en la Gobernación. En la oportunidad

“el mandatario reiteró que había mantenido una conversación con el doctor Pugliese y que éste había demostrado buena disposición para estudiar el problema. Agregó que los trabajadores encontrarán siempre esa actitud en el gobierno para resolver asuntos netamente gremiales, y que valora la preocupación de los dirigentes cuando actúan en defensas de esos intereses. Anticipó que también hablará con el ministro de Defensa Nacional, doctor Leopoldo Suárez.

*Los visitantes expresaron que el gremio tiene la mejor buena voluntad y que está siempre dispuesto a defender, por sobre los intereses personales, los generales del país. Terminaron agradeciendo la personal preocupación del gobernador en torno al tema planteado”.*⁷⁴

A estas febriles actividades se sumó una gestión cegetista ante el gobernador solicitando “una entrevista con el gobernador bonaerense. Motiva esta actitud, el propósito e interiorizar al doctor Marini acerca del conflicto que afecta a la Petroquímica Sudamericana S.A. y de los reclamos efectuados por

⁷³ DIO COMIENZO AL PARO EN LOS ASTILLEROS NAVALES; El Plata, 23.11.1965.

⁷⁴ El Gobernador Impuso al Dr. Pugliese del Problema de un Sector Laboral, El Argentino, 24.11.1965.

la Asociación de Trabajadores del Estado, seccional Ensenada, consistentes en mejoras en las remuneraciones del personal civil de las Fuerzas Armadas.

Asimismo se hizo saber que se solicitó una audiencia al titular de la subsecretaría de Trabajo por las mismas razones y se visitaron los bloques legislativos del MID, UCRI y Justicialismo solicitando apoyo que según la información cegetista, se brindó ampliamente.

También los dirigentes gremiales manifestaron que la entidad reclamará ante las autoridades por habersele negado al secretario general de la Unión Gastronómica el ingreso al Astillero Naval cuando se dirigía al comedor de dicha dependencia donde debía participar en una reunión gremial”.⁷⁵

Como la situación no se resolvía tras realizar los seis días de paros programados, la Asamblea General Extraordinaria convocada por la seccional Ensenada de la Asociación Trabajadores del Estado (ATE) en las instalaciones del Canal Oeste para el personal del Astillero Naval Río Santiago, tras dos horas y media de debate resolvió:

“Mantener el quite de colaboración (horas extraordinarias); Dar un plazo de 48 horas para que el Gabinete Económico Social se expida en forma concreta con respecto al Aumento aprobado por el directorio de AFNE; El lunes 6 del actual, a las 16:30 horas, realizar una concentración, recorriendo las calles de Ensenada para posteriormente trasladarse a la Casa de Gobierno de la provincia; Los días 7 y 8 de noviembre, realizar un acto de protesta permaneciendo dentro del establecimiento de brazos caídos; y El martes próximo, continuar con la asamblea extraordinaria a los efectos de adoptar las medidas que se estimen corresponder”.⁷⁶

Astillero cierra sus puertas

Cuando los compañeros intentaron ingresar a las instalaciones del astillero el día previsto para el paro de brazos caídos por 48 horas dentro del establecimiento se encontraron con que éste se hallaba fuertemente custodiado por dentro por la Infantería de Marina y por fuera con fuer-

⁷⁵ La Gaceta, 26.11.1965.

⁷⁶ Por otra parte, se hizo saber a los afiliados, que “la Comisión Administrativa resolvió suspender los partidos finales que debían llevarse a cabo mañana por el trofeo ATE. Dicha postergación es motivada por las medidas de fuerza que viene desarrollando esta organización gremial”; El Día, 26.11.1965.

zas de caballería de la policía que no permitieron el ingreso de ningún obrero. En ese momento circuló la versión de que la patronal había dispuesto declarar el 6 y 7, como asueto y el 8 de diciembre (día de la Virgen) como día no laborable. Requeridos los directivos de la CGT al respecto, manifestaron que se encontraban realizando las gestiones pertinentes para arribar a una solución satisfactoria del problema y con ese motivo se sostendrían entrevistas con el ministro de Acción Social y otros funcionarios competentes.⁷⁷

La medida solo buscaba la intimidación de los trabajadores y quebrantar su voluntad de lucha, como lo demuestra el comunicado que sacó la empresa el 14 de diciembre:

Astillero Río Santiago (AFNE)

Se comunica al personal de las secciones "Liquidación de Haberes" y "Compilación Mecánica" que deberá presentarse en la fecha de su puesto de trabajo, con el fin de efectuar la preparación del pago de sueldos y jornales retrasado a raíz de la decisión gremial de no permitir la concurrencia del personal de dichas secciones durante las medidas de fuerza, que tuvieron lugar últimamente.

Se estima finalizar dichas tareas no antes del día 29 salvo que el personal deponga su actitud de no colaboración, en cuyo caso, la habilitación de horas extras permitirá anticipar considerablemente el pago de sueldos y jornales.

Jefe de Personal

Como respuesta, más lucha todavía

A los dos días los trabajadores dieron su respuesta: Se resolvió declarar un paro general de actividades en el Astillero Naval de Río Santiago por tiempo indeterminado, a partir del 16 de diciembre, a la cero hora. La medida debió ser cumplida estrictamente por todo el personal, es decir, afectó a todas las guardias, y los compañeros de la Central Termoeléctrica (Usina) debían dar estricto cumplimiento a lo resuelto; por lo tanto, la Comisión Administrativa facultó a todos los

⁷⁷ EL CONFLICTO EN LOS ASTILLEROS, La Gaceta, 06.12.1965.

* El Día, 14.12.1965.

compañeros de la Usina para colaborar con la guardia que tomó servicios la noche del 15, a las 22 horas, para parar la misma y entregarla en perfecto estado.

La resolución de los trabajadores organizados era terminante: La medida no sería levantada hasta que se aprobara el 80% de aumento en los salarios a partir del 1° de octubre del corriente año y, en caso que la empresa llamara por cédula o telegrama a una parte del personal, *“nadie deberá presentarse”*. ATE expresó su repudio a la comunicación formulada por AFNE llamando al personal de Contaduría a presentarse a trabajar, porque:

*“desde el jueves hasta la fecha, bien podría haber trabajado ese personal y por otra parte no deja de ser una maniobra más de la empresa ya que ella misma aclara en dicha comunicación que será imposible pagar el día 29 del presente mes”. Finalmente se pidió la adhesión de sus trabajadores de FANAZUL y “teniendo en cuenta la situación económica por la que atraviesan los compañeros afiliados, se les autoriza a retirar mercaderías de primera necesidad en la proveeduría que funciona en la organización”.*⁷⁸

*Frente la firmeza de esta decisión la empresa aumentó su intransigencia y realizó una acción que ATE denunció como un “grave atropello cometido por las autoridades que, mediante el uso de la fuerza han obligado a 10 obreros de Central Termoelectrica, a permanecer en su lugar de trabajo desde el momento de iniciarse la medida de fuerza dispuesta”.*⁷⁹

Ante éste hecho, el cuerpo legal de ATE había efectuado el correspondiente amparo ante un Juez Federal. Es preciso señalar que los directores de AFNE, al suspender las actividades en el Astillero por dos días a esa altura del año, le impusieron una licencia total al personal hasta el 23 del corriente inclusive, pero que se prolongaba hasta el 27 a causa de los feriados.

Lejos de resolverse el conflicto se profundizaba y extendía. La Comisión Administrativa de la seccional Ensenada de la Asociación Trabajadores del Estado informó a sus afiliados que había resuelto decretar el Estado de Alerta a todo el gremio, es decir al que presta

⁷⁸ ATE RESOLVIÓ AYER UN PARO EN EL ASTILLERO RIO SANTIAGO; El Día, 16.12.1965.

⁷⁹ ASTILLERO NAVAL SIGUE EN HUELGA; Crónica, 18.12.1965.

servicios en la Base Naval, Escuela Naval, Ácidos Sulfúricos, Hospital “Horacio Cestino” y Consejo de la Minoridad (Instituto de Punta Lara), exhortando a permanecer en contacto permanente, por las medidas que puede adoptar la misma.⁸⁰ A su vez se adoptaron medidas para que el prolongado conflicto no hiciera flaquear a las familias de los trabajadores ante la falta de dinero. Así ATE Ensenada, dispuesto poner en circulación bonos contribución en ayuda a los afiliados del Astillero Naval Río Santiago.

*“Al efecto solicitó la colaboración de toda la población, pudiendo adquirirse los mismos en la sede gremial de la organización, calle Ortiz de Rozas número 30 (teléfono 229) Ensenada, en el horario de 6 a 24, incluso sábados y domingos”.*⁸¹

Presentó su renuncia el capitán Carranza⁸²

Esta situación de profundización de crisis y extensión del conflicto por una situación de demora por parte del Consejo Económico Social de autorizar la partida de dinero para el aumento otorgado, provocó la renuncia del director del establecimiento, Capitán de Navío Enrique Carranza.

“Esta mañana nos pusimos en contacto telefónicamente con el citado marino –relata El Día del 17 de diciembre– que nos confirmó la presentación de su renuncia. Nos dijo que ella había sido presentada

⁸⁰ EXTENSIÓN DE LA MEDIDA; El Día, 18.12.1965.

⁸¹ BONOS CONTRIBUCIÓN PARA LA LUCHA; El Día, 19.12.1965.

⁸² Capitán de navío Enrique Carranza: Hombre, honorable en la memoria afectiva de los trabajadores, se vio forzado a renunciar tras el golpe del 24 de marzo por disidencias con la política represiva implementada por el nuevo gobierno. Egresado de la Escuela Naval de Río Santiago, en los años posteriores al gobierno del General Perón, el capitán Carranza fue designado Comisionado Municipal de La Plata y de Ensenada, que aún no había conseguido su autonomía comunal. Funcionario austero y eficiente, donaba su sueldo de intendente a un fondo de ayuda a los trabajadores municipales. Carranza ocupó en dos oportunidades la presidencia del Astillero Río Santiago, cargo que ejerció hasta mediados de los 80. En ese rol, dedicó sus mejores horas a la reactivación de la planta de construcción naval ensenadense y esto le valió un reconocimiento más allá de las fronteras argentinas cuando en 1969 fue elegido presidente del Instituto Naval Panamericano y un año después fue designado “Hombre del Año” por su acción en favor del desarrollo naviero. Falleció el 12 de marzo del 2008 a la edad de 97 años en la Capital Federal, donde residía.

*debido a la situación por la que atraviesa el Astillero Naval, pero se excusó de dar a conocer los términos de la misma por cuanto está consideración del presidente de la República que deberá decidir al respecto”.*⁸³

Solución del conflicto

Como era habitual en aquellos tiempos, el 23 de diciembre a las 18, en el club Canal Oeste, tuvo lugar una asamblea general extraordinaria, para tratar lectura Acta anterior e informe de la marcha del conflicto y gestiones realizadas.⁸⁴

La Comisión Administrativa logró que sus afiliados del Astillero Naval de Río Santiago *“en asamblea extraordinaria realizada en las instalaciones del club Canal Oeste se (resolviera) aceptar el aumento del 15% a partir del 1º de octubre último.*

*En consecuencia se levantarán todas las medidas de fuerza debiendo el personal presentarse a trabajar”*⁸⁵



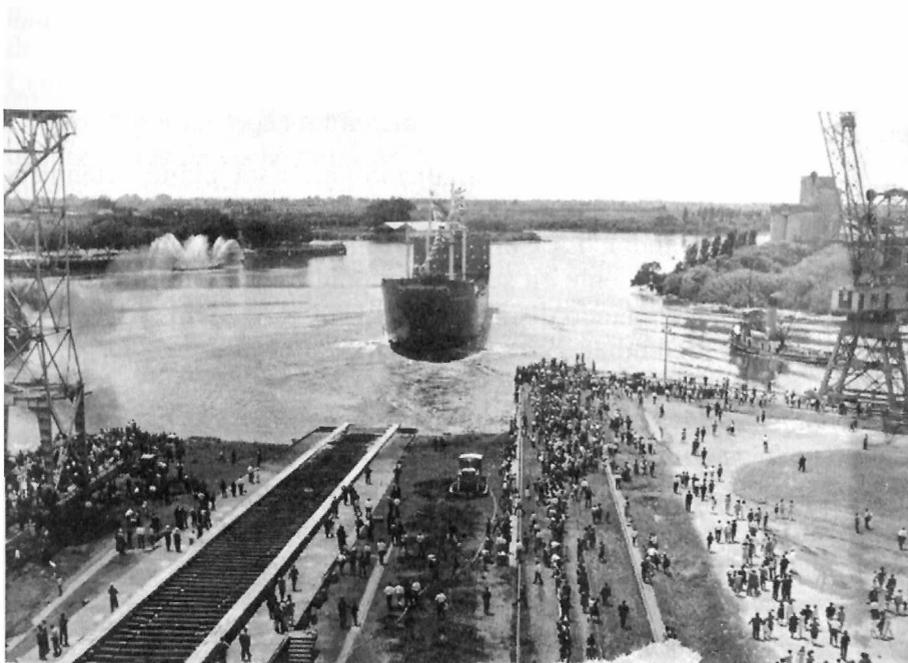
El Capitán Enrique Carranza de honorable recuerdo entre los trabajadores del Astillero.

⁸³ El Día, 17.12.1965.

⁸⁴ ASAMBLEA GENERAL EN CANAL OESTE; El Día 22.12.1965.

⁸⁵ La Gaceta 26.12.1965.

CAPÍTULO VI CAMINO AL CORDOBAZO



Botadura del "Florentino Ameghino" buque tanque para YPF, 24-11-1966.

En febrero de 1966, se dividen las 62 Organizaciones. José Alonso lidera las "62 Organizaciones – De pie junto a Perón", en oposición a la línea vandorista¹ que postulaba una mayor autonomía respecto de las decisiones impartidas por Perón desde el exterior. La organización de los trabajadores del Astillero Río Santiago no fue indiferente ante esta crisis, aunque se mantuvo equidistante de ambos bandos:

"A fin de desvirtuar malos entendidos, se dirige a los afiliados en particular y a la opinión pública en general, con el propósito de dejar sentada su

¹ Por ser liderado por el dirigente metalúrgico Augusto Timoteo Vandor.

posición en el conflicto suscitado dentro del seno de la 62 Organizaciones, nucleamiento al cual pertenece.

La Comisión Administrativa resolvió no apoyar posiciones ni declaraciones públicas de ninguna de las fracciones en pugna, y solicitar se pase a receso hasta tanto se cuente con fundamentos y elementos de juicios necesarios para adoptar una resolución definitiva al respecto.

Toda manifestación ajena a esta resolución correrá por cuenta y riesgo de quien la realice".²

La pelea interna entre el gremialismo peronista siguió extendiéndose alcanzando a nuestra Región. Muchos de los gremios comenzaron a alinearse con Vandor. La Comisión Administrativa ATE Ensenada debió ser más contundente en su postura pública y emitió un comunicado a los medios tomando distancia de la UOCRA, SUPE y UOM que supuestamente pretendían *"convertirse en dueños de las 62 Organizaciones, para ponerlas servilmente a disposición de apetitos personales, desconociendo las resoluciones emanadas del plenario realizado por dicho nucleamiento."*

La agrupación Azul y Blanca de Ensenada, por su parte, informó sobre su total coincidencia con la posición adoptada por la Comisión Administrativa y manifestó:

- 1º. Reconocer como único e indiscutido líder del movimiento peronista al general Juan Domingo Perón;*
- 2º. Acatar disciplinadamente las directivas impartidas a través de la delegada personal del general Perón, compañera Isabel Martínez de Perón*
- 3º. Ratificar la confianza a la conducción y orientación impresa en la Confederación General del Trabajo (CGT) por el secretario general compañero José Alonso;*
- 4º. Reafirmar en un todo el cumplimiento de las órdenes que emanen del comando superior delegado y*
- 5º. Desautorizar enérgicamente a quienes traten por diversos conductos arrogarse la representación que ponga en peligro la estabilidad del movimiento".³*

² LA ASOCIACIÓN DE TRABAJADORES DEL ESTADO FIJA POSICION, El Día, 27.01.1966.

³ CENSURAN ACTO GREMIAL REALIZADO EN ENSENADA, La Gaceta, 11.02.1966.

Por salarios y trabajo otra vez

A su vez se iniciaron gestiones por aumento salarial según lo dispuesto por la asamblea en Canal Oeste, reclamando 5000 pesos de aumento para el personal civil mayor de edad y de 2.500 para los menores de 18 años. El 10 de febrero de 1966 dirigentes del Consejo Directivo Central de ATE expusieron ante el ministro de Defensa Nacional, su inquietud por las bajas remuneraciones que percibían los agentes civiles dependientes de las secretarías de Guerra, Marina y Aeronáutica, de la dirección de Fabricaciones Militares de Astilleros y Fábricas Navales del estado y de la empresa DINFIA, de Córdoba. Luego de solicitar las mejoras generales y otras específicas para el personal de Astilleros y Fábricas Navales del Estado, plantearon la situación difícil *“que atraviesa el astillero naval de Río Santiago por carencia de trabajo, motivo éste que lleva intranquilidad a 2.600 operarios de los 10.000 que debería estar trabajando”*.⁴

Ante la falta de respuesta el Plenario Nacional del personal civil perteneciente a las FF.AA. (Guerra, Marina y Aeronáutica), dispuso adoptar las siguientes resoluciones:

“Quite total de colaboración en las distintas dependencias, a partir del día 21 de marzo; El día 6 de abril de 1966 (en horario a establecerse en las respectivas seccionales, por intermedio de asambleas) paro de actividades y marcha a las gobernaciones de las distintas provincias para presentar un memorial con los problemas que afectan al personal en cuestión, Realizar el viernes 15 de abril un paro de 2 horas, en caso de no existir solución a los problemas planteados y Convocar a un plenario y asamblea nacional para el 22 del citado mes, a los efectos de analizar la marcha de los conflictos y adoptar las medidas a seguir”.

El personal afectado a las medidas correspondía a las siguientes reparticiones: Dirección de Fabricaciones Militares, Astillero y Fábricas Navales del Estado (AFNE) de la Dirección de Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas (DINFIA)⁵ y según destacara la diri-

⁴ SINDICALISTAS EN EL MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, El Día, 10.02.1966.

⁵ PLAN DE LUCHA ATE, La Gaceta, 16.03.1966.

gencia *“el quite de colaboración (comenzó) ha efectivizarse, destacándose que el personal acató dicha disposición en todas las dependencias con elevado sentido de comprensión y responsabilidad”*.⁶

El 4 de abril, a las 16:15 horas, en el local sindical de la calle Ortiz de Rozas 30, se hizo una asamblea para resolver sobre el punto 5º, ya que el mismo *“facultaba a las seccionales a fijar las medidas de acuerdo a su modalidad”* En la misma los trabajadores resolvieron concurrir en caravana a la casa de gobierno en La Plata, a las 17 del día 6 de abril, para presentarle un memorial al gobernador Dr. Marini con los problemas que afectaban al personal civil y a la vez *“solicitar la intervención del Gobernador para que gestiones ante las autoridades nacionales la pronta regularización de los problemas en cuestión que afectan al gremio”*⁷

A partir de aquí se produce una febril seguidilla de asambleas y paros escalonados: La Asamblea del 12 de abril resuelve continuar la lucha realizando un paro de 24 horas a partir de las cero del día 15. Posteriormente, de no haber solución favorable a los problemas que los aquejaban al personal, se solicitaba la realización de un plenario nacional en la Capital Federal y una Asamblea Nacional donde se sometería a consideración la resolución emanada del mencionado plenario para continuar con el plan de lucha nacional. La medida del paro fue acatada en forma unánime por el personal afiliado de la organización afectando tal disposición las tareas que se realizaban en la Base Naval, Escuela Naval, Liceo Naval y Astillero Naval de Río Santiago. El día 19 de abril, se efectuó una asamblea general en Canal Oeste para determinar resoluciones a llevar al plenario nacional y asamblea nacional del 22 de abril en Capital Federal.⁸

Esta reunión resolvió propiciar el siguiente plan de acción: Paro de 48 horas los días 9 y 10 de mayo; Efectuar el 17 del mismo mes una concentración frente a Casa de Gobierno, y en los distintos municipios en las distintas provincias. (La seccional Ensenada, lo haría en conjun-

⁶ El Día, 23.03.1965.

⁷ El Día, 06.04.1966.

⁸ “Cumpliose el Paro en el Astillero”, El Día. 16.04.1966.

to con las demás seccionales, en la Casa Rosada de Capital Federal); Paro de 72 horas los días 18, 19 y 20 de mayo; Plenario y Asamblea General Nacional el 27, con el propósito de adoptar medidas en caso de no encontrar soluciones sustanciales a los problemas documentados y planteados; Exhortar a todo el personal a concurrir a la asamblea nacional que se realizaría al día siguiente a las 8 horas en el palacio de Las Flores, ubicado en la estación Retiro. Por último, se decidió conformar una Intersindical con las organizaciones que posean afiliados dependientes del Estado, a los efectos de darle mayor envergadura al plan de lucha propuesto.⁹

Paro de 168 horas!

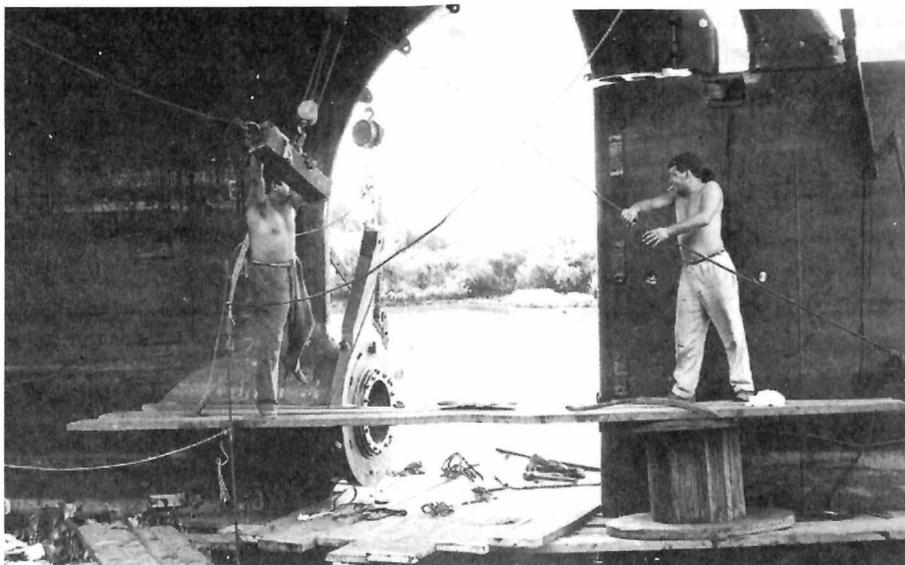
El pedido de coordinar la lucha en una Intesindical no cayó en saco roto y se produce una reunión entre ATE y UPCN en los primeros días de mayo que agregó a las medidas mencionadas, *“efectuar una concentración el 13 de mayo a las 17, frente a la Casa de Gobierno, como señal de protesta ante la insensibilidad del Poder Ejecutivo nacional; en caso de producirse cesantías, detenciones, suspensiones, represalias, etcétera, queda facultada la Intersindical para declarar la huelga general.”*¹⁰

Los paros de 48 y 72 horas se realizaron con un alto índice de acatamiento y el 23 de mayo se hizo una asamblea en Canal Oeste para obtener mandato al Plenario (se hacía en la calle Belgrano 2527, sede del Concejo Directivo Central) y la Asamblea Nacional Extraordinaria, como ya se dijo, en el Palacio Las Flores, avenida Libertador y Basavilbaso, a las 17 del mismo día. Los afiliados de la seccional Ensenada concurren a la asamblea como ya estaba dispuesto en el tren que salía a las 16:24 de la estación Río Santiago con escala en La Plata a las 16:45 horas.¹¹

⁹ Nuevas Medidas de Fuerza votó ATE de Ensenada, El Día, 21.04.1966.

¹⁰ El Día, 04.05.1966.

¹¹ El Día, 27.05.1966.



Trabajando en el aislamiento del Florentino Ameghino, 31-01-1967.

Dicha Asamblea Nacional de Estatales aprobó por aclamación: Realizar un paro total de actividades por el término de 168 horas, a partir de las 0 horas del 13 de junio, y hasta las 24 del día 19 del mismo mes; Realizar un Plenario nacional conjunto, y ratificar la huelga general decretada en principio a partir del 1º de julio y, en caso de producirse represalias, suspensiones, cesantías, se continuará con la medida de fuerza resueltas.¹²

Recién con la propuesta por parte del gobierno de otorgar un aumento de un 25 a 28%, sin perjuicio de otras mejoras que podrían otorgarse si se aumentaba la partida del presupuesto en 1.400 millones de pesos se levantó al paro de cinco días consecutivos. La propuesta fue acercada a los representantes de ATE y PECIFA (Personal Civil de las Fuerzas Armadas) en la reunión que el día 12 de junio mantuvieron con el ministro de Defensa Nacional, doctor Leopoldo Suárez, y, general Eduardo

¹² La Gaceta, 31.05.1966.

Castro Sánchez los secretario de Guerra y el vicealmirante Manuel A. Pita, secretario de Marina, además del subsecretario de Aeronáutica, Brigadier Amílcar San Juan y el jefe de estado mayor de Coordinación, contralmirante Carlos Coda.

Como consecuencia de ello el Concejo Directivo Central de ATE resolvió:

“Ante el ofrecimiento de mejoras salariales por parte del ministro de Defensa Nacional, que en principio no satisfacen las aspiraciones de la Intersindical: Constituir una comisión mixta que estudie los alcances de la propuesta; Se resuelve integrarla y dictaminar dentro de un plazo no mayor de diez días a partir de la fecha; El señor ministro de Defensa Nacional hará conocer a la Intersindical dentro de diez días las nuevas escalas de aumento para el personal civil de Fabricaciones Militares, para el de DINFIA y para el de AFNE; Postergar hasta el 29 de junio el paro dispuesto del 13 al 19 de junio por el lapso de 168 horas; Continuar con el retiro total de colaboración, hasta lograr una efectiva solución a los problemas elevados y Convocar al Plenario Nacional Conjunto para el 24 del corriente a las 10 horas y realizar el mismo día una Asamblea Nacional a las 17 y 30 horas.”¹³

Tras analizar la propuesta de aumento el Plenario del 24 de junio, mantuvo las medidas y decidió realizar un nuevo plenario nacional conjunto de la Asamblea Nacional el día 8 de julio y ratificar la Huelga General por tiempo indeterminado a partir del día 18 de julio.¹⁴

Derrocan a Illía y se profundiza la proscripción

En abril, en las elecciones de la provincia de Mendoza triunfa el candidato Corvalán Nanclares sobre el neoperonista Serú García. El 28 de junio, el presidente Arturo Illia es derrocado por la Revolución Argentina, asumiendo como presidente el general Juan Carlos Onganía. A partir de aquí se modifica sustancialmente las condiciones para la lucha gremial ya que la pérdida de libertades democráticas ofrecía un panorama desfavorable para los trabajadores.

¹³ El Día, 11 y 13.06.1966.

¹⁴ El Día, 27.06.1966.

*Fue así que ATE comunicó en dicha oportunidad que “teniendo en cuenta la situación institucional que vive el país, el C.D. C resolvió ayer suspender todas las medidas de fuerzas programadas; mantener la convocatoria al plenario y asamblea nacional para el día 8 de julio y solicitar audiencia a las autoridades nacionales a los efectos de replantear los programas que afectan al personal afiliado que tiene relación de dependencia con el ministerio de Defensa”.*¹⁵

No obstante, pese a las restricciones ciudadanas se convocó a una reunión por pedido de afiliados trabajadores pertenecientes al Régimen de Talleres Generales y Estatuto de las FF.AA., que percibían un 25% por actividad industrial. La misma se realizó el 30 de junio, a las 16:30, en el local de la sede gremial. Esta resolución de ATE Ensenada fue adoptada también por el Plenario Nacional del Personal Civil de las FF.AA., realizado en la sede del Concejo Directivo Central, donde los representantes de trabajadores de los ministerios de Marina, Guerra, aeronáutica, AFNE y DINFIA, resolvieron, ante los últimos acontecimientos:

*“Ratificar la actitud asumida por Concejo Directivo Central al postergar todas las medidas de fuerza programadas, “ante el derrocamiento de un gobierno totalmente falto de sensibilidad y alejado de la realidad nacional”; ratificar la unificación dispuesta en plenario nacional conjunto; mantener el pedido de mejoras salariales y sociales realizado; levantar todas las medidas de fuerza dispuestas oportunamente; gestionar con carácter de urgente ante las autoridades del nuevo gobierno las soluciones de los graves problemas que afectan al personal y convocar al plenario nacional para el día 29 del corriente, a las 10, a efectos de analizar las gestiones realizadas y adoptar las resoluciones que el mismo estime corresponder”.*¹⁶

El día 12 de julio, a las 10, representantes de la seccional Ensenada de ATE, conjuntamente con la Comisión Directiva Central, entregaron un documento en el ministerio de Interior, el cual desarrollaba actividades dependientes del ministerio de Defensa, donde se replantearon los problemas que afectaban al personal civil de las FF.AA.

Durante el gobierno de José María Guido, Onganía se reveló como uno de los líderes de la facción Azul en el seno del ejército. A

¹⁵ El Día, 29.06.1966.

¹⁶ El Día, 12.07.1966.

diferencia de los Colorados, que consideraban al peronismo un movimiento clasista afín al comunismo y que debía ser erradicado, los Azules supuestamente apreciaban su carácter nacionalista y cristiano, y lo consideraban una fuerza moderada, útil para contener el avance de las ideas de extrema izquierda. El triunfo de los Azules llevó al nombramiento de Onganía como Comandante en Jefe del Ejército en 1963, aunque ya los principios originales de cada una de las facciones se fueron diluyendo.

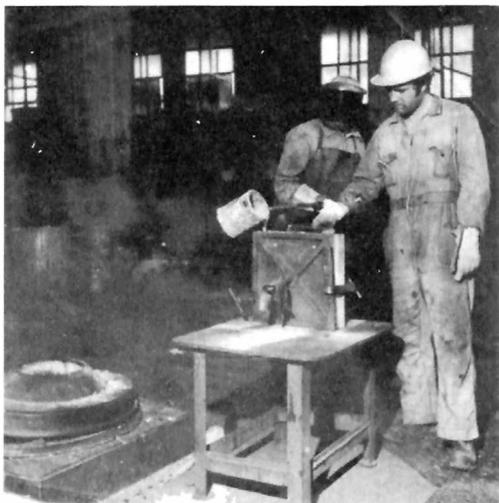
Con expectativas en el gobierno de Onganía los dirigentes sindicales congelaron las movilizaciones. El Plenario nacional del 23 de julio fue postergado por el CDC para el 5 de agosto en espera de los resultados de reuniones con autoridades de subsecretaría de Trabajo y el Director General de Fabricaciones Militares. En las mismas se consideraron problemas existentes con los distintos sectores de la administración pública Fabricaciones Militares, Fuerzas Armadas, AFNE y DINFIA¹⁷. Las ilusiones en el dictador se hicieron trizas rápidamente. Mediante la Ley 18.894, se prohíbe, en julio, toda forma de participación política, consustanciado con la Doctrina de Seguridad Nacional. Se pone fin a la autonomía universitaria y las facultades son intervenidas violentamente en lo que se conoce como Noche de los Bastones Largos.¹⁸

Vuelve el estado de alerta

El Plenario del personal civil de las FFAA, con la presencia de delegados de las seccionales Azul, Avellaneda, Córdoba, Río Cuarto, Tucumán, Valentín Alsina, Zárate, Palpalà, Buenos Aires, Punta Alta, San Martín, Borghi, Verónica, Río Tercero, Pigüè, Campana, Palomar,

¹⁷ El Día, 30.07.1966.

¹⁸ El nombre proviene de los bastones largos usados por la policía para golpear con dureza a las autoridades universitarias, los estudiantes, los profesores y los graduados, cuando el 28 de julio de 1966 los hicieron pasar por una doble fila al salir de los edificios universitarios donde se refugiaron, luego de ser detenidos al reprimirse una manifestación. Se vulneró así los principios de la Reforma Universitaria, que establecían la autonomía universitaria del poder político. Fueron detenidas 400 personas y destruidos laboratorios y bibliotecas universitarias. Como resultado de esta política represiva, cientos de científicos e investigadores se exiliaron, lo que constituyó una significativa "fuga de cerebros".



Una escena del Taller de Fundición hoy desaparecida debido a la voracidad de Zona Franca.

Villa Reynolds, Villa María y Ensenada, ante la falta de soluciones concretas y conjuntas, resolvió:

Declarar el estado de alerta a partir del día 12 de agosto; Ratificar los pedidos de aumentos solicitados para el personal civil de Marina, Guerra, Aeronáutica, Fabricaciones Militares, AFNE y DINFIA; Solicitar urgentes entrevistas con el presidente de la Nación, ministros de Defensa, de Economía y Estado Mayor de Coordinación; Realizar un paro de 168 horas a partir del día 22 del corriente y hasta el 28 inclusive, Convocar

al plenario nacional para el día 2 de septiembre, a las 10.¹⁹

Las medidas se postergaron por un breve lapso ya que el CDC mantuvo una entrevista con el ministro de Economía, oportunidad en que, ante los planteos, contestó que “en el transcurso de la próxima semana contestará el requerimiento de ATE, destacando que existen amplia disposición para dar soluciones. Por tal motivo, y a los efectos de facilitar la gestión, el consejo directivo central resolvió suspender las medidas de fuerzas adoptadas en el plenario nacional conjunto (quite de colaboración y paro de 168 horas a partir del 22 del corriente) y mantener la fecha del 2 de septiembre venidero para realizar el plenario nacional conjunto”.²⁰

No obstante el 12 de agosto se comenzó el quite de colaboración, no trabajando horas extras o autoabastecimiento

–Los afiliados – dijo la Comisión Administrativa de Ensenada– compenetrados de un sentido de responsabilidad y espíritu gremial acataron en su totalidad la medida en cuestión.²¹

¹⁹ La Gaceta., 08.08.1966.

²⁰ El Día, 15.08.1966.

²¹ El Día, 19.08.1966.

Reunión con Onganía y con Carranza

El CDC de la organización de los trabajadores del Astillero Río Santiago mantuvo una reunión con el presidente de la Nación, teniente general Juan Carlos Onganía.

“En la oportunidad fueron sometidos a su consideración diversos problemas que afectan al personal civil de las fuerzas armadas y administración pública nacional, afiliados a ATE.

Con respecto a las mejoras salariales que beneficiaría al personal de Astillero y Fábricas Navales del Estado y Fabricaciones Militares, ratificó el Presidente lo manifestado oportunamente por el secretario de Economía, doctor Salimei, que las mismas serían concedidas a partir del 1º de julio del corriente año y que sus alcances serán fijados con los directores de las empresas. Por otra parte, también serían incrementados los sueldos de los agentes de la administración pública nacional (Decreto 9530) en un 25% sobre el total de las remuneraciones, a partir de la fecha mencionada anteriormente.

Al retirarse los directivos de ATE hicieron entrega al teniente general Onganía de un memorial que consta de 53 fojas, en el cual se documentan los distintos problemas que afectan al personal que representan”.²²

El día 5 de septiembre a las 16 horas se realizó una postergada reunión con el presidente de AFNE, capitán de navío (R) Enrique R.A. Carranza.²³ En la oportunidad fueron consideradas las mejoras salariales programada a partir del 1º de julio pasado y que beneficiaron al personal de AFNE, además de otros problemas.²⁴

Endurecimiento con Onganía

A fines de 1966 ya no quedaban dudas sobre el carácter antiobrero del gobierno de Revolución Argentina, que había sido saludada con entusiasmo por las entidades empresarias ACIEL, UIA, CGE y la So-

²² El Día, 27.08.1966.

²³ El Día, 01 y 05.09.1966.

²⁴ No quiero olvidar que en ese mes de septiembre, un grupo liderado por el joven peronista Dardo Cabo (asesinado luego por el proceso militar de 1976) secuestra un avión y se dirige a las Islas Malvinas para ratificar la Soberanía Nacional, en lo que se conoce como el Operativo Cóndor. (N. delA.)

ciudad Rural y cuyos representantes asistieron al acto de asunción de Onganía. El dictador nombró como su ministro de economía a Adalbert Krieger Vasena, quien revocó las medidas de nacionalización y control de capitales del gobierno de Illia, y **contuvo la inflación congelando los salarios y devaluando un 40% la moneda nacional**. Se alejó, sin embargo, de la ortodoxia liberal afrontando obras públicas, con lo que mantuvo el ritmo de la actividad industrial. Las exportaciones se mantuvieron altas, pero el sector agrario fue perjudicado por la devaluación y por el aumento de los porcentajes de retención a las exportaciones, así como por la supresión de las medidas de protección. **En lo laboral se sancionó una ley de arbitraje obligatorio, que condicionó la posibilidad de hacer huelga.**

Se inicia entonces un plan de lucha del Personal Civil de las Fuerzas Armadas, Marina, Guerra y Aeronáutica, Fabricaciones Militares, AFNE y DINFIA. Se realiza una asamblea general el día 2 de noviembre en Canal Oeste.

Se vota "la expulsión del personal jerarquizado que presentó la renuncia y expulsar y dar publicidad de los nombres de los afiliados que concurrieron a trabajar en los últimos paros efectuados". Al Plenario y Congreso extraordinario se llevó la posición de "ratificar la unidad de todo el personal civil de las fuerzas armadas y reactualizar la solicitud de escala de aumentos para los distintos sectores, guardando relación las mismas con el aumento experimentado en el costo de vida".²⁵ Delegados al congreso: Nilo Bergeonneau, Rogel Bellucci, Oscar Clemente López, Juan Carlos Marín, Juan Cusnir y Enrique Kasatowska.

En ese año 1966, durante una manifestación estudiantil en la Ciudad de Córdoba es asesinado el estudiante y obrero Santiago Pampillón.

En el mes de diciembre la CGT declara una huelga general que se realiza el 14 de ese mes. En Ensenada "la paralización de actividades fue casi total, con excepción de cinco comercios de la zona que abrieron sus puertas. Hubo inactividad en el mercado, puerto e YPF, Astilleros de AFNE y Base Naval. Lo mismo ocurrió con la labor municipal, salvo en el caso de los funcionarios superiores.

²⁵ La Gaceta, 1.11.1966 y El Día, 05.11.1966.

*Berisso ofreció similares características. No hubo recolección de residuos, no trabajaron los frigoríficos ni la hilandería, y el 90 por ciento del comercio no abrió las puertas. También fue irregular el servicio de transporte público, con las lógicas consecuencias en perjuicio del público usuario”.*²⁶

Construyendo balsas para el Ejército Argentino

Durante su gobierno Juan Carlos Onganía desarrolló la teoría de la necesidad de atender primero el ‘tiempo económico’ sobre el ‘tiempo social’ y el ‘tiempo político’. Como prueba testimonial sobre la orientación que tenía la economía de la época, se transcribe una escueta declaración de Adalbert Krieger Vasena, realizada en el 1995 en un importante medio periodístico argentino.

“En enero del 67 el general Onganía me invitó a ocupar el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos y Trabajo. Fui el único ministro que ejerció tres cargos en la historia del Ministerio. Economía, cubriendo Obras y Servicios Públicos y Trabajo.

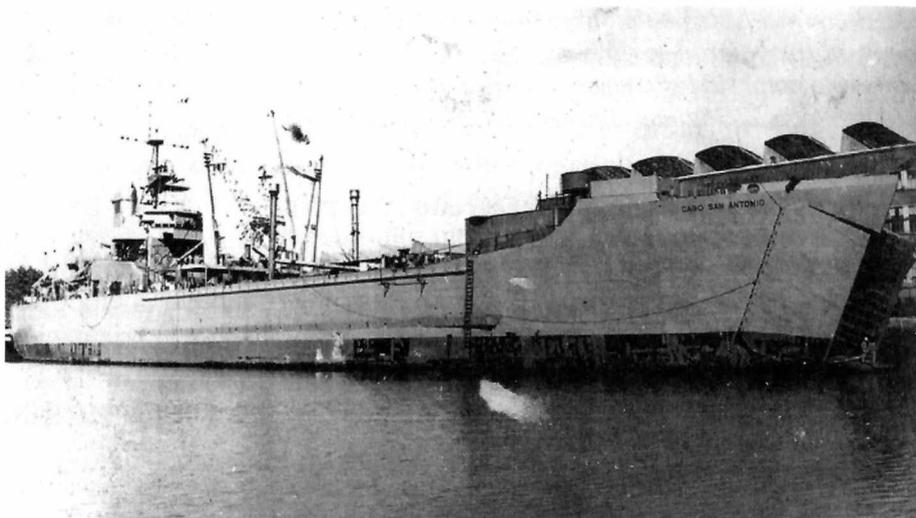
Tras el ofrecimiento me encerré a trabajar en el Ministerio y, después de dos meses, el 13 de marzo, anuncié el programa que llamé de Restablecimiento Económico, consistente en un ataque global y simultáneo a la inflación, con metas de estabilidad y crecimiento.

El diseño de la política de estabilidad incluía una política de precios y salarios. (...) La idea fue la de ir a una política concertada, apoyada en un sistema de alicientes. A los empresarios que cumplieran el acuerdo de precios se les daba un crédito. A los obreros se le estiraron los convenios colectivos que eran muy cortos. (...)

El convenio de concertación se firmó con los empresarios y con los obreros en la casa de Gobierno. Al año la inflación había bajado del 30% al 18%.

El sector público fue el principal factor de crecimiento (...) como había que darle un shock inicial a la Argentina para ponerla en marcha, habiendo conseguido créditos internacionales, largué un plan de obras públicas (El Chocón, Obras Sanitarias y también un gran plan de viviendas con crédito y desgravación impositiva)”.

²⁶ La Gaceta, 15.12.1966.



El B:D:T. "Cabo San Antonio" (1968) de activa participación en la guerra por Malvinas.

Dentro de estas inversiones en obras públicas se debería contabilizar a la industria naval en manos del Estado, tal el caso de Astillero Río Santiago. Fruto de ellas fueron las Balsas para Transporte Pesado "Gualeguay" y "Gualeguaychú" que comprara el Ejército Argentino en 1969 pero cuya construcción, sin encargo previo, fue una decisión extraordinaria del Capitán Carranza destinada a evitar que el personal quedara inactivo.²⁷ Estas balsas fueron destinadas no sólo a fines militares, como transporte de camiones y vehículos automotores en general, sino al traslado de pasajeros y de carga en la ribera del río Paraná.

Entre las exportaciones no tradicionales, debemos contemplar al flete naval como una de ellas, recuérdese la envergadura que poseía por ese entonces la Empresa de Líneas Marítimas del Estado y la flota de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

²⁷ Diario El Día, 19.06.1966.

Acción Social en acción

Más allá de los cambios institucionales sufridos por el país el flamante departamento de Acción Social no se daba pausa. Así, a mediados de 1967 los compañeros pueden informar:

“Se ha concretado contratos con diversos negocios de la zona (farmacias, tiendas, ferreterías, empresa fúnebres, etc.), efectos de posibilitar la adquisición de elementos de forma inmediata y a sola firma y un anticipo de dinero alguno, ya que mediante un contrato firmado con el Astillero Naval, el valor de la compra será descontado por vía administrativa, de acuerdo a las cuotas que el afiliado se compromete a abonar.

Asimismo, se están haciendo gestiones con el propósito de lograr que dichos beneficios alcance a los demás afiliados. Por otra parte, ha solicitado a los comerciantes de La Plata, Ensenada y Berisso que deseen incorporarse a este sistema que concurran a la sede de la entidad”.²⁸

Pedido de aumento salarial y cierre de la Base Naval

Sin darse respiro en enero de 1967 se reinició la lucha salarial; la dirigencia de ATE Ensenada solicitó entonces a las autoridades nacionales los siguientes pedidos de aumento:

1. Fabricaciones Militares: 35% sobre el total de las remuneraciones y que el premio por antigüedad sea incrementado en 150 pesos por año de servicio, todo ello a partir del 1° de enero;
2. Para el personal civil de las Fuerzas Armadas (Marina, Guerra, Aeronáutica), incluido el régimen escalafonado de talleres generales, se solicitó y un 25% de aumento salarial sobre el total de las remuneraciones, como así mismo que se establezcan 300 pesos por año de servicio, todo ello a partir del 1° de enero.
3. Para Astilleros Fábricas Navales del Estado, se pidió un 3% sobre el total de las remuneraciones y que el premio por antigüedad sea incrementado en 150 pesos por año de servicio a partir del 1° de enero.²⁹

²⁸ SIGNIFICATIVA ACCIÓN DE ATE, La Gaceta, 07.04.1967.

²⁹ El Día, 05.01.1967.

A su vez, la organización gremial solicitó que el último aumento otorgado alcanzara al personal que se encontraba sin servicio por razones de enfermedad de tratamiento prolongado, como así mismo al que está cumpliendo el servicio militar y el menor de edad. También se requirió la normalización de la entrega de equipos de ropa y se pidió informes acerca del feriado motivado por las fiestas de Carnaval.³⁰

Debido a la dureza del gobierno, los trabajadores estatales realizaron un paro nacional de 24 horas para el 1º de marzo de ese año. El mismo tuvo *“una importante proyección en Ensenada y no hubo actividad en el puerto ni en los astilleros de AFNE y solamente la mediana labor comercial y las tareas de YPF conservaron el aspecto habitual de la ciudad. Asimismo el transporte se mantuvo en la calle de 6 a las 18 y no se registraron incidentes de ninguna clase”*.³¹

Durante abril y mayo se gestionaron entrevistas con autoridades nacionales para replantear las mejoras salariales solicitadas y documentadas por textos que fueron sometidas a estudios por funcionarios que no eran muy sensibles a los tiempos y necesidades de los trabajadores. Ni siquiera informaban sobre el monto aumento que tenían intención de otorgar.

Asimismo se iniciaron gestiones ante la secretaría de Marina para lograr que sea suspendida la injusta medida que deja sin trabajo a 21 aprendices egresados del tercer curso de la Base Naval de Río Santiago “en momentos en que la edad es un obstáculo para ser absorbido por la industria privada e imposibilitando de esa forma que logren la práctica necesaria para la formación del operario o técnico capacitado que es la base sólida donde debe residir el futuro de nuestra Patria”.³²

La perseverancia dio frutos aunque no los resultados que se esperaba. En un medio gráfico platense se da cuenta de un comunicado de la Comisión Administrativa de ATE Ensenada donde se “señaló que los problemas económicos y sociales que azotan cada vez con mayor intensidad a los trabajadores, inciden negativamente en la familia argentina, perturbando la marcha hacia

³⁰ La Gaceta, 01.02.1967.

³¹ El Día, 27.02.1967 y 02.03.1967.

³² La Gaceta, 07.04.1967.

la grandeza del país. Se afirma más adelante que la mencionada entidad se opone al aumento del 15% a los agentes estatales, por estimar el mismo como una afrenta para los trabajadores, ya que no alcanza siquiera a absorber medianamente lo que el Estado a recargado con su política tributaria sobre los magros salarios.

El sindicato señala así mismo que “se opone a toda medida que implique cesantías o privatización de fuentes de trabajo, entendiéndose, se agrega, que racionalización significa agilizar la función pública adecuando la dinámica moderna y no acrecentando la legión de desocupados. También se opone ATE a la ley de Jubilaciones 17.310.

*Finalmente se sostiene que alienta toda medida que implique impulso y modernización a las empresas del Estado; que auspicia una política de pleno empleo y una Universidad estatal y nacional al alcance del pueblo y que comparte los propósitos y objetivos de la Encíclica papal “El Progreso de los Pueblos”, emitida recientemente por Paulo VI”.*³³

Finalmente tras un mes de forcejeos el 29 de agosto de 1967 fue firmado el decreto por el cual se concedían aumentos de sueldos al personal de las FF.AA. (Hospital Naval, Liceo, Escuela y Base Naval de Río Santiago). Dichas mejoras comenzarían a regir a partir del 1º de julio de ese año.³⁴

Este triunfo salarial no evitaría que en 1967 se produzca el cierre de la Base Naval de Río Santiago, bastión de quienes fueran parte de la creación de A.T.E. Ensenada. A muchos se los pasaron a la Escuela Naval, Liceo



Carpinteros preparan cama sobre Grada (30-08-1967).

³³ SEÑALAN EN ENSENADA COMO INSUFICIENTE EL AUMENTO DEL 15% A LOS AGENTES DEL ESTADO, El Día, 2.07.1967.

³⁴ El Día, 30.08.1967.

Naval, Hospital Naval y también al Astillero Río Santiago, y el resto fue indemnizado.

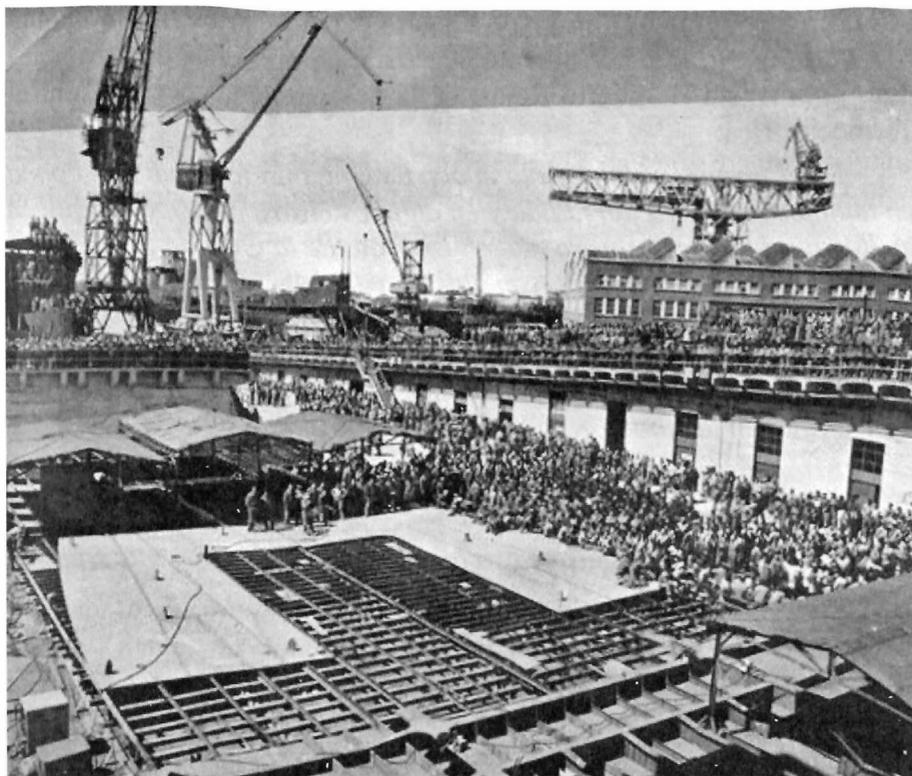
YPF hace barcos en España

Ante la llegada al puerto La Plata del buque tanque “Perito Moreno”, adquirido por YPF en España nuestro gremio enunció:

“Este es el primero de la serie de tres barcos que se construye en el citado país. Los argentinos vemos con tristeza las gradas vacías de nuestro astillero, mientras tanto continúan llegando buques que se construyen en exterior, no obstante tener en nuestra ciudad el astillero más grande de Sudamérica. En esa forma, lamentablemente los obreros argentinos nos veremos perjudicados por falta de construcciones, lo que traerá como lógica consecuencia, la desocupación y la miseria en los hogares de los compañeros que se desempeñan en dicho establecimiento, extensivo también a los demás astilleros particulares. Por otra parte, es necesario resaltar que, quienes tuvieron oportunidad de visitar la nave han podido constatar que la terminación de dicha embarcación no guarda similitud con las naves construidas en nuestros astilleros, por ser la misma muy inferior a las nuestras.

*Finalmente se manifestó: “A la vez es de señalar que las actuales autoridades que rigen el destino de nuestro país han podido apreciar el potencial creador de nuestro astillero, circunstancia por la cual consideramos que es de imprescindible necesidad que se avale y se incremente al mismo, otorgándolas naves que deban construirse para nuestras reparticiones estatales. En esa forma, se respaldará a quienes se desempeñan en el mismo por cuanto se les asegura y garantiza las fuentes de trabajo, tan necesaria por ciento en momentos como el actual, donde la desocupación está causando estragos en la ya tan castigada economía del trabajador”.*³⁵

³⁵ CRÍTICA DE ATE, Fuente ilegible.



Un momento de los tiempos épicos de Astillero plasmada en esta foto solicitada por el capitán Carranza, un presidente apasionado del Astillero y la Industria Naval. El documento conjunto de los trabajadores de Produccion reunidos entre las Gradas 1 y 2.

Entre Ongaro y Vador

En el año **1968**, nuestro gremio participa en la mesa de conducción de la C.G.T. de los Argentinos La Plata, Ensenada, Berisso, en el cargo de Tesorero. Ese mismo año, en un Congreso Normalizador realizado en el mes de marzo, nace la CGT de los Argentinos que encarna un sindicalismo más confrontador y combativo, cuyo secretario general

es el dirigente gráfico Raimundo Ongaro.³⁶ Juan Carlos Marín cuenta sobre este nuevo fraccionamiento cegetista, en presencia de otro veterano gremialista Humberto Rojas, de la desaparecida sección Central Termoeléctrica:

–En el sesenta y siete, en la época de Onganía (que fue una época en algunos casos era tan jodida y en algunos casos, pocos, peor que en el 76) yo estaba de Tesorero acá en La Plata de la CGT de los Argentinos, de Ongaro, donde había comunistas, radicales, ¡de todo! Los otros, de la otra CGT, estaban todos escondidos. En ese tiempo Horvath, que era el Secretario General de nosotros en Buenos Aires, viaja a España a ver a Perón y, cuando conversó con él, parece que Perón le preguntó donde estaban ubicados gremialmente y él le dijo:

–Estamos con la CGT de los Argentinos.³⁷

Y Perón le dijo:

–No, hay que irse, porque eso no es conveniente. Hay que salir.

³⁶ Aunque algunos sectores del peronismo acusaran a Ongaro de trotskismo, su acción en la CGTA fue representativa del ala revolucionaria del peronismo en línea con John William Cooke; estuvo ligado a dirigentes sindicales de clara militancia peronista, como Ricardo De Luca y Lorenzo Pepe, al igual que a periodistas y escritores como Rodolfo Walsh y a artistas gráficos como Ricardo Carpani, Fernando Pino Solanas y el vanguardista Grupo Cine Liberación. Ongaro apoyó al *Cordobazo* y el 30 de junio de 1969, pocas horas después de la muerte de Vandor, fue encarcelado por el gobierno militar al igual que Agustín Tosco y Elpidio Torres, principales figuras del alzamiento. Estaría preso varios años, y a su salida organizó el movimiento llamado *Peronismo de Base*. El 15 y 16 de septiembre de 1974 crea, desde el Ingenio Bella Vista de Tucumán, junto a dirigentes de esa época, la Coordinadora de Gremios, Comisiones Internas y Fábricas en Conflicto que desarrollaba huelgas en la FOTIA, Saiar, Matarazzo, Luz y Fuerza de Córdoba, Acindar, Propulsora Siderúrgica y otras. En 1975 volvió a la cárcel por su oposición al lopezreguismo, estando a *disposición del Poder Ejecutivo*, un eufemismo para la prisión discrecional sin juicio previo. Allí recibió la noticia de que uno de sus hijos, Alfredo Máximo, había sido asesinado por la *Triple A*. Tras acciones infructuosas contra otros de sus familiares, marchó al exilio, donde permaneció hasta la restauración de la democracia. En 1984 regresó a la Argentina, retomando la actividad sindical.

³⁷ Planteada como una alternativa a las facciones participacionistas –encabezada por Augusto Timoteo Vandor, dispuesto a pactar con el gobierno *de facto* aún después de que éste reprimiera violentamente la huelga general de marzo de 1967 y la peronista ortodoxa de las 62 *organizaciones*, encabezadas por José Ignacio Rucci; la CGTA adoptó un perfil más radical que éstas, denunciando que “*la burocratización impedía el logro de los objetivos sindicales*”.

*Entonces, cuando volvió, dio la orden de abrirnos y yo agarré y renuncié. En el 69 el gremio se vuelve a ubicar en la CGT pero en la CGT normal.*³⁸

A Oscar Flamini le “tiraba” más la CGT de Ongaro; sin embargo, como a muchos militantes de izquierda lo desvelaba más otros fenómenos políticos: los procesos internacionales:

–Con el PC me metí más de lleno en el 68 cuando fue la invasión de la Unión Soviética a Checoslovaquia que a mí, particularmente, me parecía que estaba mal. Ahí empieza la disputa con los que después hicieron el PCR³⁹ y cuando se define la fractura yo me quedo en el PC y ahí empecé a ser más activo. Me incliné más al oficialismo por así decirlo (y sonríe melancólico) porque en Fundición había un compañero del PC que se llamaba Báez. Se hacían reuniones entre todos y yo no entendía nada pero iba.

En una reunión Báez sale recaliente conmigo porque cuando me preguntan que opinaba de esto de la invasión y las diferencias yo contesto: ‘Y mucho no entiendo, pero a mí me parece que si nos empezamos a pelear entre los Comunistas va ser más fácil que nos sigan cagando...’ o una pavada así más o menos. Entonces Báez, que estaba entre los que querían irse para hacer el PCR me dice cuando salimos, pero mal, ¿eh?: ‘... Y entonces, para qué carajo te traje’. Entonces yo le contesto: ‘Andáte a la Puta que lo Parió’ y me quedé en el oficialismo por el simple hecho de decir, ‘a mí no me vengás a presionar, no voy a hacer lo que querés vos’. Y bueno, después sí me convencieron.

En agosto de este año, la CGT de los Argentinos aprueba un plan de “actos relámpago” en los barrios industriales. En septiembre de ese año, es descubierto y apresado en Taco Ralo, Provincia de Tucumán, un destacamento guerrillero de las Fuerzas Armadas Peronistas. Muere

³⁸ La CGT “normal” era la conducida por los peronistas Augusto Timoteo Vandor y Andrés Framini, y los independientes Riego Ribas y Arturo Staffolani. Había sido entregada a la Comisión Provisional de “los 20”, en 1961 durante el gobierno de Frondizi.

³⁹ Partido Comunista Revolucionario, actualmente su organización más conocida es la Corriente Clasista y Combativa (o CCC).

John William Cooke, cuyo pensamiento influyera decisivamente en el peronismo revolucionario. En diciembre, Jorge Daniel Paladino es designado Delegado Personal de Perón.

¡Cordobazo!

Pese al control de la inflación y crecimiento, el descontento social explotó en el “Cordobazo”. Todo se inicia en mayo de 1969. Como consecuencia de la derogación de regímenes laborales especiales por parte del gobierno, los trabajadores de varias provincias inician movilizaciones y huelgas. En Corrientes, en un enfrentamiento entre estudiantes y policías muere el estudiante Juan José Cabral. En Rosario se realiza una marcha de protesta por la muerte del obrero metalúrgico Norberto Blanco y en la misma matan al estudiante Alberto Ramón Bello. El 29 de mayo, se produce el Cordobazo, un estallido popular contra la dictadura, plagado de enfrentamientos violentos de las fuerzas de seguridad con trabajadores y estudiantes en varias ciudades. En junio, son incendiados trece supermercados Minimax, ante la llegada de Nelson Rockefeller, uno de sus propietarios. También se produce la muerte, en un atentado, del dirigente metalúrgico Augusto Timoteo Vandor. En septiembre ocurren violentos choques entre la policía y los trabajadores en una huelga ferroviaria en Rosario; ante esto interviene el ejército. Ese año se registra además una protesta popular de magnitud en Cipolletti y en diversos puntos del país se generalizan las puebladas.

Krieger Vasena debió dar paso a José María Dagnino Pastore y se alteró la política económica, con medidas de protección del mercado interno.

El clima político se tensa cada vez más. En ese período sufre su primera detención Oscar Flamini:

–En ‘69, cuando matan a Vandor, en la época de Onganía, fui detenido casi un año y medio por la Policía Federal. Ahí hacen el Operativo Bolsa, porque hacen una especie de bolsón y van enganchando a la gente. Yo estaba metido en el tema del cierre de los frigoríficos, por

la presentación de quiebra de la DELTEX, ya que los dueños habían comprado la hacienda Lechiguana en Entre Ríos. Bueno ahí hicimos todo una movida en defensa de la fuente de trabajo con la Cámara de Comercio de Berisso y con el cura Ruperto.

Para nuestro Astillero la época también está signada por los cambios aunque no tan dramáticos. El **8 de octubre de 1969**, la empresa adquiere el carácter de una sociedad anónima, pasando a ser su sigla **AFNE S.A.**

Del lado gremial ese mismo año 1969 un Congreso Nacional de A.T.E. crea el Centro Nacional de Jubilados y Pensionados. En la seccional Ensenada se funda la Sub-comisión de Jubilados y Pensionados.

Luche y vuelve

La alta conflictividad política y social generada durante la Revolución Argentina y las luchas entre los diversos sectores militares produjeron dos golpes internos, sucedieron a Juan Carlos Onganía (1966-1970), otros dos dictadores militares: Marcelo Levingston (1970-1971) y Alejandro Agustín Lanusse (1971-1973).

En **1970** es elegido Secretario General de la CGT José Ignacio Rucci. En mayo un grupo de jóvenes peronistas, Montoneros, secuestra y ejecuta a Pedro Eugenio Aramburu. Se incrementa el accionar de las organizaciones armadas. En junio, asume la presidencia el general Roberto Marcelo Levingston. A su vez, en julio, en un operativo comando, un grupo de Montoneros ocupa la localidad cordobesa de La Calera. Un comando de cuarenta y cinco personas toma la localidad de Garín distante unos cuarenta kilómetros de la Capital Federal. El hecho se lo atribuyen las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR). Como repudio al aniversario de la “Revolución Libertadora”, en septiembre, se producen más de veinte atentados con bombas. La CGT aprueba en octubre un plan de lucha impuesto por las 62 Organizaciones y se convoca a una huelga general. En noviembre de 1970, diferentes partidos políticos –Justicialistas, Radical, Socialista Argentino, Conservador Popular– fundan La Hora del Pueblo.

En tanto surge un nucleamiento de docentes universitarios en las Cátedras Nacionales. La Residencia vuelve a nutrirse de la movilización popular, con una base social ampliada por el concurso de la juventud.

Para 1971, se extiende la actividad guerrillera en Capital Federal, el Gran Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Córdoba, Tucumán y Mendoza. En marzo, son los duros enfrentamientos en la provincia de Córdoba, conocidos como el *Vivorazo*. El gobernador José Camilo Uriburu debe renunciar. En varias ciudades del país se reiteran serios enfrentamientos entre las fuerzas de seguridad y lo que aparece como un frente de resistencia obrero-estudiantil. El general Levigston renuncia a la presidencia. Asume el general Alejandro Agustín Lanusse, que encarna el poder real en la última fase de la Revolución Argentina.

También de este presidente guarda un recuerdo el veterano militante comunista Oscar Flamini:

–En el '71 otra vez, me encanan con Lanusse. Ahí me mandó al frente el Capitán Bó que era el Jefe de Mecánica y le decían el “Mochila” porque era medio jorobado. Me mandan a llamar de la Dirección y me dicen que vaya a la oficina del Capitán Bó. Vengo a la oficina, pregunto:

–Permiso, ¿Usted me mandó a llamar?’

Y el capitán Bó me dice:

–‘Ah, sí, Flamini, pase, pase... Estos señores lo vienen a buscar a usted’.

Yo no supe qué decir... creo que dije, medio en joda, medio en serio:

–‘Bueno, muchas gracias’.⁴⁰

Y los tipos que eran de la Policía me detuvieron, me levantaron de acá adentro nomás.

Lanusse será el encargado de preparar una salida dolorosa para las Fuerzas Armadas y propiciar la vuelta a una democracia tutelada por el poder militar. En abril de 1971, un grupo comando, “Descamisados”,

⁴⁰ Nos reímos todos los presentes en la entrevista.

toma la casa de un militar en Los Polvorines, sustrayendo armas y dinero. Por su lado, el gobierno anuncia en mayo el Gran Acuerdo Nacional (GAN), en respuesta a la Hora del Pueblo.⁴¹ En julio se promulga la Ley Orgánica de los Partidos Políticos. Para septiembre, en Madrid, los restos de Evita son devueltos a Perón. En noviembre, Jorge D. Paladino es reemplazado por Héctor J. Cámpora como delegado de Perón.

Durante todo 1972 el retorno de Perón a la Argentina es el centro de la agenda política. En enero el Partido Justicialista obtiene su personería política. En junio se organiza el Acto de la Unidad de la Juventud Peronista en la Federación de Box. Durante julio, Lanusse anuncia las elecciones nacionales para el 11 de marzo del siguiente año. Los candidatos presidenciales deben estar en el país antes del 25 de agosto de 1972. El exiliado se niega a aceptar las disposiciones de un régimen carente de legitimidad. El general Lanusse manifiesta que a “*Perón no le da el cuero*” para volver.⁴² En agosto, luego de un intento de fuga del penal Rawson, del que logran escapar algunos dirigentes de las organizaciones armadas, otros dieciséis integrantes de Montoneros, FAR y ERP son asesinados en la base naval de Trelew a pesar de haberse rendido. El hecho genera el repudio unánime de la opinión pública.⁴³

En 1973, acosada por una insurrección popular creciente y generalizada, la dictadura organizó una salida electoral con participación del peronismo (aunque impidiendo la candidatura de Juan Domingo Perón, en la que triunfó precisamente el candidato peronista Héctor J. Cámpora, con el 49,53% de los votos. En junio de ese año, luego de dieciocho años de exilio, el General Perón retorna definitivamente a la Argentina; tras

⁴¹ En 1970, la UCR, el justicialismo, el conservadurismo popular, los socialistas y otras fuerzas políticas lanzan un documento titulado: *Sin solución política es impensable una solución económica*, que lleva las firmas de Horacio Thedy y Jorge Paladino, delegado personal de Perón. Nació así la “Hora del Pueblo”, una agrupación multipartidaria que se proponía la recuperación de las instituciones democráticas.

⁴² El 17 de noviembre de 1972, Perón regresó provisoriamente al país. A poco de llegar, expresa su voluntad de encontrarse con Balbín. El encuentro se concreta y los líderes de las dos fuerzas políticas mayoritarias se prometen apoyo mutuo y retorna a España.

⁴³ Cronología basada en NOMEOLVIDES, *Memoria de la Resistencia Peronista 1955-1972*; Liliana Carulli, Liliana Caraballo, Noemí Charlier, Mercedes Cafiero. Ed. Biblos, 2000.

la renuncia de Cámpora para permitir nuevas elecciones libres, Perón triunfa con el 61,85% de los votos.⁴⁴

Primer Convenio Colectivo de Trabajo del Astillero

Para cuando se restaura la democracia, al calor de estas luchas se había producido un avance en las conquistas laborales. En el año 1971 se produce el primer convenio colectivo de A.T.E. – A.F.N.E. Del primer mes de aumento los compañeros de Astilleros donan el 50% del mismo para el gremio, para que se pudiera terminar el local sindical.

En el año 1972 se realiza el segundo convenio colectivo A.T.E.– A.F.N.E. y del primer mes de aumento los compañeros de Astilleros donan el 10% del primer mes para el gremio. En el presente año se compra la casa de la calle San Martín n° 379 de Ensenada, para atender a los afiliados, hasta tanto se termine el local de la calle Ortiz de Rosas n° 30.



En 1971 se acuerda el Primer Convenio Colectivo de Trabajo A.T.E. – A.F.N.E. del primer mes de aumento los compañeros donan el 50% para avanzar en la construcción el local sindical.

⁴⁴ Las elecciones se realizaron el 23 de septiembre. El matrimonio Perón-Perón obtuvo el 61,85% de los votos; Balbín-Fernando de la Rúa (UCR), el 24,2%; Manrique- Martínez Raymonda (Alianza Popular Federalista), el 12,19%.

SEGUNDA PARTE

Sumario

Capítulo 1: DEMOCRACIA AL ROJO VIVO

Capítulo 2: ¡CATORCE DOS CINCUENTA O PARO NACIONAL!

Capítulo 3: UNA NOCHE DE SIETE AÑOS

Capítulo 4: PROCESO CONTRA LA INDUSTRIA NAVAL

Capítulo 5: NUESTRO APORTE POR MALVINAS

CAPÍTULO I DEMOCRACIA AL ROJO VIVO

A partir de 1969, tras el Cordobazo¹, avanzan las luchas por el retorno a la democracia perdida y con ellas se ganan conquistas que mejoran la calidad de vida de los afiliados a ATE en Ensenada. Por otra parte conforme la situación del país se ponía al rojo vivo se agudizaban las contradicciones al interior de los trabajadores de Astillero sobre cómo hacer sindicalismo.



Edificio de Dirección presentando el mítico "pastito". Al fondo se observa el edificio del Vestuario y Comedor, donde también se ubicaban los relojes para marcar la hora de entrada y salida; escenarios de muchos de los relatos que se describen en esta obra.

–La lucha interna empieza yo le calculo después del 70 –corroboraba el gremialista Marín– porque los setenta prácticamente fue la mejor, de ATE, de los compañeros, de todo; porque es la época en que había trabajo a pleno, se peleaba por equis cosa y se conseguía. Aunque en el sesenta y pico, cuando se crea la Azul y Blanca, ya se empieza a pelear, recién en el 70, en la época de Luciano (Sander), empezaron las asambleas dentro del Astillero.

¹ El 29 de mayo de 1969 Córdoba fue el escenario de una movilización popular que sacudiría al Onganiato. Estos hechos se reproducirían luego en Catamarca, Rosario, Cipolletti, etc., ahogando el deseo del gobierno de mantenerse en el poder pese a las detenciones y persecuciones que se produjeron.

Hasta acá todavía se discutía pero estábamos todos, había compañerismo. Ahí es cuando se empieza a cerrar la cosa políticamente, empiezan los enfrentamientos entre las líneas gremiales y entre los sectores políticos y aparecen otras agrupaciones.

Los primeros intentos de reclamo, fueron duramente reprimidos dentro mismo de la fábrica por la Infantería de Marina pues, como ya se dijo en el capítulo anterior, en las instalaciones del Astillero se asentaba un destacamento del BIM III (Brigada de Infantería Motorizada).

–Una vez, al decidirse un paro –recuerda Egidio Santilli²– estábamos concentrados frente al edificio de Dirección,³ vinieron los “Bichos Verdes”⁴ y nos fueron sacando para afuera. Habían formado vallas de veinte o treinta milicos y nos echaban a culatazos desde el ‘pastito’⁵ hasta el portón de salida. Esa vez no fue la única, también nos corrían en el 55 cuando armábamos unas Asambleas antológicas en el club Canal Oeste. Más de una vez nos sacaron a bayoneta calada y alguna vez hasta hubo balazos y no de goma precisamente.

Flamini, sin privarse de emplear el lenguaje coloquial del modo más simple y descriptivo contaba:

–La Infantería de Marina estaba aquí, donde era el Vestuario; frente al Bicicletero, una de las puertas daba al Vestuario. Había como un acantonamiento, no sé cómo llamarlo, de la Infantería. Entonces, apenas se armaba quilombo, aparecían ellos.

La izquierda y el peronismo

A partir del recalentamiento del clima político y la clara hegemonía del peronismo en el movimiento obrero, problemas más cotidianos

² Aprendiz en la Base Naval ingresó al Astillero desempeñándose en la sección Chapa Fina. Tras capacitarse como Maestro fue instructor en la Escuela de Aprendices del Astillero. Trabajó en Programación y pasó a revistar en Presupuesto; al jubilarse, superando los 50 años de servicio, trabajaba en Gerencia Comercial.

³ Se refiere al espacio frente al edificio de Dirección.

⁴ Los infantes recibieron éste apodo por el color de sus uniformes.

⁵ Los trabajadores de la época llamaban así al espacio frente a las oficinas administrativas. Los más antiguos todavía usan esa denominación actualmente para indicar una concentración frente al Edificio de Dirección aunque el tupido césped ya ha desaparecido.

comienzan a preocupar a la militancia de izquierda: concretamente la relación de la izquierda con la fuerza predominante:

–Siempre tuve mucho quilombo con el Partido por mi relación con el Peronismo. Tenía diferencias acerca de la visión de las masas, del peronismo y sobre todo, la falta de visión dialéctica de la relación con el peronismo. ¡Ojo! Yo no soy un caído del catre, ¿eh? Fui miembro del Comité Central⁶, de la Comisión Política⁷, fui delegado a la URSS a la asunción de Presidente.⁸ Con esto quiero decirte que no era un tipo que no entendía nada, que era inocente. Pero tenía una vida, laboraba acá, el 98,99 por ciento de la gente que me rodeaba era peronista, eso me influenciaba y me hacía tener posturas diferentes.

En una conferencia del PC yo hablo y planteo la experiencia práctica: Nosotros, en el Astillero salíamos los 5500, hacíamos EL quilombo, las marchas a La Plata. Entonces no era cuestión de montar la “Agrupación Clasista Equis”. por así decirlo y querer meter a los laborantes allí adentro. Éramos los laborantes todos, peronistas, trotskistas, comunistas y nos “cagábamos a codazos”, teníamos discusiones pero en el momento, en el hecho de estar ahí, estábamos todos juntos. Porque había algo más de clase, un interés, una esencia de clase que se manifestaba en la calle. Yo cuestionaba, por ejemplo, que el Partido había creado el MOCS (Movimiento de Unidad y Coordinación Sindical) que era un apéndice del Partido, y tenía dos o tres aliados que no se había afiliado para decir que eran aliados. Mi cuestionamiento era que el Partido planteaba organizaciones propias, puras, en vez de bucear en la realidad de las masas.

Mi militancia gremial empieza con los (hermanos) Vicente, Martín y Miguel que eran peronistas. Me había podrido de discutir con estudiantes, nos pasábamos reunidos hasta cualquier hora de la madrugada, yo siempre me tenía que ir porque al otro día tenía que laborar. Ellos habla-

⁶ Denominación habitual del órgano de Conducción Nacional de los partidos de izquierda.

⁷ Secretariado u órgano ejecutivo del Comité Central.

⁸ Un alto honor para los miembros del PC de la época era visitar Cuba o los llamados Países del Este invitados por el Partido. Se consideraba como un reconocimiento mayor el ir a Rusia, cuna de la Revolución Bolchevique.

ban y hablaban de la organización de las masas, si con tal contenido o con otro... ¡toda teoría, si no estaban en ninguna organización de masa! Entonces voy al sindicato y le pido al 'Chueco' Marín que me haga unas planillas para organizar un Campeonato de Fútbol. Me dijo que sí, que volviera la semana que viene... ¡Macanas! Volví a la semana y no las había hecho, pero le rompí tanto los "cocos" que las tuvo que hacer.



"Río Iguazú", carguero para ELMA, botado el 12 de mayo de 1973.

Ahora, yo no fui a ver a nadie, colgaba los carteles en los baños de las Secciones, carteles que decían, por ejemplo: '14 DE JUNIO – SORTEO EN EL SINDICATO PARA CAMPEONATO DE FÚTBOL'. Llega el día, voy al

sindicato y había 14 delegados de las planillas. Entonces les cuento: 'Miren, francamente, yo me largué con esto pero estoy solo. ¿Porqué no hacemos el sorteo y hacemos una Comisión entre los que quieren y laburamos entre todos?' Se incorpora Vicente y otros compañeros... ¡Una barbaridad! Se consiguió la cancha, una la de acá adentro y la otra del club Canal Oeste, donde se hacían las asambleas; mangueamos premiso; hicieron el torneo con 14 equipos, iban la gente de la sección para verlos, ¡qué sé yo! Hacemos la fiesta de entrega de premios en el club San Martín (que hoy es el club Astillero), la hacemos en el salón de fiesta... ¡fue apoteótica! Cayó la gente con la familia... y el gremio que miraba de costado tuvo que nombrar dos miembros para que se incorporen a la Comisión Juvenil.

¡Y esa fue la resolución práctica de mi discusión con el Partido! Hacés el torneo, estamos junto a la gente y ¿de qué va a hablar la gente

si es de Astillero? ¡De Astillero, del sueldo, del laburo! Es como la gente que va al dentista, en la sala de espera empieza con la muela, me duele, no me duele, y pasa a “¡qué caro está todo!” y así... Haciendo esto ya para el Cordobazo yo era Delegado en Fundición, me acuerdo porque fuimos tres hasta Córdoba a un acto donde habló Tosco. Y seguí siendo delegado hasta que me fui en el 76”.

NUC-34: nacida del horror

Jorge Ismael Mustafá trabajaba como electricista en la Construcción 34, Cabo San Antonio en 1970. *“En la Construcción contigua a un oxigenista se le reventó la manguera, se impregnó de oxígeno y se prendió fuego –cuenta durante una visita a la ETARS en el 2004– El operario falleció y esto me impresionó mucho”.*

Como este no fue el único accidente de esta característica por esa época, en charlas entre compañeros se intentaba buscar la solución. Medio en serio, medio en broma, se daban las opiniones más disparatadas como *“dar trabajo a otro obrero para que sostenga la manguera del equipo de oxicorte y estrangularla cada vez que fuera necesario”*. Por supuesto, este procedimiento era imposible por razones más que obvias pero el concepto en sí era el correcto. Trabajando sobre él Mustafá desarrolló el principio de la válvula. Los primeros ensayos, precarios, los realizó en su casa. al lograr resultados satisfactorios lo patentó bajo el nombre de NUC-34, una combinación del apellido de su supervisor, Armando Nuccitelli, quien le facilitó enormemente su tarea de investigación, y el número interno de la construcción naval en la que participaba durante la jornada normal de trabajo. Un compañero suyo le informó al Jefe de Seguridad de Planta el logro del dispositivo y a partir de allí comenzó a desarrollarlo con la ayuda de la Empresa. Al cabo de un año, Jorge Mustafá logró perfeccionar la válvula que, hasta el día de hoy, se utiliza en muchos establecimientos industriales.⁹

⁹ La creación de la NUC-34 le amplió las fronteras al novel inventor en el ámbito de la investigación industrial práctica. Mustafá fundó en Berisso una pequeña fábrica que también comercializa y distribuye el producto de su talento creativo. Así logró el desarrollo de otra

Pero no todo fueron rosas para éste joven inquieto y curioso, ejemplo de que el talento no reconoce límites sociales ni de clases para hacerse presente. Un obstáculo lo encontró en la Oficina de Patentes, debido a una mala redacción en la presentación:

—La misma daba a entender que la válvula era un dispositivo de uso vulgar, algo ya conocido y desarrollado. Pasaron varias reuniones en Buenos Aires antes de que los funcionarios del Registro comprendieran que no era así. Finalmente, el 10 de febrero de 1975, me otorgaron la patente que renové en 1990.¹⁰

Mejorando la fundición

Este ejemplo individual pudo concretarse porque había un medio propicio: **El compromiso colectivo de los trabajadores con el Astillero Río Santiago, para que mejore su eficacia, para mejorar las condiciones de trabajo, para superar desafíos que la tarea cotidiana presentaba a cada uno de los operarios.** Un dato muy revelador del compromiso de los trabajadores de la época con el Astillero y la Defensa del mismo, es la experiencia colectiva del Departamento de Fundición donde organizaron una Comisión que elaboró un Proyecto de “Remodelación del Taller de Fundición”. Según contara Oscar Flamini, entonces delegado del Sector:

—La Comisión buscó hacer un Taller acorde a las necesidades del Astillero que crecía día a día; nos basamos ante todo en la experiencia y la práctica. Además de marcar lo que sería un adecuado funcionamiento del existente se propuso la construcción de un taller anexo en la parte Norte del edificio para darle más agilidad y producción a la Fundición.

Al presentarlo le anexamos los planos correspondientes además de la fundamentación que justificaba el trabajo basado en la Defensa del Astillero Río Santiago y la creación de mano de obra como un Patrimonio Nacional y el mejoramiento de las condiciones de trabajo

válvula para equipos de oxicorte, una variante de arrestallamas más eficaz que el existente y un nuevo mecanismo para alimentación de agua de los tanques.

¹⁰ La Genialidad de un Hombre Común, Emmanuel Guzmán, Alan Adinolfi y Matías Lukac, Los Pibes del Astillero (marzo 2004). Al momento de publicarse J.I. Mustafá trabajaba en la construcción de una válvula de protección para equipos de GNC.

El proyecto fue entregado al ingeniero Nyedermeier el que lo remitió al presidente de la Empresa, Enrique Carranza agregando las siguientes consideraciones: *“El presente proyecto es el fruto de una experiencia vivida durante muchos años y confirma, además, el viejo refrán que dice: **Pregunte a quien realiza la tarea acerca de los problemas inherentes a la misma; él los sabrá bien.**”*

Básicamente se mantiene la capacidad máxima de peso para colar por pieza, o sea, 13 toneladas de acero y aproximadamente 25 toneladas de hierro. Recién con la incorporación de la etapa 3°, como se verá más adelante, esa capacidad se elevaría a 17'20 toneladas de acero, lo que significa un rango de interés permanente en plaza”.

Siempre según el testimonio de Flamini, el ciclo de ida y vuelta Empresa – Trabajadores se completó cuando el Presidente Carranza obsequia a los trabajadores de Fundación el libro *La Marina Mercante Iberoamericana*¹¹, remitiendo este motivador mensaje: *“El Presidente Enrique Carranza saluda con la mayor consideración al señor Oscar Flamini y le agradece su saludo y el de su grupo de trabajadores de su Sección con motivo del Día de la Industria Naval.*

*El esfuerzo a que se comprometen para el fortalecimiento y desarrollo de nuestra Empresa es digno de destacar. Solo con acciones como esa, llevadas a la práctica sin desmayos ni renunciamientos, podrán conducirnos a la meta que todos anhelamos, una Argentina libre y plenamente Soberana”.*¹²

Temporal premonitorio

En la noche del 4 al 5 de enero de 1974 la Naturaleza pareció querer dar un presagio de lo que harían lo hombres entre ellos en poco tiempo. Un fuerte vendaval arrancó árboles de cuajo en la planta naval, produjo la voladura de una parte del techo del sector Buques Militares y la caída de una columna sobre otra área del mismo.

¹¹ El ejemplar fue donado por Oscar Flamini, al Museo de Ciencia y Técnica Naval en abril de 2008.

¹² La esquila lleva fecha 13 de octubre de 1975.

Lo más impactante fue que las altísimas grúas ELYMA, visualizadas desde lejos por la población circundante a Ensenada, se derrumbaron sobre Gradas y el Taller de Galvanoplastia.



La pavorosa escena que sorprendió a los compañeros esa víspera de Reyes de 1974.

–Fue en vísperas de Reyes y era un viernes porque ese sábado vinimos a hacer extras –cuenta Manuel Ruiz, veterano capataz del sector Maniobras– Las hicimos pero haciendo arranchamiento y tratando de componer el desastre de la tormenta.

Luciano Sander, secretario general

En los 70 se inicia un proceso donde las luchas, en un principio, presentaban formas legales:

–Asambleas de todo tipo y a toda hora, movilizaciones –según la visión de un delegado de la época, Ángel De Charras. –Después empezaron luchas más duras y clandestinas: apretadas a los jefes, sabotaje

de la producción. A partir del 74-75 todas eran acciones de choque, eran huelgas duras. Había una influencia que hacía que todo fuese politizado y combativo. Todo aquello era producto de la existencia de un gremialismo de acción, el Directorio de la empresa no podía controlar la situación

Roberto Luciano Sander, catapultado por un bien merecido prestigio ganado con su actuación en el duro conflicto de 1969, fue elegido como Secretario General de la Seccional en 1971; completaba la fórmula Ismael Barros como Secretario Adjunto. Desde este cargo Sander, ex delegado de la metalúrgica SIAM, electo a la Comisión Coordinadora del Astillero Naval Río Santiago representando a la Grada en mayo de 1964¹³, discípulo de Rosendo García y alineado con la conducción de la CGT, comenzó a tener frecuentes roces con la conducción nacional de ATE El Secretario General Nacional era Roberto Horvath también alineado en la CGT, encabezada entonces por José Ignacio Rucci. Todos estos dirigentes pertenecían a la misma agrupación, la Azul y Blanca. A principios de 1975, Luciano Sander renuncia a su cargo de Secretario General en la Comisión Administrativa, que ocupaba por segunda vez, debido a las profundas diferencias con la conducción nacional de ATE y vuelve a trabajar al Astillero como ayudante en la sección Calderería. Lo reemplaza su Adjunto, Ismael Barros, acompañado por Carlos Pergiacomi y otros dirigentes. El hecho es corroborado por Juan Carlos Marín con algunos matices:

–En el 75 yo era presidente del Concejo Deliberante y además vocal de la Comisión –cuenta Juan Carlos Marín, “El Chueco”– El finado Sander era Secretario General, ya había sido Secretario General en el periodo anterior, de 1971 a 1973. En ese año la agrupación Azul y Blanca interviene porque había un problema particular y posiblemente político también y piden que lo separen del cargo a Sander y lo reemplaza Barros.¹⁴

¹³ Esta comisión cumplía la función de Junta Interna. Los otros miembros era José Cesáro, Sección Electricidad y Alfredo Pérez (Construcciones Mecánicas), como titulares: Alfonso Markus, Electricidad, Alberto Tonelli (Chapa Fina), como suplentes. Su apoderado: Alfredo Candela (Planta Mecánica) El Día, 16.05.1964.

¹⁴ Posteriormente, en julio de 1975, se realizan elecciones en ATE Ensenada.

El asesinato que encendió la mecha

Al mediodía del 25 de septiembre de 1973 fue asesinado José Ignacio Rucci, Secretario General de la CGT.¹⁵ Hacia 36 horas había resultado electo el Teniente General Juan Domingo Perón y sobrevolaba sobre millones de argentinos la esperanza de disfrutar la democracia soñada y recuperar la Justicia Social.



Una de las grúas caída sobre el Taller de Galvanoplastia donde hoy funciona Automotores.

“A principios de septiembre la organización Montoneros comenzó a discutir la posibilidad de matar a Rucci. (...)”

¹⁵ El líder sindical había pasado la noche en un departamento de un familiar porque temía que atentaran contra él y cuidaba con celo particular el lugar de las reuniones y su custodia; además cambiaba su lugar de descanso. El atentado comenzó apenas abandonó la finca a las 12:10. Aparentemente, los atacantes, un comando integrado por nueve a once personas, habían iniciado la emboscada con el lanzamiento de una tabla que llevaba una ristra de petardos y dispararon desde tantos puntos diferentes que hizo imposible la defensa. El tiroteo fue relativamente breve pero intenso –los cálculos periciales estimaron más de cien proyectiles disparados–, a las 12:30 los agresores habían huido.

No obstante, a partir del 20 de junio en Ezeiza existían en la organización dos maneras de analizar la realidad, que decantaron en dos sectores internos: “movimientistas” y “militaristas”.

El asesinato de Rucci marcó el predominio político del sector militarista dentro de la conducción montonera, que en ese momento estaba integrada por ocho miembros. De ellos, cuatro (Firmenich, Hobert, Perdiá y Yager) provenían de Montoneros. Tres (Quieto, Roqué y Osatinsky), de FAR. Y, por último, Horacio Mendizábal, de Descamisados. No existe confirmación de que “orgánicamente” la totalidad de la conducción haya autorizado la ejecución. Algunas versiones afirman que Roqué tomó la decisión por sí.

... la autoría de Montoneros fue reconocida años después extraoficialmente por la Conducción de la organización, e inclusive asumida por la mayoría de los sobrevivientes como un grave error político”.¹⁶

Tiempo después, el entonces Secretario General de ATE Ensenada, Ismael Barros, expresó la opinión de la corriente gremial que representaba en un reportaje que transcribo textualmente:

“El atentado que costó la vida al máximo dirigente de la CGT, compañero José I. Rucci, fue de tal trascendencia, que concitó durante varios días la atención del pueblo en general. Voces de repudio se alzaron desde todos los rincones del País y del exterior; la clase trabajadora hizo sentir su oposición al incalificable hecho, realizando con una ejemplar y total adhesión un cese general de actividades.

Hoy, cuando ya los acontecimientos forman parte de la historia, es importante reflexionar y analizar los por qué, los móviles del crimen, quienes lo cometieron, sus consecuencias.

Para conversar sobre tan lamentable suceso, para conocer sus deducciones, entrevistamos aquí al Secretario General de nuestra Seccional, compañero Ismael Máximo Barros, quien comienza diciendo:

–En principio, el hecho en sí es incalificable; personalmente interpreto que no somos quienes para privar la vida un ser humano; el hombre está por encima de las ideologías y de los sistemas, de manera pues que no se tiene por qué atentar contra la vida de nadie por el simple hecho de opinar de una

¹⁶ Fuente Portal TARINGA!, Inteligencia Colectiva.

determinada manera. El crimen premeditado es algo que contraría mi espíritu doctrinario, que indudablemente coloca al Hombre como receptor de todas las fuerzas concurrentes.

Compañero Barros, a su criterio: ¿quiénes consumaron el atentado?

–Vea, el Gobierno Justicialista tiene frente a sí un problema que resolver; un país con una económica no floreciente, con un sistema social injusto, y con un juego político difícil y comprometido. Lógicamente, para luchar contra eso es requisito fundamental seguir adelante en la tarea de pacificar al país y unir a los argentinos. Los que nos sentimos Pueblo, estamos empeñados en la gran empresa de la reconstrucción y estamos por la paz y estamos por la unión; los que no, son el antipueblo. De ahí se deduce que el asesinato del compañero Rucci es la resultante de la antipatria, ya sea ésta gorila o marxista, o ambas... (Ilegible)".

–¿Qué le diría UD. a esos elementos sectorizantes?

–Simplemente que frente a nosotros tenemos una situación tan grave y difícil en todo sus aspectos que si por esta vez no somos capaces de unirnos para resolver todos los problemas que surgen de la encrucijada económica y de la situación social, política, moral, educacional y cultural del país, quizás seamos en el futuro los culpables de la disociación de nuestra comunidad y del desastre de nuestra Nación.

–Los que se adjudican el crimen sostienen que lo cometieron porque Rucci era un elemento que paralizaba la revolución. ¿Qué opina usted al respecto?

–Mire, cuando se habla de revolución algunos creen que se hace a fuerza de bombas y de balazos. Revolución, en su verdadera acepción, son los cambios estructurales necesarios que se practican para ponerse de acuerdo con la evolución de la Humanidad, que es la que rige todos los cambios que han de realizarse.

El Hombre cree a menudo que él es el que produce la evolución. En esto, como en muchas otras cosas, el hombre es un poco "angelito" como dice el Teniente General Perón. Porque es la evolución la que tiene que aceptar y a la cual debe adaptarse. Y esa lógica evolución es la que hoy nos lleva a una democracia integrada, donde cada uno hace su vida con toda amplitud y toda libertad, pero luchando para que la comunidad se realice y haciendo posible que, en esa comunidad realizada, cada uno pueda, de acuerdo con sus condiciones y según sus esfuerzos, realizarse a sí mismo.

—¿Algo más, compañero Barros?

—Nada más. Simplemente ratificar una vez más que todos aquellos que atentan contra la pacificación, actúan a favor de la antipatria, y de allí que me anime afirmar que los que mataron a Rucci buscan el caos y la subversión, por más que recurran a otros argumentos tan inaceptables como malignos”.¹⁷

C.C.T. 1975: el Convenio de todos

Independientemente de las valoraciones que pudieran hacerse sobre la situación y la metodología de acción, lo concreto es que ATE y los trabajadores se fortalecen:

- El 14 de julio de 1971 es homologado el primer Convenio Colectivo de Trabajo entre ATE y AFNE y se reanuda la construcción del nuevo local sindical.
- En 1972 se firma un nuevo Convenio Colectivo Empresa – Gremio, renovándose en 1973 y 1975. El sindicato adquiere ese año el local de San Martín n° 379, para uso de la Asesoría Letrada y de Previsión Social.
- En 1973, se reelabora el Convenio, superador en algunos aspectos al anterior y se con-



Tapa del Convenio Colectivo de Trabajo ATE-AFNE Social Anónima de 1973.

¹⁷“El Asesinato del Compañero Rucci es la Resultante de la Antipatria”, reportaje publicado por publicación institucional de ATE Ensenada, 1975.

quistan nuevos beneficios.¹⁸ También se compra la Hostería El Molino (Río Ceballos – Córdoba).

- En 1974 finaliza la construcción del nuevo local gremial.
- En 1975 se compran los terrenos lindantes a la Hostería y se realizan obras en el camping de Punta Lara.

Un Convenio histórico

El Convenio Colectivo de Trabajo de 1975, visto treinta años después, nos puede sonar casi utópico: Aumento Salarial Automático según el Costo de Vida, Módulos por Categoría y Antigüedad, aumento directo por suba del boleto, Premio por Botadura y Entrega, conquistas en las condiciones de trabajo, y hasta el derecho de elegir los nombres de los barcos. El protagonismo social de los trabajadores en el funcionamiento de la empresa era tan importante que en su Directorio comenzó a integrarse un representante de los mismos; el primer Director Obrero fue Miguel Vicente y el segundo Antonio Di Plácido.¹⁹ Sobre el momento, Oscar Flamini cuenta su perspectiva:

–En el Cuerpo de Delegados habíamos elegido una especie de Secretariado: Estaba Marta, yo, bueno éramos tres que hacíamos de nexo con la Comisión Administrativa.

Para 1974 armamos la lista Gris; después en 1975 viene la discusión del Convenio Colectivo de Trabajo. Se plantea la elección de Paritarios por lista; nosotros dijimos que sea nominal; en una asamblea se pone a votación, perdemos y queda por lista. Entonces presentamos la lista que fue Marote, Sanders y yo. Se ganó y quedamos como Paritarios. Alguien que nos ayudó mucho con los números en la diagramación de los módulos y todo eso porque estaba en la tesorería fue un muchacho de la JP, que ahora está en Suiza, Api Tesorieri.

¹⁸ Por parte de los trabajadores la Comisión Paritaria estuvo compuesta por Juan Roberto Horvath, Ismael Barros, Juan Carlos Marín, Luciano Roberto Sander, Jorge Ankudowicz, Delfín Reguera, Nicolás H. Mugni, Juan Rosario y Manuel J. Rodríguez.

¹⁹ Dirigente sindical de extensa trayectoria más conocido como *Bertita*, quien también fue motor de la construcción, en 1997, de los natatorios de agua salada del Camping de Punta Lara siendo secretario de Turismo.

Entonces empieza toda la discusión de cómo debía ser. Porque antes el Sindicato mandaba gente, se escribía una especie de borrador, se armaba, se aprobaba y chau, se iba a discutir eso. Nosotros proponemos las Comisiones de Sección. Entonces se hace todo un proceso con estas comisiones. En cada Sección había una Comisión Central y Comisiones de Sectores que elaboraba para cada sección. Digamos, en Fundición, había una Comisión General y en cada área, digamos Planta de Tierra, los Fundidores, los Moldeadores tenían una comisión específica. Entonces elaboraban el problema que tenían ahí más los problemas generales: salarios, categorías, etc. Y traían todas las propuestas.



Oscar Flamini en el 2010.

Bueno, fue un trabajo muy interesante; por eso fue que la discusión del '75, además de ser muy rico, el Convenio tenía un respaldo muy fuerte y tan grande que se lograron cosas que no se habían logrado antes; que ya venían planteadas. No era el Convenio hecho por estos tres de arriba, éste Convenio lo hice yo, no vos. La pelea era por defender lo que habían hecho cada uno.

Recuerdo algo... –El hombre ya canoso y de bastón, musita, farfulla, baja la cabeza pensativo y se pasa la mano por la frente como tratando de sacudir el polvo a los recuerdos– Hay cosas que se te escapan, pero la discusión por la cuestión del salario, de los módulos, la terminamos de esta manera: –nuevamente se le ilumina el rostro y las frases fluyen con facilidad– Estábamos frente a Dirección, Asamblea en el “pastito”, en la escalinata estábamos los Paritarios; porque se discutía con la Comisión de la Empresa, se venía, se ponía a consideración de la Asamblea. Sobre salario, la Empresa había rechazado la propuesta nuestra, había ofrecido otra más baja y la terminamos discutiendo así: la Asamblea en la escalinata y Carranza²⁰ en el teléfono. Hablaba

²⁰ El Ingeniero Naval, Capitán Enrique Carranza.

conmigo, 'Mire, no, no podemos, le ofrecemos tanto'; salíamos, se lo decíamos a la gente y todos saltaban, '¡No, no! ¡Eso no! ¡Queremos más!...', bueno, todo el griterío. No sé, así dos o tres veces, hasta que Carranza dijo por el teléfono: '¡Bueno, está bien! Tanto...' y era la propuesta de la Asamblea. Cuando salimos, planteamos, son esos hechos que no te olvidás más porque nos llevaron en andas a los Paritarios, hasta los tarjeteros, nos tiraban para arriba. ¡Porque habían ganado ellos, lo habían hecho ellos! Yo creo que no hubo compañero que no haya sido parte con un aporte, algo.

Grandes perspectivas laborales

La combinación de la voluntad y capacidad de organización y lucha de los trabajadores con la recuperación de la democracia, colaboraba en el logro de estos triunfos, pero también era fundamental las condiciones del contexto económico, de gran pujanza en ese momento. Como medida de ilustración de la carga laboral con que contaba Astillero, en esos tiempos vale citar un artículo de un diario local de la época.²¹ La crónica en concreto cubría la celebración del Día de la Industria Naval realizada en las instalaciones de la empresa. El evento fue encabezado por el vicepresidente de AFNE en ejercicio de la presidencia, contraalmirante ingeniero naval Manuel Giménez Figueroa. En ese momento el presidente capitán de navío (RE) Enrique Carranza se encontraba de viaje buscando concretar un acuerdo en Praga para que Astillero fabrique turbinas hidroeléctricas para la firma SKODA. Respecto al campo nuclear, la crónica apuntaba que “*se estudiaba la firma de un convenio con una firma austriaca a fin de construir en los astilleros de Río Santiago, las bombas para el moderador y refrigerador del motor principal de la central atómica de Río Tercero*”.

Según declaraba el Giménez Figueroa “*se están construyendo 10 buques. Dos de ellos del tipo granelero destinados a la subsecretaría de la Marina Mercante; dos petroleros para el Yacimiento Petrolíferos Fiscales (YPF)*” a los que calificó como las mayores construcciones que

²¹ Diario EL DÍA, 12.09.1975.

se están concretando en el país²² y “6 naves multipropósito destinados a la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA)”. Entre las posibilidades inmediatas se destacaba la iniciación de la construcción de dos buques carboneros para Yacimientos Carboníferos Fiscales y una serie de cuatro embarcaciones de tipo B26, cargueros, para la subsecretaría de Martina Mercante. Más adelante, Figueroa abundó en detalles sobre las realizaciones en marcha para el “sector militar”, señalando que “se tiende a que el país construya las unidades que necesita para afirmar la soberanía y corresponder al esfuerzo que en tal sentido desarrollan las naciones vecinas, no por imitación o desafío. Sino para no quedar en inferioridad de condiciones en el aspecto tecnológico y de avance industrial”. Entre las novedades del sector Metal Mecánico podremos tomar nota de la construcción de motores a propulsión para las naves que se realizaba, los cuales se han llevado a una potencia de 23.000 HP, el doble de lo que se hacían un tiempo atrás.

Fundación del Club Astillero

La influencia bienhechora de la organización de los Trabajadores Estatales de Ensenada no se detuvo allí y ATE resultó ser cofundador del club Astillero Río Santiago. La fecha de fundación, del club Astillero Río Santiago, 12 de septiembre de 1974, no es casual: coincide con el “Día de la Industria Naval” festejo muy caro al sentimiento de los componentes del Astillero Río Santiago de Ensenada.

En el edificio de Horacio Cestino n° 764, entre Moreno y Quintana, donde funcionara el viejo club San Martín, aún recordado por sus históricos bailes, se reúne el núcleo fundador.²³ Se cumplimentaba

²² Se refería al “Ingeniero Huelgo” y al “ingeniero Silveira” de 60 000 TPB cada uno.

²³ Entre ellos figuraban Isidro Octavio González y Armengol Varas, los primeros presidente y vicepresidente respectivamente, Enrique Carranza, presidente del Astillero Río Santiago por ese entonces, Enrique Larrenaga, Alfredo Candela, Fernando Lanari, Alberto Gugnini, Néstor Pallanza, Francisco Marañón, Fernando Bugallo, Luís De Gaetano, Juan Carlos Niubo, Carlos Antonio Arcuri, Héctor Ponte, Ardemio Latcovich, Luís Angueira, Carlos Constanzo, Luciano Sander, Ramón Baraín, Juan Francisco Rosario, Raúl Vivani, Carlos Gronda, Ramón Abelleira, Néstor Antonio Ruiz y Oscar Campagner, todos trabajadores del ARS. Héctor Ponte

así el convenio celebrado el 21 de diciembre de 1973, entre AFNE S.A. y ATE (Seccional Ensenada), por el que se acordaba constituir y designar las autoridades del club Astillero Río Santiago. Ya para ese entonces estaban plenamente desarrollados los Estatutos del club, cuya Comisión Redactora estuvo constituida por Fernando Bugallo, Orionel Hernández e Isidro González por la Asociación Trabajadores del Estado. Este origen deja huellas en la flamante institución ensenadense por cuanto la representación de los trabajadores del Astillero Río Santiago en la Comisión Directiva es mayoritaria y las autoridades de la Empresa detentan la capacidad de nombrar un representante en dicho órgano directivo de la Entidad. También el origen histórico produce una dicotomía entre los socios: Los trabajadores del Astillero son los Socios Activos de la Entidad; en tanto el resto de los Asociados, son los denominados Socios Adherentes.

El 14 de septiembre de 1974 la Asociación Trabajadores del Estado, con el acuerdo de Astillero y Fábrica Navales del Estado S.A., hace entrega simbólica de la cesión precaria de que es titular a la Comisión Provisoria Organizadora del club. ARS. En esta ocasión ATE estuvo representada por Ismael Barros, Juan Carlos Marín y Juan Carlos Niubo; por parte del AFNE estuvo presente su Gerente General, Enrique Larrinaga.²⁴

El club hoy

Transcurrido treinta años de aquella fecha, el club cuenta con un gimnasio cerrado de 650 m² aproximadamente. En los tres terrenos lindantes adquiridos a la empresa de Ferrocarriles, se construyó un techo y una loza de 200 m² de superficie: en su planta alta funciona un salón de gimnasia con aparatos y en planta baja un quincho que se alquila para

ocupó la presidencia del club durante varios períodos, actividad que continuó realizando al jubilarse en el 2002, tras 50 años de servicio en el Astillero Río Santiago.

²⁴ La Comisión Provisoria estuvo constituida por *Isidro González*, presidente, *Armengol Varas*, vicepresidente, Secretario *Alfredo Candela*, Pro- secretario *Fernando Lanari*, *Alfredo Guagnini*, Tesorero, *Néstor Pallanza*, Pro- Tesorero *Francisco Marañón*, Vocales: *Fernando Bugallo*, *Luis De Gaetano*, *Hugo Luis González*, *Juan Carlos Niubo* y *Jorge Pujol*.

fiestas infantiles y cumpleaños. A esto se le suma un Salón en Planta Baja, sobre la calle de ingreso, con una capacidad de 100 personas, con repostería y otro en Planta Alta, con capacidad de 250 personas dotada de cocina y recepción, con sus correspondientes baños.

En sus instalaciones se desarrollan diferentes actividades deportivas: Básquet, Voley Femenino y Masculino, Patín Artístico, Tae-Kwon-Do, Capoeira, Ninja, Hata Yoga, Danzas Árabes y Españolas, Gimnasia femenina y artística, preparación física para deportistas con cooperación del C.E.F. 62; para su práctica asisten más de 100 niños por día, cuyas edades oscilan entre los 4 y 14 años. La entidad se encuentra federada en la Asociación de Básquet Platense, donde actúa en las divisiones Escuela, mini, Mini e Infantiles; en la Asociación Regional de Voley Amateur, interviniendo en las categorías Femenino y Masculino y en la Liga de Patín Artístico de La Plata. A la Escuela de ésta última disciplina asisten más de 100 niñas que luego participan en los eventos que organiza la Liga.

Entre las actividades sociales y culturales se destaca el accionar de la biblioteca “Fragata Libertad” con una composición diversa en sus más de 3000 títulos. La gran mayoría son textos de estudio, los que son cedidos en calidad de préstamo a los hijos de asociados, en forma gratuita, por el término del año lectivo. A esto se suman los talleres de Manualidades, Arte Culinario, Repostería, Artesanía en Porcelana, Tejido, Peluche y Cerámica, conferencias, exposiciones artísticas y de artesanías, festejos en el Día del Niño, Festivales de música, etc. Las instalaciones del club son cedidas a Instituciones amigas como las Cooperadoras de Escuelas para actos benéficos. Además, el club Astillero Río Santiago es la primera ONG en el listado de Defensa Civil del Municipio de Ensenada al que se acude una vez agotada la capacidad de evacuación de las familias ribereñas afectadas por una inundación.

CAPÍTULO II

¡CATORCE DOS CINCUENTA O PARO NACIONAL!

Para implementar el ruinoso mecanismo de las subcontrataciones (o *privatización periférica*) se debió debilitar y disciplinar la organización gremial. Para ello hubo una sistemática campaña “de ablande” del tejido social que comenzó en 1974 y se intensificó durante 1975 hasta desembocar en el nefasto 24 de marzo de 1976.



Alumnos de la ETARS y el monumento realizado por jóvenes operarios de Astillero que recuerda la resistencia a la bota militar.

Tomando como justificativo “*la eliminación del accionar subversivo conducido por grupos de izquierda*”¹ se comenzó por golpear duramente sobre representantes de base de los trabajadores en el país y en el Asti-

¹ Ricardo Balbín, entonces presidente de la Unión Cívica Radical (UCR), la segunda minoría más importante después del peronismo y opositor eterno al fundador de este movimiento, pronunció un discurso a mediados de marzo de 1976 llamando a “*acabar con la guerrilla fabril*”. La frase fue interpretada como un respaldo al golpe inminente y a la represión que traería en consecuencia.

llero Río Santiago. Los trabajadores del Astillero, verdadero reservorio de la excelencia en la mano de obra y ATE Ensenada, pagaron el costo con cuarenta y siete desaparecidos o asesinados, muchos más que pasaron años en distintas cárceles del país y varios que sufrieron el exilio.

La hora de los paramilitares

A partir de 1974 se registran antecedentes de actos intimidatorios en medio de un creciente clima de tensión y polarización. El entonces delegado del sector Alesadora (Taller de Mecánica), Gabriel Marotta testimonió, ante una Comisión investigadora perteneciente a la CTA, que comenzó a recibir amenazas desde principios de ese año. Al principio y finales de ese año, “visitaron” su casa en horario de trabajo, gente armada preguntando por su paradero. Cuando comienza la discusión pre-paritaria² un grupo de hombres armados y vestidos de civil, movilizados en dos autos Falcon, intentan por primera vez el secuestro de Roberto Luciano Sander, en su casa de barrio Mosconi.

El asesinato de un contratado de Astillero, con apenas dos meses de antigüedad, militante del Partido Socialista de los Trabajadores (PST) fue percibida como una fuerte señal de amenaza hacia los delegados enmarcados como “combativos” o “de izquierda”; el joven es baleado, a fines del 74, en la puerta de su casa en la vecina ciudad de La Plata.³

² Momento donde los delegados recibían mandatos de sus compañeros de Sección para plantear en la discusión Empresa-Gremio por salarios y condiciones de trabajo llamadas Paritarias.

³ Aún no se logró determinar la identidad de este joven obrero. La organización PST (Partido Socialista de los Trabajadores) sólo registra la muerte de un cuadro llamado Roberto “Laucha” Loscertales, que había trabajado por compañía en Planta de Agua del ARS. Su asesinato ocurre el 5 de septiembre de 1975, al momento de llevar panfletos solidarios con la lucha de los obreros de la planta de Petroquímica Sudamericana (Hoy Maffisa) de La Plata en huelga. Su cadáver aparece con los de Adriana Zaldúa, Hugo Frigerio, Ana María Guzner, Lorenzo y Lidia Agostini que lo acompañaban, en un paraje costero cerca de Punta Lara, en Ensenada. Ese mismo día, mientras dirigentes y militantes del PST iniciaban las denuncias y los trabajadores del Ministerio de Obras Públicas –donde trabajaban Frigerio y Zaldúa– paralizaban totalmente sus tareas en repudio al brutal hecho; fueron secuestrados a plena luz del

Últimas elecciones del período (El Gran Hermano I)

Los trabajadores de la Comisión Provincial de la Memoria son responsables de la documentación desclasificada de carácter público hallada en la ex DIPBA (Dirección de Inteligencia de la provincia de Buenos Aires, que pertenecía a la policía provincial).⁴ En ella queda consignada cómo un observador ajeno, aunque interesado, espiaba las actividades sindicales de nuestros compañeros, hasta las presuntamente más internas.

La primera copia de uno de esos informes que nos acercaron describe una reunión del año 1968 de la que participaron, exclusivamente y dentro del local sindical, dirigentes de la Comisión Administrativa y trabajadores del sector Fundición. El registro pertenece al Departamento Búsqueda y lo recibe el jefe del área, comisario Juan José Girolamo, quien lo firma.

No hace falta más prueba para saber que estábamos infiltrados por estos agentes policiales en todos los niveles. De esta experiencia se explica la gran reserva con que se manejaba las decisiones de lucha, tras la recuperación de la democracia desde 1982, para reducir al máximo todo posible escape de información y poner en riesgo al éxito de la misma y a los compañeros.

Entre esa documentación se encontraron copias de las listas que se presentaron, el 3 y 4 de junio de 1975, en las elecciones de autoridades de ATE.⁵ Reproducimos parte de las mismas:

día cuando salían del local del PST de La Plata, Oscar Lucatti, vecino del Barrio Mosconi de Ensenada, Carlos Povedano y Patricia Claveri, también asesinados. La organización política de izquierda, hostil a las tácticas guerrilleras y terroristas de otras, afirmó que *“los responsables fueron las bandas parapoliciales de la Triple A organizadas por López Rega –ministro de Bienestar Social del gobierno de Isabel Perón– que perseguían y asesinaban al activismo obrero y a los militantes de izquierda, que meses antes habían participado activamente del Rodrigazo –la primer huelga general contra el peronismo en el gobierno– e impulsado la organización de Coordinadoras Interfabriles en los principales cordones industriales del Gran Buenos Aires”*.

⁴ Esta función le fue otorgada por Ley Provincial n° 12642.

⁵ Archivo DIPBA, Mesa “B”, Carpeta 39, Legajo 43.

Lista AZUL Y BLANCA	
Secretario general	Juan Carlos MARÍN
Secretario Gral. Adjunto	Pedro MORALES
Sec. Administrativo	Ruben SCARLAC
Secretario Acción Política	Ricardo CRESCITELLI
Secretario Gremial	Jorge ANKUDOWICZ
Secretario Prensa y Propaganda	Oscar GARCÍA
Vocal	Nilo BERGEONNAEU (Escuela Naval)
Vocal	Luis VILLAMIEL

Lista CELESTE	
Secretario general	Silvio MAROTTE
Secretario Gral. Adjunto	Pedro GUTZOS
Sec. Acción Social, Turismo y Cultura	Luis CÓRDOBA
Vocal	Ángel DE CHARRAS
Revisor de Cuentas	Hugo MASSUCO

Lista GRIS	
Secretario general	Eduardo CABRERA
Pro - Sec. Administrativo	Carlos TOROSSIAN
Secretario Gremial	Oscar FLAMINI
Pro - Secretario Gremial	Edelmiro SADAVA
Secretario Acción Social, Turismo y Cultura	Eduardo EZQUERRA

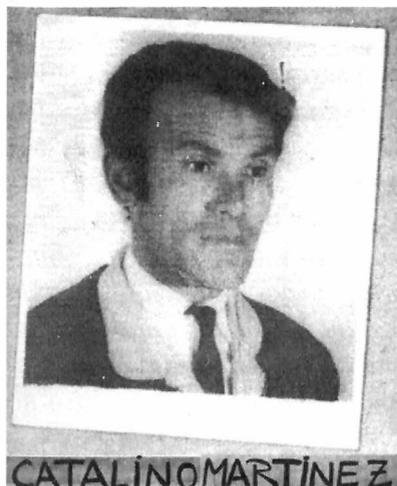
Rodrigazo

El clima de lucha y violencia social se profundiza según avanza el año 1975. En junio de ese año, todos los gremios acompañaban la discusión de los convenios colectivos de trabajo con medidas de fuerza que logran imponer aumentos salariales de hasta el 200% para contrarrestar los efectos de una inflación galopante. Un rechazo generalizado a las

medidas económicas implementadas por el Ministro Celestino Rodrigo⁶ el 4 de junio provocó los primeros paros nacionales a un gobierno peronista con movilización a Plaza de Mayo, estos sucesos quedaron en la historia de las luchas sociales argentinas como *El Rodrigazo*.⁷ Ante la negativa del gobierno a homologar los Convenios, la CGT convoca sorpresivamente al paro el 27 de junio, con una imponente concentración en la Plaza de Mayo. El forcejeo llegaría hasta el llamado a paro de 48 horas del 7 y

8 de julio, con amenaza de extenderse por tiempo indeterminado. A las 36 horas el gobierno homologa los convenios. El 11 y el 18 de julio, respectivamente, caen los ministros de Bienestar Social, José López Rega, y de Economía, Celestino Rodrigo.

JUAN CARLOS
ARRIOLA



Durante este proceso, el 3 de julio de 1975 se registra un funesto suceso; un sector importante de trabajadores del Astillero, vistiendo las características ropas azules de trabajo, quedan encerrados entre dos fuegos frente al edificio de UOCRA La Plata donde funcionaba la CGT Regional. En principio, en una asamblea realizada en la fábrica se plantea hacer un paro con movilización, desde la planta hasta la plaza Belgrano de Ensenada, como parte de la lucha nacional por salario y

⁶Ministro de Economía de Isabel Perón, sucesora del General Perón tras su muerte y cuyo ministro más influyente era José López Rega.

⁷El "Rodrigazo" consistió en devaluar el peso ley, las tarifas eléctricas subieron del 50 a 75%, la nafta súper, 172% y la común, 181%. igual otras tarifas. Nunca en la Argentina había habido semejante ajuste de precios relativos, ni tanta inflación y devaluación, más una recesión que acabó con 11 años seguidos de crecimiento. Y todo en un contexto de vacío de poder tras la muerte de Perón en 1974 y una espiral de violencia.

en defensa de las Convenciones Colectivas de Trabajo (Ley 14.250). El paro regional y la movilización del día 3 no habían sido convocados por los sindicatos de la región sino por la Coordinadora de Gremios, Comisiones Internas y Delegados en Lucha de La Plata, Berisso y Ensenada. Algunos sectores, ya en Plaza Belgrano, comienzan a proponer marchar hasta la ciudad de La Plata. Mientras realizan una nueva asamblea, arribaron a las 10 de la mañana los trabajadores de Propulsora que ya venían decididos a ir hasta La Plata. En medio de esa asamblea espontánea, Oscar Flamini, delegado de la Fundación de Astillero y afiliado al Partido Comunista Argentino, con mucho prestigio, mociona volver a la planta ya que se había cumplido el objetivo. Contra las acusaciones de militantes de la época de que el Partido Comunista quería desmovilizar a la Coordinadora de Gremios combativos porque no la manejaban y habían hecho un acuerdo con la directiva de la UOM para no ser rebasados, Flamini se defiende:

—Después de la pelea por el Convenio viene la anulación de los Convenios por el gobierno de Isabel, en julio, agosto, por ahí... y se viene el Rodrigazo. Se anula la homologación de los Convenios Colectivos de Trabajo, entonces es cuando se hace el acto de la Plaza Belgrano que incluye la consigna de renuncia de López Rega. Había una presión muy fuerte hacia la CGT para que llamase a un Paro General. El que estaba impulsando todo, ahora lo sabemos, en ese momento no teníamos elementos, era Lorenzo Miguel, que había empezado a tener enfrentamiento con López Rega, por Poder claro, no porque Lorenzo haya sido un buen tipo. Tal es así que acá, la UOM de La Plata, donde estaba Diéguez estaba también con el paro. Por eso Anguita en La Voluntad⁸ dice que teníamos un acuerdo, un negocio con Diéguez y por eso no marchamos a La Plata.

En realidad, la Asamblea del Astillero Río Santiago, no había decidido ir hasta La Plata; había decidido, porque ambos éramos parte de la Coordinadora, hacer el acto en la Plaza. Hacíamos el acto y volvía-

⁸ “La Voluntad”, libro en tres volúmenes, editado por Norma, Martín Caparrós y Eduardo Anguita donde se da testimonio de la militancia revolucionaria de izquierda en la Argentina, especialmente a las ligadas a las organizaciones armadas (Fuerzas Armadas Peronistas, ERP, Montoneros).

mos adentro. Estaba previsto que hablara el Gaucho Garín, por Propulsora y yo. Primero tuvimos que superar un cordón de la bonaerense que estaba frente a la Marcelita⁹ Cuando se terminó el acto se empezó a decir: '¡Vamos, vamos, compañeros, vamos...!', los compañeros de Propulsora, el Pampa Delaturi¹⁰, que era del Partido¹¹ pero que en ese momento estaba trabajando con el PRT de De Santis. De Santis no estaba más en Propulsora, pero mantenía una influencia sobre dirigentes que estaban adentro... Y de ahí un sector del Astillero se prendió, la mayoría volvió. ¡Bah! Nosotros decimos que la mayoría volvió, los otros dicen que la mayoría marchó a La Plata, la cuestión es que nos dividimos.

JUAN CARLOS
BLASETTI



Esto no es para justificar nada, pero si yo hubiera estado en la Plaza suelto, como un obrero común, capaz, casi seguro me prendía. Te digo más, mi vieja se prendió con los que fueron a La Plata, se cayó, se lastimó todas las rodillas. ¡Y ella no era militante, no sabía nada de nada pero se prendió porque había un clima favorable para eso! No sé si estaba bien o estaba mal, pero la decisión mía como delegado fue acatar la resolución de la Asamblea General del Astillero.

⁹ Cantina aún existente a la salida del ARS, situada en, algunos trabajadores suelen reunirse tras la jornada laboral

¹⁰ Carlos "Pampa" Delaturi fue secuestrado en su vivienda el 13 de enero de 1976. Sabía que lo seguían, por lo que trataba de no quedarse mucho tiempo en Ensenada y dormía en los domicilios de varios de sus compañeros. Se lo llevó un comando integrado por una quincena de civiles y uniformados del Ejército. Un vecino observó como dos Falcon, uno de ellos verde, y un Peugeot 404, se alejaban del lugar aparatosamente. Dentro de las habitaciones quedó un gran desorden producto del forcejeo que Delaturi mantuvo con sus secuestradores. Esa misma noche también capturaron a Carlos Scafide, un obrero de 30 años, quien había trabajado antes en Astillero Río Santiago y militaba en el Partido Socialista de los Trabajadores.

Al día siguiente, en un descampado cerca del cruce de rutas hacia City Bell, sus cuerpos aparecieron acribillados y volados con una granada. Horas después se conoció un comunicado del Comando Libertadores de América referido a sus muertes que resaltaba su propósito de "liquidar la guerrilla industrial antipatria". Conocida la trágica noticia, los obreros de Propulsora hicieron una colecta para las viudas y lo velaron en Ensenada.

¹¹ Se refiere al Partido Comunista de Argentina.

Cazando a los “ropa azul”

Una parte de trabajadores del Astillero regresa mientras el resto decide marchar a la capital provincial con los operarios de Propulsora Siderúrgica¹² y llegan ya pasado el mediodía. Éste contingente, había tenido que superar un cordón de uniformados que en la calle 122, en el límite entre Ensenada y La Plata, rodilla en tierra y apuntándolos con fusiles, había intentado detenerlos. En la calle 44, entre 1 y Plaza Italia, se había concentrado una multitud de 10.000 trabajadores metalúrgicos de SIAP, Indeco, OFFA, Batti, Indeco, Sniafa, Corchoflex, Káiser Aluminio, obreros de la construcción de la obra Petroquímica General Mosconi (PGM), textiles de Petroquímica Sudamericana e Hilandería Olmos, del SWIFT, empleados judiciales, de sanidad y municipales, docentes y no docentes de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Los obreros movilizados reclaman formar una Comisión Única de Lucha, para acordar un plan común en defensa de la ley Catorce Dos Cincuenta, como era nombrada en las consignas. Un miembro del secretariado general de la CGT afirma que estudiarán la propuesta. Mientras, la policía cortaba las calles laterales en patrulleros.

A las tres, Rubén Diéguez, de la UOM, salió al balcón del tercer piso para atribuirse “*la paternidad de los triunfos paritarios*”, según el testimonio de algunos de los presentes... Los de Propulsora habían quedado a la izquierda del edificio y lo chillaron. Uno de los representantes de esta fábrica propone:

–*Si estamos todos de acuerdo en la vigencia de la ley 14.250, entonces le pedimos que salgan de atrás de estas rejas para que podamos formar una comisión única de lucha, para que nos pongamos de acuerdo en un plan de lucha. ¿O le tienen miedo a la unidad?* – El dirigente cegetista repite que estudiarán la propuesta.

Algunos de los presentes señalan que en ese momento partieron disparos de armas de fuego hacia los trabajadores desde el edificio con altísimas rejas de la UOCRA, donde estaba reunida la conducción de la CGT Regional. El tiroteo se generaliza cuando, desde un edificio en construcción ubicado en la vereda opuesta, balean al local sindical;

¹² Hoy SIDERAR.

algunos testigos aseguran que eran comandos del ERP y Montoneros. Muchos trabajadores, sin ser guerrilleros, habían llevado revólveres de su propiedad. Por otra parte, compañeros del Astillero Río Santiago, muy jóvenes en ese momento ya que eran alumnos de la Escuela Técnica, consideran que la refriega se inicia cuando algunos de los manifestantes, mujeres entre ellos, comienzan a disparar armas que ocultaban bajo sus ponchos. La policía comienza a tirar gases lacrimógenos y vomitivos mientras la gente reacciona con piedras. Los manifestantes se dispersan pero luego vuelven a reagruparse; algunos cruzan vehículos e improvisan barricadas quemando gomas y cajones. También se producen disparos cerca del Rectorado de la Universidad Nacional. Todo el centro estaba militarizado y como resultado de los choques fueron heridos seis personas entre obreros y policías, varios manifestantes son detenidos; comercios, reparticiones públicas y escuelas cierran sus puertas.

–Lo que más me impresionó –cuenta Francisco Pancho Banegas, treinta y tres años después del suceso– fue que cuando se escuchó el disparo, que luego se dijo salió del edificio de la UOCRA, había muchas mujeres embarazadas sentadas en medio de la Cuarenta y cuatro. La mayoría eran compañeras de OFFA.

En ese momento se produjo la reacción de fuegos cruzados desde varios sectores: De adentro y de afuera de la concentración y los que venían de la represión policial.

Banegas, por entonces alumno de la Escuela Técnica de Astillero recuerda:

–La policía avanzaba desde 4 hacia calle 7 por la avenida 44 atacando con balas de gomas, gases y tanquetas. Producto de uno de esos balazos policiales fue herido el compañero de Cobrería Rubén Ferreri.

–Este episodio –reflexiona Francisco Banegas, hoy secretario de Acción Social, Cultura, Turismo y Deportes de ATE Ensenada– nos hizo pensar a los jóvenes de entonces que nos habían dividido sectorialmente, cuando nosotros luchábamos por una causa justa, que era la defensa de los Trabajadores y el Pueblo en su conjunto.

Los operarios del ARS fueron presa fácil de la represión porque se los identificaba por su ropa azul, ya que las camperas que proveían

YPF y Propulsora, por su calidad y color, fácilmente podían pasar por ropas de abrigos particulares. Esto motivó que, ya recuperada la democracia en 1983 y hasta la década del 90 la mayoría de los trabajadores se negaran a vestir la ropa de trabajo en las manifestaciones callejeras.

Un “Caño” a la Santísima Trinidad

En la madrugada del 22 de agosto de 1975 una explosión alarmó a los desprevenidos vecinos de Ensenada.¹³ Pocos minutos después el Cura Párroco de la Iglesia de La Merced, cercana al Astillero, llama a la Comisaría 1º de Ensenada y relata que: *“Poco antes de las 4:00 horas es despertado por el llamado de alguien en la puerta. Al dirigirse a la misma nota que un sobre es pasado por debajo de la abertura. Al asomarse a la vereda observa que un hombre delgado se alejaba con prisa del lugar.”* La nota textualmente decía lo siguiente:

SIMÓN PEDRO
CAMPANO



leg. 6759

Ciudad Eva Perón, 22 de agosto de 1975

CURA PÁRROCO IGLESIA DON BOSCO

La organización política –militar MONTONEROS, le informa que han sido dinamitados los talleres y buques de Astilleros Rio Santiago.

El objetivo de esta información es a efectos de que Usted de aviso INMEDIATAMENTE al personal para que se proceda a la evacuación de talleres y buques.

Es un caso de VIDA O MUERTE y la Organización Montoneros evalúa que esta información lo hace responsable del aviso INMEDIATO Y URGENTE

PERÓN O MUERTE

VIVA LA PATRIA

HASTA LA VICTORIA, MI GENERAL

¹³ Los presos políticos, recapturados tras fugarse del penal de Rawson el 15 de agosto de 1972 fueron fusilados el 22 de agosto en la Base Naval Almirante Zar, motivo por el que algunas organizaciones celebran en esa fecha el Día del Guerrillero.

Al terminar de leer la carta –contaba el sacerdote– se produjo una explosión en Astilleros–. El “humanitario” alerta de los terroristas no había dejado mucho margen para intentar salvaguardar la vida de alguno de los trabajadores del turno noche. Afortunadamente el atentado se circunscribió a la Fragata Misilística o Destructor “Santísima Trinidad”, en plena construcción y nadie resultó lastimado. A las 10 horas, alguien que se identificó como del mismo grupo armado llamó al diario La Gaceta para reafirmar la adjudicación del hecho a la organización Montoneros

Las pericias pertinentes indicaron que a las “3:45 horas detonó una bomba en el casco de la fragata T-42 (en popa, parte interna), produciendo la onda expansiva una deformación del casco de aproximadamente 1,80 x 1, 80 metros y otras seis de 0,40 x 0,40 metros, las cuales produjeron rumbos como consecuencias vías de agua. Habría sido un solo artefacto explosivo.”¹⁴ Ese mismo día la Prefectura Naval Argentina detuvo a cinco personas para interrogarlos sobre el hecho pero, hasta el momento no se sabe los resultados de esta indagatoria ni la identidad de los involucrados.

Lo concreto es que el atentado fue perpetrado por el buzo Maximiliano Nicoletti,¹⁵ y el único cambio político que percibieron los

¹⁴Una versión no confirmada indica que los buzos que ejecutaron el atentado colocaron gelamón en un pilote cercano a la fragata.

¹⁵Maximiliano Nicoletti, militante desde 1970 de Montoneros y uno de los principales encargados de la apoyatura logística en la fuga de los presos políticos del penal de Rawson, el 15 de agosto de 1972. Sus virtudes como buzo fueron útiles el 1 de noviembre de 1974, cuando colocó una carga de explosivos accionada por control remoto en la embarcación de recreo del Jefe de la Policía Federal Argentina y jefe de la Triple AAA, el Comisario General Alberto Villar. La explosión mató a Villar y a su esposa. Capturado por el Grupo de Tareas 33/2 de la Escuela de Mecánica de la Armada (ESMA) a finales de la década, evitó sufrir la trágica suerte de muchos en su misma situación, siendo útil a sus captores, delatando y facilitando la detención de sus compañeros mientras los identificaba en patrullajes callejeros que realizaba junto al personal de la Armada (Esto se conoce en la jerga política como “apuntar o marcar a los compañeros”)

Sus relaciones con la autoridad argentina mejoraron, hasta el punto que se le encomendó la misión de realizar un ataque similar, luego cancelado, contra un buque chileno durante las tensiones del Canal de Beagle en 1978. Fue enviado a Venezuela por la Armada Argentina para realizar tareas de inteligencia entre exilados argentinos y convocado por el Almirante Jorge Isaac Anaya para ser parte de la frustrada Operación Algeciras durante la guerra de Malvinas. Nicoletti y un grupo debía trasladarse a la base militar que Inglaterra posee en el Peñón de

compañeros del Astillero tras el acto fue el endurecimiento del control dentro de la planta, al punto que, cada tres trabajadores, había un Infante de Marina. A esto debemos sumar que el trabajo gremial en fábrica comenzó a debilitarse y se desdibujaron los reclamos vigentes como el mejoramiento de las condiciones de seguridad en el trabajo.

Entre secuestros y aumentos (El Gran Hermano II)

A finales de octubre de 1975 se inicia un conflicto por aumento salarial, el reclamo es un aumento del sueldo mínimo y básico del peón de 1.200.000 pesos viejos. La empresa no acepta el pedido y exhorta reanudar la producción. La policía provincial impide la realización de una asamblea dentro del Astillero, cierra el tránsito en plaza Belgrano e intensifica la vigilancia en los alrededores de la planta naviera. Los compañeros entonces se concentran frente al local de ATE Ensenada y nuevamente son dispersados, esta vez, por medio de gases lacrimógenos.

En horas de la tarde, se realiza una asamblea en Casa de Cultura para debatir la propuesta de la empresa de 850.000 pesos viejos y la situación de seis operarios del ARS secuestrados recientemente. Se decide mayoritariamente aceptar el ofrecimiento de la dirección de AFNE y permanecer en planta hasta que se sepa el paradero de los desaparecidos. Los trabajadores reaparecen, de inmediato se realizan una asamblea y se decide continuar la lucha por el reclamo inicial. Por orden del ministro de Defensa Tomás Vottero se procede al cierre de la planta.

Los agentes del Departamento Búsqueda de DIPBA nos han dejado el más concienzudo relato de los acontecimientos:

Gibraltar, frente al puerto de Algeciras, y una vez allí, debían colocar minas submarinas en un buque inglés. Al finalizar en 1983 la dictadura militar, Maximiliano "Alfredo" Nicoletti permaneció ligado a la Armada y trabajando en su especialidad, como instructor de buceo del cuerpo de "Albatros" de la Prefectura Naval. Como integrante de este agrupamiento de elite tuvo una participación protagónica en los dos alzamientos "carapintadas" de Mohamed Ali Seineldin, en diciembre de 1989 y 1990.

El rastro de este siniestro personaje se pierde cuando cae la "superbanda", que el 28 de febrero de 1994, asaltó un camión de caudales, llevándose un botín de 1.800.000 dólares. Nicoletti, jefe de la banda, ¿casualmente? es el único que pudo fugar de las detenciones de la policía bonaerense. Diario PAGINA/12, 9 al 11.03.94 y Diario La Nación, 12.03.94

“El Día 29 de octubre pasado (1975), a las 07:00 horas, el personal de los Astilleros Navales de Río Santiago, paralizaron sus tareas, afectando a 4.000 operarios, como consecuencia de la desaparición de componentes de la lista Azul y Blanca, de orientación peronista ortodoxa, que continuación de menciona: (Testado)

Posteriormente se recibe un llamado anónimo telefónico, dando un plazo hasta las 20:00 horas de ese día para que se concedan las mejoras salariales solicitadas por el sector obrero, caso contrario las personas secuestradas serían asesinadas.

**HECTOR NORBERTO
SIMEK**



leg. 6627

En horas de la tarde del mismo día, se llevó una asamblea en casa de cultura de Ensenada, con la presencia de la mayoría de los obreros y del Secretario General de ATE Capital federal, Juan Norberto Horvath, quien manifestó que la empresa AFNE (otorgaba un aumento salarial según categoría) y para todos \$200 000 por asistencia perfecta. Esta oferta fue aceptada por unanimidad por los allí presentes, retirándose del lugar para concurrir a los Astilleros, donde permanecerían hasta que aparezcan las personas secuestradas. Se destaca que no realizaban tareas dentro de la planta.

A las 22.00 horas del mismo 29/10, fueron liberados Jorge Giménez y Juan Carlos Delle Ville. Posteriormente, a las 24.00 horas, fueron liberados Lapasta y Moltracio, y a la 01.30 horas, (José) Toledo y (Nilo) Bergenneau.

Al permanecer toda la noche en los Astilleros, el personal obrero resolvió que el día siguiente –alrededor de las 07.00 horas se retirarían a descansar. Asimismo resolvieron iniciar gestiones en la Capital Federal para lograr un sueldo mínimo de \$ 1.200.000.

Al día siguiente del descanso propiciado por los obreros, 31/10, el personal de obreros del Astilleros Río Santiago, se presentaron en su totalidad a cumplir con sus labores, no pudiendo ingresar al establecimiento ya que

la Dirección de AFNE “cerró las puertas” de los astilleros, manteniendo al personal policial en la inmediaciones para salvaguardar las instalaciones.¹⁶

El Directorio de Astilleros y Fábricas Navales del Estado rechazó el pedido de \$ 1.200.000 de básico mínimo, ya que está fuera de las posibilidades de la empresa y contraviene las disposiciones del gobierno nacional sobre aumentos salariales. Asimismo cerró las puertas del Astillero, dado que no se permiten en su interior asambleas de personal, y los operarios querían concurrir el día 31/10 a la planta permaneciendo en “asamblea permanente”. Esta medida se mantendrá hasta que el personal en una asamblea general acepte la oferta de aumentos concedidos y se comprometa a trabajar en forma ordenada y disciplinada.

El día 1/11/1975, a las 11.00 horas se llevó a cabo en la Sede de la Casa de Cultura de Ensenada, una asamblea programada por ATE Ensenada y personal de AFNE. Concurrieron aproximadamente de 3.000 personas. Resolvieron por unanimidad, aceptar la propuesta empresarial y reanudar las tareas a partir del lunes 3 del corriente, solicitando no se encuentre personal policial en las inmediaciones.

El día 3/11, el personal al concurrir a la planta encontró nuevamente las puertas cerradas, ya que la Dirección de los Astilleros, considera que en la aceptación de la escala salarial, se pretendan fijar condiciones que se apartan del ofrecimiento patronal y por ello recién a la tarde a nivel superior se considerará la situación.

En la fecha, 4/11/1975, AFNE, mantiene su posición y continúa con el cierre de los Astilleros, no permitiéndose la entrada a ningún operario, permaneciendo alguno de ellos, en forma pacífica, en la inmediaciones.¹⁷



Gogó De Charras, camino a un acto por la Memoria, la Verdad y la Justicia en el ARS.

¹⁶ ASTILLEROS “RIO SANTIAGO” DE ENSENADA – Tomo I, Mesa “B”, Carpeta 39, Legajo 43, Folio 23 (C.P.M.); Folio 50 (DIPBA); firmado por Laura Lenci, Coordinadora General, Centro de Documentación y Archivo, Comisión Provincial Por La Memoria.

¹⁷ ASTILLEROS “RIO SANTIAGO” DE ENSENADA – Tomo I, Mesa “B”, Carpeta 39, Legajo 43, Folio 29 (C.P.M.); Folio 61 (DIPBA); firmado por Laura Lenci, Coordinadora

Por otro lado, una circular del gremio rescatada en el archivo citado informa “que esta Comisión Administrativa se entrevistó con el Presidente de A.F.N.E. el día 2 del corriente, a fin de presentarles lo resuelto por la asamblea del día sábado próximo pasado (1° de noviembre).

En la misma el Presidente contestó que hasta que en la reunión del Directorio, que es para el día lunes 3 del corriente, no haya resolución sobre lo resuelto por la Asamblea, no se abrirán las puertas del Establecimiento. Así mismo el Presidente nos informó que el mismo día lunes (Hoy) en horas de la tarde entregará a ésta Comisión, una nota con la resolución adoptada por el Directorio de A.F.N.E.”¹⁸

El volante de una agrupación sindical que funcionaba en AFNE por esa época, consigna la versión de esta organización sobre

“qué se pretendió hacer en los astilleros últimamente”; explica que “(fracasado el intento de) chantajearnos con un supuesto “secuestro” para que aceptáramos la oferta de la Patronal, y para desmovilizarnos... recurrieron a la fuerza. Cerraron Astilleros reprimieron en la calle, ocuparon militarmente Ensenada y detuvieron a los compañeros delegados Marotte y De Charras. Entonces los trabajadores del Astilleros levantamos tres banderas: 1) Apertura de fábrica; 2) Todos adentro sin represalias y 3) Libertad a los compañeros presos. Y el plan de aplastarnos les fracasó ya que conseguimos dos de los tres objetivos (para ese momento la Planta reabrió sus puertas). Sucede que no esperaban resistencia y se encontraron con que la situación en Ensenada se volvió explosiva.”¹⁹

Extendiendo el “operativo independencia”

Por ese entonces, la política gubernamental había dado un giro muy drástico ante la imposibilidad de dar respuesta política al alterado clima social que se vivía en la Nación. Por ese camino, el 29 de octubre

General, Centro de Documentación y Archivo, Comisión Provincial Por La Memoria.

¹⁸ CIRCULAR 26/75 de ATE ENSENADA Firman: Oscar García (Sec. Prensa y Propaganda – Juan Carlos Marín (Secretario General) – 03/11/1975.

¹⁹ Volante POR LA LIBERTAD Y CONTRA EL GOLPE Y LA TREGUA, de Organización Y Lucha, 10 de noviembre de 1975 ASTILLEROS “RIO SANTIAGO” DE ENSENADA – Tomo I, Mesa “B”, Carpeta 39, Legajo 43, Folios 34 y 35 (C.P.M.); Folio 67 (DIPBA); firmado por Laura Lenci, Coordinadora General, Centro de Documentación y Archivo, Comisión Provincial Por La Memoria.

de 1975, el Poder Ejecutivo dictó decretos²⁰, con acuerdo general de sus Ministros, que profundizan y extienden a todos los ámbitos del país lo ordenado en el Decreto n° 261 del 5 de febrero de 1975, que autorizaba a las FF.AA. a realizar la “Operación Independencia” como se denominó a las acciones militares llevadas a cabo en la Provincia de Tucumán. El Decreto de febrero constituye una verdadera “Declaración de Guerra”, desde el momento que la Nación, a través de sus autoridades nacionales, resuelve el empleo de las Fuerzas Armadas *“para aniquilar al enemigo subversivo que se había instalado en la Provincia de Tucumán”*.

El 4 de noviembre de 1975, Silvio Marotte, de la sección Maniobras, y Ángel De Charras, de la sección Montaje fueron llevados junto al técnico Alcides Méndez Paz. En primera instancia, y hasta el 23 de diciembre, los tres fueron llevados hasta la Comisaría 8° de La Plata y luego son trasladados a la Unidad 9 donde legalizan sus detenciones. La difícil situación de Marotte, De Charras y Méndez Paz se había hecho pública y en consecuencia se trató en Asamblea. Ante este panorama el conflicto salarial se resuelve con la aceptación, esta vez definitiva, del aumento de 850.000 pesos viejos bajo la condición de que no se tomen represalias contra los trabajadores.

Viviendo normalmente... en la Unidad 9

Ángel Gogó De Charras, reincorporado en el ARS desde el 2006, cuenta siempre su calvario con estas palabras, casi sin variantes:

–Para mí, la represión empezó el 4 de noviembre de 1975, fue el primer golpe. Se venía viendo la situación, el vaciamiento se producía de a poco, se rumoreaba sobre el cierre, pero no teníamos idea que se venía el golpe militar, aunque en el 75 nos venían pegando.

²⁰ Son los Decretos N° 2770, 2771 y 2772. A partir del ataque al Regimiento 29 de Infantería de Formosa mediante estos decretos se dispuso *“ejecutar las operaciones militares y de seguridad que sean necesarias a los efectos de aniquilar el accionar de los elementos subversivos en todo el territorio del país”*. Por licencia de la presidente Isabel Martínez de Perón firmaron Ítalo Luder, que asumió las funciones del Ejecutivo como presidente provisional del Senado, Antonio Cafiero, ministro de Economía, Carlos Ruckauf (Trabajo) y Angel Federico Robledo (Interior).

Ese día cuando Isabel Perón ordena a las Fuerzas Armadas iniciar la represión, sufrimos las tres primeras detenciones. Silvio Marotte, Méndez Paz y yo fuimos secuestrados de nuestras casas, después me enteré que esa misma noche fueron a buscar a otros compañeros, pero ellos tuvieron suerte y no los encontraron. A los tres nos levanta la policía de la provincia, nos llevan a la comisaría 8º, donde estuvimos hasta el 23 de diciembre, aunque a Marotte lo castigaron mal en otro lado. De la comisaría nos llevan a la Unidad 9 y nos blanquean y al final nos liberan el 11 de febrero.



Ricardo Díaz.

El mismo día nos convoca con nuestras familias el presidente de AFNE, el capitán Carranza. El tipo nos pide disculpas por lo ocurrido y nos da casi dos meses de vacaciones pagas. Yo siempre cobré el sueldo, incluso estando preso.

El 12 ó 13 lo matan a Méndez Paz., entonces me voy a Mar del Plata y el 29 de marzo del 76 me avisan que habían 'reventado' mi casa de Ensenada. Un ex-intendente socialista, amigo de mi viejo, nos lleva a la Base de Submarinos y me aseguran que conmigo no tiene nada, que siga haciendo mi vida normalmente.

Al otro día viene una camioneta con un grupo de militares y me llevan a la misma Base y me tuvieron desaparecido 11 días. ¡De locos! Después estuve otros 20 días secuestrado Apostadero Naval y de ahí me trasladan a Villa Devoto donde paso seis meses. Terminó en la Unidad 9 y allí me tuvieron otros 11 meses, en total me pasé preso 21 meses...

Por esos mismos días se producen una serie de detenciones en Ensenada, entre otros se encuentran Ana María Nieves, el Mono Peláez, ambos delegados y Alberto Ramallo, todos pertenecientes al ARS, y también de otros delegados de Propulsora Siderúrgica. Nieves es llevada hasta la Comisaría de Ensenada e interrogada por policías bonaerense, a las 19 horas arriban tropas de Infantería de Marina con armas largas

y uniformes de combate y fichan a todos los detenidos, los mismos son liberados a las 23 horas.

Salvarse por un pelo

Oscar Flamini, también reingresó al Astillero el 2 de mayo de 2006, en un acto reivindicatorio de los perseguidos político del gobierno de Néstor Kirchner. Ya revistando en el sector Laborterapia relataba:

—Yo me fui en diciembre de 1975. Después de esas jornadas de julio y agosto, creo que en noviembre, me vienen a secuestrar. Van a la casa de mi vieja, enfrente de donde estaba, sobre la calle Ingrassia, en Cambaceres. Yo vivía en el fondo en una casita que me había hecho atrás. Y empezaron a venir todos los quilombos, mi Viejo estaba mal y entonces le digo a mi Vieja: ‘Yo tampoco te quiero enquilombar más la vida’ y justo enfrente alquilaban una casita, así que me mudé ahí... que se yo... quince días antes de que me vinieran a buscar.

Cuando me vienen a secuestrar van a lo de mi vieja. Mi mujer escuchó el auto y alcanzamos a ver, entonces saltamos para el fondo. Escapamos para ese lado... y sale un vecino, Tabernaberry, su casa estaba pegada al río que está cerquita y nos abrió. ¡Nos hizo entrar! Cosa de locos, increíble, porque ya te digo, parece cuento pero el tipo nunca se metió en nada, pero cuando golpeamos, nos hizo entrar, ¡ni preguntó qué pasaba, nada! Y eso que lo podían haber ‘boleteado’ a él también. Y ahí hay otra resolución práctica de esa discusión sobre la concepción vanguardista, con qué contenido organizamos, si estamos pegados a las masas o somos parte de las masas. El tipo nos conocía porque éramos del barrio y chau, nos ayudó. No nos buscaron más porque andaban con otra gente ya en el baúl. Eran las tres de la mañana, no podía levantar mucho el avispero.

Entonces discuten en el Partido y deciden sacarme. Ya lo veníamos viendo por, desde antes salían volantes públicos, amenazando: ‘Flamini, sos boleta, te vamos a matar’ que nunca los había guardado. Cuando voy a 51, entre 4 y 5, a la Comisión de la Memoria, me entregan – entre

otras cosas que sacaron de los archivos de los Servicios²¹, los antecedentes, me dieron una carpeta de 87 páginas, una carpeta así— bueno, empiezo a retomar cosas que se me habían olvidado, como las Asambleas que hacíamos con el cura Ruperto de Berisso. ¡Y ahora me río, pero se ve que era muy mezclado el discurso mío, porque aparezco en algunos informes del SIN²² como dirigente comunista. En otras dice: de ideología peronista; en otra dice: ... ¡montonero! (se ríe)

Ahí me encuentro con los volantes de amenaza. Amenazaban que iban a matar a Gogó De Charras, a Niselsky, a mi y otros que hablaban de los ‘ingenieros rojos, influenciados por Flamini’ Y los ingenieros rojos eran de Mecánica, un petiso, el ingeniero Terraza y otros, todos jóvenes, que habían viajado por las turbinas²³ a Checoslovaquia. Después cuando volvieron teníamos una relación, porque era el Delegado de Fundición, que pertenecían al Área Mecánica. Medianamente la habíamos cultivado y nos planteábamos hacer una charla sobre lo que habían visto en los países socialistas y se ve que trascendió. Igual ellos habían asumido una posición de defensa de los contratos, entonces los vincularon que yo los influenciaba.²⁴ Y en los papeles que me entregaron aparece un listado de gente que dice: Grupo Flamini, Grupo Flamini, Grupo Flamini... ¡Si hubiese dirigido todo esos tomaba el Poder! (vuelven las risas) Se ve que estaba sobredimensionado.

El Partido entonces decide sacarme para preservarme y me dan una beca al Instituto Internacional de Marxismo, en Moscú. Me voy, ahí hago el curso y volví en el ‘77, en abril. Entré por el Uruguay aunque me retrasé un poco porque unos Federales me reconocieron, eran de los que me habían detenido en el ‘69 y ‘71.

El 11 de diciembre de 1975 es abatido por fuerzas de seguridad otro trabajador del Astillero, Pato Noriega, en su domicilio de La Plata.

²¹ Denominación genérica con que la militancia suelen nombrar a los Servicios de Inteligencia, en éste caso al Servicio de Inteligencia de la Policía Bonaerense.

²² Servicios de Inteligencia Naval.

²³ Trabajo realizado por el Astillero Río Santiago para Yaciretá y el dique Los Reyunos.

²⁴ La tecnología soviética era la más adecuada para ser aplicada en Argentina, por cuanto habían sido desarrollada específicamente para extraer energía de ríos de llanura, como es el caso del Paraná. No obstante, en la lógica de la Guerra Fría no podía escaparse a las connotaciones ideológicas. (*N del A*)

Morir trabajando

Como si la violencia política no bastara para diezmar las filas obreras, la muerte también visitaba a los trabajadores del Astillero bajo la forma de accidente de trabajo. A fines de 1975 estalla un nuevo conflicto en el Astillero por medidas de seguridad laboral. Al fallar los frenos de una grúa flotante, tres operarios que pintaban el casco de un buque caen al agua; uno muere casi al instante aplastado contra el seno del río por el peso del gancho, los cables y la pluma de la maquina; sin chalecos salvavidas, ante la inexistencia de los mismos en el barco, uno parece ahogado, mientras el otro salva milagrosamente su vida. A Hugo Décima, hoy Maestro Cabuyero²⁵, el recuerdo de la tragedia todavía lo conmueve. El 28 de marzo de 2007, mientras esperábamos que la pleamar llegara a su punto pleno y permitiera la botadura del remolcador Don Lorenzo, se le quebraba la voz cuando contaba que:



Carlos Esteban Alaye.

—...cuando la grúa cayó solo escuché el ruido porque estaba de espalda, al darme vuelta no la vi y fui corriendo hasta la proa del barco. Yo no me tiré al agua como dicen algunos, bajé por la flotante y ahí lo alcancé agarrarlo a ‘Pilincho’ Andrade. Me acuerdo que también me ayudó la Cacha.²⁶

A Lezica nada más lo vi una vez que salía con la mano en alto, se ve que era la tercera porque no se volvió a asomar. Con Robledo no se pudo hacer nada, cuando el buzo Morera rescató el cuerpo estaba todo cortado...

Y aquí, para no permitirse el lujo de “aflojar”, este hombre buenazo y curtido, terminó abruptamente su relato, miró para otro lado y cambió de tema.

²⁵ Cabuyería o cabullería: Conjunto de cabos y, por consiguiente todos los del barco. Siendo el cabo cualquiera de las cuerdas que se usan a bordo. El oficio de Hugo es de trenzar nuevas y mantener las cuerdas de acero o lingas que se usan para maniobrar o transportar los cuerpos del buque en construcción.

²⁶ Por este sobrenombre era conocido Leopoldo Concha, antiguo maniobrista hoy ya jubilado.

Volviendo a aquel aciago diciembre, algunos recuerdan que entre el personal, por lo bajo, se mascullaba:

—¡Antes era un barco, un muerto, un barco, un muerto! Ahora es: Un barco, dos muertos.

Por el mismo periodo fallece un soldador por las terribles quemaduras producidas por un siniestro a causa de un equipo en mal estado. Se produce un estallido de bronca, a la mañana siguiente al suceso algunos trabajadores arrojan casi una quincena de equipos al río Santiago. No se registra ningún castigado por el incidente pero a la semana siguiente aparecen nuevos equipos de soldar.

La democracia agoniza

El 14 de enero de 1976 se realiza una Asamblea General en planta a fin de repudiar los secuestros ocurridos el día anterior, de Salvador Delaturi y Juan Carlos Scafide, delegados de Propulsora Siderúrgica y se vota Estado de Asamblea Permanente sin realizar tareas hasta que aparezcan. La Coordinadora de Gremios y Comisiones Internas en Lucha de La Plata, Berisso y Ensenada convoca un paro regional en repudio al secuestro que es acatado por Káiser Aluminio, INDECO, Batisti, OFA, SIAP, la obra en construcción de PGM, Propulsora Siderurgia, ARS, entre otras empresas industriales. Los cuerpos dinamitados de los metalúrgicos secuestrados aparecen en el puente del arroyo Santiago de la localidad de Ignacio Correa ese mismo día.

Entre la noche de ese día y la madrugada del 15 de enero es secuestrado un obrero de Astillero de apellido Peláez quien, ante las contundentes medidas de lucha de sus compañeros, reaparece 48 horas después con las ropas maltrechas y evidentes signos de tortura. Se presenta en el trabajo y explica en Asamblea General lo sufrido por su persona. El 17 de febrero son puestos en libertad Ángel De

LEONARDO RUBÉN
SAMPALLO



leg. 6295

Charras, Silvio Marotte y Alcides Méndez Paz. El único que retorna a su domicilio anterior es éste último. Convocados ese mismo día por la empresa, son recibidos por su director Enrique Carranza quien, según testimonian los afectados, los sermonea, pide disculpas por lo ocurrido y les otorga dos meses de licencia con goce de haberes. En la noche del 19 de febrero un grupo de civiles armados secuestran de su hogar Méndez Paz quien es asesinado.

Desde este punto en adelante los hechos se precipitan: El 18 de marzo se declara en el Astillero Río Santiago un paro progresivo de dos horas por día por aumento salarial; el 19 de marzo, a la salida del trabajo, dos coches con civiles pasan por el portón de ingreso del Astillero ostentando armas en un intento de intimidarlos; entre las 23:30 horas de ese día y la 1:30 de la madrugada del 20 son llevados por la fuerza de sus domicilios Fortunato Agustín Andreucci, de Ensenada, al delegado Jorge Pedro Gutzos, de Barrio Obrero (Berisso) y José Luís Lucero en ese orden, todos operarios del ARS. En forma inmediata los respectivos familiares efectuaron sendas denuncias en las comisarías correspondientes; a las pocas horas se tuvo conocimiento que sus cadáveres acribillados a balazos fueron encontrados sobre unos matorrales del camino La Resca, de Abasto.²⁷ A partir del arribo de los militares al poder, los secuestros y asesinatos pasan del estadio artesanal a la gran producción en serie, valga la macabra metáfora.

¿Cuál es su grado de peligrosidad, ciudadano?

Los perseguidos políticos de la época eran catalogados según el Grado de Peligrosidad; hasta donde sabemos, figurar en el Grado 1 significaba una segura condena de muerte. Algunos sobrevivientes del ARS de aquella época solicitaron sus archivos personales del D.I.P.P.B. A a la Comisión de la Memoria me acercaron copias de los mismos, reproduzco a continuación dos de ellos:

²⁷ El Día (21/03/ 1976).

PELIGROSIDAD GRADO 1²⁸

<i>MASSUCO Hugo</i>	<i>Peronista</i>	<i>Lista "Celeste"</i>
<i>TESORIERO Jorge</i>	<i>Peronista Autentico</i>	<i>Lista "Celeste"</i>
<i>LEIS Emir A.</i>	<i>Peronista Autentico</i>	<i>Lista "Celeste"</i>
<i>MAROTE Silvio R.</i>	<i>Vanguardia Comunista (Pro-Chino)</i>	<i>Lista "Celeste"</i>
<i>MENDOZA Luis Gustavo</i>	<i>Peronista Izquierda</i>	
<i>MALEK Emilio Algel</i>	<i>Peronista Izquierda</i>	
<i>MENDEZ PEZ Alcides C.</i>	<i>Peronista Izquierda</i>	
<i>DI GAETANO Luis María</i>	<i>Peronista Izquierda</i>	
<i>DI MATIA Nicolás</i>	<i>Peronista Izquierda</i>	
<i>GARCIA Héctor O.</i>	<i>Comunista Revolucionario</i>	
<i>CAÑETE Atilio Marciano</i>	<i>Comunista</i>	
<i>FERREYRA Carlos A.</i>	<i>Peronista</i>	
<i>RODRÍGUEZ Juan Carlos</i>	<i>Peronista Autentico</i>	
<i>VEGA Higinio</i>	<i>Comunista</i>	<i>Grupo TOROSSIAN</i>
<i>CABRERA Eduardo A.</i>	<i>(Ilegible) o Perón. Sub.</i>	<i>Grupo TOROSSIAN</i>
<i>SANDER Luciano</i>	<i>Comunista</i>	<i>Grupo TOROSSIAN</i>
<i>FLAMINI Oscar R</i>	<i>Comunista</i>	<i>Lista "Gris"</i>
<i>GUTZOS Pedro J.</i>	<i>Peronista Autentico</i>	<i>Lista "Celeste"</i>
<i>DIAZ Luis A.</i>	<i>Comunista</i>	<i>Lista "Celeste"</i>
<i>DIAZ Carlos Mario</i>	<i>Comunista</i>	<i>Lista "Gris"</i>
<i>DE CHARRAS Ángel H.</i>	<i>Trotskista (P.S.T.)</i>	<i>Lista "Celeste"</i>
<i>BALARDINI Héctor A.</i>	<i>Peronista Izquierda</i>	
<i>LEVOCKY Juan Andrés</i>		<i>Grupo FLAMINI O.I.</i>
<i>PEREIRA Carlos</i>		<i>Grupo TOROSSIAN</i>
<i>MACHADO Julio A.</i>	<i>Peronista Izquierda</i>	<i>Grupo TOROSSIAN</i>
<i>TOFOSCXAN Carlos</i>	<i>Comunista</i>	<i>Grupo TOROSSIAN</i>
<i>PELAEZ Mario Arturo</i>	<i>Peronista Autentico</i>	<i>Lista "Celeste"</i>

²⁸ Pertenciente a la carpeta de Oscar Flamini.; el documento presenta un sellado con la leyenda ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL y lleva la firma de Claudia V. Bellingeri, Archivo D.I.P.P.B. A., Comisión para la Memoria.

PELIGROSIDAD GRADO 2²⁹

<i>NISELSKY Pedro</i>	<i>Comunista</i>	<i>Grupo FLAMINI O.R.</i>
<i>Resto de los nombres testados para preservar privacidad</i>	<i>Se repite el supuesto encuadramiento del investigado (Comunista, Trotskista, Peronista Autentico, Izquierdista,</i>	<i>Los nombres de agrupamientos políticos Lista "Gris", Grupo TOROS-SIAN también se repiten</i>

Inclusive la justificación de que los perseguidos por la Ley 21.260, sancionada por la CAL el mismo 24 de marzo para dar de baja a los empleados públicos "por razones de seguridad" por ser elementos disolutorios y peligrosos a los intereses de la Empresa se deshacen al leer planillas de Baja como la Oscar Rubén Flamini quien presenta la siguiente evaluación por parte de su Jefe Nyerdermayer:

<i>Competencia</i>	<i>Buena</i>	<i>Comportamiento</i>	<i>Muy Bueno</i>
<i>Desempeño</i>	<i>Muy Bueno</i>	<i>Rendimiento:</i>	<i>Bueno</i>
<i>Se recomienda su reincorporación</i>	<i>Sí</i>		

Si bien la recomendación de reincorporarlo puesta por el encargado del Departamento iba acompañada de la salvedad en puño y letra "Tomando en consideración su desempeño en esta Sección únicamente", no es desdeñable el riesgo corrido por este ingeniero en esos tiempos violentos. Baste recordar que todos los profesionales que habían viajado hasta la entonces Unión Soviética para estudiar las posibilidades de la turbinas que luego construiríamos para la represa del Paraná Medio eran catalogados, según



MARIO GALLEGO

²⁹ Pertenciente a la carpeta de Pedro Niselsky; el documento presenta un sellado con la leyenda ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL y lleva la firma de Ingrid Jaschek, Archivo D.I.P.P.B. A., Comisión para la Memoria.

los archivos revelados por la Comisión de la Memoria, en el Departamento de Inteligencia de la Policía de la Provincia de Buenos Aires (D.I.P.P.B.A.) como los “*Ingenieros Rojos*”. ¡Imaginemos qué podrían interpretar los esbirros de los grupos de tareas sobre una persona que recomendaba el reingreso de un elemento subversivo de la “*peligrosidad*” de Flamini! ¿Qué grado de peligrosidad tendría entonces este ingeniero para los represores?

¿Adónde van los desaparecidos?

“Podemos definir como terrorismo a toda estrategia consistente en el empleo o la amenaza del empleo de la violencia –casi siempre física– con el propósito de inducir un estado de terror en la/s víctima/s –potencial/es o real/es–, lo que implica por parte de estas últimas un estado de indefensión o de inferioridad en la relación de fuerzas con el agresor/victimario.”³⁰ Y “podemos definir al terrorismo de Estado como “la utilización sistemática de la violencia del aparato estatal con fines de intimidación a los adversarios o disidentes, afectando a veces a la generalidad de la población (...)” (1). El mismo autor dirá que tanto a nivel del Derecho internacional de los tratados, así como en las legislaciones internas de los estados han sido tipificados varios delitos de terrorismo de Estado, tales como el genocidio; los crímenes contra la paz; de guerra y de lesa humanidad; el apartheid; la tortura y la desaparición forzada de personas. Estos dos últimos han sido acaso los más frecuentemente utilizados por la dictadura militar argentina, entre 1976 y 1983. Pero entendemos que los mismos no deben ser considerados como meros hechos delictivos, sino como resultantes de la aplicación de un proyecto político, social y económico, en el cual jugó un rol sumamente destacado una ideología comúnmente conocida como la Doctrina de la Seguridad Nacional.”³¹

Con ese criterio la Comisión de Trabajadores y Familiares de Desaparecidos del ARS puntualizó que las víctimas del Terrorismo de Estado o

³⁰ Juan Pablo Angelone - Doctrina de la Seguridad Nacional y Terrorismo de Estado: Apuntes y Definiciones, Terrorismo de Estado. Definiciones conceptuales. Facultad de Ciencia Política y Relaciones *Internacionales*. Universidad Nacional de Rosario.

³¹ Hugo Chumbita “Terrorismo”, Torcuato S. Di Tella; Hugo Chumbita; Susana Gamba y Paz Gajardo Diccionario de Ciencias Sociales y políticas Ed. Emecé. Bs As, (2001).

de grupos paramilitares,³² empleados en nuestra Empresa era cuarenta y siete, algunos secuestrados y/o asesinados en 1975 y otros secuestrados, asesinados y/o desaparecidos bajo el gobierno del Proceso militar de 1976. Sus nombres –según consta en el muro erigido en las cercanías del monumento recordatorio creado por jóvenes operarios del ARS– son los siguientes³³:

<i>Carlos Esteban Alaye,</i>	<i>Fortunato Agustín Andreucci,</i>	<i>Jorge Raúl Arfuch,</i>
<i>Leonardo Diego Arias,</i>	<i>Juan Carlos Arriola,</i>	<i>Jorge Omar Astudillo,</i>
<i>Armando José Bautista,</i>	<i>Pedro Ramón Benítez,</i>	<i>Juan Carlos Blasetti,</i>
<i>Eduardo Roberto Bonin,</i>	<i>Mario Guillermo Cabassi,</i>	<i>Pedro Simón Campano,</i>
<i>Jorge Edgardo Cardinali,</i>	<i>Roberto Carpinetti,</i>	<i>Juan Ramón Cascallares</i>
<i>Miguel Ángel Casciana</i>	<i>Hugo Daniel Carzolio,</i>	<i>Cosme Denuncio,</i>
<i>Mario Oscar Gallego,</i>	<i>Eduardo Luis Crema,</i>	<i>Ricardo Mario Díaz,</i>
<i>Jorge Icardi Ocampo,</i>	<i>Héctor Rolando García,</i>	<i>Jorge Pedro Gutzos,</i>
<i>José Luis Lucero,</i>	<i>Matilde Itzigosha de García,</i>	<i>Alberto Gustavo Jamilis,</i>
<i>Hugo A. Massuco</i>	<i>Catalino Martínez,</i>	<i>Pablo Daniel Tello,</i>
<i>José Monteagudo Ferreiro,</i>	<i>Alcides Méndez Paz,</i>	<i>Jorge Néstor Moral,</i>
<i>Rubén Omar Padín,</i>	<i>Mario L. Noriega,</i>	<i>Ricardo alberto Nuez,</i>
<i>Jorge Máximo Real,</i>	<i>Carlos Norberto Pasero,</i>	<i>Ángel Mario Pinedo,</i>
<i>Juan Carlos Rodríguez,</i>	<i>Juan Carlos Silles,</i>	<i>Leonardo Sampallo,</i>
<i>Roberto Luciano Sander,</i>	<i>Eduardo San Pedro,</i>	<i>Héctor Norberto Simek,</i>
<i>Oswaldo Valdez,</i>		

³² El Decreto n° 403, titulado “Desaparición Forzada de Personas” (29/08/1995) que reglamenta al Artículo 2° de la Ley N° 24.411, define: “... se entenderá por grupo paramilitar solo a aquellos que actuaron en la lucha antisubversiva sin identificación de su personal mediante uniformes o credenciales”

³³ La obra fue realizada en el 2011 por la Comisión de Sobrevivientes de la Represión, H.I.J.O.S., Astillero Río Santiago, ATE Ensenada y la Secretaría de derechos Humanos de la provincia de Buenos Aires.

En este homenaje faltan los nombres de Juan Carlos Moran y Miguel Ángel Soria por deseo explícito de sus familiares.

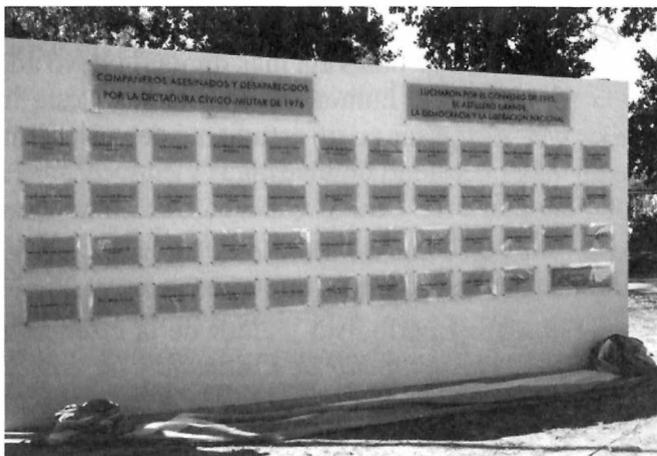
Los desacuerdos del momento entre los directivos funcionarios del Gobierno de Néstor Kirchner –que propiciaban esta reivindicación de las víctimas del genocidio– y ATE Seccional Ensenada, el Cuerpo de Delegados del Astillero Río Santiago más otro sector de Familiares e Hijos de Desaparecidos hizo que en el lugar, llamado Plazoleta de la Memoria, se colocaran dos placas en el 2006. En éstas el criterio de inclusión fue mayor y aparentemente se incorporó a víctimas, secuestradas y asesinadas o desaparecidas, que pertenecían a la familia de los empleados o vivían en la zona. Por eso, a los anteriores, se debe agregar los siguientes nombres:

José María Alfonso, Roberto Amerise, Enrique Ardeti, Eduardo Aued, Nélide Aued, Capanini, Roberto Carpinetti, Miguel Casajus, Mario Guillermo Cobas, Néstor Fonseca, Jorge Omar Galicia, Jorge Omar Gallego, José Federico García, Gustavo García Capanini, Alicia Heller, Carlos Alberto Herrera, Mario Icardi Ocampo, Parrucci., Alberto Javier Jotar, Juan Jáuregui, Ramón Luna, Ramón Antonio Llanivelli Rojas, Juan Carlos Moran, Osvaldo Juan Valdez, Daniel Valente, Anibal Romero Vázquez, Hugo Diego Vodossoff, Navarro, Ricardo Alberto Noez, Ricardo Mario Noez, Vicente Padín, Alberto Paira, Pasini, Stella Maris Pereiro de González, Carlos Enso Pierini, Piñeiro, Liliana Piza de Paira, Pedro Jacinto Rabat, Graciela Raison, Edgardo Sampayo, Eduardo San Pedro, Raúl Oscar San Pedro.

Existe una tercera placa en la sede de ATE Ensenada donde, entre otras diferencias, puede notarse que aparecen dos nombres más de personas reconocidas como víctimas propias: *Néstor Carzolio* y *Pedro Gutzo*. Según esta trabajosa y confusa reconstrucción de la memoria, la comunidad del Astillero Río Santiago reconoce un total de ochenta y seis víctimas de la violencia política de 1975 y del Terrorismo de Estado desatado con el golpe del 24 de marzo de 1976. De estos, sólo 47 son reconocidos por el Astillero Río Santiago, según los legajos rescatados y cuyos números y fotografía constan en el Archivo Histórico y Museo “Astillero Río Santiago”.

CAPÍTULO III UNA NOCHE DE SIETE AÑOS...

En la madrugada del miércoles 24 de marzo de 1976, las Fuerzas Armadas derrocan al gobierno constitucional de Estela Martínez de Perón. En el Astillero se era consciente de la posibilidad de esta indeseable posibilidad. La decisión de Asamblea en planta, que reúne a más de 6.000 obreros¹ el 19 de marzo, así lo demuestra. En días previos el delegado astillero Eduardo Roberto Bonín había sufrido la voladura con explosivos de su vivienda ubicada en el barrio Cambaceres de Ensenada. Por moción del Delegado General Di Mattia, y a la luz de este hecho, se aprueba una denuncia y repudio a un posible golpe militar. Corroborando esto, Oscar García, recordaba en el 2008 que *“quince días antes del 24 de marzo, Oscar Flamini se había acercado hasta la sede de ATE para plantear esta situación y sugerir su postura de cómo evitar el golpe de Estado”*. Aparentemente no hubo acuerdo sobre las medidas a adoptar ante el hipotético hecho.



¹ Se hizo en conjunto con los operarios de las *Contratistas*.

Un postrer clamor de repudio a los asesinatos de trabajadores partió desde ATE Ensenada el mismo día del derrocamiento del gobierno democrático. Mientras en la primera plana de todos los diarios del país se informaba sobre la infausta noticia con títulos catástrofes, en los periódicos de la regional aparecía la gacetilla que se transcribe:

DIO UN COMUNICADO EN CONTRA DE LA VIOLENCIA
LA SECCIONAL DE ATE

La seccional Ensenada de la Asociación Trabajadores del estado (ATE), con la firma de su secretario general, señor Juan Carlos Marín y el secretario de prensa, señor Oscar G. García dio un comunicado *“con el objeto de expresar el repudio a los hechos de violencia de los cuales fueron víctimas cuatro afiliados”*.

Luego de nombrar a Méndez Paz, Andreucci, Guztos y Lucero² todos trabajadores de los Astilleros Río Santiago y que fueron encontrados asesinados, destaca que *“unidos en un mismo fin, que es la grandeza de la Patria, se exhorta a los que estén en el camino de la violencia a serenar sus pensamientos”* y pide que *“todos vuelquen su esfuerzo a fin de contribuir a lograr la tranquilidad y paz social que todos los argentinos quieren y anhelan”*. (El Día, 24-03-1976)

Fortunato “Nato” Andreucci, obrero y poeta

Fortunato Andreucci, el trabajador del ARS secuestrado y asesinado por la Triple A que cita esta gacetilla tuvo un hermoso homenaje cuando desde el municipio de Ensenada se publica un libro con parte de su obra. Es que la lucha de Nato, la de una vida más digna, la llevó adelante con el verso, con la ironía, con el humor. La aparición de este libro actuó como disparador para despertar en un estudiante de periodismo de poco más de veinte años la necesidad de investigar y conocer más sobre este hombre que no conoció.

–Nato era un luchador social, un tipo de un profundo sentimiento de clase –recordaba Flamini durante un reportaje en el 2010.

Juan Pablo Eijo, novel periodista y autor de la crónica, describe a Andreucci como *“un artista popular de Ensenada y buscavida de alma. Nato nació en 1921 y trabajó en YPF –donde se accidentó y lo despidie-*

² Se trata de Mendez Paz, Fortunato Andreucci, Pedro Guztos, Lucero.

ron—; vendió revistas a pasajeros de colectivos (tuvo su propio puesto en la antigua terminal de trenes de La Plata); fue verdulero, “botellero” y repartidor de garrafas —entre otras cosas—, hasta que finalmente ingresó al Astillero. Ya con trabajo fijo, al terminar la jornada salía de igual modo con su carrito “para sumar al sueldo del Astillero... para que sus hijos tuvieran una vida digna”. Andaba por los barrios de Berisso y Ensenada, ya sea con manzanas acarameladas y rositas de maíz, helados durante el verano o los días de cancha, maníes.

Nato fue un hincha fanático de Estudiantes; sentimiento rojo y blanco que plasmó en su poema *Estudiantes de La Plata: Al gran cuadro de Estudiantes... por su campaña brillante... le dedico esta canción... a todos los jugadores... que defienden sus colores... en primera división...*, puede leerse en “El Juglar Silenciado: hechos, cosas y gente de Ensenada” —libro publicado a fines de 2008 con el auspicio de la Municipalidad de Ensenada—, y concluye: ay caramba... qué lindo que es ver jugar... a Estudiantes de la Plata... que juega muy bien foot-ball... Esta inquietud de Nato por la poesía fue prematura: desde los siete años comenzó a “versar” sobre personajes, lugares míticos y el espíritu carnavalesco de la ciudad. Al llegar a su casa, registraba todo en un grabador; luego lo escribía a máquina o en rollos de papel que él mismo armaba con planos de barcos inservibles—, hacía fotocopias y las repartía entre los compañeros de trabajo.

—¿Qué recuerda de Nato como poeta?
—pregunta Eijo.

—Me acuerdo que en las fiestas de fin de año terminábamos de comer y le pedíamos: “dale, Nato, hacé unos versos”. Y era increíble: Nato empezaba en una punta y le hacía un verso a cada uno. Y en esos versos pegaba en la esencia de la personalidad de cada uno; tenía una facilidad para percibir lo que era cada uno y expresarlo, que era increíble. Un día estábamos tomando mate en el taller



Carátula del legajo de Fortunato Andreucci.

y entra un trabajador nuevo (nosotros estábamos a cien metros), y Nato dice: ¡Uuuyyy, mirá... la pantera rosa! Y este tipo no podía ser otra cosa, era la pantera rosa: la cara, la forma de caminar... Enseguida te encontraba el término justo.

Además de poeta, Nato fue un animador y un enamorado de los carnavales; “le hacía los versos a las comparsas de Ensenada: a Los Cariocas, a los chicos del arrabal”. Incluso creó sus propias agrupaciones: “Echale tabaco al pito” (Aunque Nato esté viejito... sería algo inaudito... tal vez una cosa absurda... que no saliera en la murga... Echale tabaco al pito.) y “Los Caraduras”. “Esta última era un poco una crítica a la gente acartonada de Ensenada, a los nariz levantada que eran los dueños de la ciudad” —cuenta Flamini—: sea por la vestimenta, de cartón piedra, o por los shows que el mismo Nato hacía: “tenía una manguera instalada en el cuerpo y lanzaba talco por la cola; cuando veía a una familia culta de Ensenada, se golpeaba la panza y le mandaba un chorro, como si fuese un gran pedo de talco. O, la otra: se llevaba una escupidera con dulce de leche y se acercaba y les ofrecía una cucharada; a esta gente les daba asco, y el se lo comía como repudio a esa actitud mezquina de los ricos de Ensenada”.

Juan Pablo Eijo continúa buceando en el perfil de Andreucci hasta llegar a la siguiente conclusión: “Nato fue siempre un crítico de la sociedad, a su modo: con la ironía, con la gracia, con el humor... No fue un militante político, pero sí “un militante social”, como prefiere definirlo Oscar Flamini:

—Era un hombre de barrio con un sentido de clase muy profundo; él tenía claro que pertenecía a la clase laborante, y que tenía que luchar por esa clase. Yo estuve preso en el 69' y el 71', y Nato era el que todos los meses juntaba dinero o cosas entre los compañeros y se las llevaba todos los meses a mi familia, como si fuese un sueldo. Tenía un gran sentido de clase.

—¿Cree que este sentido de clase y otros valores humanos que destacaban a su persona, hicieron que fuera elegido por sus compañeros como subdelegado de sección por aquellos años?

—Seguramente. El mecanismo era el siguiente: hacíamos las elecciones en asamblea; se proponía a alguien, se hacía una valoración de

la persona, con todas sus virtudes y sus defectos, y se votaba a mano alzada. Después hacíamos la parodia, la formalidad de las urnas, porque el reglamento así lo estipulaba: poníamos los votos con el nombre de los compañeros que ya habían sido electos en asamblea cara a cara. Nato fue electo en estas circunstancias, de ahí su valor. Era un compañero que nunca iba a poner por delante las diferencias; ponía por delante lo que nos unía, siempre en función de sumar. Y no se trataba de no polemizar, porque seguíamos discutiendo de igual modo las diferencias. Pero contra el enemigo, todos juntos.

En la noche del 19 de marzo de 1976, Nato fue secuestrado, y horas más tarde, encontrado muerto (fusilado) junto a otros compañeros del ARS, en un descampado en las afueras de La Plata. Su esposa lo reconoció por una cicatriz que le había quedado del accidente en YPF: un disparo en el rostro impidió que se lo reconociese por sus facciones.

–Ese día, para mí, fue terrible. Yo estaba en Milán... había recibido una carta de mi ex esposa, que me pongo a leer en el trole, y me largué a llorar como un chico. Fue un golpe tremendo: me pasé todo el viaje llorando. Ahí me enteré que lo habían secuestrado al Nato y lo habían asesinado y había aparecido en un descampado. A mí me quedó siempre confuso, como que había sido un error, que habían venido a buscar al yerno. Lo cual podía ser... pero el hecho es que lo comentaron como queriéndole bajar la estatura al Nato, un tipo de clase, un tipo que dio la vida por un mundo mejor. Y lo vinieron a buscar a él; no le perdonaban que fuera lo que era; no le perdonaban todo lo que hicimos, todo lo que fue el convenio del 75'. No fue una casualidad: lo mataron por todo lo que había luchado y dado por una vida más digna".³

Detención y Exilio

A las 15 horas del 24 de marzo, Ana María Nievas, delegada de los empleados administrativos del Astillero Río Santiago, es detenida cuando un operativo realizado por militares en el camino Rivadavia requisan

³Extraído de “Era un tipo de un profundo sentimiento de clase”, entrevista a Oscar Flaminio, en memoria de Fortunato Andreucci, de Juan Pablo Eijo.

JOSÉ LUIS LUCERO



el colectivo de línea en que viajaba. Los hombres, que identificaban sus grados sólo por las cintas que portaban (blancas, azules o rojas) tenían una larga lista de personas a detener donde ella figuraba. La mujer, treinta años después recordó:

—Me suben a una camioneta y me llevan sin encapuchar para el centro de Ensenada, pasamos por la calle Colombia, por la Municipalidad, cuando ya eran cerca de las 17 horas, enfilan hacia Astilleros. En la puerta había mucho personal de seguridad, entre estos, por suerte, estaba la gente que nos recibía todos los días y me conocían. Les grito que le avisen a mi familia. Esto me costó que me

bajaran a palos, me quisieron meter una capucha y me resistí. Cuando me llevan a orillas del río para subirme a la barcaza, me pegan mucho, casi me desmayo. Me meten la capucha y me siguen pegando.”

El relato continúa con detalles de los malos tratos y manoseos recibidos “hasta llegar a la Base Naval Río Santiago” y durante el interrogatorio a que es sometida hasta que el 29 de marzo es trasladada a la cárcel de Mujeres de Olmos, permaneciendo a disposición del Poder Ejecutivo 14 meses hasta que se le otorga la opción de abandonar el país. La mujer parte hacia Italia el 30 de junio de 1977.

La declaración de Nievas ante un Tribunal Federal fue registrado por periodistas de APDH La Plata:

“Ana Maria Nievas contó también su detención ilegal, que comenzó el mismo día del golpe de Estado. La ex detenida señaló que la tarde del 24 de marzo de 1976, la hicieron bajar de un ómnibus de la línea 275 que circulaba en el límite de los partidos de Ensenada y La Plata. De allí fue llevada clandestinamente a las instalaciones que la Marina posee en Río Santiago, a 10 kilómetros de esta capital.

Nievas señaló que no sabe si estuvo en la Escuela o en la Base Naval, pero indicó que el lugar estaba en las inmediaciones de Río Santiago porque fue llevada en lancha. Allí había más detenidos, y Nievas contó que les dijo a los guardias que estaba “embarazada de dos meses”, por lo que recibió un trato diferencial.

La testigo manifestó que en esa época trabajaba en Astilleros Río Santiago, y que en los interrogatorios a los que fue sometida, los represores le preguntaban por sus compañeros de trabajo, y le manifestaron que sabían que ella había sido delegada gremial hasta 1973 e, incluso, la fecha del cumpleaños de su hijo. “A cada pregunta que respondía ‘no sé’, me pegaban. Me sentía como en un ring”, afirmó Nievas.

Durante uno de los interrogatorios, los represores la subieron a una mesa y le pusieron un revólver en la boca, y, luego, junto a otros prisioneros, la sometieron a dos simulacros de fusilamiento.

“Me decían si conocía a “Tili”. Yo la conocía, pero no por ese sobrenombre”, manifestó Nievas. “Tili” era Matilde Itzigsohn, una trabajadora de Astilleros que está desaparecida desde marzo de 1977.

Nievas también dijo que en esos interrogatorios estaba presente un médico “que me tomaba el pulso, y que me preguntaba por qué estaba nerviosa” antes de recibir las preguntas, y manifestó que podría reconocerlo ya que por momentos no estaba encapuchada y pudo verle la cara.

Una noche, desde la habitación donde estaba alojada, la mujer escuchó que alguien pronunció a los gritos su apellido dos veces. Luego, los represores la sacaron del lugar y por un pasillo vio pasar a su hermana, Rosa Francisca, recién detenida. “Después de que viera a mi hermana, me pegaron y me volvieron a meter en el calabozo”, dijo Nievas.

Al cabo de un tiempo que no determinó, la ex detenida fue trasladada junto a su hermana y un grupo de prisioneros a la Unidad Penal N°9 de Olmos. “Fuimos atados con las manos atrás y encapuchados, íbamos unidos con cadenas y éramos muchos”, describió.

El padre de las hermanas Nievas se enteró que sus hijas estaban detenidas en Olmos porque, poco antes del traslado, un represor que hacía las veces de “bueno” –tal el término que empleó la testigo ante la Cámara Federal– durante los interrogatorios, le solicitó a Nievas un teléfono para poder comunicar el traslado a su familia. La mujer le dio el número de un vecino, que luego se comunicó con su padre.

En Olmos el trato fue diferente: “Llegó a ser un alivio –expresó Nievas–; había muchas mujeres, todas presas políticas”. En un principio su padre fue a visitarlas pero las autoridades del penal negaban tenerlas detenidas.

“Veíamos por las ventanas del 3º piso a mi padre que llegaba y que tenía que volverse”, relató la sobreviviente.

Además, sostuvo que “en Olmos había partos. No sé dónde se realizaban, pero en la cárcel había una unidad sanitaria”. Y contó que las madres estaban en un pabellón junto a sus hijos.

El 24 de octubre de 1976, Nievas fue trasladada a la Unidad Penal de Devoto. En este lugar firmó la “opción” para salir del país. Estuvo unos meses más detenida y luego viajó a Italia, desde donde no regresaría hasta fines de 1986.

El de Ana María Nievas fue el primer testimonio de un ex detenido-desaparecido que cuenta que permaneció secuestrado en la Base Naval de Río Santiago. Hasta hoy sólo se habían presentado casos de personas que estuvieron en el Batallón de Infantería de Marina N°3, una dependencia también perteneciente a la Armada.

Su caso fue presentado por la Central de Trabajadores Argentinos (CTA), que es parte en el Juicio por la Verdad.

Cuatro de sus seres queridos, también desaparecidos

En el final de su declaración, Ana María Nievas se refirió a la desaparición del hermano de su esposo, Juan Carlos Scafide; de su pareja en ese entonces, Hugo Daniel Carzolio; el hermano de su pareja, Néstor Carzolio, y la esposa de éste último, Nelly Tissone.

Nievas contó que Scafide era delegado gremial en la empresa Propulsora Siderúrgica, de Ensenada, y que desapareció el 15 de enero de 1976, cuando un grupo de hombres que se movilizaba en autos Ford Falcon y que se identificó como policía, se presentó en su casa y se lo llevó.

En tanto, Hugo Daniel Carzolio fue secuestrado el 6 de diciembre de 1976. Según las referencias que pudo obtener Nievas desde Europa y cuando volvió a la Argentina casi diez años después, Hugo fue herido durante la detención y estuvo en coma 18 días en el Hospital San Martín de esta capital. Cuando se recuperó, los represores se lo llevaron. Algunas versiones que

pudo recoger Nievas indican que su pareja habría pasado por el Batallón de Infantería de Marina N°3.

Por último, contó que Néstor Carzolio y su esposa Nelly fueron secuestrados en Mendoza. Según relatos de los vecinos, los represores detuvieron a Nelly y aguardaron la llegada de Néstor, que en ese momento no estaba. Cuando Néstor llegó, introdujeron a ambos en un camión y nunca se supo más de ellos.

En el final de su relato, Nievas miró al tribunal y, dirigiéndose a la “Honorable Cámara Federal de La Plata”, expresó: “Quiero pedirles que tomen la decisión que tomaron sus colegas de Bahía Blanca de declarar nulas las leyes de Punto Final y Obediencia Debida”. Y concluyó: “Hasta que esto no sea aclarado, no vamos a ser felices en la Argentina”.⁴

**PEDRO JORGE
GUTZOS**



Ruleta rusa naval

Para José Klimavicius también fueron días de pesadilla:

–Fui a la Comisaría de Ensenada al otro día del golpe, a la mañana, porque algunos vecinos me dijeron que unos encapuchados me andaban buscando. Hice cola en la vereda. Cuando entré, pregunté quién me buscaba y no hubo respuesta. Al rato vino un marino y a punta de pistola nos llevó afuera y nos subieron a una camioneta de Astilleros. Nos llevaron a Prefectura y nos encapucharon. Después de muchas horas nos cargaron a una barcaza, rumbo a la Base Naval. No querían que alguna vez dijéramos que estuvimos en la Base.

Encapuchado me hicieron la ruleta rusa, me pusieron el caño de un arma en la boca y gatillaban. Más tarde, siempre encapuchado, me hicieron un simulacro de fusilamiento, con las balas silbando cerca de las orejas.

⁴ Francisco Martínez, Vanina Wiman y Lucas Miguel (Secretaría de Prensa) –www.aphdplata.org.ar– Miércoles 23 de agosto de 2000.

Lo peor vino después, treinta meses de cárcel, mi familia desalojada de la vivienda por no poder pagar; mi hija tuvo que abandonar los estudios de medicina en 4| años. Nunca pudo retomar los estudios, tuvo que mantener a la madre y al hermanito por mucho tiempo, porque yo me quedé sin trabajo”.

Santa cruzada

Los militares argentinos adoptaron, tras el golpe del 24 de marzo, la “Doctrina de Contrainsurgencia”, el eje más conservador de la Alianza para el Progreso. Esto significaba que la Doctrina de la Seguridad Nacional y el Desarrollo pasarían a ser la Doctrina de la Seguridad Nacional a secas. El objetivo prioritario era “extirpar el cáncer” de la subversión izquierdista y lograr el “orden” a cualquier precio. Además, la ley de Cultos, de 1978, permitió al gobierno negar o cancelar la inscripción de un credo si lo considera “*lesivo al orden público, la moral y las buenas costumbres*”, y la ley 22.285 de Radiodifusión considera ilegales los programas que no sigan “los preceptos de la moral cristiana” y permitió al gobiernos “*establecer restricciones temporales al uso y prestación de todos los servicios previstos por esta ley*”. Como los asesores sobre cristianismo que rodeaban al aparato represivo eran ultramontanos en su interpretación sobre la pureza de la Fe, la represión superó en algunos casos los límites políticos temporales.⁵ Luis Ricardo Córdoba fue víctima de esta situación que nada tenía que ver con los argumentos que esgrimen los defensores de la “Guerra Sucia” sobre una fuerza armada invasora o rebelde, atacando a la República.⁶

⁵Ultramontano: La palabra señala un catolicismo activo e integral y se aplicaba, en principio, a los que reconocían como su cabeza espiritual al papa que, para la parte mayor de Europa, era un morador más allá (ultra) de los montes es decir, más allá de los Alpes. (...) El carácter del Ultramontanismo se manifiesta principalmente en el ardor con el que combaten a cualquier movimiento a favor de la independencia de las Iglesias nacionales, (...) la tenacidad con la que han apoyado la declaración del dogma de la infalibilidad de papal y como defienden continuamente la restauración de su poder temporal como garantía necesaria de su soberanía espiritual. U. BENIGNI, Trascrito por Carol Kerstner, Traducido por Félix Carbó Alonso, ENCICLOPEDIA CATÓLICA. He aquí una posible explicación de los asesinatos de Monseñor Enrique Ángel Angelelli, el Padre Carlos Mujica, los monjes palotinos y otros eclesiásticos por aquellos años de terror.

⁶Luis Córdoba fue también candidato por la lista Celeste en las elecciones para Comisión Administrativa de 1975.

—Me detuvieron integrantes de las Fuerzas Armadas en mi casa el 24 de marzo de 1976. Junto con familiares comenzamos la jornada bien temprano, la tarea era colocar alambre tejido en el terreno. Al momento vemos que, en los baldíos de alrededor, comenzaron a apostarse muchos soldados con armas apuntando hacia nosotros. En el mismo momento se detiene al frente de la casa un camión con más soldados armados; a la vez, de una camioneta hacen descender a mi madre que la habían levantado después de violentar su domicilio. El oficial que dirigía el operativo preguntó por mí y sin explicación me dijo:

—¡Queda detenido en averiguación de antecedentes!

Mientras revisaban toda la casa buscando vaya a saber qué cosa. Con voz bien clara les dije a mi esposa, madre, suegro y familiares que me estaban ayudando, que se queden confiados y tranquilos porque todo lo que viví fue en mis convicciones cristianas. Nunca tuve nada que ver con la subversión.

Saludando muy apurado me sacaron escoltado con un grupo de soldados, al llegar a la esquina me vendaron y encapucharon. Ya en un camión cerrado con lonas recorrí la zona por más de 5 horas, al final éramos más de 60 personas que embarcamos en una lancha previa requisita, maltrato y golpes que duraron hasta llegar a un lugar donde nos metieron en celdas. Allí me encontraba con los ojos vendados, encapuchados y a veces las manos atadas.

Una noche llegó mi turno de interrogatorio se percibía que en ese horario algo horroroso ocurría, muchos eran sacados, se escuchaba por lo bajo gritos desgarradores, disparo de armas y se sabía que no todos regresaban a esas celdas improvisadas... El lugar que me llevaron era cerca del río por el aire y el ruido del agua, allí por lo menos tres personas actuaron: Mientras uno retorció la capucha apretándome el cuello, otro me golpeaba con algo en la espalda y el tercero preguntaba:

—“El Hermano... ¿Es su nombre de guerra?” Diga... hable... ¿porqué le dicen el “Hermano”?

Asimilando el rigor y maltrato con entereza contesté:

–Por mi fe en Dios y testificar el evangelio de Cristo. No tengo nada que ver con ninguna organización subversiva.

–Bueno me dijo, comencé a rogar a Dios que te salve de ésta.– Mientras me ahogaban con la capucha y a golpes me arrodillaron, siento el cerrojo de un arma que la apoyan en mi cabeza y al gatillar me dice –¡Rezá! ¡Orá!...

Con todo mi corazón en palabras entrecortadas dije:

–¡Dios mío! Libráme de esto...

Cuando volví en mí, estaba sobre ese tejido de alambre que hacia las veces de cama, lo que pasó antes no lo sé, pero en ese momento estaba seguro que Dios me había librado otra vez de la muerte.

Después de 10 ó 12 días en ese lugar con trato inhumano siempre vendados y encapuchados nos sacaron para llevarnos en lanchas hasta un amarradero donde nos esperaban varios micros que nos trasladaron a la Unidad 9 de La Plata. El recibimiento fue mortífero: la patota de carceleros nos esperaba en doble fila y pasábamos por el medio, lo menos que recibimos fueron patadas, codazos, rodillazos, trompadas. Lo aberrante no fue sólo eso sino que, en un espacio tranquilo, el Director, junto con dos médicos, nos preguntaba si estábamos bien al momento que nos sacaban las capuchas y vendas. Algunos no podíamos incorporarnos (le llaman la cárcel modelo). La experiencia carcelaria en mi caso fue durante 18 meses sin causa ni proceso; aunque en muchas oportunidades intenté sintetizarla me fue imposible, fueron momentos muy fuertes que se vivían cada día. Sin duda estar en la cárcel es muy triste, sos denigrado permanentemente con el agravante de tremenda injusticia que soportas se acumulan angustias, miedo, terror, pero también anida el odio, rencor y venganza.

La población era heterogénea, obreros, estudiantes, profesores, profesionales, empresarios, curas, autoridades políticas, municipales y provinciales, también gerentes de banco, es decir no dejaron estrato social sin avasallar. Hubo cosas que me quedaron presentes: cuando tiene prioridad subsistir la discusión ideológica partidaria queda de lado, primero la vida. Al principio estábamos hacinados, tres, en algunos casos cuatro por celda.

Fue triste enterarnos que el "Jujeño", hombre mayor trabajador cañero en la zafra estaba por "ideólogo marxista", lo repetía pero no tenía idea de qué significaba; lo grato fue al tiempo ver como escribía la primer carta de su vida, aprendió a leer y a escribir con nosotros. Allí me encontré con hombres que daban su vida por un ideal... equivocados o no, se la jugaban... en más de una oportunidad pensé que diferente afuera hay muchos que no son capaces de mantener una palabra de compromiso o fidelidad se venden por un guiso de lentejas... en este sentido transmití todo lo que pude y hable de mi fidelidad a Jesucristo, porque Él dio su vida por mí y no solo eso sino que dio trascendencia eterna a mi vida al creer en Él.



Bellas Artes
**ALCIDES EMILIO
 MENDEZ PAZ**

Mi primera alegría fue el reencuentro con mis seres queridos después de 20 días sin saber que era de nuestras vidas, ver a mi esposa mi hijo, el bebé de 3 meses, mis padres, mis hermanos fue muy reconfortante. Recuerdo que acordamos fortalecer nuestra fe en Dios y estaba consciente que todo el tiempo que estuviera allí Jesús estaba conmigo, y así lo fue... En varias oportunidades me dijeron quizás lo que estás pensando en este momento", ¿Cómo es posible que usted esté viviendo esto y sea un hombre comprometido con la Sociedad?" Pero, sino vivimos para servir no servimos para vivir. Tengo los pies sobre la tierra y seguiré andando a paso firme para contagiar la verdad de Dios. Tener memoria es muy bueno y necesario, así podremos evitar que se repita semejante atropello y genocidio a nuestro pueblo, pero cada uno de nosotros debe saber cual es el propósito de su vida y de esta manera no podremos callar la verdad.⁷

⁷ Publicado en Los Pibes del Astillero (ETARS). marzo 2004.

Reapertura del astillero

Todavía está muy presente en la memoria de los operarios más veteranos la mañana del 29 de marzo de 1976 cuando, tras ser convocados a reincorporarse al trabajo por medio de una solicitada, reabrió sus puertas la planta naval. El lunes 22 de marzo el Directorio del ARS cierra sus puertas argumentando que *“La medida, de carácter temporal, se había adoptado en virtud de actos de indisciplina laboral y para preservar la seguridad interna del establecimiento”*.⁸ Para ese entonces, **el capitán Carranza había renunciado por diferencias con las directivas emanadas del gobierno**, entre ellas colaborar en la identificación de militantes políticos y sindicales actuantes en el establecimiento.

Para ingresar a la empresa los trabajadores debieron hacer una cola triple desde el portón de entrada hasta plaza Belgrano, mientras uniformados pertenecientes a la Brigada de Infantería de Marina (BIM III) los identificaba uno por uno. Tropas de Infantería de Marina y de la Policía bonaerense, apostados en los accesos de Ensenada, impidieron hasta ese día que los trabajadores llegaran hasta la planta. En el portón de ingreso, el personal de Vigilancia Operativa⁹ les pedía el carné o TIN¹⁰, les revisaba el bolso y los palpaba de armas. Pasado este trámite y ya en el camino de ingreso arbolado dentro del perímetro de la planta naviera, mujeres y hombres formaban una nueva fila, esta vez de uno en fondo. Prácticamente en cada árbol había apostado un infante de Marina mientras dos jeeps artillados con armas antiaéreas recorrían la planta y un helicóptero vigilaba desde el aire. En una mesita se encontraban dos o tres marinos con una larga lista y hasta allí debían acercarse los empleados de a uno por vez, alejándose de la fila. Los desdichados (y desdichadas, aún las embarazadas) que figuraban en sus listas eran arrastrados, atados de pies y manos y vendados. Entre ellas es detenida María del Carmen Miranda que tiempo después fue puesta en libertad. A continuación los detenidos eran arrojados violentamente a camiones militares estacionados en un monte cercano y llevados con rumbo des-

⁸ Ídem. Anterior.

⁹ Personal de la vigilancia interna de la empresa: son civiles.

¹⁰ Tarjeta de identificación Naval.

conocido Según se supo después, algunos fueron a la Base Naval, otros a la Unidad 9. Diversos testimonios aseguran que en la lista aparecían, sobre todo, los candidatos de las listas opositoras más allá de su mayor o menor compromiso militante.

“Acompañados” hasta la taquilla

Los que pasaban este primer “filtro” eran escoltados por hombre armados hasta su taquilla en el vestuario; caminado sobre estas también había militares con fusiles y de manera salteada algunos fueron obligados a abrirlas en presencia de sus custodios. Si el hombre no había tenido la precaución de deshacerse de los innumerables volantes, circulares y panfletos que agrupaciones sindicales y políticas repartían por esos días en los bretes de ingreso, estaba condenado a pasar un mal momento, ser detenido e interrogado, situación que muchas veces no tenía final feliz.

—Aquella mañana del 29 —evoca Ricardo Sadava¹¹— al llegar a la fábrica, no me preguntes porqué, eso no lo sabe ni Dios, yo y otros compañeros activistas pasamos el control: no figurábamos en la lista, aunque al otro día recibimos el telegrama que nos anunciaba el despido por la famosa ley antisubversiva.

Ese día se trabajó en grupos de cuatro obreros custodiados por sendos guardias armados.

Un “ángel” en el astillero

La prensa platense recogió, en el 2005, testimonio de uno de los sobrevivientes de la época de la siguiente manera:

“La Plata, 17 ago (PSI) – DECLARACIONES DE UN OBRERO CONTRA ETCHECOLATZ – Se trata de Diego Barreda, de 62 años, quien declaró ayer ante el Tribunal Federal Oral 1 de La Plata, que juzga al ex represor Miguel Etchecolatz, y ante decenas de obreros de Astilleros Río Santiago que asistieron a la audiencia para acompañar a Barreda. “Quiero hacer entrega de una

¹¹ Trabajador del Astillero de aquellas épocas, ex-dirigente de ATE Provincia y ex-concejal de Ensenada.

lista de más de 40 compañeros desaparecidos. A algunos los recuperamos asesinados, otros permanecen desaparecidos por no haber encontrado su cuerpo”, dijo Barreda y entregó una carpeta de tapas celestes. El hombre, quien tras el golpe de 1976 fue despedido de Astilleros, empresa en la que trabaja actualmente, remarcó que esa “es la empresa industrial con más desaparecidos del país”.

“El objetivo de los represores no era solamente desaparecer gente sino implementar un modelo económico que aún hoy padecemos y para eso necesitaban dismantelar y descabezar a una empresa estratégica como Astilleros”, sostuvo. Barreda fue secuestrado el 14 de julio de 1978, cuando regresaba a su casa de la ciudad de Ensenada, por un grupo de entre 10 y 15 personas armadas y tras esposarlo y vendarlo fue subido a una camioneta Dodge. El trabajador fue trasladado al Pozo de Quilmes, donde “me pusieron en la parrilla y tuve que soportar que me torturaran con picana. Cuando te picanean el tiempo se detiene. También me asfixiaron con submarino seco. Luego me enviaron a una celda semidesnudo.

El hombre fue luego trasladado al Pozo de Banfield, donde permaneció detenido ilegalmente tres meses y medio y donde compartió cautiverio con tres compañeros de Astilleros y varias mujeres de nacionalidad uruguaya. En octubre de ese año fue trasladado a la comisaría octava de La Plata y posteriormente blanqueado y alojado en la Unidad 9 de La Plata y la Cárcel de Devoto, siendo liberado en noviembre de 1978”.

En los interrogatorios del Juicio por la Verdad, el ex-detenido desaparecido Horacio García contó que el encargado de interrogar “a todos los del astillero” era Alfredo Astiz.¹²

Matan a Bigliardi y a Gatelli

Como contrapartida debemos señalar que en junio de ese mismo año son asesinados en sendos atentados, el capitán de navío Bigliardi, el Jefe de Seguridad en el ARS y el Suboficial Segundo Raúl Gatelli.

¹² El ex capitán de corbeta Alfredo Astiz, conocido como el *Ángel de la Muerte*, fue condenado en Francia en ausencia por matar a las monjas Leonie Douquet y Alice Doumon. Astiz, durante la guerra de Malvinas, fue el primer militar en rendirse ante las tropas británicas sin luchar, con todas sus tropas y armamentos intactos, deshonorando al Código Militar, cuando su grupo comando de elite Lagarto fue rodeado por soldados ingleses en 1982 en las islas Georgias.

Jefe de Control de Operarios. Según Hugo Godoy, Secretario General de ATE Provincia de Buenos Aires, Bigliardi fue *“responsable de pasar listas con nombres de activistas gremiales del Astillero a los servicios de inteligencia”* y por tal motivo *“caen en encuentros armados”*.

Sobre el asesinato de Jorge Bigliardi no se ha logrado testimonio de primera mano en el Astillero, sin embargo existen relatos surgidos a colación del nombramiento de Carlos Bettini como embajador argentino en España, durante el gobierno de Néstor Kirchner:

“Respecto del asesino Bettini, corren por allí rumores que dicen que quien ‘marcó’ al señor Capitán Bigliardi en ocasión de su asesinato en la Ciudad de La Plata en el año 1976 fue el cuñado del señor Bettini, un Teniente de Fragata hacía poco tiempo retirado, buzo táctico que se ocupó de adiestrar a los montos que pusieron el caño subacuático en la “Santísima Trinidad”, a la sazón en alistamiento en los muelles de Astilleros Río Santiago.

Tanto este tal cuñado como el señor embajador habrían estado ocultos dentro de un automóvil estacionado frente a la casa del señor Bigliardi, aquel domingo a la mañana, pleno de sol, cuando el mismo señor Bigliardi regresaba de comprar ravioles para almorzar junto a su esposa y sus pequeños hijos...

Don Jorge Bigliardi era una buena persona, calmo, tranquilo, amable, sencillo en su trato. Se había retirado de la Armada como Capitán de Corbeta, y era, a la sazón, Jefe de Seguridad de Astilleros Río Santiago”.¹³

Un testimonio más pormenorizado lo encontramos en el libro del Ingeniero Edgardo Luís Carranza¹⁴:

“El 12 de junio de 1976 al mediodía, Bettini con su hermano y otro miembro de la Organización Montoneros estaban parados frente al edificio de departamentos conocido como “Edificio YPF” en la calle 53 entre 7 y 8 de la ciudad de La Plata. Carlos Bettini, alias “Soldado Emilio” escondía entre sus ropas un revólver 357 magnum. Esperaban la salida de Jorge Bigliardi para matarlo.

¹³ “Gerez ya es Asesor del Kirchnerismo”, Roberto Eduardo Guitián – DNI: 4302874, www.lahistoriaparalela.com.ar (Periódico Digital), 16.02.2007.

¹⁴ ¿DÓNDE ESTABA CARLOS BETTINI EL 12 DE JUNIO DE 1976 AL MEDIODÍA?, Los Montoneros de Su Majestad (La Investigación que el Senado Silenció), Capítulo 1– El Soldado Emilio y Capítulo 4 – Los Montoneros de Su Majestad.

¿Por qué? Porque era marino, aunque con varios años de retirado.

¿Por qué él entre muchos posibles blancos? Porque los Bettini eran amigos de Bigliardi y esa circunstancia les permitía acercarse y dispararle sin ningún riesgo. Aún más, el cuñado de los Bettini (casado con su hermana), Jorge Devoto, que también era marino y vivía en el mismo edificio de Bigliardi, fue el que lo propuso como blanco para ser asesinado.

Retomemos: sale Bigliardi del edificio, los saluda, y sigue caminando por 53 hacia 8. ¿Por qué no le dispararon? La casualidad hizo que se encontrara en el ascensor con Devoto y salieran juntos para sorpresa del comando asesino. Bigliardi, completamente ajeno a lo que sucedía no escuchó la discusión de los Bettini con su cuñado el marino Devoto sobre la torpeza cometida al salir con la víctima. Deciden esperar en el mismo lugar a que regrese, como todos los domingos, de ir a comprar los raviolos. Ellos lo sabían cronometradamente: eran vecinos y amigos.

Bigliardi regresa y estaciona su auto en la esquina. En la misma esquina está Carlos Bettini empuñando su 357 Magnum escondido bajo la ropa. Bigliardi desciende del auto y camina hacia ellos, los vuelve a saludar y alcanza a gritar ‘canallas’ cuando comprende lo que significa el arma en la mano de Carlos Bettini apuntando hacia él y antes de recibir el disparo mortal en el cuello.

Mientras Bigliardi moría sobre el pavimento, a los jóvenes 47 años, dejando una viuda y dos hijos de menos de 8 años, Carlos Bettini se fue tranquilamente a jugar al rugby al club San Luis”.¹⁵

Retomando el capítulo 4 del libro citado se puede leer: “Cliqueé en otra de las referencias, una página de “Hijos” de Madrid. En la pantalla apareció el juicio, llevado por el Tribunal Penal de Roma en Rebibbia, cerca de la capital italiana en junio del año 2000, que juzgó en ausencia a Carlos Suárez Mason y a otros seis ex militares argentinos que tuvieron a su cargo la represión en la ciudad de La Plata durante la dictadura militar.

¹⁵ Capítulo 4 – Los Montoneros de Su Majestad, “Los Montoneros de Su Majestad” (La Investigación que el Senado Silenció).

“Condena en Roma a militares argentinos represores”

La de ayer, undécima audiencia, fue la más terrible y dramática del proceso contra siete militares argentinos. El motivo, los testimonios que presentaron media docena de testigos de los tormentos que padecieron durante la dictadura militar miles de desaparecidos. El que más horror desató fue el recuerdo, por parte de su suegra, del teniente de la Armada, Jorge Devoto, arrojado desde un avión por sus propios camaradas de armas.

A los que iban a morir en los ‘vuelos de la muerte’ se los anestesiaba. A Devoto no; vivió con absoluta lucidez sus últimos momentos, sabiendo que iba a ser tirado al mar. Un caso de crueldad que dejó mudos a los miembros del Tribunal, a los abogados, a los periodistas y al público en el aula judicial de máxima seguridad donde se lleva a cabo el proceso.

Los Bettini eran una de las familias más conocidas y ricas de la ciudad de La Plata. Primero desapareció y fue asesinado Marcelo, de 21 años, estudiante de Agronomía, hijo de Marta y del Profesor Antonio Bettini, magistrado y docente universitario. Su viuda (Marta Francese de Bettini) explicó que el marido era un hombre de derecha, miembro de Tradición, Familia y Propiedad. Pero fue secuestrado como su hijo. El yerno del matrimonio era el oficial de la Armada Jorge Devoto, quien fue a pedir noticias de su suegro y de un chofer de la familia que habían sido secuestrados. Devoto entró en el edificio Libertad de la Marina y nunca más se supo de él.

El capitán de fragata Adolfo Scilingo, un marino ‘arrepentido’ que contó al periodista Horacio Verbitsky los ‘vuelos de la Muerte’ dijo que Devoto había sido arrojado vivo desde un avión, sin suministrarle las inyecciones que les daban habitualmente a los ‘trasladados’ para lanzarlos al mar o al Río de la Plata ya inconscientes a fin de que no ofrecieran resistencia.

El ensañamiento no concluyó con el fin horrible del teniente Devoto. La testigo Marta Bettini relató, conteniendo su emoción, que los militares secuestraron también a su madre, de 76 años en 1977, cuando la familia había huido a España. Años más tarde, el fiscal Julio Strassera la llamó a Madrid para informarle que los restos de la anciana habían sido encontrados en una fosa común’...

Una moto y dos camperas

En cuanto a Gatelli, un soldador de la época, Jorge Gallego Fernández, relató lo siguiente:

—Un lunes de junio yo volvía de la clínica donde me atendía, me había salido un forúnculo bajo el brazo. Ya el médico del Hospital Naval que me atendió me dijo: ‘Andá con cuidado, pibe, que se escucharon tiros por tu barrio’.

Y era cierto, cuando paso frente al club Porteño¹⁶, veo a la mujer y el hijo de Gatelli, abrazados y llorando como locos. Cuando me acerco veo que el 128 de don Gatelli está todo lleno de balas y a él tirado en el suelo más bajito de lo que era, Y eso que era bajito, chiquito. Así dicen que quedan los que cortan al medio a balazos.

Con otro muchacho que pasaba, ahora ya murió, lo tapamos con una manta que nos dio la Ucha¹⁷ y nos contó cómo fue. Dijo que a las siete menos cuarto, Gatelli se iba al Astillero, cuando salió lo acompañó hasta la puerta y lo abrigó como siempre, porque don Raúl era muy delicado de salud. Había unos muchachos parados al lado de una moto amarilla, uno pateaba la palanca como si no le arrancara; según la mujer uno tenía campera de Astillero y el otro, una de YPF. Entonces, cuando lo vieron que iba a subir al coche, el que estaba parado sacó algo de una bolso largo parece que era una ametralladora o algo así y fue como una ráfaga, dijo la Ucha que lo partió en dos. Después se rajaron corriendo y no se los vio más. Cuando llegué la moto estaba tirada en el piso, parece que no les arrancó nomás.

Al poco tiempo Fernández renunció al Astillero porque no soportó más el clima de violencia y se fue “a soldar a Mar del Plata, contratado por una compañía”. Como secuela de los sucesos vividos en la época sufre ataques de pánico y vive medicado para atenuar los síntomas.

Cinco por uno

En la noche del 14 de junio de 1976 un grupo fuertemente armado irrumpe en la casa de Roberto Luciano Sander y es secuestrado; esa misma noche también se registran las desapariciones de Juan Carlos Arriola, presidente de la agrupación Azul y Blanca, Leonardo Diego Arias, José Edgardo Cardinale y Héctor Rolando García, todos pertenecientes al

¹⁶ Club ubicado en barrio Mosconi de Ensenada.

¹⁷ Único nombre que se registró de la esposa de la víctima (*N del A*)

Astillero Río Santiago. Al otro día, según consta en un Sumario Policial, sus cuerpos son encontrados por un grupo de pescadores que dieron cuenta del macabro hallazgo a la policía. En el acto homenaje realizado por los familiares de las víctimas el 19 de junio del 2008 en la sede de ATE Buenos Aires, la denuncia fue que: *"... fueron detenidos en sus domicilios ante la presencia de familiares por un grupo de tareas de la Armada con asiento en Ensenada. Fueron llevados al Centro Clandestino de Detención BIM III del barrio "El Dique" (denunciado en el "Nunca Más"), asesinados y arrojados desde un helicóptero sobre la banquina de la ex ruta provincial 19, que une Villa Elisa con Punta Lara".*

Hay versiones del hecho que aún no fueron confirmadas: El secuestro de seis trabajadores del ARS y posterior muerte de cinco de ello se debería a una represalia de la Marina por el atentado que le costara la vida a Bigliardi. Cuando los trabajadores se encontraban secuestrados, sus captores los hicieron poner en fila y contaron: Uno, dos, tres, cuatro, cinco y seis; al sexto secuestrado comentan que le dijeron:

–Flaco, vos te salvaste, esto es "Cinco por Uno", andáte a tu casa.

Sentenciado

–El operativo del día del golpe se organizó para dar la apariencia de terror, pero en el fondo demostraba alguna cautela y todos los detenidos fueron rápidamente blanqueados y pudieron contar el cuento. –Clarifica Sadava: –Sander no. Lo fueron a buscar el mismo 24, pero justo había viajado a Concordia.

Según este testigo de la época: *El mismo día del golpe, allanan la casa de Sander y no lo encuentran, se había ido a Concordia. Cuando vuelve unos meses después lo va a ver a Horvath y puteándolo le dice:*



**LUCIANO
ROBERTO
SANDER**

–Se llevaron casi a 200 compañeros que vos mismo conocés desde hace años y no movés un dedo’,

A lo que Horvath le contesta:

–No podemos hacer nada y es mejor que vos te rajés porque confrontaste mucho con la Marina.

Aquella discusión fue en junio del 76 y Sander aparece asesinado un mes después. La guerrilla asesina al capitán de navío Bigliardi que por aquel entonces era el Jefe de Recursos Humanos de Astillero Río Santiago.”¹⁸

Los tiempos de esta versión no coinciden ya que Sander es secuestrado a mediados de junio, mes donde Sadava ubica el dialogo entre Horvath y Luciano. Por otro lado, algunos militantes sindicales de aquel entonces dudan sobre la autenticidad de esto ya que:

–La respuesta del ‘Ruso’ –así le decían a Horvath- no condice con lo que era él. Horvath no era así...

Cualquiera fuese la razón, el objetivo o la metodología de los secuestros, torturas y asesinatos ni una sólo de los casos resulta justificable desde cualquier ética basadas en el humanismo.

Volver a nacer

En la madrugada del 15 de junio también es secuestrado Juan Becker, quien fuera despedido sin derecho a indemnización en 1976 por aplicación de la ley antsubversiva y en la actualidad secretario de una Iglesia Evangélica. Del relato de su odisea podríamos inferir que fue el secuestrado que se salvó porque superaba al emblemático y fatídico 5 por 1: *“Era sábado, me acuerdo porque al otro día era Día del Padre, hacía mucho frío y a eso de las dos de la mañana me despiertan unos golpes en la puerta de mi casa, en Ensenada. Eran cuatro o cinco personas, armados pero todos de civil y con la cara descubierta; dicen que son de la Policía Federal, que me vista porque me llevan detenido, me apuran ni las medias me dejan poner.*

¹⁸ “A Partir del Golpe, Breve Reseña sobre el Astillero en los años 70”, Astillero Río Santiago. Su Historia y su Lucha Relatada por sus Trabajadores, Montes, José (Ediciones La Verdad Obrera).

–No las vas a necesitar –me dijeron.

Me llevo los documentos. Cuando salgo me encapuchan, me atan de pies y manos y me suben a un auto Falcon, me llevan hasta una camioneta y me tiran en la caja junto a otras personas. Entre ellas estaba Luciano Sander que se quejaba por una pierna rota, también se oían voces de mujeres, creo que éramos seis u ocho, viajamos unos veinte minutos y llegamos a un lugar arbolado donde se oían tableteos de armas, creo que era por Vila Elisa o City Bell porque escucho pasar al tren muy cerca. Nos metieron en un galpón donde había una carretilla y un banquito, uno de los muchachos se sentó y uno de los secuestradores dijo:

–Vamos a empezar por este que ya está sentado.

Ahí éramos seis, yo estaba con Arriola y García. Como trabajaba en el sector donde se estaba construyendo la Santísima Trinidad me preguntaban quienes habían colocado el explosivo en la nave. Decían:

–Aquí en Argentina tiene que correr mucha sangre para que haya paz, uno se tiene que decidir por un camino o por otro.

Después se acercó otro y me dijo:

–Con vos cometimos una injusticia –y comenzaron a ser más amables.

A eso de las dos o tres de la mañana, llegaron los que nos secuestraron y me dijeron:

–Queda libre.

Me subieron a un auto y después a un jeep, después de una recorrida me hacen bajar y me ordenan:

–Caminá sin darte vuelta o sos hombre muerto.

¡Vuelvo a nacer! Hacía mucho frío, camino bastante hasta que sale una persona de una casa y lo paro; le expliqué lo que me había pasado, no tengo plata pero sí los documentos.



Juan Beker, el sexto hombre, en el 2006.

–¿Dónde estamos? –le pregunto.

–En City Bell –me responde.

*Había un camino de asfalto. Me mira fijo, me puso una mano en el hombro, me da unos billetes y me desea suerte. Nunca más lo vi, para mí era un enviado de Dios. Al otro día leo los diarios y me entero de la suerte de los compañeros desaparecidos”.*¹⁹

El mismo destino de despido de Juan Becker lo tuvieron Silvio René Marote, oficial maniobrista echado en 1975 por aplicación de la ley anti –subversiva²⁰ y Rubén Néstor Vilches, de oficio Maquinista en la sección Maniobras cesanteado en 1976 por el mismo motivo. Daniel Hugo Pastorino, ingresado en mayo de 1975, es despedido en marzo de 1976. En diciembre de 1978 es despedido Miguel Ángel Reynoso de Alistamiento Eléctrico. Luis María Cirese, Bombero clase III de la sección Central de Incendios es despedido en marzo de 1976 también alcanzado por la ley 21.260.²¹ Juan Carlos Cetrari, Oficial Maquinista

¹⁹ Relato recogido por el autor en una visita del damnificado a la Escuela Técnica del Astillero Río Santiago.

²⁰ Con posterioridad a la renuncia del Dr. Héctor Cámpora y ante la persistencia de graves atentados terroristas, en 1974 el gobierno formuló algunas rectificaciones en relación a la conducta observada inicialmente frente a la subversión. Para ello se crearon los siguientes ordenamientos: a) Ley 20.642, sancionada el 25 de enero y promulgada el 28 de enero de ese año que introdujo distintas reformas al Código Penal, referidas todas ellas a delitos de connotación subversiva. Se previeron nuevos delitos y se aumentó la pena correspondiente a varios otros; y b) Ley 20.840, sancionada el 28 de septiembre y promulgada el 30 de ese mes y año, que establecía un régimen de penalidades para quienes desarrollaran actividades subversivas.

²¹ Con la firma del Comandante General del Ejército, Teniente General D. Jorge Rafael Videla, el Comandante General de la Armada, Almirante D. Emilio Eduardo Massera, y el Comandante General de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier General D. Orlando Ramón Agosti, el 24-3-1976, se aprueba la Ley 21.260, cuyo texto reza: “DESPIDO MASIVO DE TRABAJADORES POR RAZONES DE ‘SEGURIDAD’: Art. 1 “Autorízase hasta el 31 de diciembre de 1976 a dar de baja por razones de seguridad, al personal de planta permanente, transitorio o contratado, que preste servicios en la Administración Pública Nacional, en el Congreso Nacional, organismos descentralizados de cualquier carácter, autárquicos, empresas del Estado y de propiedad del Estado, servicios de cuentas especiales, obras sociales y cualquier otra dependencia del Poder Ejecutivo, que de cualquier forma se encuentre vinculado a actividades de carácter subversivo o disociadoras (...) Estarán comprendidos en la presente disposición, aquellos que en forma abierta, encubierta o solapada preconicen o fomenten dichas actividades”.

del Taller Calderería de la Planta de Granallado es echado durante una reestructuración producida en 1980.

La reincorporación de todos ellos fue solicitada por Vicente Ignomiello, Secretario General de ATE Ensenada y Hugo Godoy, Secretario General del Concejo Directivo Provincial por nota dirigida al presidente del Astillero Julio César Urien con fecha 20 de febrero de 2007.

La Coraza del Almirante Cero

El horror de las desapariciones en el ARS continúa durante 1977 y hasta mediados del segundo semestre de 1978. Así, de un clima de agitada vida democrática, la fábrica pasó a ser prácticamente un campo de concentración. Vicente Bruno, delegado que entonces era alumno de la Escuela de Aprendices recuerda

–La vez que no nos permitieron salir de la fábrica, y quedamos todos de rehenes para comer un asado con Massera.²² Se hizo en el playón de automotores y sobre los techos había nidos de ametralladoras. Nosotros teníamos que comer en esas condiciones y saludar al Almirante que caminaba entre la gente con su custodia. Yo siempre dije que a los chicos de la Escuela nos usaban de cordón humano porque nos ponían entre los militares y la gente del Astillero.

Massera, entre otras políticas para buscar ser un nuevo Perón y prolongar su carrera política, permitió la reapertura del sindicato:

–En el 75 por primera vez se empiezan a elegir por cuatro años los cargos, como se había enfermado Barros, voy yo de candidato a Secretario General y me eligen. – cuenta “El Chueco” Marín – Entonces estoy en los dos lados, en el Concejo Deliberante y en el Gremio. En 1976 la dictadura cierra por casi dos meses el sindicato y después lo devuelven y nos tenemos que hacer cargo nosotros.

Sin embargo, las condiciones habían cambiado y con ellas las relaciones de fuerza. El diálogo Sindicato y Empresa no iba a ser en una conversación entre pares:

²² A Emilio Massera, jefe máximo de la Armada Argentina durante el Proceso, se le llamaba el *Almirante Cero*.

–Para ese entonces ya habían hecho desastres los militares, de la lista Celeste, donde estaba Sander, que los titularon de cualquier cosa, la encabezaba el finado Eduardo Cabrera, que había estado con nosotros de Secretario de Acción Social. Y dio la casualidad que al 99% de la lista, cuando se toman represalia sobre los compañeros, los persiguieron, los echaron y algunos los mataron, menos a Cabrera que era el candidato a Secretario General.

La nueva pérdida de la democracia en 1976, como se ve, significó un costo en gremialistas torturados, detenidos desaparecidos y asesinados y pérdidas de libertades ciudadanas, necesario para imponer otras condiciones de trabajo. Como en el resto del país los técnicos, empleados y operarios astillerenses sufrieron un retroceso en sus conquistas laborales: AFNE desconoce unilateralmente el Convenio Colectivo y las nuevas normas de trabajo se modifican unilateralmente en 1980; además se pierde el derecho a realizar Asambleas Generales y de Sección, sumado a no poder elegir representantes gremiales en toda la Seccional.

El “Tuerto” Massuco

El relato que circulaba en la fábrica sobre Hugo Massuco durante los primeros años de la democracia se destacaba entre todos los que se usaban para desprestigiar a los perseguidos y asesinados políticos. En general se coincidía en que era “un agente de los servicios”, una de las más graves acusaciones entre los luchadores obreros y populares, junto con el de “traición” o “ladrón”. A su vez, encontré a varios compañeros que me decían haberlo visto vivo en la para del 307 en la estación de trenes mucho tiempo después del golpe y hasta alguno me llevó hasta el barrio El Carmen de Berisso indicándome la zona donde, supuestamente, el Tuerto Massuco vivía. Todos estos datos indicaban, según estos compañeros, que el Tuerto era un “cana infiltrado en la fábrica” y que sus posiciones ultraizquierdistas no eran más que un cebo para delatar y entregar a aquellos que se “enganchaban” con él.

No pongo en duda la sinceridad de los compañeros que se hacía eco de estas versiones. Compartieron conmigo largos años de fábrica y muchísimos momentos de penurias; los vi jubilarse solo para seguir peleando por

mejorar la miserable compensación que los patrones dan a quienes viven deslomándose para que ellos se enriquezcan. Pero en mi investigación para hacer esta obra encontré esta información y no me tiembla el pulso en incorporarla como un simple acto de reivindicación a un hombre que se entregó con alma y vida por sus ideales, equivocados o no:

“HUGO MASSUCO: Era obrero de Astilleros Río Santiago. Fue secuestrado de su trabajo en Lomas de Zamora. Tenía 37 años.

Fue visto en la Cacha en julio de 1978, fue “trasladado” en la primera semana de agosto.

Su cuerpo fue hallado en septiembre de 1978 en el río de La Plata, en la localidad de Tigre. Posiblemente fue tirado allí desde un helicóptero.

El juzgado encargo del tema, le encargó a la Policía Federal que hicieran una digitoscopia para identificarlo. La policía le amputó las manos, lo identificaron pero no enviaron el informe al juzgado. La causa se cerró y Hugo fue enterrado en una fosa común en el cementerio de Benavides como “NN”.

Según su hijo: “Mas allá de la injusticia de su asesinato, la falta de respeto por sus restos y por nosotros sus hijos, a los que ni siquiera nos dieron la posibilidad, habiéndolo hallado, de velar sus restos como corresponde”²³.



Hugo Massuco, fue visto en la Cacha en julio de 1978. Su cuerpo fue hallado en septiembre de 1978 cerca de Tigre sobre el río de La Plata. Posiblemente fue tirado allí desde un helicóptero.

Sobre actores, escenarios y directores

De los relatos que describen los sobrevivientes de secuestros y torturas pertenecientes al Astillero Río Santiago se desprenden los posibles lugares donde fueron alojados durante su martirio y el origen de los que actuaban como “grupos de tareas”.

²³ www.desaparecidos.org.ar.



Vicente Ignomiriello reclamó por nota, en febrero del 2007, el reingreso de los despedidos por la ley antisubversiva.

Cuando Ana María Nieves, Mario Arturo Peláez y Alberto Ramallo son detenidos días previos al golpe y llevados hasta la Comisaría de Ensenada, *“arriban tropas de Infantería de Marina con armas largas y uniformes de combate”* y fichan a todos los detenidos, antes de liberarlos. Cuando el 29 de marzo de 1976 los trabajadores debieron hacer una cola triple desde el portón de entrada hasta plaza Belgrano, los uniformados encargados de identificarlos uno por uno antes de autorizar su ingreso a la Planta Naval, pertenecían a la Brigada de Infantería de Marina (BIM III), según Ricardo Sadava y de todos los involucrados en el suceso de ese día. Siempre según estos testimonios, también a este destacamento de la Armada dependían los dos jeeps artillados con armas antiaéreas que recorrían la planta y el helicóptero que vigilaba desde el aire.

Según la denuncia de los familiares de Luciano Sander, efectuadas en el *“Nunca Más”*, tanto él como sus compañeros de infortunio, Juan Carlos Arriola, Leonardo Diego Arias, José Edgardo Cardinale y Héctor Rolando García son trasladados al *“Centro Clandestino de Detención BIM III del barrio “El Dique” para posteriormente ser “asesinados y arrojados desde un helicóptero sobre la banquina de la ex ruta provin-*

cial 19, que une Villa Elisa con Punta Lara". También cercano a Villa Elisa o City Bell estaba el galpón donde fue alojado Juan Beker.

"El lugar que me llevaron era cerca del río por el aire y el ruido del agua...", describe Luis Córdoba. Ya en el Astillero *"me llevan a orillas del río para subirme a la barcaza..."*, denuncia Ana María Nieves. José Klimavicius atestigua que al poco tiempo de entregarse en la Comisaría de Ensenada: *"... vino un marino y a punta de pistola nos llevó afuera y nos subieron a una camioneta de Astilleros. Nos llevaron a Prefectura y nos encapucharon. Después de muchas horas nos cargaron a una barcaza, rumbo a la Base Naval"*

Todos los posibles escenarios de Ensenada, "allende a las aguas", y las dependencias donde revistaban los actores reconocibles por las víctimas tenían responsables directos que difícilmente podrían desconocer lo que hacían sus subordinados en sitios bajo su responsabilidad.

Una crónica del diario El Día, incuestionable adepto al régimen imperante, en oportunidad de la visita del entonces Comandante en Jefe de la Armada, almirante Armando Lambruschini, consigna quiénes eran esos jefes responsables de entonces²⁴:

Director de la Escuela Naval	Contraalmirante Rafael Eduardo Challier
Director del Liceo Naval Militar Almirante Guillermo Brown	Capitán de Navío Ramón F. González
Comandante del Batallón de Infantería de Marina n° 3	Capitán de Fragata Juan Alfredo Dover
Jefe del Centro de Incorporación y Formación de Conscriptos de Infantería de Marina	Capitán de Corbeta Alberto Rodolfo Von Wernick
Director de Instrucción Naval	Contraalmirante Luis Sánchez Moreno
Director del Hospital Naval de Río Santiago	Capitán de Navío Leopoldo Bottaro Cantaluppi
Jefe de Prefectura del Puerto La Plata	Prefecto Principal Aníbal De Cas
Jefe de la Guarnición Militar La Plata	Coronel Américo Nieves

²⁴"Lambruschini visita hoy la Escuela Naval", El Día, 21/11/1978

Flores en el barro

En medio del más grande horror la capacidad creativa del Ser Humano no pierde fertilidad. Creo conveniente rescatar que, con esta tragedia como telón de fondo, hubo hombres que apostaban a embellecer la vida como estrategia de sobre vivencia. Ejemplo de ello es Norberto Ricardo Scaffati quien trabajara en la Usina del Astillero y se especializara en el arte de retratar con la técnica del grafito, las sepias y los carbones. Dedicado a dibujar rostros en general su fuerte eran los niños:

–La magia que hay en ellos –explicaba el artista– trasunta todos los elementos que componen al ser humano. Con el rostro de un niño se vuelca un manto sobre la guerra, el odio, la envidia y todos los males de la humanidad.



*El Año Internacional
del niño y la familia*

Dibujo de Norberto Ricardo Scaffati, especializado en el arte de recrear con la técnica del grafito, las sepias y los carbones.

Scaffati realizó diversas exposiciones de sus obras entre las que podemos enunciar la realizada en el Círculo de Periodistas de la Provincia de Buenos Aires; en la bonaerense ciudad de Pehuajó, durante los festejos del 40 aniversario de su fundación; en el Salón Blanco de la Municipalidad de La Plata en adhesión al Año Internacional del Niño; en las ciudades de Mar del Plata, Rosario y Córdoba; en el Banco Cooperativo de Berisso, auspiciado por la Municipalidad de Ensenada; en las 2º Jornadas de Pediatría (organizada por el Hospital de Niños “Sor María Ludovica”) realizadas en el Salón Dorado de la Municipalidad de La Plata. Debe agregarse los siguientes galardones de este trabajador del ARS cuya mano se extendía en un lápiz: Mención Especial de la Dirección de Minoridad de la provincia de Buenos Aires y distinción especial de Regimiento 7 de Infantería.

Negociando con la vida

Mientras para muchos trabajadores, la jubilación es una etapa de ostracismo o rotunda decadencia para otros, como a Raúl Triviño²⁵, se convierte en la posibilidad sin falsos pudores de expresar sus emociones. El siguiente poema fue escrito al día siguiente que se jubiló²⁶:

CHAU

Juntando el ayer para mañana
Vine acomodando el pensamiento
en el rincón que se guardan las palabras
para que se vayan mezclando con el
tiempo.

Resumen de la vida que sin páginas
hacen el libro que uno lleva dentro
mareado alguna vez por la nostalgia
mil veces allí quedará abierto.

Y viajaré encantado en el silencio
y entraré por dónde a mí me plazca
por todas las puertas de Astillero
sin permiso, sin horarios, sin nada.

Y estaré despierto 64.800 horas
trabajadas
que a 9 horas por día de promedio
hicieron 30 años de noches y mañanas,
30 primavera, 30 inviernos.
Así yo le cambié a la vida,

siempre trabajando por dinero,
único puntal de mi familia,
único orgullo que me llevo,

el haber servido para algo
en 30 años que me hicieron viejo.
Sé que un día, en algún momento
perdida en el espacio la mirada

cruzarán por mi mente mil recuerdos
compartidos en la vida pasada.
Aunque dice un proverbio chino,
“lo que más se nota es todo aquello
que no estaba donde estaba”.

El tiempo borra hasta lo más querido
y te archiva en las cosas olvidadas,
sólo la imagen quedará grabada
en el instante que se ha elegido,
jubilado, así me voy
en un abrazo grande Hasta Siempre,
como Ayer, Mañana y como Hoy*

²⁵ Triviño, cuyo hijo llegó a ser Gerente de Producción del Astillero en el 2008, Trabajó desde 1952 hasta 1979.

²⁶ Publicada Noticias y Comentarios, revista interna del ARS, Año1, nº 1, 1979.

CAPÍTULO IV PROCESO CONTRA LA INDUSTRIA NAVAL



El petrolero INGENIERO HUERGO construido para YPF. La ceremonia de botadura y bautismo fue el 11 de septiembre de 1976.

Entre 1970 y 1975 el Astillero mantuvo un crecimiento sostenido llegando a construir casi tres buques por año: Contrató e inició la construcción de cinco cargueros de 9 mil toneladas de porte bruto encargados por ELMA, dos petroleros de 60 mil toneladas cada uno para YPF, dos

graneleros de 23.700 toneladas y cuatro cargueros de 14.450, también para ELMA. Con el cambio de gobierno comienza un proceso que rompe esta especie de “círculo virtuoso” de la eficacia: empezó a decaer el salario de sus trabajadores y a producirse un gran vaciamiento en los talleres. Es que entre los objetivos del “Proceso de Reconstrucción” no estaba el crecimiento y expansión de las capacidades productivas de la República Argentina. Por ejemplo, **en el Acta donde se fija el propósito y los objetivos básicos del Proceso y en el Acta para el Proceso, el término “desarrollo nacional” aparece tan sólo mencionado un par de veces y totalmente mediatizado por las frecuentes referencias a objetivos vinculados a la seguridad, como la necesidad de erradicar**

la subversión y sus causas y la de suspender las actividades políticas, parlamentarias y gremiales.¹

En 1977 se inicia un cambio estructural orientado a transformar radicalmente la economía del país en beneficio de sectores concentrados, con base transnacional financiera. El golpe representó la ruptura de la institucionalidad y la legalidad; se rompió el Contrato Social, piedra angular de todos los contratos, la desarticulación del Estado y del tejido productivo y social. El plan, contracara del terrorismo de Estado, arrasó a millones de argentinos a la exclusión económico-social. Se generó un profundo retroceso en la legislación laboral y en las condiciones de trabajo, coherente con la represión y la intervención de la CGT y la CGE.

“Un mojón del nuevo modelo fue la reforma de la ley de entidades financieras, la liberalización de la cuenta capital, una política monetaria ultra restrictiva y la tablita cambiaria que generó un profundo retraso cambiario. Las altas tasas de interés en el marco de la estabilidad cambiaria crean un proceso de ingreso de capital financiero que facilita un boom de importaciones. Todo ello unido al creciente cortoplacismo financiero afectó profundamente a la inversión y al conjunto de los sectores productivos.

El programa incluyó además el aumento del gasto en armamentos y obras de infraestructura costosa y de baja rentabilidad social todo lo cual provocó, en el marco de la desregulación financiera, un crecimiento explosivo de la deuda externa pública y privada para financiar el creciente déficit gemelo externo y fiscal.

La crisis fiscal se agravó con la reducción de los aportes patronales y el vaciamiento de la seguridad social. Ello exigió mayores ajustes, el sobreendeudamiento de las empresas del Estado para financiar al Tesoro y la reducción del gasto social incluyendo la transferencia de hospitales y escuelas sin recursos a provincias y municipios.

La inviabilidad de la tablita ante la esperable falta de convergencia de los precios internos a los externos y el nuevo contexto global de fuertes subas en

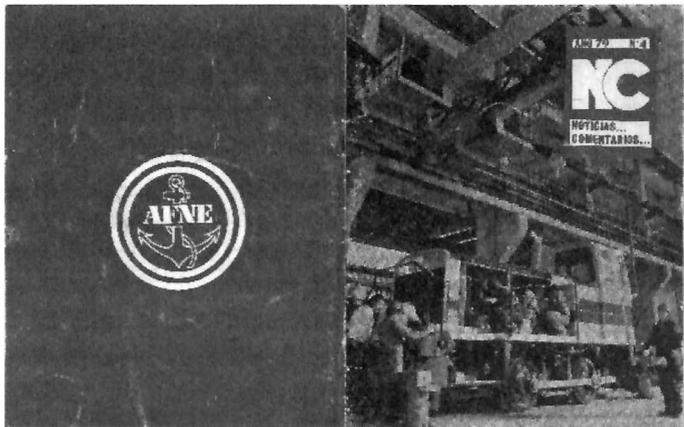
¹ Acta fijando el propósito y los objetivos básicos para el Proceso de Reorganización Nacional (Buenos Aires, 24 de marzo de 1976); Acta para el Proceso de Reorganización Nacional (Buenos Aires, 24 de marzo de 1976) y Anexo I: Medidas inmediatas de gobierno, fuentes citadas en República Argentina, Junta Militar, Documentos Básicos y Bases Políticas de las Fuerzas Armadas para el Proceso de Reorganización Nacional (Buenos Aires, 1980).

*las tasas de interés, condujeron a una crisis bancaria y cambiaria que llevó al default en 1982”.*²

Esta son algunas de las causas generales por las que, a partir del Proceso de Reorganización Nacional, comienza un ciclo de deterioro y carencia de estrategia para lograr nuevas construcciones que va a eclosionar durante el Gobierno de Alfonsín.

Festival de compañías

Pese a que todavía se mantenía una producción relativamente alta, cada vez había menos trabajo para el ARS y más para las compañías subcontratistas que facturaban hasta tres o cuatro veces el verdadero valor del trabajo. Esto produjo una explosión de subcontrataciones de trabajos, bajo un sistema operativo contaminado de creciente sobrefacturación que incidió en el crecimiento del Astillero Río Santiago. Mientras el plantel permanente contaba con 5500 operarios, 3000 más estaban ligados a las subcontratistas. Es el periodo que algunos trabajadores dieron en llamar “*Festival de Compañías*” (por la figura legal de estas pequeñas y medianas empresas, Compañías Subcontratistas.) Esta fase representa una descapitalización respecto a la calidad de mano de obra



Tapa de NOTICIAS Y COMENTARIOS,
publicación institucional de la empresa.

² Alejandro Vanoli. ECONOMISTA. PROFESOR DE ECONOMÍA INTERNACIONAL (FCE, UBA), en La economía de Martínez de Hoz, diario Clarín, suplemento económico, 02.04.2006.

porque la diferencia en los niveles salariales, favorable a los empleados de las contratistas, produjo un flujo de operarios de Planta hacia el sector privado que ofrecía mejor pagos. Para colmo de males no se invertía en nuevas maquinarias ni herramientas, las últimas habían sido adquiridas en 1974, con lo que se retrocedía en eficiencia y tecnología.

—A partir del Proceso Militar —testimonia Ricardo Sadava— comienza a producirse un decrecimiento vegetativo. Se desarrollaba una especie de privatización periférica: las tareas y áreas más rentables se las otorgaban a las compañías privadas, y éstas pagaban mejores salarios que el Astillero. Por lo tanto, por igual trabajo muchos compañeros cambiaban la estabilidad de ser efectivos por mejores sueldos. Luego, una vez terminado el curro de la sobrefacturación, las empresas subcontratistas se fueron y quedó el tendal de compañeros en la calle. Esta política era la contracara de la represión que sufrimos.

Este accionar, al igual que los “Retiros Voluntarios” de la década del ‘90, produjeron daños en la empresa que comenzaron a notarse durante el período de inicios de la reactivación, superar sus efectos no es tarea fácil ni de corto tiempo.

—La construcción naval es un Arte —repiten los viejos operarios. Opinión compartida tanto por técnicos como por supervisores e ingenieros— Un oficio no se hace de un día para el otro, hay que estar arriba del trabajo y mamarlo desde chiquito. Se enseña en la práctica —aseguran.

Así fue la aplicación en el ARS del modelo económico implantado por el gobierno surgido del golpe de estado del 24 de marzo de 1976: Mucha Seguridad Nacional, poco Desarrollo Industrial.

La revolución tecnológica y la industria naval

Nuevamente para comprender lo vivido en el Astillero debemos dar un pantallazo a la realidad económica mundial del momento. Para facilitar la explicación señalamos los hechos de un modo muy esquemático:

1. A fines de la década del ‘60 y principios de los ‘70 comienzan a detectarse cambios en la producción industrial respondiendo al encarecimiento de la energía y las materias primas combinado a tasas de interés y costos totales de producción altos.

2. Las empresas comienzan a reducir la escala de producción, se pasa de las empresas grandes a las medianas, a industrias flexibles que combinan la microelectrónica con la ingeniería y la mecánica, que controlan la producción a través de computadoras.
3. Esto trae aparejado un rápido desplazamiento y en los países centrales a la producción de tecnología de punta y de servicios. Al no requerir ya los abundantes recursos naturales ni la mano de obra barata, propios de los países dependientes, se produce un recentramiento de las actividades industriales hacia los países más desarrollados.
4. Aquí entramos a lo que específicamente afecta a la Industria Naval:
 - a. **Estos factores producen un corrimiento de las actividades económicas hacia la cuenca del Pacífico;** debido a ello se colocan en primer plano EE.UU. –Japón y los llamados NIC'S (Corea del Sur, Taiwan, Hong Kong, Singapur).³
En 1970 el comercio dentro del Pacífico era el 20% del total mundial; en 1984 ya era el 48,5%.
 - b. La mayor actividad comercial en el Pacífico, **combinada a las condiciones de alta flexibilidad laboral de los países asiáticos, implicó un incremento en la producción de los astilleros de ese área en detrimento de los europeos y latinoamericanos.**

Como el dicho popular lo afirma, *“el hilo siempre se corta por lo más delgado”*, Los primeros síntomas de la crisis, del achique y desguace de esta rama de la producción comenzaron a hacerse notorios en los países de economías más débiles y dependientes, como la República Argentina.⁴

La globalización contra los Estados Nacionales

Por otro lado, los factores de la economía mundial integrada, tanto el sector productivo como el financiero, se internacionalizan de tal modo que chocan con los Estados Nacionales. Las regulaciones y particularidades de cada país comienzan a ser un estorbo cada vez mayor para un mercado mundial que exige gran competitividad en base a muy bajos

³ Este es el segundo desplazamiento del centro hegemónico en la Historia Moderna; el primero se produce entre los siglos XVI-XVII cuando la cuenca del Mediterráneo es reemplazada por la zona del Atlántico, Europa Occidental y EE.UU.

⁴ La Facultad de Economía Marítima (Universidad Erasmus de Róterdam, Holanda) afirmaban en un trabajo que la industria naval y el negocio naviero en Europa sufrieron una importante declinación desde la década del 80, es decir casi una década después, confirmando esta afirmación. (*N del A*)

costos y alta productividad: Economía nacional que no presenta estas condiciones se aísla del mercado mundial, no se integra y entra en crisis. Las clases dirigentes de países de economía dependiente como el nuestro no encontraron otra salida para ser más competitivos y no quedar totalmente expulsados de la economía mundial impuesta por los países centrales que aplicar mecanismos de desregulación, flexibilización laboral y privatizaciones.

Y la flexibilidad laboral implica una reducción de las restricciones jurídicas que regulan el contrato laboral, necesita libertad para despedir y contratar, modificar la jornada laboral, reducir o eliminar las indemnizaciones y las negociaciones colectivas. También esta vez hubo en el país dos posturas sobre como lograr estos objetivos, a saber:

1. Hacer la transformación de manera gradual ayudando, mediante subsidios del estado, a que la industria alcance la eficiencia y logre exportar. Este fue el intento de José Ber Gelbard.⁵
2. Buscar de un modo brusco la solución, eliminando tajantemente los sectores ineficientes, que se transformen los que podían transformarse de ineficientes en eficientes y que exporten.

⁵ José Ber Gelbard: Último ministro de Economía de Juan Domingo Perón y de parte de la gestión presidencial de Isabel Martínez de Perón entre 1973 y 1975. Vendedor ambulante en Tucumán, se transformó en dirigente de los empresarios nacionales cuando, de cara a la Unión Industrial Argentina y a la Sociedad Rural, fundó en la década del 50 la Confederación General Económica (CGE). *Lobbista* de primer nivel, superó el golpe del 55, y una década después, durante la Revolución Argentina, logró consolidar las bases de Fate y más tarde dar nacimiento a la planta productora de aluminio Aluar, en sociedad con el Estado.



Revista que celebra el 50 Aniversario de ATE Ensenada, editado por la comisión Administrativa conducida por la agrupación Azul y Blanca.

La “eficacia” de la bayoneta

Como ya sabemos, se impuso la segunda opción y el Proceso de Reorganización Nacional, como se autodenominaba el gobierno de facto, bajo los designios de su ministro de economía José Alfredo Martínez de Hoz⁶ tomó en sus manos, entre marzo de 1976 y marzo de 1981, la sustantiva transformación de la economía argentina. Sus pilares fueron la drástica apertura de la economía y la liberalización de la actividad financiera. El excedente económico, al ser producto directo de un esquema meramente especulativo, permitió:

- 1) El surgimiento de la famosa *Patria Contratista* donde grupos económicos locales como Pérez Companc, Macri, Techint, Soldati y otros vendía insumos a las Empresas Públicas y al Estado en general cobrando onerosos sobreprecios;
- 2) La pérdida de más de 600.000 empleos en el sector industrial
- 3) Una caída de la producción del 11%.

Los exegetas del Proceso y los periodistas a sueldo difundían la visión de los militares (y de muchos civiles) sobre el sector industrial: eran la base de empresarios ineficientes y cuna de la subversión política y debía disciplinarse a la lógica del mercado y el capital financiero.⁷ Esta política económica se mantuvo con Lorenzo Sigaut, considerado un economista liberal “gradualista”, durante la presidencia del general Roberto Eduardo Viola entre marzo y diciembre de 1981. En números concretos, para Astillero el resultado fue el siguiente:

PERÍODO	DURACIÓN PERÍODO	PRODUCCIÓN EN TONELADAS DE PORTE BRUTO
Entre 1973 y 1976	3 años	225.000
Entre 1976 y 1983	7 años	182.000

⁶ Era presidente el general Jorge Rafael Videla.

⁷ Kulfas, Martín, El contexto económico: Destrucción del aparato productivo y reestructuración regresiva, en Empresas Recuperadas de la Ciudad de Buenos Aires.

Estamos contraponiendo 36 meses de trabajo contra 92 meses de gestión. ¿Cómo puede explicarse estos contrastantes datos?

“...Como yo soy argentino me llaman el *subsidio*...”.

A partir de 1980 el tono de los precios de mercado fue marcado por los astilleros japoneses. Los mismos aumentaron respecto a 1979 entre un 30 al 35% para graneleros y combinados, y entre el 15 y 25% en la mayor parte del resto de tipos de buques. Los astilleros europeos no pudieron competir y para intervenir en el mercado internacional debieron apelar a los subsidios oficiales. Ante este requerimiento, ¿Cuál fue la actitud de los gobernantes de esa Europa tan admirada por los dirigentes y las clases altas argentinas? ¿Negarlos? Por supuesto que no; analicemos:

- a) El **Mercado Común Europeo** redactó la quinta directiva del 19 de abril de 1981, donde recomienda protección y ayuda, facilidades de créditos, subsidios a los armadores, apoyo financiero a las empresas, ayudas de emergencia para salvar y apoyar la reconversión de empresas.
- b) **Alemania Federal** estableció una política de fomento entre 1979 y 1983, subsidiando la producción con independencia de la nacionalidad del armador. Se otorgaron préstamos que cubrían el 70% de la inversión para modernizar un barco, a 12 años y con dos puntos por debajo del interés corriente en el mercado.
- c) **Dinamarca** financió en el mercado interno a través de la Danish Ships Credit Fund, institución privada que emite bonos cotizables en bolsa, contra la primera hipoteca del buque. Los créditos cubrían el 8% de las construcciones, a 14 años, con 4 de gracia y a 8 puntos de interés anual.
- d) **Francia** subsidió la producción en un 25% en astilleros grandes y hasta el 20% en pequeños, con independencia de la nacionalidad del armador. A los armadores se los subsidió hasta el 15%. La construcción de pesqueros contaba con un subsidio del 10%, con créditos de hasta el 80%, a 8 años y un 8% de interés anual.

Fondo para la industria naval, el otro desaparecido

¿Cuál fue la actitud de Videla – Massera – Agosti y su inefable ministro de Economía, José Alfredo Martínez de Hoz ante esta nueva coyuntura en el mercado naviero internacional? El 16 de enero de 1981

implementaron la ley 22.374, eliminando los ingresos generados por el gravamen a los fletes marítimos y fluviales. Estos ingresos eran los que realmente alimentaban el Fondo Nacional de la Marina Mercante. A partir de esta medida, se desdibujó totalmente la ley que había fundado este verdadero combustible económico que alimentaba el motor de la industria naval argentina.



Construyendo el Huergo y el Silveira para YPF



El sistema modificado correspondía a la ley 19.831 del 11 de septiembre de 1972 y sus decretos reglamentarios 6099/72 y 4367/73 que promocionaba la industria naval en nuestro país.⁸ Sus principios, útiles para los países europeos según se describe más arriba, eran intolerables e incorrectos para los esclarecidos líderes políticos y económicos del Proceso de Reorganización Nacional. Al menos así decía el libreto que le dictaron las Potencias Mundiales a quienes servían. La legislación que cimentaba el Fondo para la Industria Naval establecía:

- a. Un sistema de ingresos de fondos, originados en un gravamen sobre los fletes del transporte internacional marítimo y fluvial de hasta el 20% sobre los fletes de importación.
- b. Un sistema de inversiones estatales para la construcción, reparación y transformación de barcos.

⁸ El Decreto reglamentario 6.823 del 4 de octubre de 1972 de esta ley instituyó al Fondo Nacional de la Marina Mercante como arma eficaz para la activación de la industria naval creado por el artículo 25 del Decreto-Ley 6.677/ 63.

El Fondo poseía entonces un sistema de ingresos genuinos y realmente significativos (ítem. a) ya que los generaba el mismo sector, productos con los cuales se financiaban las construcciones de buques. A partir de ahora, se recargaba la actividad sobre los fondos fiscales.

¿Resultados?:

1. No se cubrieron las previsiones planificadas para los años 1981, 1982 y 1983, por ende, se impidió la contratación del total de las obras previstas en 1980.
2. Al no aprobarse el presupuesto nacional, por variadas razones, se demoró la disponibilidad de fondos para obras que sí se ejecutaron pero con retrasos.
3. A partir de aquí se dependió año a año del presupuesto nacional para licitar las obras y empezaron a ser los ritmos burocráticos del Estado los que marcaron la realización de las obras y no el aprovechamiento de los momentos más propicios para la oferta del producto en el mercado.

En resumen, los astilleros ya no pudieron planificar con seguridad la carga del trabajo, estableciéndose un estado de incertidumbre, afectando la eficacia y desalentado las inversiones. **Los sectores hostiles al crecimiento nacional de la industria y el país se sometían una vez más a la División Internacional del Trabajo: Argentina no debía fabricar ni las bodegas de los barcos que trasportarían sus granos y demás materias primas.**

CAPÍTULO V NUESTRO APORTE POR MALVINAS

Nuestro trabajo fue al frente

Este párrafo de nuestra Historia, pese a ser un capítulo de la negra noche de la Dictadura, encontró a los hombres y mujeres del Astillero Río Santiago dispuestos a ser protagonistas y a responder según las bases constitutivas de la Empresa y de la Industria Naval Nacional.

El trabajo, hasta el momento sólo fuente de sustento familiar, se convirtió en trincheras para la defensa de la

Soberanía y, junto a las enfermeras y mucamas del Hospital Naval de El Dique, el personal civil de la Escuela y el Liceo Naval, los operarios del Astillero supieron ocuparla con dignidad. Entre otras actividades realizadas en esos días podemos detallar las tareas voluntarias sin cobro de horas extras, realizadas en Electromecánica, fabricando estribos para nieve durante el período del conflicto y las colectas realizadas en Mantenimiento, Cobrería y Estructura para enviar a los conscriptos en el frente.



Zóccaro, Olavarria, Coria y Bruno, Héroes de Malvinas al inaugurar una Placa Homenaje al Astillero por su actuación durante la Batalla de Malvinas.

Astillero en la Operación Rosario

“Soy el Comandante de la Fuerza de Desembarco, integrada por los efectivos de Infantería de Marina y del Ejército Argentino embarcados en este buque, de algunas fracciones a bordo del destructor “Santísima Trinidad” y del rompehielos “Almirante Irizar” y de los Buzos Tácticos embarcados en el submarino “Santa Fe”.

Nuestra misión es la de desembarcar en las Islas Malvinas y desalojar a las fuerzas militares y a las autoridades británicas que se encuentran en ellas. Eso es lo que vamos a hacer. El destino ha querido que seamos nosotros los encargados de reparar estos casi 150 años de usurpación.

En esas islas vamos a encontrar una población con la que debemos tener un trato especial. Son habitantes del territorio argentino y por lo tanto deben ser tratados como lo son todos los que viven en Argentina.

Ustedes deberán respetar estrictamente la propiedad y la integridad de todas las personas. No entrarán a ninguna residencia privada si no es necesario por razones de combate. Respetarán a las mujeres, a los niños y a los hombres.

Serán duros con el enemigo, pero corteses, respetuosos y amables con la población de nuestro territorio, a los que debemos proteger. Si alguien incurre en violación, robo o pillaje, le aplicaré en forma inmediata la pena máxima. No dudo que el coraje, el honor y la capacitación de todos ustedes nos dará la victoria.

Durante mucho tiempo hemos estado adiestrando nuestros músculos y preparando nuestras mentes y nuestros corazones para el momento supremo de enfrentar al enemigo. Ese momento ha llegado. Mañana ustedes serán los vencedores. Mañana mostraremos al mundo una fuerza argentina valerosa en la guerra y generosa en la victoria.

¡QUE DIOS LOS PROTEJA!

Ahora dirán conmigo:

iii VIVA LA PATRIA!!!”

A las 21 horas del 1 de abril de **1982**, noventa y dos buzos tácticos argentinos bajo el mando del capitán de corbeta Guillermo Sánchez-

¹ Contraalmirante IM Carlos Alberto Büsser. En navegación. ARA “Cabo San Antonio”. 1º de abril de 1982 a las 18:30 horas.

Sabarots abandonan el destructor Santísima Trinidad y desembarcan en Mullet Creek sobre las 23:00. *La Batalla de Malvinas acababa de comenzar*. El día 2 de abril de 1982 una importante fuerza militar argentina movilizada a través de un sigiloso operativo con una fuerza naval integrada por el buque de desembarco “Cabo San Antonio”, el portaviones “25 de Mayo”, los destructores “Hércules” y “Santísima Trinidad”, las corbetas “Drumond” y “Granville”, el rompehielos “Irizar” y el submarino “Santa Fe”, desembarca sorpresivamente en las Islas Malvinas. Las fuerzas argentinas ocupan la plaza, situada a 700 kilómetros del continente logrando la rendición en forma incruenta, para los habitantes de las islas al menos, de las autoridades británicas que encabeza su gobernador Hunt Rex. De las embarcaciones utilizadas, **el “Santísima Trinidad” fue alistado en nuestros muelles y el BDT Cabo San Antonio construido en las Gradas del Astillero Río Santiago.**² ¡Y habían sido la punta de lanza de la Operación Rosario!

Argentina unida por una causa nacional

Más allá de las evaluaciones y valoraciones posteriores, lo concreto es que, desde ese momento: *“(…) durante 74 días, 1841 argentinos hicimos frente a una de las fuerzas armadas más poderosas de la tierra, intentando cumplir el mandato de nuestro pueblo y nuestra historia: recuperar a las hermanas perdidas. (...)”*

El esfuerzo de guerra no recayó sólo sobre los combatientes, miles de argentinos enarbolaron sinceramente la bandera de la recuperación de las Islas. Sólo cuando regresamos, los veteranos tomamos conciencia de la verdadera dimensión del apoyo popular a nuestra causa. Los festivales solidarios, los donativos, las postales se multiplicaron tanto como el dolor por la lejanía de los hermanos, los hijos, los amigos. (...)”

² El Cabo San Antonio (Q-47) construido según el diseño LST 1171 de la Armada de EE.UU. fue radiado de servicio en 1997. Era un buque de desembarco de 134,72 metros de eslora y 8.000 toneladas de desplazamiento y estaba propulsado por cuatro motores AFNE – Sulzer 6 Z 40/48, los primeros construidos en el país. Estos motores, de 6 cilindros en línea, a dos tiempos, presentaban un la particularidad de poseer un sistema de pistones rotativos concebido para evitar la ovalización de los mismos y desarrollaban 3.600 CV a 460 vueltas por minuto.

Si hubo algo más cercano al frente de batalla malvinense que el territorio patagónico fue el trabajo de las mujeres y hombres de nuestra Empresa. El BDT Cabo San Antonio, construidos en nuestras Gradas, había llevado a la avanzada de nuestras tropas en la madrugada del 2 de abril y, cuando iniciamos el triste regreso prisioneros del Canberra, sólo pudimos ingresar a puerto argentino protegidos por la Santísima Trinidad, fragata alistada en nuestros muelles. Sin contar las horas realizadas gratuitamente fuera de su jornada normal de trabajo para fabricar diversos enseres bélicos que la batalla requería”.³

El presidente del Centro de ex-Combatientes de Islas Malvinas (CECIM) de La Plata, Ingeniero Rodolfo Merlino, expresó en el mismo acto que se dijeron las siguientes palabras: “... cuando vinieron nuestros compañeros trabajadores del ARS y ex combatientes a comentarnos la iniciativa, la verdad que nos causó una gran alegría.

(...) es uno de los mejores reconocimientos a la memoria de nuestros caídos, a esa generación de jóvenes de 18 años que le entregó a la Patria lo mejor que tenían, que era la Vida. Y, a diferencia de los que lucían el uniforme militar en la etapa más oscura de nuestra historia, no mancharon el uniforme con sangre de nuestros compatriotas, sino con la sangre del enemigo histórico de nuestro Pueblo.

Este homenaje lo agradecemos sinceramente, y estará grabado por los tiempos en este lugar, en esta empresa que es y deberá ser siempre



Fuente en honor a caídos en Malvinas realizada por Astillero a pedido de Veteranos de Ensenada.

³ Fragmentos del discurso leído por el abanderado de la ETARS Lucas Anesse en nombre de los ex-alumnos y veteranos de guerra Vicente Bruno, Gabriel Olavaria, Tomás Zóccaro y Roberto Coria, el 2 de abril del 2004, en el Acto de reconocimiento al Astillero Río Santiago y a su personal, por el esfuerzo realizado durante la Guerra por Malvinas.

patrimonio estatal, patrimonio de todos los ARGENTINOS. Gracias a los trabajadores del ARS, que nos manifiestan este respeto. Gracias a las autoridades del Astillero que se sienten comprometidos con la causa de Malvinas, como causa nacional y popular. (...)

Compañeros y Amigo: Estar hoy con ustedes aquí, compartiendo éste homenaje, es comenzar a andar un camino que por más de una década destruyó la cadena de la solidaridad. Es volver a encontrarnos, y como lo hacemos hoy, comenzar a pensar en la necesidad de un País para todos, que proteja sus recursos, que no permita el chantaje de los piratas del Imperio, que defienda a las Empresa del Estado y la memoria de nuestros trabajadores que murieron en la indigencia como aquí pasó. (...)

Nuestro más sentido homenaje a nuestros caídos será defender la Soberanía. (...) No aceptamos la memoria de los cementerios y las efemérides vacías de contenido, no nos conforma esta idea... no sería justo con la vida de nuestros compañeros.

Por eso les decimos a las autoridades del Gobierno nacional, que nos han invitado a soñar nuevamente, que Malvinas no es un mero hecho del pasado. Que la causa de Malvinas es la opción para que las próximas generaciones puedan tener un país digno con Justicia Social. (...)

Gracias por aceptar tan respetuosamente nuestras palabras. Gracias por este reconocimiento. Por la Memoria, la Soberanía, por la Paz, la Verdad y por la Justicia”.

“Vieja, está todo bien”

Este acto fue el epílogo de una charla realizada un año antes por cuatro hombres mucho tiempo silenciados, o silenciosos por voluntad propia, con los alumnos de la Escuela Técnica del Astillero Río Santiago. Ellos desempeñaron toda su vida adulta en el Astillero pero su adolescencia también había transcurrido dentro del predio de la Empresa, estudiando y capacitándose hasta recibirse de Técnicos. Todo les presagiaba una vida esforzada, modesta y de trabajo, sólo mansamente agitada por las vicisitudes propias de los hombres de Paz. Pero no fue así: Una causa más trascendente los convocó y les reclamó el sacrificio de su paz interior junto a otros jóvenes

argentinos; un telegrama, recibido a fines de marzo de 1982, cambió sus vidas. Un llamado de las Fuerzas Armadas los mandaba a combatir a las islas Malvinas, alistándose en el Regimiento 7 de La Plata. Veintiún años después volvieron a la escuela que los formó, no como alumnos sino a contar, a las nuevas generaciones de futuros técnicos, sus experiencias en el frente de batalla. Fue en el 2003 y ese 2 de abril, las horas curriculares del Taller de Comunicación Oral y Escrita, que coordinaba quien esto escribe, fueron destinadas para que los alumnos, escucharan el testimonio vivo de los Veteranos de Guerra surgidos de nuestro corpus.

Era la primera vez que Vicente Bruno, Roberto Coria, Gabriel Olavarría y Tomás Zóccaro, contaban sus vivencias y padecimientos en Malvinas en ése ámbito. Muy emocionados, dejaron momentáneamente sus puestos de trabajo para conmemorar un nuevo aniversario de su desembarco en el rescate del archipiélago. Durante dos horas, respondieron –con una mezcla de nervios, tristeza y buen humor– las inquietudes de alumnos y profesores. He aquí una síntesis de la grabación realizada ese día:

–Cuando partimos éramos como ustedes, un poquito más grandes. Yo hacía sólo una semana que trabajaba en Astillero y la verdad, no estaba preparado para la guerra –relata Zóccaro.

Los ex combatientes describieron las situaciones límites que tuvieron que sortear en el frente:

–Cuando nos quisimos dar cuenta estábamos solo, teníamos que decidir y actuar por nosotros, buscábamos al oficial a cargo y no estaba –dice Tomás Zóccaro.

–Hubo oficiales que se pegaban un tiro en un brazo o una pierna para volverse. Ahora son héroes.– se queja Bruno.

–¿No tenían miedo? –preguntó uno de los alumnos.

–Siempre tenés miedo –responde Zóccaro– el que dice que no, miente. De todas maneras, estaba dispuesto a quedarme, igual que mis compañeros.

El ruido de las bombas cayendo aún sigue resonando en sus cabezas.

–Cuando te bombardean no sabés qué va a pasar, mirabas los aviones y te temblaban las piernas. Desde que empieza el combate, minuto a minuto estás diciendo ‘acá soy boleta’ –señala Tomás.

Otra de las curiosidades de los oyentes fue cómo vencieron al frío y el cansancio.

– *S o - portá - bamos tem - peraturas de quince grados bajo*



Veteranos de Malvinas dando una charla en la Escuela Técnica un 2 de abril.

cero, con sólo una campera. Muchas veces estábamos mojados y la única manera de aguantarlo era estar en movimiento –relata Gabriel Olavarría. –Llega un momento en donde solamente dormitás, el cuerpo no te da más y un descanso tenés que hacer. A medida que pasa el tiempo te vas acostumbrando al bombardeo, al miedo, y algo dormís Siempre hay uno que te cuida.

–*En las cartas que le mandé a mi familia nunca quise poner cómo la estábamos pasando. Siempre le dije que estábamos bien –comenta muy serio Roberto Coria.*

Colectas al vacío

Los instructores de la ETARS rememorarón las colectas y festivales realizados por los trabajadores del Astillero para juntar y mandar comida. Sin embargo, nunca les llegó:

–*Se la guardaban los oficiales, nos teníamos que arreglar yendo al pueblo, robando depósitos de los ingleses, o saqueando nuestros depósitos –narra Zóccaro.*

Y Vicente agrega: –*Comida había, pero para conseguirla tenías que pagar.*

–*Cuando se dio la rendición, nos metieron a todos en un gimnasio, teníamos un hambre bárbaro. Los oficiales ingleses nos mostraron todo*

lo que había llegado desde acá. ¡Estaba lleno de alimentos! Me acuerdo que comí dos cajas de cuarenta y ocho chocolates cada una, esa fue la última vez que los probé: me empaché – cuenta Zóccaro mientras los chicos ríen pese a lo dramático de la situación.

Olavarría asegura que: *–El hecho que me marcó para siempre, y jamás podré olvidar, fue cuando arriaron la bandera argentina y subieron la inglesa. Cuando nos encerraron a todos en el gimnasio, de bronca e impotencia rompimos todo.*

La vuelta a casa también fue traumática: *–Estuve encerrado en una pieza hasta fines de noviembre.* – cuenta Bruno, quien me había dicho que ni a sus hijos le había contado estas cosas *–Hoy en día cuando escucho pasar un avión no me quedo tranquilo hasta que lo veo desaparecer.*

No obstante, los cuatro aseguran que el regreso a sus casas fue más fácil sabiendo que tenían trabajo.

*–Nosotros tuvimos una ventaja: recibimos el apoyo y la contención de nuestros compañeros. Otros chicos se encontraron con que no tenían trabajo ni apoyo y que mucha gente los discriminaba o los trataba de locos. Muchos estuvieron muy mal y algunos se suicidaron.*⁴ – añade Zóccaro.

El reloj marcó las 12 del mediodía y la charla llegó a su fin; la emoción y los nervios dieron paso al almuerzo. Alumnos y ex combatientes del Astillero Río Santiago, compartieron unas pizzas en el aula, bajo la mirada atenta de su antiguo preceptor y actual Director del instituto educativo, Miguel Hermman.

Edmundo Manera tenía razón

Malvinas puso blanco sobre negro porqué definimos al Astillero Río Santiago como “Empresa Estratégica”. El uso de tal categoría es absolutamente correcto y no una mera declamación auto–proclamatoria. El conflicto reafirmó la vigencia de las líneas rectoras trazadas con

⁴La cantidad de suicidios de ex-combatientes argentinos, en el 2006, superaba el número de los que cayeron durante el combate en las islas. En la guerra murieron 649 argentinos: 323 durante el hundimiento del crucero General Belgrano y 326 en el archipiélago; entre los veteranos la mayoría habla de más de 350 suicidios e incluso algunos afirman que ya son 454 los veteranos que se quitaron la vida. (*Datos no actualizados*)

claridad meridiana, por hombres como Edmundo Manera, más allá de las actualizaciones necesarias para responder a los campos del contexto histórico: *“Desde el punto de vista de la defensa de la Nación, es necesario que la Marina Militar, la Marina Mercante y la Industria Naval formen un sistema único, ya que desunidos no podrán jamás cumplir, tanto en la paz como en la guerra, su misión sin la ayuda de los otros dos restantes. Este principio, puesto de manifiesto cuando un conflicto armado amenaza la Nación, sea que se encuentre directamente comprometida, o una acción exterior afecte tanto su economía como a la población, como ocurrió en las dos guerras mundiales.*

La correlación de estos tres componentes requiere la intervención de una autoridad superior, pues liberado cada uno a los intereses y criterios de sus dirigentes, el poder naval quedaría sin control. Este Poder puede ser definido como la capacidad de la Nación para asegurar, en todo momento y bajo cualquier circunstancia, las comunicaciones marítimas necesarias para la población y la producción”.

“Santísima Trinidad”, el destructor argentino

Al solo efecto de graficar la excelencia de la mano de obra de técnicos y operarios del ARS sostenida aún después de la tragedia social vivida desde 1976 se detalla a continuación, las características y detalles técnicos del destructor misilístico “Santísima Trinidad”. Éste era el cuarto navío en la historia de la Armada Argentina que llevaba este nombre: Sus homónimos fueron una sumaca⁵ y un bergantín⁶ de destacada actuación en la Escuadra del Almirante Guillermo Brown y, por último, una fragata antisubmarina ya radiada de servicio. El navío

⁵ Sumaca, con S o con Z. (Del holandés: smak.) f. Especie de goleta con cubierta propia del Río de la Plata y del Brasil, muy útil para la navegación por el río. Barco pequeño y planudo de dos palos, lleva totalón y dos palos; el de proa con aparejo completo de polacra, y el de popa o el mayor, de goleta sin gavia. (Luis Vázquez, Misceláneas Navales en Boletín de Informaciones CUADERNAS).

⁶ Bergantín: Surgido a finales del S. XVII, se caracterizaba por su alta arboladura y su gran superficie vélica; el bergantín era un barco rápido y manejable, al que se dotaba con catorce a dieciséis cañones, siendo un ejemplo típico de nave comercial adaptada para la guerra del corso, una actividad apoyada por las naciones que la concedían a todo aquel que pudiera armar un barco y pagar una tripulación.



El Capitán de Corbeta Sergio Gómez Roca fue comandante del Aviso ARA (A-9) "Alférez Sobral" y murió en combate durante la Guerra de Malvinas en mayo de 1982.

es gemelo del destructor "Hércules" que forma parte de la Flota del Mar desde el 20 de agosto de 1977; su construcción se inicia el 10 de abril de 1972, la colocación de su quilla es el 11 de octubre de 1972 y la botadura se realiza el 12 del noviembre de 1974. El buque fue construido íntegramente en el país con materiales traídos desde Gran Bretaña,

pero esta tarea no era como el armado de un "meccano". La construcción de una embarcación de este tipo significaba un desafío técnico que muy pocos países podían enfrentar con éxito ya que hacía falta conjugar imaginación, capacidad técnica y artesanal.

Pese a la incertidumbre del contexto socioeconómico del país, el atentado terrorista sufrido en 1975 y el clima opresivo instalado por la dictadura en la planta naval, los obreros mantuvieron la confianza en sus cualidades de trabajo. La unidad, entregada el 6 de noviembre de 1980, no sólo cumplía con las especificaciones y requerimientos de diseño sino que, en algunos casos, los superaba. El entonces flamante destructor era una unidad de ataque y defensa de 3.500 toneladas de desplazamiento, 125 metros de eslora⁷ y 14 metros de manga⁸, cuyo armamento principal consistía en un lanzador doble de misiles superficie-aire, tipo Sea-Dart. Estos misiles de largo alcance hacían apto al "Santísima Trinidad" para la defensa aérea, es decir no sólo para protección propia de los incursores aéreos, sino también para proteger al resto de los componentes de la flota. El armamento secundario esta compuesto por un cañón de doble propó-

⁷ Eslora: Longitud de una embarcación. *Eslora total*, es la longitud horizontal de una embarcación entre los puntos más salientes en la proa y en la popa.

⁸ Manga: Ancho máximo del barco.

sito, dos ametralladoras y seis tubos lanzatorpedos a lo que se agrega un helicóptero para tareas de ofensivas antisubmarinas. La planta propulsora estaba formada por cuatro turbinas a gas, dos destinadas a darle máxima velocidad y dos utilizadas para marcha en crucero. Este sistema, dividido en dos conjuntos, movía sendas hélices de paso variable para darle máximo rendimiento y permitían a la nave navegar sin reabastecerse desde Buenos Aires hasta Ushuaia a una velocidad superior a los 30 nudos. Todo su armamento, incluso su cañón de 4,5 pulgadas, eran controlados en forma automática por computadoras. Esto redujo notablemente los tiempos de reacción algo fundamental en la guerra moderna.

Claro que, en definitiva, las decisiones las toma el hombre y las computadoras solo “ayudan” al oficial de comando a efectivizar las decisiones adecuadas en mucho menos tiempo y con más precisión. **Si ese hombre no cuenta con una jefatura política con voluntad de triunfo y claridad de objetivos, como nos ocurrió en 1982, poco se puede hacer, aún con los equipos más sofisticados.**

El proyecto Meko 140

También se quiere dejar registro en éste capítulo de uno de los proyectos más ambiciosos llevado a cabo por la sección Buques Militares del Astillero Río Santiago, el proyecto MEKO 140. El mismo consistió en la construcción de seis corbetas misilísticas y es prueba palpable de la constancia, la perseverancia, casi hasta llegar al empecinamiento, del plantel de profesionales y obreros por mantenerse como empresa estratégica del Estado nacional contra viento y marea. Esto queda demostrado al señalar que el inicio de la primer construcción de la serie, la corbeta P-10 ARA “Espora” fue el 3 de octubre de 1980 mientras que la entrega y afirmación el pabellón argentino de la última, la corbeta P-15 ARA “Gómez Roca”⁹ se efectuó el 17 de mayo de 2004, en Dársena Norte, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

⁹ Bautizado así en homenaje al Capitán de Corbeta Sergio Gómez Roca, ex comandante del Aviso ARA (A-9) “Alférez Sobral” quien durante la Guerra de Malvinas, murió en combate. El Sobral estaba a cargo de acciones de búsqueda y rescate de aviadores derribados, cuando fue atacado por un helicóptero artillado británico el 3 de mayo de 1982. La primera salva le ocasionó destrozos materiales y un segundo impacto en el puente hirió de muerte al comandante.

La “Gómez Roca” fue botada el 14 de noviembre de 1986 pero la obra se paralizó durante 14 años debido a las zozobras económicas del país reiniciándose en el año 2000. Debido a su dilatada construcción, la nave se vio beneficiada, al igual que la “Parker”, con mejoras en sus sistemas ECM/ESM, además de la implantación de un hangar telescópico y la reubicación de los tubos lanzatorpedos. Ambas corbetas pertenecen a la segunda generación de MEKO140 y cabe acotar que los retrasos jamás fueron por problemas de índole técnicos u originados en el ARS sino políticos y presupuestarios ya que, después de la Guerra de las Malvinas, y de una serie de restricciones económicas como parte de la campaña de *Desmalvinización*, la Armada Argentina no tuvo ninguna incorporación de importancia a su Flota. Por efectos de esta situación debieron ser suspendidos importantes proyectos como la construcción de submarinos, por mencionar alguno de los más importantes e incluso, durante los años 90, se vendió para desguace el portaaviones “25 de Mayo”.

Las otras corbetas son la P-11 ARA “Rosales”, la P-12 ARA “Spiro”, la P-13 ARA “Parker” y la P-14 ARA “Róbinson”.¹⁰ En todos los navíos de la serie se respetó la tradición de colocar, bajo la primera chapa de quilla puesta en grada, sendos patacones, la antigua moneda argentina de plata de un peso (c.1880/1882)¹¹

Haciendo Patria sin querer

Las causas nobles no dejan de serlo porque las circunstancias históricas llevan a que sean ejecutadas bajo nefastos conductores. La recuperación de Malvinas, como parte de las batallas políticas, sociales y económicas que deberá hacer nuestra Nación para recuperar su segunda independencia y defender su Soberanía lo es. Las motivaciones de los jefes militares no eran un sincero sentimiento de independencia y liberación,

te y otros tripulantes. La tripulación logró hacer reparaciones de emergencia y arribó a puerto con ocho tripulantes caídos. Gómez Roca fue ascendido a Capitán de Fragata post mortem.

¹⁰ La nomenclatura responde al ordenamiento interno del Astillero Río Santiago (*N. Del A.*)

¹¹ La tradición de poner monedas bajo la base de los mástiles de los veleros al ser construidos, proviene de la Antigua Roma y se relaciona con el óbolo a dar a Caronte, el barquero que cruza los muertos en la laguna Estigia y que aquellos cumplían poniendo una pieza metálica en la boca de los difuntos. Considerando a la nave un ser y no una cosa, los anglosajones y vikingos hicieron lo mismo con sus naves, colocando una moneda de plata en los lugares antedichos, con igual concepto y destino. No está determinado cuando se inicia esta costumbre en Argentina.

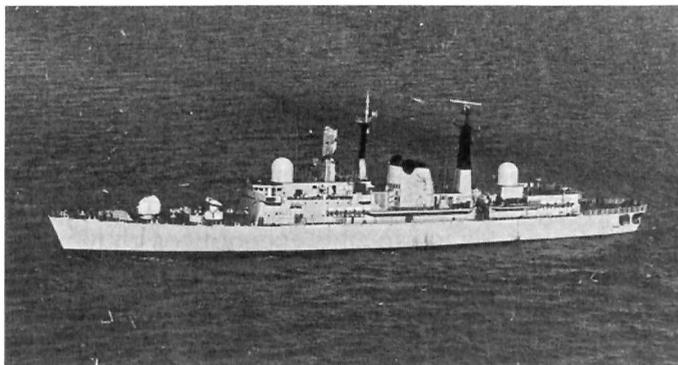
como todos sabemos, sino simplemente perpetuarse en el poder. De todos modos, tan terminal era la situación de la Junta que éste último objetivo no lo hubieran logrado por mucho tiempo ni aun reteniendo el archipiélago.

¿Por qué llega el gobierno del Proceso a enfrentar a las potencias con las que más acuerdos políticos tenían? Hay varios enfoques para responder este interrogante; en este trabajo se elige explicarlo desde la siguiente postura. Con el fin de que los agentes económicos comiencen con las reformas estructurales en la economía nacional, la Junta Militar debía brindarles reglas estables, las que se miden con hechos que consoliden la credibilidad. Uno de los parámetros tomados fue la inflación y encararon diversas medidas para frenarla:

1. En primer lugar liberaron los precios e hicieron caer el salario real.
2. En una segunda etapa acordaron con las empresas una tregua de precios.
3. Luego contrajeron la moneda, es decir, reducir la cantidad de dinero circulante para evitar que los precios puedan subir.
4. Por último, entre 1979 y 1981, buscaron desindexar las tarifas y tipo de cambio. (Fue la época de la famosa “tablita”)

Con esto lograron contener los precios agropecuarios pero desalentaron las exportaciones. Intentaron que las industrias mantengan precios bajos bajando los aranceles que la protegían de los productos importados, pero sólo lograron aumentar las importaciones. Se vende poco, se compra mucho. ¿Resultado? Déficit fiscal. No encontraron mejor manera para resolver esto que alentar el pedido de préstamos y para ello aumentaron las tasas de interés interna. Esto produjo un gran endeudamiento de los sectores productivos con el sistema financiero, además de la quiebra de muchas empresas por la competencia externa. Todo desembocó en la crisis financiera de marzo de 1980, la caída del BIR, la quiebra de grupos financieros (Trosso, Sasetru). A partir de aquí, de esta crisis económica y financiera, los militares en el gobierno pierden credibilidad y empieza a flaquear el apoyo social.

Los agentes económicos cambian sus expectativas y comprenden que la política económica no iba a poder perdurar. Ante la posibilidad de una devaluación los capitales comienzan a retirarse del país y el gobierno, en lugar de cambiar la política, la continúa esta vez obligando a las Empresas del Estado a endeudarse para postergar el estallido del sector



Destructor A.R.A. "Santísima Trinidad", 10-07-80.

Roberto Aleman¹² intenta continuar la política iniciada en 1976; pero el país había cambiado. El pueblo había comenzado una atomizada resistencia sin un claro eje político común pero que logra converger el 31 de marzo de 1982 con el paro y movilización a Plaza de Mayo, convocado por la CGT.¹³ Tras la represión desatada en la calles de Capital Federal para evitar el ingreso del pueblo argentino a su plaza, el Presidente Galtieri, representando a una desmembrada y aislada Junta Militar, “pega el manotazo de ahogado” del 2 de Abril, ingresando a Malvinas. **Intenta recuperar el sostén social sin saber que abría una de las páginas más heroicas del pueblo argentino en su lucha por construir una Nación Independiente y comenzaba a cavar su tumba y la del régimen que representaba.**



Corbetas MEKO 140, proyecto iniciado en 1974 y terminado recién en el 2005 por falta de decisión política.

¹² Ya era presidente el general Fortunato Galtieri.

¹³ El Secretario General de la Centra era el líder cervecero, Saúl Ubaldini.

externo. Durante todo 1981 se profundiza la crisis, Viola sucede a Videla en marzo renuncia en diciembre y asume Galtieri.

A comienzo de 1982, el flamante ministro de Economía,

TERCERA PARTE

Sumario

ALERTA LECTOR

Capítulo 1: PEDIR TRABAJO

Capítulo 2: LA PERMANENCIA

Capítulo 3: ¡A LA LONA CON LAS COMPAÑÍAS!

Capítulo 4: ADIÓS A LA PRODUCCIÓN PARA LA DEFENSA

Capítulo 5: EL ENSENADAZO

Capítulo 6: LA ZONA FRANCA

Capítulo 7: NACE LA *BANDA DESCONTROLADA*

Capítulo 8: ATERRIZAN LOS ALBATROS

ALERTA, LECTOR

De buena fe se me ha observado que en esta Segunda Parte no queda claro si el relato trata de la historia del Astillero o de ATE. Los trabajadores del ARS y su única organización gremial, ATE Ensenada, estuvieron siempre imbricados con la historia de la Empresa. Sin embargo, desde su creación hasta 1974, al existir por parte de los Gobiernos sucesivos, aunque con vaivenes, una voluntad política de desarrollar la industria naval nacional, el rol de este sujeto social, fundamental en toda fuente de trabajo, quedaba en un plano secundario.

Desde 1983, tras la derrota de Malvinas se nos impuso la desarticulación y desguace de la Producción para la Defensa como parte de las exigencias de las potencias triunfantes en el conflicto; fue el correlato práctico de lo que en política se conoció como *Desmalvinizar*. Desde 1990 esta situación se vio potenciada por la apertura indiscriminada al proceso de Globalización de la Economía. La interpretación neoliberal criolla del fenómeno fue entregar a precio irrisorio nuestras Empresas y Servicios Públicos. En esta fase de nuestra historia, los trabajadores del Astillero pasaron a ser no solo el pilar fundamental en la defensa del ARS sino que, en muchas instancias, fueron la última trinchera. Y no lo podrían haber hecho sin la organización, unidad y cohesión que les brindaba la Asociación Trabajadores del Estado, más allá de las diferencias de pensamiento profundas que coexisten en su seno, o quizás gracias precisamente a la interacción de esas diversidades que le permitieron mantener el rumbo equilibrado hacia su supervivencia como trabajadores navales.

A modo de aclaración

En este punto de la crónica se produce mi ingreso a la Empresa; por tal motivo me resulta casi imposible construir un relato desapegado, distante de los sucesos. Confieso que tampoco hice muchos esfuerzos por seguir éste último camino: Consideré que de este modo la obra se enriquecía con una dimensión de vitalidad y frescura imposible de lograr en los capítulos anteriores, desarrollada en base a testimonios orales y análisis de documentación. Es por ello que se encontrará en el texto un uso predominante de la primera persona.

Más allá de estas variaciones en el estilo narrativo, doy fe que la rigurosidad en la investigación y documentación ha permanecido intacta.

EL AUTOR

CAPÍTULO I PEDIR TRABAJO

A seis meses de asumir el presidente Raúl Alfonsín, una silenciosa y nutrida columna de mujeres y hombres se movilizaban por las calles de Capital Federal. La manifestación estaba encabezada por un *trailer* sobre el que se destacaba un pequeño velero y a bordo de éste un hombre moreno, joven pero sumamente canoso, que expresaba los reclamos a voz de cuello ayudado por un elemental equipo de sonido. Los manifestantes, identificados con carteles de ATE Ensenada y del Astillero Río Santiago, se dirigieron hasta el Congreso Nacional, el edificio central de AFNE en la calle Corrientes y hasta la sede de las autoridades de la Empresa Líneas Marítimas del Estado (ELMA). Clausuró su recorrido en Plaza de Mayo frente a la Casa Rosada.

Algunos transeúntes porteños preguntaban:

–*¿Qué piden... aumento?*

–*No, trabajo* –respondían desde la marcha.

–*¡Ah, qué bárbaro!* –Exclamaban sorprendidos los curiosos– *Acá vienen muchos a pedir plata pero ustedes son los primeros que vienen a buscar trabajo.*

En horas de la mañana la embarcación, capitaneada por Ramón Benítez,¹ casi pierde su mástil y velamen enredados entre los cables eléctricos de Avenida de Mayo a la altura de Callao.² Pese al accidentado trayecto

¹ Ramón Benítez fue secretario de Prensa en el año 1997. Le llaman “*El Cóndor*” porque durante una asamblea, haciendo alarde de una florida capacidad oratoria, se le ocurrió parafrasear un poema diciendo: “*Los trabajadores del Astillero debemos ser como los cóndores que prefieren volar en las alturas y no arrastrarse cual serpiente*”, para graficar cuál debía ser nuestra actitud ante los momentos adversos que vivíamos.

² El barquichuelo, que había sido tomado furtivamente del sector Carpintería, aunque presentado como velero era un bote salvavidas rezago de una construcción y tras prestar este precioso servicio a la causa de la Industria Naval hoy se exhibe en el Museo del Astillero Río Santiago.

hacia el Congreso, los organizadores del evento se sentían eufóricos por sus resultados. Atardecía sobre la trajinada Plaza de Mayo cuando, como broche de oro, los referentes de la movilización solicitaron a sus compañeros que hicieran una hilera a ambos lados de los Granaderos.³ Esa tarde de junio de 1984 la cotidiana ceremonia de arriar el pabellón nacional fue escoltados por hombres vestidos de paisanos; una escena que evocaba al campamento de El Plumerillo, las barrancas de Rosario o el monte salteño en los inicios de 1800.



El bote insignia en la marcha de 1984 navegando en la chatarra. Hoy se exhibe en el Museo del Astillero.

Al garete

La emotividad del simpático gesto no podía disimular la preocupante situación por la que atravesaba esta dotación obrera cuyo primer reclamo bajo la democracia era defender el elemental derecho a ganarse honradamente su sustento. Al recuperarse la democracia el AFNE, con una dotación de 4200 obreros y empleados, soportaba una deuda de 297 millones de pesos, cifra en la que no se encontraban incluidos intereses y actualizaciones, además de compromisos contraídos con diversas empresas proveedoras del exterior que no podían cumplimentarse.⁴ Como consecuencia de esta situación el capitán Enrique Carranza, recuperado su cargo en el Astillero tras la caída del Proceso⁵, anunció en la oca-

³ El tradicional Regimiento de Granaderos a Caballo es responsable de la Guardia de Honor presidencial y tiene a cargo la custodia permanente de la casa de gobierno.

⁴ El Día (26.08.1984).

⁵ Capitán de navío Enrique Carranza: Este hombre, honorable en la memoria afectiva de los trabajadores, se vio forzado a renunciar tras el golpe del 24 de marzo por disidencias con la política represiva implementada por el nuevo gobierno. Egresado de la Escuela Naval de

sión"... *nos hemos visto en la obligación de suprimir a los subcontratistas a partir de mayo*". En efecto, las empresas prestatarias abonadas a AFNE vieron imprevisiblemente cancelados sus contratos, medida que afectó a más de mil trabajadores del ámbito privado.

La construcción de las corbetas misilísticas encargadas por la Armada Argentina estaba sumamente comprometida por la falta de fondos, debido al recorte presupuestario sufrido por la Marina en ese año. Por ende los ritmos de fabricación de las mismas avanzaban un ritmo muy por debajo de la capacidad operacional del ARS. Corría riesgo, además, la continuidad de la construcción de dos porta contenedores, trabajo contratado por ELMA en mayo de 1983, debido a que este cliente se atrasaba en el pago a lo invertido por el Astillero y hasta entonces solo había cubierto un 20% de los mismos.⁶

Organizar y luchar

A efecto de contrarrestar la situación, se decide realizar una movilización hasta Capital Federal reclamando la recuperación del Fondo de la Marina Mercante ante César Jaroslavsky⁷ y mayor presupuesto, además de los pagos atrasados a ELMA. Para efectivizar la medida, ante la desorganización gremial existente tras 7 años de parálisis y pro-

Río Santiago, en los años posteriores al gobierno del General Perón, el capitán Carranza fue designado Comisionado Municipal de La Plata y de Ensenada, que aún no había conseguido su autonomía comunal. Funcionario austero y eficiente, donaba a un fondo de ayuda a los trabajadores municipales su sueldo de intendente. Carranza ocupó en dos oportunidades la presidencia del Astillero Río Santiago, cargo que ejerció hasta mediados de los 80. En ese rol, dedicó sus mejores horas a la reactivación de la planta de construcción naval ensenadense y esto le valió un reconocimiento más allá de las fronteras argentinas cuando en 1969 fue elegido presidente del Instituto Naval Panamericano y un año después fue designado "Hombre del Año" por su acción en favor del desarrollo naviero. Falleció el 12 de marzo del 2008 a la edad de 97 años en la Capital Federal, donde residía.

⁶Hubo un conflicto previo con ELMA que reclamó una modificación en el diseño de las embarcaciones, ya que la capacidad de transporte de estos contenedores superaba a la demanda del momento debido a una merma de las exportaciones. Este cambio de criterio se produjo cuando uno de los buques ya se hallaba avanzado en un 50% y si bien la diferencia se superó, el atraso en las tareas fue considerable ya que, hasta lograr un acuerdo, la obra se paralizó.

⁷César "Chacho" Jaroslavsky, Presidente del bloque de diputados nacionales de la Unión Cívica Radical desde el año 1987 hasta 1991.

hibiciones, se convoca a reuniones de “*Representantes de Secciones*” en una oficina, denominada Paritarias por ser el lugar donde se asentaba antiguamente la comisión de reclamos gremiales, ubicada sobre el taller de Moldelería. La medida fue un éxito y de una masividad asombrosa para una fábrica donde aún reinaba el miedo de la represión al estar directamente ligada a una fuerza militar y del ministerio de Defensa. Los operarios más activos en la organización de la movilización constituyeron luego el sustrato sobre el que se normalizaría el funcionamiento de ATE Ensenada, cuyos dirigentes tenían el mandato prorrogado desde 1976, y el Cuerpo de Delegados del ARS.

Dos anécdotas

Para ilustrar cuán hondo habían calado las negativas consecuencias del terrorismo de Estado en el Pueblo argentino, cuento dos vivencias. La primera grafica la desconfianza que reinaba en nuestras filas: Pese a que había participado como asistente a todas las Asambleas Generales en el salón de Bomberos Voluntarios de Ensenada⁸, y a que participaba en la convocatoria de los “*representantes de secciones*”⁹, habían corrido tantos rumores de infiltración de provocadores para incitar a la represión durante los días previos a la marcha que, ya frente a la Rosada, tuve que responder a la poco amigable inquisitoria de dos viejos trabajadores que se me acercaron para preguntarme:

–*¿Vos sos de Astillero? ¿Dónde trabajás?*

Por suerte tenía bajo el brazo el clásico saco del administrativo con el logo de AFNE para identificarme y tras aclarar:

–*Estoy en Control de Operarios* –Los veteranos dejaron en paz a este cronista, entonces joven, con gruesos anteojos, barbudo y pelilargo.

La segunda anécdota nos habla de cuánta experiencia habíamos perdido con la desaparición, exilio o muerte de la anterior generación de lucha-

⁸ La Comisión Administrativa nos convocaba allí porque aún no se autorizaba tales reuniones dentro del sector de trabajo. Tal derecho recién se recupera en 1987, con la Permanencia.

⁹ Decidimos emplear ese término y no “Delegados” porque asistíamos de manera voluntaria sin designación, mediante el voto, de los compañeros de Sección.

dores gremiales. Algunos de nosotros sólo teníamos el fogeo de los dos paros nacionales: el primero, convocado por la CGT Brasil, y el segundo, ya cerca de las elecciones, convocado por el conjunto de las organizaciones gremiales.¹⁰ Como veníamos *medio de malón* en la organización de la medida, al llegar el día D la gente pasó por los tarjeteros para marcar antes de subir a los micros y un compañero que pasó me preguntó:

–¿Y, Corzo... *ustedes van?*

–*Pero... ¡por favor!* –respondí, simulando escandalizarme por la pregunta. Y no contento con sumarme a la marcha, convencí a mi otro compañero de Control que asistiera, cerrando la Oficina.

En ese entonces yo contaba con alguna militancia política previa en la Universidad durante el Proceso, había formulado una pregunta a los dirigentes de una Asamblea de Empleados de Comercio de Adrogué en 1975, juntado firmas reclamando un vestuario en la empresa de recolección de basura “9 de Julio” de La Plata en 1982, participado en la reprimida convocatoria de la CGT del 31 de marzo de este año y adherido a los 5

minutos de paro en el puesto de trabajo de la CGT en 1983 antes de las elecciones... y ese era todo mi bagaje sindical y político. Así que la práctica de dejar desafectado de cualquier medida de fuerza a deter-



Botadura del portacontenedor Isla Gran Malvinas, 29-10-1985.

¹⁰ Por ese tiempo nuestro movimiento estaba dividido entre la CGT Brasil y la CGT Azopardo, que era el que no había sido intervenido en la pelea contra la Dictadura. Este último era el sindicalismo participacionista y tenía personeros como Triacca. La acción conjunta solo puede explicarse porque los militares se retiraban, y todo se aceleró, incluso en el movimiento obrero. En ese momento, recuperar la legalidad y la democracia era la prioridad, lo más importante más allá de las diferencias sectoriales. (*N del A*)

minados sectores por razones de servicio, como Bomberos, Vigilancia Operativa, Usina, Guardia de Electricista, Guardia del Dique de Reparaciones... y Control de Operarios, me era desconocida. En términos futboleros... había quedado en *orsay*:

Aunque la medida estaba consensuada con la empresa y la cosa no estaba para andar despidiendo a nadie, el error no iba a pasar desapercibido. De este modo me gané una “amable invitación” por parte de mi jefe, Juan Gugliermo, de buscarme otro sector de trabajo “*con toda tranquilidad, tomáte tu tiempo*”, me dijo como para tranquilizarme. El paso me resultó ineludible y terminó con mi ‘*destierro*’ en la Usina dando inicio así a mis primeras desavenencias con la Empresa por razones gremiales y el pasaje a la adultez de mi vida sindical.

En retirada

El 14 de junio de 1982 la Dictadura argentina se rindió en Malvinas y el pueblo salió a las calles para ajustar las cuentas que habían quedado pendientes hasta entonces por centrar su energía en movilizarse para defender la Soberanía. La feroz represión desatada ese día en Plaza de Mayo y alrededores no logró detener la sangría política del malogrado Proceso de Reorganización Nacional para ese momento bastante desorganizado. El presidente Reynaldo Benito Bignone, general retirado designado por el comandante del Ejército, general Cristino Nicolaidis, tras la derrota en el campo militar, debía ahora canalizar la salida tras la derrota política de los jefes de las Fuerzas Armadas; tratando de preparar una retirada del poder lo más decorosa posible para el sector castrense y, para ello, nada mejor que ubicar a un “componedor” al frente del Poder Ejecutivo

Tras el Genocidio y derrota en Malvinas el partido militar, siempre en el gobierno desde 1930, salvo breves interregnos democráticos, queda absolutamente desarticulado y desprestigiado ante la Sociedad Argentina y la Comunidad Internacional. Difícilmente habrá un retorno al control del poder para él; sin embargo las secuelas de su política no eran reversibles y no sólo perduraron sino que abrieron el camino para los angustiantes tiempos que vivió, y vive, la economía argentina y sus sufridos ciudadanos. El Estado quedó con la condena de una terrible deuda externa y se

produjo la aparición de nuevos grupos económicos y empresas transnacionales y el desplazamiento de otros en el mercado argentino.

Democracia con problemas

Cuando el pueblo argentino desbordó las calles, roto el dique de la dictadura, y reconquistó las libertades democráticas, no sólo se encontró con el cuadro de una generación entera de dirigentes sociales, políticos y sindicales diezmada por las desapariciones, la represión y el exilio, sino también un nuevo panorama económico. Se detalla el mismo aplicado al caso del Astillero Río Santiago:

- a) El complejo Metal-Mecánico, donde está inserto nuestra Empresa, había retrocedido en beneficio de la consolidación de nuevas industrias dinámicas (papel, química, plástica, petroquímica, aluminio) en general industrias de transformación de recursos naturales no alimentarios.
- b) Se modificaron cualitativa y cuantitativamente los procesos de trabajo pasando a una metodología a cuyos requerimientos nuestra fábrica no se adaptaba. Nuestros procesos de transformación son discontinuos, a pedido, con gran demanda de trabajo calificado y con un mercado muy restringido como es el naviero. Las inversiones ahora se dirigirán a actividades con procesos de transformación continuos, de series productivas largas, con empresas automatizadas o mecanizadas que requieren una baja demanda de personal calificado.
- c) Las estrategias industriales apuntarán, desde este momento, a la diversificación e integración de actividades industriales, comerciales y financieras; prescindiendo de grandes plantas de personal e incrementando la productividad en base al re-equipamiento y modernización tecnológica. Algo muy difícil de realizar por el Astillero siendo una empresa dedicada específicamente al negocio de la construcción naval y, de manera secundaria, a la reparación.
- d) El mayor desempleo, la racionalización de personal, la descalificación de la mano de obra creó un clima nada afín a la existencia de un Convenio Colectivo que aseguraba condiciones dignas de trabajo como el que poseía el personal de nuestra planta.

Esta situación se acentúa por las políticas de *desmalvinización* y restricciones a la capacidad de Defensa contra la República Argentina ya

citadas y que afectaban directamente a una empresa íntimamente ligada a la estrategia nacional como es el ARS.

Todos estos factores presagiaban que no vendrían buenos tiempos para AFNE más allá de las ilusiones, sueños y alegrías que despertaba en sus 3700 familias el retorno de la democracia.

La industria naval levanta la voz

Asumido el nuevo gobierno democrático la comunidad ligada a la producción naviera, como el resto de la ciudadanía, puso a prueba el slogan de campaña del presidente Raúl Alfonsín. Se buscó, pues, obtener el trabajo, la salud y la educación augurada con la implementación de las libertades democráticas recientemente conquistadas. Astilleros, armadores, talleres, proveedores navales y organizaciones representativas de los trabajadores, comenzaron a hacer público los ataques del Proceso dictatorial contra la industria naval. El senador provincial y sindicalista Cayo Sotero Ayala fue uno de sus voceros en la Cámara Alta:

–Todos los países del mundo, en mayor o menor escala, subsidian o promocionan a sus astilleros cuando emprenden construcciones navales destinadas al mercado externo.

El legislador explicaba por entonces que la Argentina también disponía de este género de mecanismos promocionales, que básicamente eran los siguientes:

1. Reembolso del 25% sobre el valor FOB de la obra
2. Reembolso adicional del 5% por apertura de nuevo mercado.

La denuncia agregaba que, durante el gobierno militar, se suprimió o redujo los reembolsos: el de 25% fue llevado al 10% y el del 5% eliminado.¹¹

Sin embargo el gobierno de la UCR lejos de tener una política de reactivación de esta actividad exportadora y por ende, generadora de nuevos y genuinos recursos, produjo una nueva reducción de reembolso al 4% y se ordenó una retención del 6%; finalmente la retención fue

¹¹ “Ponencia Sobre Industria Naval Argentina”, por Cayo Sotero Ayala, Senador Provincial y representante gremial del Sindicato Argentino de Obreros Navales – S.A.O.N. (1985).

totalmente eliminada quedando nulo el reembolso. En ese momento, el país contaba con contratos en ejecución con el exterior con monto que superaba los 350.000.000 de dólares y **la medida hizo que la industria naval argentina sufriera un quebranto de más de 50.000.000 de dólares;** de este modo nuestro país quedó eliminado para competir en el exterior pese a las bondades de su industria naval. En 1983, los astilleros argentinos cotizaron obras por valor de 1.400.000.000 dólares y no se pudo ganar ningún contrato por carecer del apoyo oficial adecuado.

La comunidad naviera también reclamó, vía legislativa, la restauración del Fondo para la Industria Nacional de la Marina Mercante. Entre sus argumentaciones consta que: *“(...) es doctrina pacífica que los armadores privados argentinos no pueden encarar la considerable inversión de construir un buque, sino con la financiación que les brinda el Fondo Nacional de la Marina Mercante. (...) Es dable destacar que (dicho Fondo) hizo factible la mayor parte de las construcciones privadas. La parte sustancial de sus recursos provenía de sendos gravámenes sobre los fletes de importación y de exportación. (...)”*

Durante la nefasta gestión del Dr. Martínez de Hoz en la última dictadura militar, se sancionó la ley 22.374 que suprimió la recaudación de estos gravámenes y los reemplazó por partidas presupuestarias anuales, que en la práctica resultaron insuficientes e inútiles. (...)”

A lo expuesto, debe añadirse que la industria naval fue seriamente afectada como consecuencia del mantenimiento del régimen previsto en el decreto 52/70 que posibilita al alarmador a importar buques usados desde el exterior. Si bien la norma obliga al armador – importador a construir una unidad equivalente en gradas nacionales, no es menos cierto que los así obligados no cumplen con la legislación vigente y el Estado nada hace para exigir su cumplimiento”¹²

Un fondo naval sin fondos

El anteproyecto de ley, remitido al Congreso de la Nación por el Poder Ejecutivo a principios de 1984 –a iniciativas de la Secretaría de

¹² Ídem. Anterior.

Transporte Fluvial y Marítimo— despertó importantes expectativas. Quizás la resolución a la crisis del sector estaba cerca ya que proponía restituir al Fondo su fuente de recaudación anterior. La propuesta tuvo sanción favorable en la Cámara de Diputados y también en el Senado pero, en el supuesto marco de mejorarlo, se le incorporó dos artículos, el 5 y 7, que hicieron impracticable la ley.¹³ La Cámara Baja, al recibir el texto enmendado optó por aprobarlo con las reformas incorporadas con el objeto de no demorar la recaudación. Sin embargo, **entre el articulado se agregó uno que permitía al Poder Ejecutivo que los montos recaudados en concepto de Fondo Nacional para la Marina Mercante, no aplicados a los planes de construcciones navales, serían ingresados a la cuenta oficial de “Rentas Generales”.** Como es de conocimiento universal en nuestra República todo dinero encuadrado dentro de esta nomenclatura acaba destinado a paliar el déficit fiscal.

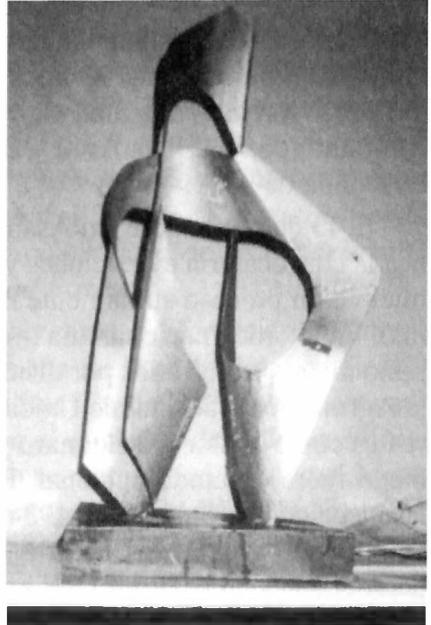
El presidente Raúl Alfonsín promulgó la ley mediante el decreto 3.380 del 19 de octubre de 1984, vetando los artículos cuestionados. A pesar que el nuevo texto legal amplió la cobertura del Fondo de construcciones navales a reparaciones o transformaciones importantes en los buques, desde la reimplantación del Fondo no se dispuso la construcción de buque alguno ya que lo recaudado fue absorbido por el erario público para atender otras obligaciones fiscales. Los líderes alfonsinistas pergeñaron así un Fondo desvirtuado en origen y objetivo.

Las manos de la hermandad

Mientras el partido gobernante cometía estos dislates económicos y políticos los trabajadores continuaban su callada obra creativa. Quien recorra el Taller Grande del Astillero Río Santiago, tal el nombre que le dan los más antiguos al Taller de Estructura, podrá observar en la oficina de Alistamiento de Trabajos Especiales una maqueta curiosa al menos para el entorno circundante. No se trata de la representación de un gran petrolero o buque de guerra sino la estilizada simbolización en fina chapa de dos manos entrelazadas. En el mismo recinto, perfectamente conservada

¹³ La norma legal lleva el número 23.203.

a casi treinta años de ser impresa, una fotografía en blanco y negro adherida a la puerta interior de una típica taquilla muestra a seis orgullosos operarios posando frente al mismo símbolo hecho monumento de metal y doblándoles su estatura. Son Guillermo Navarro, Juan Ramírez, Juan González, Héctor Fabián Calderón, Vicente Montes y Luís Galeano que ayudaron a crearlo bajo la supervisión del arquitecto Rodríguez del Pino a solicitud de la colectividad ítalo-argentina para agradecer la hospitalidad de nuestro suelo.



Modelo a Escala del monumento en Plaza Italia de La Plata.

El trazado de las partes se realizó en la sección Gálibos y el plegado, donde intervino José Janeiro, se efectuó en la Nave 2 de Estructura; la sección Soldadura intervino aportando el pulso preciso y firme del ya fallecido soldador Ramón Vargas que unió las piezas. El transeúnte atento seguramente descubrirá el homenaje de esta colectividad instalado sobre el sector Sur de la plaza Italia de la ciudad de La Plata. Esta obra, como otras que detallaremos más adelante, demuestra una vez más que la industria naval en el Astillero Río Santiago, alcanza una artesanía de delicadeza y precisión tal que le permite incursionar con total dignidad por los abstractos territorios del arte.

Los trabajadores se reorganizan

Como era lógico, la oleada democrática no se detuvo con los resultados del escrutinio de las elecciones generales, sino que buscó reivindicar sus alcances a la más amplia gama de ámbitos e instituciones. En esa dinámica los gremios no fueron ajenos a este proceso

y muchísimos dirigentes quedaron bajo sospecha, infundadas o no, de colaborar con el régimen militar, viendo de este modo comprometido su liderazgo. Tal situación se dio en el conjunto de la Asociación Trabajadores del Estado hasta ese momento conducido de manera monolítica, durante casi 30 años, por el Secretario General del Concejo Directivo Nacional Juan Carlos Horvath, tornero de la Base Naval Río Santiago, y la lista Azul y Blanca, nacida en 1962 en la seccional Ensenada de ATE.

El 13 de septiembre, en Asamblea de afiliados en Bomberos se notifica la convocatoria a elecciones y se elige la Junta Electoral local, dando inicio a un proceso sumamente novedoso en la historia de nuestro gremio. En el orden nacional una importante camada de nuevos dirigentes, junto a otros expulsados por disidencia con la política oficial, constituyó la Agrupación Nacional de Unidad y Solidaridad (ANUSATE) con referentes como Víctor De Gennaro y Germán Abdala, talentoso joven que luego fuera diputado nacional. Esta agrupación sindical se presenta a las elecciones gremiales en 1984 como lista Verde y polariza la batalla aglutinando a todas las fuerzas que pregonaban la recuperación de la democracia sindical en ATE.

En la seccional Ensenada las diferencias en el campo gremial se expresaron a través de una disidencia de la lista Azul y Blanca que funda la Agrupación “8 de Octubre– J.D. Perón”. El conflicto ya se había materializado cuando renuncia el Secretario General con mandato prorrogado Juan Carlos Marín, quedando su Adjunto, Pedro Morales como Secretario General interino. Este acto, en definitiva, era la consecuencia de una crisis anterior que llevó a la fundación de lista Blanca, corriente disidente que queda bajo la conducción de Ismael Barros. El *Ñato*, como le decían a Barros, sería el candidato a Secretario General para el mandato 1985-1987 por la lista Blanca.

Otra vertiente del proceso de democratización sindical se materializa en una confluencia de trabajadores de peronistas combativos, otros con pensamiento progresista (la “30 de Octubre”, alfonsinista) y de izquierda, que acuerdan sumarse a los opositores nacionales. En un momento del proceso se acuerda reservar el color Verde tras debatidas

reuniones en la vieja sede del club Canal Oeste.¹⁴ Conseguir este consenso no fue nada fácil y también produce un quiebre:

–Tras mucha pelea –cuenta Francisco Pancho Banegas– conseguimos que el Gallego (Morales) nos preste un lugarcito arriba del sindicato para reunirnos todos los que éramos opositores. Después nos tuvimos que ir hasta Canal Oeste, el viejo club cerca de la arenera de Bachiega. Ahí seguimos hablando hasta que trajeron la propuesta de ir con la Verde. Entonces yo les dije: “Disculpen compañeros, pero yo soy peronista y pertenezco ‘a los 25” Ahí se pudrió todo y terminamos fundando la Blanca en la casa de un compañero de El Dique que la prestaba para que funcione una Unidad Básica

Con lo cual se corrobora nuevamente que las diferencias tenían una arista profunda en el balance que se hacía de la actitud del sindicalismo cegetista frente a la Dictadura militar. En definitiva, en Ensenada también hubo quienes colaboraron con el gobierno de la Junta Militar y quienes la combatieron y esa división se materializó cuando el Movimiento Obrero y el Pueblo argentino recuperaron la democracia.

Por último, el remanente del oficialismo se organizó alrededor de la figura de Morales, antiguo referente del Astillero y operario de la sección Mecánica, dueño del lenguaje florido típico de los oriundos de España.

Origen de la lista Blanca

En una semblanza realizada por Oscar García, éste viejo militante sindical y obrero de Fundición nos cuenta que: *“...en los primeros días del mes de octubre de 1984... compañeros, en ese momento integrantes de la agrupación Azul y Blanca, militantes peronistas, después de discutir durante varios días la conformación de una lista para las elecciones, que no supieron dar lectura a lo que la militancia estaba pidiendo... deciden abrirse y conformar una lista que pudiera dar*

¹⁴ Este histórico local deportivo, escenario de innumerables asambleas obreras y reuniones gremiales, desapareció en el 2006 debido a los trabajos realizados para mejorar el acceso a Zona Franca y el puerto La Plata.

respuestas a la militancia peronista. Por esa razón, con Ismael 'Ñato' Barros a la cabeza de este proyecto, se convoca a un grupo de jóvenes peronistas.

El día que se convoca a la conformación de la lista Blanca, creo que fue a mediados del mes de octubre, el 'Ñato' Barros les explicó a los jóvenes que en esta instancia nos iban a acompañar con algunos puestos en la lista. Y sobre todo desde el proyecto peronista, que quedaría sentado con la conformación de la agrupación Blanca, donde desarrollarían su militancia y de esa manera comenzar a realizar el trasvasamiento generacional”.

Cacho García es preciso en el recuerdo y afirma en su escrito que entre los “compañeros que fueron expulsados de la agrupación Azul y Blanca el 17 de octubre de 1984 se encontraba Juan Carlos Niubo, Luis María Villamiel, Martín Vicente, Ismael Barros, Gregorio Serrano, Francisco Lonegro, Ramón Sires, Oscar García, Francisco Pared y Juan Carlos Marín”.

Cuando la leí no entendí muy bien y le pregunté:

–Che, Gallego, decíme... ¿Cómo fue la cosa? ¿Ustedes se abrieron o ellos los echaron?

–¡Ah, bueno, es que eso fue una mezcla de todo! –Y sacó de su inacabable archivo una circular de la época. –¡Resulta que nosotros hacía rato que nos reuníamos en el puente Roma¹⁵ y el Ñato era el que más empujaba: ‘Dále, Gallego, hay que irse, hay que armar otra cosa!’ Para esto él ya se estaba reuniendo con el Flaco Juárez, Pancho (Banegas), Eduardo (Díaz) y otros pibes.

Y a mí mucho no me gustaba, yo quería que los peronistas sigamos todos juntos. ¡Además eran compañeros de hacía tanto tiempo y algunos eran hasta amigos! –enfaticó y con su ronca voz característica me lee la circular:

“Frente al próximo acto eleccionario que se llevara a cabo el día 6 de noviembre, la agrupación Azul y Blanca cumple con el deber de informar a sus adherentes y simpatizantes, lo siguiente:

¹⁵ Punto de unión entre las ciudades de Ensenada y Berisso.

1. *La única y exclusiva representación de la agrupación será ejercida por la lista Azul y Blanca que encabezan los compañeros Pedro Morales y Nilo Bergeonneau en nuestra seccional y Juan Roberto Horvath en el orden nacional.*
2. *La lista quedo conformada por resolución democrática del cuerpo que a tal efecto delibero en la Asamblea General Extraordinaria y eligió sus representantes*
3. *En la citada Asamblea, precedida de otras reuniones similares siempre en el marco de la deliberación franca y la resolución democrática, opinaron todos los integrantes de la organización y luego se resolvió la postulación de nuestros candidatos.*
4. *A consecuencia de ello un grupo minoritario, que no logro imponer su postura y fue desairado por la decisión abrumadora mayoritaria de los compañeros, opta por abandonar el ámbito natural de resolución de las cuestiones internas de la agrupación.*
5. *Sorpresivamente, y no acatando el veredicto de los cuerpos orgánicos, formaron una nueva lista.*
6. *Deploramos que antiguos integrantes de la agrupación, a los que la misma llevo a altos cargos directivos, hicieran privar posturas personales en desmedro de la trayectoria democrática y principista de la lista Azul y Blanca, y desconociendo la decisión soberana e inapelable de los adherentes.*
7. *Hubiéramos preferidos omitir este desgraciado episodio, pero ante maniobras confusionistas que califican –aun más– la deslealtad producida, nos vemos obligados a hacer conocer la verdad de los hechos, para que los compañeros juzguen y castiguen, nuevamente con el voto, a quienes no supieron cumplir con la honrosa trayectoria de la agrupación. Por lo expuesto, y de acuerdo a lo establecido por los artículos 3 y 23, inciso “A” de nuestro Estatuto, el cuerpo reunido en sesión extraordinaria resuelve:*
8. *No aceptar la renuncia y expulsar a: Niubo Juan Carlos, Federico Juan, Villamiel Luis Maria, Vicente Martín, Barros Ismael, Scarlak Rubén.*

Y expulsar a Serrano Gregorio, Lonegro Francisco, Sires Ramón, Ali Osvaldo, García Oscar, Pared Francisco, Montiel Facundo, Marín Juan Carlos”¹⁶

–¿Ves? Algunos alcanzaron a presentar la renuncia y después los echaron. En otros casos, entre ellos el mío, ni pudimos renunciar.

¹⁶ Agrupación Azul y Blanca, Circular S/N, firmada por Comisión Directiva: Lado Juan Carlos (Secretario de Actas) – Nilo Bergeonneau (Presidente), 17.10.1984.

Cuando se enteraron que estábamos de acuerdo con el Nato nos echaron directamente.

Con la serenidad que da la experiencia “El Gallego”, como también se lo conoce, hace un cierre rotundo de este capítulo de la novel agrupación:

—Como era previsible, demostrando en los hechos que teníamos la razón, la agrupación Blanca se impuso a la Verde por muy poco margen, seguida de la

Azul y Blanca. Para el segundo mandato los afiliados nos votaron masivamente y superamos el 60% de los votos. En esta oportunidad se empieza a observar el trasvasamiento generacional con compañeros que en la primera etapa realizaron sus primeros pasos (caso de José Juárez, Francisco Banegas que ya entraron la Secretariado) y fueron sumando experiencias en los mayores.¹⁷

Quien fuera en estos dos períodos Secretario de Acción Social, no puede ni quiere ocultar su identidad peronista ni la del proyecto gremial que lo apasiona, por eso cierra su recuerdo con una frase cargada de contenido:

—Nuestra concepción nos indica que: ‘Los cargos no honran a los Hombres, por el contrario, deben ser los Hombres quienes deban honrar a los cargos’. Ésta es nuestra prédica constante y única garantía de honestidad de trabajo.



Astillero en la InterPorMar: en el extremo izquierdo, delegado Rojas; en extremo derecho Horacio Moreno (Prensa ATE Ensenada) y Ricardo Criscitelli (Delegado General ARS).

¹⁷ García, Oscar, “¿Cómo y Porqué se Formó la Agrupación Blanca?”, agosto de 2008.

Un “democrático” despido

El plazo de presentación de listas de candidatos vencía el 7 de octubre y la embriagante ansia de participación que sentía el conjunto de la ciudadanía motorizó a los militantes gremiales, que trabajaron a destajo para organizar sus propuestas robándole horas al sueño.

Ningún totalitarismo abandona su espacio de privilegio sin antes causar el mayor daño posible a quienes tienen el coraje de enfrentarlo. Fue así que el 3 de octubre de 1984 el Secretario General Adjunto de ATE Ensenada, Pedro Morales y el Pro Secretario de Finanzas Rafael Contreras, debieron suscribir una nota donde reclaman al Director del Astillero Río Santiago, el ingeniero Néstor Mestroni, dejar *“sin efecto la baja del compañero Carlos Alberto Orallo, legajo n° 0463, de revista en Sección Cobrería Liviana.*

Estimamos que dicho cese implica un acto de persecución gremial, toda vez que el afectado milita en una corriente de opinión interna que intervendrá en las elecciones del próximo 6 de noviembre.

(...) Siendo el causante candidato no sólo a nivel de nuestra Seccional, sino además como congresal a la Confederación General del Trabajo, la baja significa una interferencia en la vida interna del Movimiento Obrero y atenta directamente contra el proceso eleccionario que se lleva a cabo en ATE”.

Orallo no sólo había sido el impulsor de constituir la lista opositora en cuestión sino que había tenido una destacada actuación en las actividades solidarias con los combatientes en Malvinas dentro del Astillero y en la marcha de junio desde su sección, Cobrería Liviana. Este rosarino, recientemente regresado de su exilio en España, parecía destinado a crecer como uno de los más valiosos referentes gremiales en la búsqueda colectiva de superar la macabra pérdida de la anterior generación de militantes sindicales.

Era tan flagrante la intención de atemorizar a la nueva generación de luchadores por parte de los personajes residuales de la Dictadura que obtuvo la reacción contraria. **Conscientes de la maniobra empresarial, los referentes de las agrupaciones se reúnen y en un gesto que los ennoblece, deciden deponer intereses sectoriales y emitir una señal de unidad.**

El 4 de octubre se hace pública una nota firmada por los apoderados de todas las listas participantes y la Junta Electoral de ATE Ensenada.¹⁸ En la misma se expresa la disconformidad:

“... ante las cesantías producidas a un mes del Acto eleccionario en este Astillero, más aún cuando algunos de los afectados son militantes de una corriente de opinión interna.

(...) solicitamos de Usted la inmediata reincorporación de todos los compañeros despedidos y garantías sobre la estabilidad laboral mientras dure el Acto Eleccionario.

Es de recordar las palabras vertidas en su oportunidad por el señor Presidente de AFNE, Ingeniero Carranza, ante todo el personal, que a pesar de la crisis que atraviesa esta Empresa no se produciría ningún despido”.

Aunque debido a la campaña nacional de denuncias que se realizó en todo el ATE se evitaron nuevas persecuciones, Juan Carlos Orallo no fue reincorporado y se hizo acreedor del triste galardón de “primer despido por razones políticas gremiales del Astillero bajo la democracia” y su proceso de maduración como dirigente, al menos dentro de la fábrica, se abortó.



Óscar “Cacho” García: El Gallego, ya jubilado, fue clave para reconstruir algunos tramos de estas crónicas.

Primeros pasos de un gremio recuperado

Finalmente el 6 de noviembre de 1984 se produce el acto comicial con total normalidad. Como resultado se produce una verdadera “revolución democrática” en ATE, similar a algunos otros sindicatos. La lista Verde barre con la vieja conducción nacional, y se consagra Víctor De Gennaro como Secretario General, demostrando que su llamado a la “*Democracia y Participación*” gremial respondía al sentimiento de un

¹⁸ La nota lleva las siguientes rúbricas: Apoderados: Leandro Ezquerra (Lista Naranja), Raúl Corzo (Lista Verde), Diego Stagno (Lista Azul y Blanca), Horacio Magnoni (Lista Azul y Blanca) y Rubén Sckarlac (Lista Blanca). Junta Electoral: Carlos La Pasta (vocal), Juan Cusnir (vocal), Francisco Nuñez (vocal), Marcos Pérez (vocal) y Félix Müllen (Presidente).

mayoritario sector de nuestros afiliados. Con excepción de muy pocas seccionales, la otrora poderosa Azul y Blanca fue derrotada de manera contundente cerrándose un ciclo histórico en la Asociación Trabajadores del Estado.

En la seccional Ensenada ese fenómeno también se reflejó aun que de un modo particular. Si bien los candidatos “verdes” obtuvieron una masiva votación que los posicionó muy bien para las elecciones de delegados, la local lista Blanca con su propuesta de renovación con perfil peronista triunfa, imponiéndose la fórmula Ismael Barros y Juan Carlos Marín como Secretario General y Adjunto respectivamente.¹⁹

Finalizada la reorganización gremial, desde un principio comenzaron a producirse reclamos en el Astillero por falta de provisión de ropa de trabajo, congelamiento de ascensos, corte de horas extras (un recurso muy utilizado por los compañeros para paliar los magros sueldos) y comenzó una acelerada caída de nuestros salarios. Debido a esto se inicia una seguidilla de luchas reclamando aumentos de salario y **a partir de 1984 se desarrollaron distintas movilizaciones bajo la bandera de “230 australes de básico”. También se exigía volver a poner en vigencia los módulos salariales según las categorías y la antigüedad, una vieja conquista que había formado parte de las reivindicaciones del Convenio Colectivo de Trabajo obtenido en 1975** y que sólo se recuperará con la toma pacífica del ARS en 1987. En la memoria presentada por la Comisión Administrativa de ATE Ensenada a la Asamblea Ordinaria del año 1985 consta que, entre sus primeras acciones:

- Se buscó la libre internación, derecho cercenado hasta octubre de 1985 ya que arbitrariamente se derivaba a los usuarios de la obra social DIBA al Hospital Naval de El Dique.
- Se retoma además la administración de la hostería El Molino, en Río Ceballos, Córdoba y se comenzaron obras para construir un quincho y un buffet en el camping de Punta Lara.

¹⁹ Esto fue parte de un proceso nacional por el cual se recuperaron muchos gremios, como Sanidad, más algunos gremios regionales, como la UOM de Quilmes y Matanza, la Construcción de La Plata. Fue una época de democratización muy grande.

- Se obtiene la vigencia del reconocimiento del período de accidente de hasta un año consagrado por la ley 9.688 aunque nunca reconocido por la empresa que otorgaba solo 6 meses.
- Se logra un paso contra la discriminación ejercida en el sector Fundición que sólo reconocía jornadas laborales de 6 horas por insalubridad a algunos trabajadores del sector.
- *“Según lo prometido –enuncia la memoria– en el Astillero no debe, ni deberá existir una diferencia de clase entre los distintos sectores de trabajo, se lograron durante el año 1985 alrededor de 295 cambios de letras que beneficiaron a nuestros compañeros en igual número.*
- Entre referencias de gestiones exitosas por ascensos, recuperación de cobro de plus, pagos de vacaciones, formación de Comisión Interna de Reclamos, Seguridad, Gamela, obtención de Becas y otras conquistas perdidas durante la dictadura se destaca *“el ingreso de alumnos ingresados de la Escuela Técnica con un saldo de 8 compañeros efectivos y 44 contratados y congelados”.*

A esto se agrega, en el orden de los Derechos Humanos: *“la convocatoria a todos nuestros compañeros cesanteados por causas políticas y/o gremiales que han tenido que dejar de pertenecer a la Empresa, a quienes hemos pedido su reincorporación y reunimos en comisiones de cesanteados haciéndolos participar, conjuntamente con nuestro C.D.C.²⁰, en un proyecto de ley que los reivindica”.* En lo gremial, **ATE Ensenada fue la primera seccional que avanza en la democratización de su funcionamiento convocando de manera inmediata a elección de delegados en todas las reparticiones.** Particularmente en el Astillero Río Santiago, se efectuaron según las normas estatutarias desconociendo las leyes de organización gremial, hasta ese momento vigente, dictada por la dictadura. El primer sector que eligió delegado en el ARS en democracia fue el de los Técnicos, resultando ganador José Omar Juárez, conspicuo referente de la agrupación Blanca y por muchos años Secretario General Adjunto de la seccional.

El Plan Austral: guerra económica al pueblo

Alfonsín viaja a Estados Unidos. Cuando vuelve, en el mes de mayo de 1985 convoca a la Plaza de Mayo. La asistencia popular fue masiva y

²⁰ Siglas de Concejo Directivo Central, organismo de conducción de ATE Nación.

era tal la expectativa en el gobierno, que también estuvo presente ATE Nación... ¡Y fue un cimbronazo! El Presidente planteó que la situación económica del país era extremadamente aguda, y por ello resultaba preciso establecer enormes sacrificios en una suerte de “economía de guerra”, que había que privatizar, que negociar, “para defender la democracia”. Comenzaba así a aplicarse lo que se conoció como el Plan Austral. En concreto las cuatro reformas estructurales impuestas por los poderosos del mercado mundial eran:

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. Reforma del Estado | 3. Reforma Laboral |
| 2. Reforma Financiera | 4. Reforma Arancelaria |

Con estas medidas se establecería la apertura de la economía, rasgo característico del nuevo modo de acumulación. La política del primer ministro de Economía alfonsinista, Bernardo Grinspun, se caracterizó por el fuerte control tarifario a fin de evitar variaciones significativas en las tarifas públicas, en el tipo de cambio, en los salarios, en las tasas de interés, y en los precios de los artículos de consumo. Tuvo además una decidida acción vinculada a promover acciones comunes entre los países latinoamericanos, en relación al problema del endeudamiento externo. Para ello Grinspun fue parte activa en la organización de lo que se conoció como el “Club de Deudores”, cuyo avance más significativo sería el Consenso de Cartagena. El entonces Secretario General de ATE Nación, Víctor de Gennaro, siempre recuerda que:

–Se hacían reuniones (con el gobierno), y nos invitaban, para analizar las salidas al ‘no pago de la deuda’. Si dejábamos de pagar, y Estados Unidos nos bloqueaba como



José Juárez, primer Delegado de Sección electo en 1985 y primer Delegado General del Astillero en 1996.

habían hecho con Cuba, ya se había estudiado que Argentina era el único país deudor que podía ‘vivir con lo propio’.

Las presiones de Estados Unidos, sin embargo, no tardarían en dejar estas iniciativas sin efecto. La inflación no daba respiro y las presiones corporativas no cesarían en condicionar al gobierno. En el primer trimestre de 1985, la situación continuó agravándose. Frente a tal estado de cosas Alfonsín decidió reemplazar al equipo económico. Bernardo Grinspun sería reemplazado por **Juan Vital Sourrouille** un economista allegado a los sectores alfonsinistas y enrolado en los postulados de la CEPAL, que **fue convocado para el desarrollo inmediato de un plan económico con eje en el incremento de las exportaciones y aumento de las inversiones.**

Tecnócratas al fin

La lógica de los tecnócratas de la economía era simple. Hay una situación donde el Estado tiene una gran crisis y no puede cumplir el mismo rol que antes (*Estado benefactor*). Entonces, para salir de la crisis el Estado debe redefinir su rol y algunos sectores quedarán mal y otros más o menos. No hace falta abundar en datos para afirmar que estos sectores fueron la Salud y Educación públicas, los jubilados y los asalariados en general. En febrero de 1986, se conoció un programa de privatizaciones de empresas públicas. A este achique del Estado se lo acompañó con un achique en el sector financiero que también significó una importante pérdida de puestos de trabajo. Se sumó la Reforma Arancelaria que no fue otra cosa que bajar los aranceles para permitir la competencia externa. Así resultaban eliminadas muchísimas unidades productivas nacionales, incrementando aún más las colas de desempleados.

Según los objetivos propuestos, a partir de ahora, el país debía trasladar los capitales y recursos humanos destinados a la producción de bienes para el consumo interno hacia los sectores que producen bienes exportables, comercializables en el mercado externo. Los empresarios comenzaron a reclamar normas para lograr el menor costo posible de traslación; **si hace falta despedir, no debe tenerse gastos por despido** y el empresario debe disponer de una flexibilidad para ajustarse a las

variaciones de la crisis. Traducido, se debían recortar las conquistas sociales del sector laboral, especialmente la estabilidad de los empleados y el carácter colectivo de los convenios.

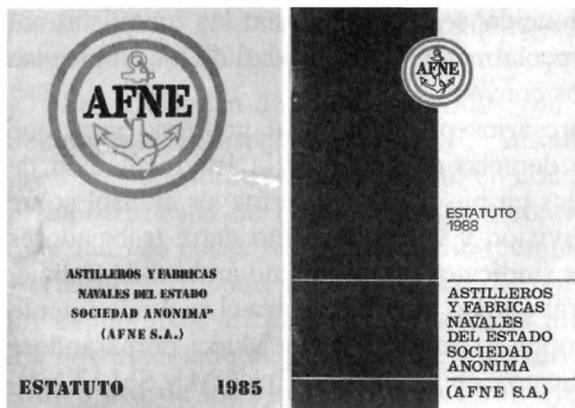
Para lograrlo los empresarios presionaron al gobierno para que imponga la limitación del derecho de huelga y la fragmentación de las organizaciones gremiales en búsqueda de un mayor control sobre las mismas, mediante la división y enfrentamiento entre trabajadores (Coexistencia de dos o más sindicatos en un mismo ámbito de trabajo, fraccionamiento de la central obrera, etc.)²¹ Este era el segundo intento del Gobierno que había propuesto en 1983 la ley Mucci preparándose con vistas a intervenir sindicatos, entre ellos ATE, UOM y SMATA.²²

“¿Detenidos – desaparecidos? no sé nada”

Ubal dini y la CGT Brasil inician una serie de paros generales comenzando con una movilización el jueves 23 de mayo del ‘85. Ese día se dio un hecho singular: La CGT contaba con cuatro secretarios generales, Ubal dini, Borda, Baldassini y Triaca. **Estos dos últimos habían ido unos días antes al Juicio a las Juntas y ahí habían dicho que en la Argentina no sabían que “hubiera habido desaparecidos”**. En una charla, Víctor De Gennaro recordó que:

²¹ El 17 de diciembre de 1983 el gobierno por intermedio de su ministro de Trabajo, Paulino Mucci presentó la “Ley de Reordenamiento Sindical” o “ley Mucci”, sin aviso previo ni consulta o debate público anterior. La Cámara de Diputados, con mayoría oficialista, la aprobó. La reacción no se hizo esperar: el 25 de enero de 1984 los líderes de las organizaciones obreras, escindidas 15 años atrás –Jorge Triacca, jefe de la corriente gremial más dialoguista y Saúl Ubal dini, a cargo del “Grupo de los 25” que había normalizado a la CGT oficial (combativa) – reunieron ambas centrales en la Confederación General del Trabajo (CGT), designando a Ubal dini como Secretario General. El 10 de febrero de 1984 los obreros concentran para oponerse a la aprobación de la ley. El 14 de marzo se rechaza el proyecto en Senadores, donde la mayoría justicialista prevaleció sobre opositores e independientes. La ley cae y Raúl Alfonsín mantuvo en vigencia la antigua ley sindical 22.105 promulgada por el gobierno de facto y seriamente cuestionada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Además se opuso a restablecer los mecanismos de las Convenciones Colectivas de Trabajo, a fin de mantener en manos del Estado el poder de fijar los salarios.

²² Víctor De Gennaro, Historia del Movimiento Obrero Argentino, *Una visión desde los trabajadores*, curso realizado en el Anfiteatro Eva Perón, de A.T.E., entre los meses de marzo y julio del año 2004, (Fascículo V, CTA, 2005).



—En el acto del '23 estaba previsto que fueran oradores y no pudieron estar en la Plaza siquiera. Durante el evento llegaron las Madres a hacer su ronda habitual de los jueves, Ubaldini no había hablado todavía. La Plaza se abrió, y las Madres pasaron con todos los

presentes cantando '¡Madres de la Plaza, el pueblo las abraza!'.

Más allá de la traición de sus dirigentes, los trabajadores estaban ahí, reconociéndolas como las Madres de la clase trabajadora.

A partir de 1986, los "26 Puntos" son el programa de lucha del movimiento obrero. Después se va a la segunda movilización, ya en agosto, que genera los 26 puntos de la CGT, alrededor del cual giran las luchas de aquí en adelante. El primero de esos puntos era el "no pago de la deuda externa". **Era casi un programa político – económico alternativo al Plan Austral y Ubaldini comienza a concentrar las ilusiones de los trabajadores y a ser referencia política de sectores populares desilusionados con Alfonsín.**

1986: se incrementan los conflictos

En mayo de 1986 la sensación de injusticia entre los compañeros se desbordaba. Una creciente subcontratación de servicios adjudicados a compañías privadas tomaban trabajadores que cobraban salarios superiores al plantel básico del ARS. Ismael Barros lo expresaba en los medios del siguiente modo: "(la implementada para el ámbito estatal) es una política salarial discriminatoria (y proclive) a dividir a los trabajadores en niveles de primera y segunda clase"²³

²³ El Día (19.05.1986).

Mientras, por el lado laboral, sólo sosteníamos trabajos para unos portacontenedores y una corbeta y ninguna perspectiva de actividad importante para 1987. El cuadro de situación de Astillero mostraba privatización en las secciones de trabajo y migración de mano de obra; era la contraparte del Plan Austral cuya orientación la podíamos resumir en *“Privatizar para defender la democracia”*. El ARS estaba con el 30% de ocupación de la mano de obra sobre el total de la capacidad instalada, pero dentro del establecimiento operaban 30 empresas. Esto explica que en 1985 ciento cincuenta trabajadores aceptaron ser trasladados de AFNE a la Destilería de YPF ante el gran beneficio que representaba para el compañero la diferencia salarial y la creciente incertidumbre sobre el destino del Astillero. También justificaba el alerta *“a los trabajadores y la opinión pública sobre la necesidad de que este gobierno tan privatista regule las Áreas que hacen a la Defensa Nacional”* con que remataba Barros sus declaraciones.

De este panorama resulta un plenario de delegados de las empresas productivas del Estado de todo el país²⁴, realizado ese mismo mes de mayo resolviera un Estado de Alerta y Movilización. El mismo culminó con un paro total de actividades, al no dar el gobierno una respuesta al reclamo de 11 puntos surgido de dicha reunión.²⁵ El paro fue acompañado por una movilización hacia el ministerio de Defensa, Economía y Trabajo en Capital Federal. En la ocasión que Víctor De Gennaro, expresando el sentir de los trabajadores afectados, enunció: *“(el gobierno) con el verso antimilitarista aumenta el 35 por ciento a las jerarquías de las Fuerzas Armadas, mientras destruye a las empresas de Producción para la Defensa.*

No somos belicistas pero no nos tragamos el pacifismo de las transnacionales que quieren que destruyamos nuestras empresas para seguir luchando en el mercado negro de las armas con las guerras fratricidas en el tercer mundo.

²⁴ Del plenario nacional del Área de Defensa de ATE participaron las seccionales de Campana, Pilar, Rosario, San Martín, Lavallol, Avellaneda y Buenos Aires.

²⁵ Entre los puntos planteados figuraban una recomposición salarial, la no privatización de las empresas productivas del Estado, derogación del Decreto 930 de congelamiento de vacantes, reactivación de las fuentes de trabajo y compra de insumos entre las empresas del estado para abaratar costos.

(Las autoridades económicas) *pretenden marginarnos de la discusión salarial y se agachan ante las exigencias de los capitanes de la industria, que son ellos y no nosotros los que alimenta los precios extraoficialmente*".

El remate de la intervención de ese día del Secretario General culminó con la postura que guió toda su gestión: "(Si el gobierno no sabe) *cómo hacer eficientes nuestras empresas, los trabajadores estamos dispuestos a conducirlos a través de la cogestión o la autogestión*"²⁶

Al cierre Ismael Barros informa sobre una reunión mantenida por los delegados de AFNE con el secretario de Producción para la Defensa, Vargaña Ríos "*Nos desilusionó la respuesta (...) al manifestar (el funcionario) que para el Estado es más conveniente mantener a los trabajadores en casa que en los puestos de trabajo, a fin de reducir gastos*".

Por salario y fuente de trabajo: caminado hasta La Plata

Ante tan tajante definición, el Astillero comienza a rodearse de la solidaridad de gremios hermanos y la comunidad regional. Una delegación de 40 trabajadores de Petroquímica General Mosconi lleva su solidaridad a la planta naval y se recibieron notas de adhesión del Cuerpo de Delegados de UOCRA La Plata, la Comisión Interna de Propulsora Siderúrgica, los centros vecinales de Ensenada y los centros de estudiantes de la ENET n° 1 y Enseñanza Media ambos de la misma ciudad. En Asamblea General votamos el 15 de agosto de 1986 un quite de colaboración y trabajo a reglamento en demanda de un salario mínimo de 180 australes, la fijación de una movilidad de 80 australes diarios y la bonificación por antigüedad de un 3% por año.

Trascendido el conflicto por las declaraciones en los medios Mario Vicente, Secretario Administrativo y Horacio Moreno, Secretario de Prensa, los directivos de la empresa retrucan manifestando que AFNE estudiaba "*la posibilidad de paralizar la construcción del segundo porta-contenedor encargado por la Empresa Líneas Marítimas (ELMA) debido a que la contratista no está cumpliendo con los pagos estipula-*

²⁶ El Día (06.1986).

dos por contrato".²⁷ La jugada fue leída como un intento de cambiar el eje en la discusión. O como le gustaba decir a Barros, cuando informaba en las Asambleas sobre el tema:

–Esta gente, compañeros, hablando mal y pronto, nos cambia la bocha en el aire y en medio del partido.

Ante la falta de respuesta de los reclamos, el 28 de agosto de 1986 se realiza otra Asamblea Extraordinaria. Se decide adoptar una de las primeras medidas que comienzan a tejer la gesta del Astillero en la Argentina post- Proceso militar: **Efectuar una movilización caminando los más de ocho kilómetros que separan a Ensenada de La Plata.** Esta decisión fue tomada como parte del plan de lucha por el Plenario de Secretarios Generales de la Rama Defensa quien decidió también realizar paros de una hora por turno los días 5, 11, 13 y 15 de septiembre y de 24 horas en 19 de septiembre para el interior. Nuestra marcha se concretó el 11 de septiembre, en vísperas del Día de la Industria Naval. El objetivo de trascender el reclamo a la opinión pública se logró al obstruirse durante horas el camino de acceso al puerto La Plata y a Petroquímica General Mosconi y el resto del polo petroquímico.²⁸

Cuando los estatales peleábamos unidos

El conflicto se profundizaba aún más y era parte de la lucha del conjunto del movimiento obrero que en ese momento enfrentaban las "bandas salariales"²⁹ impuestas por el gobierno y defendía la fuente de trabajo frente al peligro de las privatizaciones. El 19 de septiembre de 1986, junto con FM San Martín, Domecq García, ECA – Avellaneda y otras reparticiones del Área de Defensa paramos al mediodía y nos dirigimos hasta el ministerio del que dependíamos y al Congreso. Se presagiaba ya el formidable paro que efectivamente se realizó el 2 de octubre de ATE y UPCN y que incluyó una movilización de 8.000 estatales a Ministerio de Defensa y Plaza Mayo más cientos de miles de marchas similares en el resto del país. De la misma participamos con una nutrida colum-

²⁷ Diarios Crónica, Gaceta, La Razón y El Día (16.08.1986).

²⁸ La Razón de la Plata (11.09.1986).

²⁹ Léase "límites de mínima y de máxima".



Una reunión de Víctor De Gennaro en la sede de ATE Ensenada.

na de micros, además del Astillero, los compañeros de la Fábrica Militar Ácido Sulfúrico, Escuela Naval, Liceo Naval, Hospital Naval y SADOS, que eran los trabajadores de la obra social de la Armada.

La respuesta de los funcionarios del AFNE no se hizo esperar y, "demostrando su buena voluntad de lograr acuerdos sociales"... ¡suspendió a tres compañeros y despidió a otros cuatro! Nuestra reacción fue la lógica: Asamblea General en planta, con la presencia de Víctor De Gennaro, paro total de actividades en los puestos de trabajo, movilización el 7 de octubre hasta la sede en calle Corriente y gestiones ante los representantes gremiales de los trabajadores de compañías subcontratistas para que no realicen tareas dentro del ámbito del Astillero mientras dure el conflicto.³⁰ El episodio culmina con un rotundo retroceso por parte de la empresa, accediendo a resolver el tema de las suspensiones y despidos. También recién aquí la Empresa acepta a integrar las Comisiones de discusión sobre la puesta en vigencia de las cláusulas convencionales suspendidas durante la dictadura y sobre incrementos salariales. Sólo en este punto del conflicto, los funcionarios procedieron a brindar la información correspondiente respecto a

³⁰ El Día (04.10.1986).

la conformación de la masa salarial bruta y la integración a la misma de la totalidad de los trabajadores.³¹

Termina aquí uno de los primeros rounds por la recuperación salarial y al Defensa de la Fuente de Trabajo, pero sólo era el presagio de uno de los capítulos fundacionales de la historia del ARS a fines del siglo pasado: La Permanencia Pacífica.

³¹ En la reunión en ministerio de Trabajo y Seguridad Social (Dirección Nacional de Relaciones del Trabajo) participan por la empresa Román Chretien, Dra. María Antonia Pérez Vieyros e Ismael Ernesto Molina. En representación de los trabajadores lo hacen Juan Carlos Aguiar, Juan Carlos Marín, Luis María Villamiel, Leopoldo González, Armando Monteiro y Guillermo Correa.

CAPÍTULO II LA PERMANENCIA



La Asamblea General dentro de fábrica fue fundamental para decidir los mejores pasos de la lucha. Fue recuperada durante la Permanencia.

Un nuevo conflicto se declara en abril de 1987 al quedar retrasados los salarios respecto al aumento del costo de vida. Luego de diversas gestiones, el 27 de abril la Asamblea General vota:

1. *Insistir en un aumento salarial de A 150 (Decreto 2491/86) y A 170 (Decreto 286/87) y de allí la aplicación de los módulos.*
2. *Invitar a los legisladores Provinciales y Nacionales a concurrir al Astillero Río Santiago para interiorizarlos de nuestro problema, el próximo jueves 30 a partir de las 13.00 horas.*
3. *Realizar a partir del 28-04-87 quite de colaboración y trabajo a Convenio.*
4. *Realizar una movilización a la Capital Federal a las oficinas del AFNE y al Ministerio de Trabajo el próximo miércoles 6 de mayo con un cese de actividades a partir de la 9.00 horas.*
5. *De no mediar solución a partir del día 7 de mayo de 1987 permanencia en Fábrica de todo el personal.*

6. *Tomar contacto gremial con los gremios que representan a los trabajadores de las compañías subcontratistas que laboran dentro del ARS, para que acaten las medidas emanadas de esta Asamblea*".¹

Al momento de aprobar estas mociones quizás muy pocos comprendieron la importancia capital que adquiriría decidir una medida extrema como la descrita en el punto 5. Muchos pensaban que no se iba a llegar a tal instancia o, a lo sumo, se estaría unas pocas horas.

A rajatabla

Sin embargo el momento no era ordinario; había un gran enfrentamiento social y convulsión entre los trabajadores. La sociedad argentina estaba sumamente alterada, producto del alzamiento "carapintada" de Semana Santa y las polémicas medidas adoptadas por el presidente Alfonsín para resolver la situación. Recordemos que también en esos momentos se produjeron las huelgas en la UOCRA Neuquén y CORNI, y poco tiempo después, rebasando las direcciones de los sindicatos, se declara un conflicto en las reparticiones de YPF de Mendoza y Capital Federal que se extiende hasta la Destilería de Ensenada. Luego de 20 años de "invernar" los ypeñanos regionales hicieron una asamblea de 2000 afiliados y declararon un quite de colaboración que llegó a poner en riesgo la continuidad del funcionamiento de la planta² y cortar el suministro a las empresas petroquímicas.

En éste contexto se debe interpretar la circular del Cuerpo de Delegados de fecha 29.04.1987³ en la cual, además de detallar las resoluciones de Asamblea, se expresa: "*Esta medidas resueltas sin vacilaciones por el conjunto de los compañeros assembleístas están muy bien fundamentadas en razón de las respuestas casi nulas de la Empresa y el Gobierno, a reconocer nuestros justos reclamos de salarios.*

¹ Circular 013/87 (28.04.1987), firmada por Horacio Moreno, Secretario de Prensa e Ismael Barros, Secretario General.

² Como en todo trabajo de proceso continuo, si se corta la cadena de atención a una Destilería por falta de personal o insumos, se paraliza la producción resultando graves pérdidas económicas.

³ El subrayado es del texto original y su intención nos quedará mucho más clara cuando describamos los sucesos de la mañana del lunes 11.

Por lo expuesto, debemos comprender que nuestra única alternativa para defendernos de este incomprensible ataque empresario a nuestros magros jornales es acatando ordenadamente el plan de lucha dispuesto en la Asamblea.

Es por ello que el Cuerpo de Delegados, consciente de que en esta emergencia debemos estar todos, no perderá un solo minuto en señalar a quienes contribuyan a boicotear esta lucha, no acatando las decisiones de la Asamblea”.

Sin mínimo ni vital ni móvil

En una remembranza titulada “120 Horas Por Un Derecho”, Raúl Olmo, Delegado en ese momento de Mantenimiento y Servicios, describió los momentos previos de la medida de este modo: *“Esto comienza el día 28 de abril de 1987 cuando en una asamblea en Casa de Cultura para ver las medidas a llevar adelante, por cuanto la empresa “AFNE S.A.” se niega a reconocer el Vital Mínimo y Móvil que da el Gobierno es también para nosotros. Entonces se resuelve que, a partir del día 29, o sea miércoles, se comience con el quite de colaboración y trabajo a convenio. Esto quiere decir que si fuera a Reglamento podría haber una confusión. Que el día 6 de mayo, de no mediar solución, se realice un paro de tareas a las 09.00 horas y marchar a Capital, al Ministerio de Defensa, al de Economía y al de Trabajo y de allí hasta las puertas del AFNE S.A.*

En el Ministerio de Defensa se nos dice que todo depende de Economía. En éste no nos recibe nadie. Después de unas palabras del Secretario general del ATE nacional, Víctor De Gennaro, nos vamos hasta Trabajo. Allí el ministro recibe a los dirigentes pero lo único que hace es ratificar lo dicho anteriormente, y que es decir: ‘Ustedes tienen razón pero el Gobierno no afloja’.

Una vez en el AFNE S.A. tampoco hay quien reciba a los dirigentes y se lo insulta al señor Pietranera, Presidente del AFNE S.A., por lo que venimos derrotados por no traer una solución a nuestro pedido y

saber que lo que dice el acta del día 5 de mayo es lo único que hay, y que Bargañas Río se comprometió a intermediar.

De la marcha se pudo decir que fue sensacional: 33 micros llenos, entre 1.800 y 2.000 compañeros. Rompimos la monotonía que últimamente se había dado. En Capital muchas marchas se habían suspendido por eso era una nueva era".⁴

A lo largo de la historia de las luchas reivindicativas en la Argentina se produjeron –y se siguen produciendo– distintos tipos de ocupaciones, según cuál sea el territorio social ocupado, la fracción o categoría social que la lleva a cabo y los objetivos de la ocupación: ocupación de fábricas, de lugares de trabajo que no son fábricas (comercios, dependencias administrativas, bancos, etc.), de tierras para poner en producción, de viviendas, de tierras para asentamiento de viviendas, de facultades y escuelas, de emisoras de radio y televisión, de locales sindicales, etc. Entre estas ocupaciones se cuenta **la ocupación de lugares de trabajo**, que en la Argentina alcanza su mayor difusión en el período 1973-75, y que reaparece, por ejemplo, en la toma de la planta de Ford en 1985. Un hito en su proceso de formación fue determinado por el Plan de Lucha de la CGT realizado en mayo/junio de 1964.⁵

Primer día

Raúl llevó un diario bastante detallado de la medida que dejó huella a la mayor cantidad de personas del ARS y describe así el primer día: *“Día 7 de mayo de 1987, son las 11 horas, se reúne el Cuerpo de Delegados y se llama a Asambleas para las 11:30 horas. Es para ratificar la medida. Se aprueba por unanimidad la Permanencia y a partir de allí se comienza la organización. El único elemento de presión que teníamos era el Buque Tanque para YPF de 58.000 toneladas que estaba en reparación por rotura de pistón y ese tenía que estar en Estados Unidos para una carga. Por la demora de AFNE debe pagar*

⁴ 120 Horas Por Un Derecho, Raúl Olmo, inédito, 1987.

⁵ Remitirse al Capítulo IV de la Primera Parte de esta obra, AFNE SE ENROLA EN LA RESISTENCIA.

una multa. Pero mientras en Capital coreábamos “El Silveira no se va”, el buque ya no estaba en el Astillero porque los capataces fieles a su amo metieron pata apurando el trabajo y terminaron el motor para que se vaya.

Hora 16 del día 7 de mayo, se marca tarjeta y se van los compañeros a sus Secciones, se comenzó con la Permanencia, en el Cuerpo de Delegados se resuelve hacer participar a los compañeros comprometiéndolos para formar comisiones. Hay que garantizar la cena, se conversa con el Director Señor Marta y éste con la empresa concesionaria del Comedor. Se cumple el objetivo, ‘garantizar la cena’: Una plato de sopa crema y un guiso de arroz, dos paquetes de galletitas, agua mineral y una mandarina. Todo OK.

Se traen a la empresa a concejales de Berisso y Ensenada, también de La Plata. A los intendentes Carlos Nazar, de Berisso, Cirilo Carballo de Ensenada y Alberti de La Plata (Nazar es un hombre nacido en el ARS, fue técnico, se recibe de ingeniero, pasa a la carrera de Personal Superior y estuvo muy cerca nuestro)

*Hora 23, el Secretario general de ATE Ensenada, el Ñato Barros vino de Buenos Aires y dijo: “Compañeros, no tengo nada que decir. Hay un Acta’, y a continuación dijo: ‘Mañana se reunirá el Ministro de Trabajo y el de Economía (Alderete. Sourrille), a las 10 horas de mañana y a las 17 horas nos informarán. Nos fuimos cada uno a los talleres u oficinas donde estamos trabajando, se formaron concursos de cuentos, truco, damas, chinchón, todo tipo de juegos para pasar el tiempo mientras otros dormían porque mañana hay que trabajar”.*⁶

Segundo día

Como en cualquier quiebre drástico en la rutina de una organización estrictamente normatizada como es una unidad productiva, las horas iniciales bajo el nuevo orden fueron un tanto desprolijas. Los sectores no estaban acondicionados para pernoctar y mucho menos contener dos mil setecientas almas las 24 horas del día, a esto debemos

⁶ Ídem 4.

sumarle una temperatura más baja de lo normal para ser otoño. Por su lado, el clima anímico era desparejo, aunque primaba el optimismo y las ganas de pelear; no todos creyeron que se iba a realizar la toma pacífica o que fuese más allá de algunas horas, por lo tanto no tuvieron la previsión de llevar prendas de abrigo ni mudas de ropa. Mientras una minoría ínfima expresó disgusto ante la novedosa situación debido a los compromisos extra laborales, algunos más se encontraron desorientados ante la incertidumbre por la falta de plazo en la duración de la permanencia. Ante los que tenían obligaciones ineludibles debidamente justificadas, los organismos del gremio consintieron que se retirarse bajo un celoso control de los delegados afectados a custodiar los portones de salida.

*“Día viernes 8 de mayo de 1987 –escribe Raúl Olmo– durante toda la noche se durmió como se pudo, sentados en sillas, tirados sobre sillones y hasta en el suelo fue una noche fría (creo que la más fría hasta hoy) algunos Compañeros se quejan y se empiezan a desconfiar por el aflojamiento. Es entonces que se trata en reunión del Cuerpo de Delegados, se discute a fondo, se trata de conversar con los Compañeros, se reúnen en algunas secciones, se testea el ánimo y se pasa la jornada de trabajo a las 16 horas, se marca y se recomienda a los compañeros que se retiren a sus zonas de trabajo”.*⁷

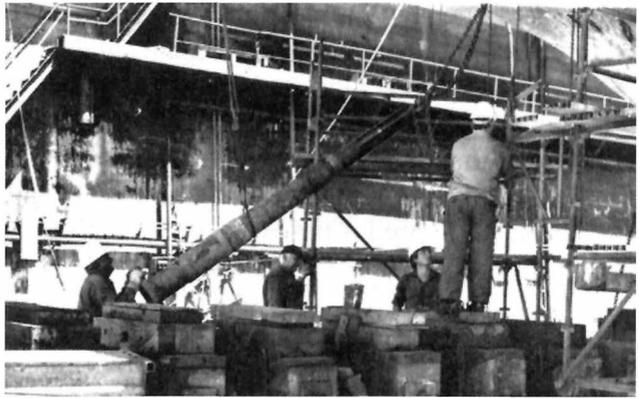
Tercer día

“Sábado 09 de mayo de 1987, a las nueve (9) de la mañana se convoca a una reunión URGENTE del Cuerpo de Delegados, la cuestión es que no se consigue el Comedor para garantizar las comidas del fin de semana. Se trata de dar explicación al caso y se dice que:

–‘La Empresa que está contratada por el Astillero Río Santiago tiene en el contrato una cláusula que no permite prestar las instalaciones del Comedor ni de la cocina a terceros por cuanto el ARS multará a la Empresa contratista si así fuera.

⁷ Ídem 4.

Por lo expresado se pide que cada sector junte plata y designe responsables para que organicen en cada sector los almuerzos y cenas correspondientes al fin de semana. Pero hay quien no tiene un mango, entonces se crea una confusión



Maniobristas colaboran con el montaje de una pieza en el Dique de Reparaciones.

peor. Pero se resuelve en todo caso que algunos compañeros llamen por teléfono a su casa y pidan comida. Otros piden plata y se trata de formar Comisiones para salir a comprar cosas (Parece que el formar Comisiones es un insulto, una cachetada o un capricho, que no es necesario)".⁸

Sin embargo, expresando el ánimo del conjunto de los trabajadores dispuestos a mantenerse firmes en la toma, un nutrido grupo de operarios designados por las distintas secciones, se apersonaron en calidad de colaboradores ante el Cuerpo de Delegados para apoyar en la organización. La acción de estos compañeros y la buena predisposición de todos los afectados a la permanencia en el puesto de trabajo, logró que para el día sábado, la amplia mayoría de los sectores ya estaba en condiciones mínimamente habitables. Además no sólo se aprovisionaron de abrigo, café, yerba mate y otras vituallas menores sino que aparecieron guitarras, bandoneones, pelotas de fútbol y todo lo necesario para entretenerse entre las 16:00 de un día hasta las 07:00 del otro, cuando se iba a trabajar y en los descansos entre guardias para aquellos que habían optado por quedarse en lugar de descansar en su casa como lo habíamos autorizado.

⁸ Ídem 4.

A partir de aquí las diferentes tareas, que no eran pocas, comenzaron a correr por cuenta de los Delegados y la Comisión Administrativa. No recuerdo haber tenido un minuto libre hasta el mediodía del domingo: Reuniones del Cuerpo de Delegados, del Cuerpo de Delegados con el Gremio, una Asamblea General diaria como mínimo para informar sobre las gestiones y resolver, Asambleas de Sección para evacuar dudas, consultar sobre los pasos a seguir, resolver discrepancias, agotaban el tiempo de los más activos afiliados.

La solidaridad obrera volvió a manifestarse con la actitud de los trabajadores gastronómicos; por entonces todavía existía el comedor en fábrica, así que una comida fuerte al día estaba garantizada ya que el servicio estaba pago. El empresario, ante gestiones del gremio, accedió a proveer el servicio para todos durante el conflicto y los cocineros y mozos, espontánea y sin mediación alguna resolvieron apersonarse durante el fin de semana para cumplir con sus tareas normalmente.

Sobre tropezones discursivos y duelos verbales

El día sábado por la tarde hubo una asamblea memorable para mi experiencia personal: Con un grupo de delegados con el que tenía gran afinidad ideológica por entonces, acordamos batallar por rodear al conflicto con la solidaridad de otros sectores. La mayoría de los representantes gremiales no estaba muy de acuerdo, les parecía que eso era complicar las cosas... y la verdad que el resto de los compañeros de la fábrica no veía en lo más mínimo la necesidad de lo que proponíamos. Pero por entonces éramos muy inexpertos y cabezaduras e insistimos con el tema hasta que agotamos la paciencia de todos.

Entonces, en esta asamblea que cito, todos los del grupo nos anotamos para hablar y plantear la necesidad de convocar a otros sectores de trabajo, políticos y gremiales y a la comunidad en general para que vengan a la fábrica a apoyar nuestra lucha. Como ya dije, la verdad que estábamos muy cargosos y muy pocos estaban de acuerdo con nosotros, así que la paciencia de los asambleístas se agotó y los más adictos a otras agrupaciones empezaron a chiflar, a decirnos cosas para distraernos y todas esas zancadillas y artimañas que suelen usarse en una pelea

sindical entre diferentes posturas. En especial el enojo por parte de la militancia de otras agrupaciones esta muy focalizado en José Montes, Delegado de Cobrería Buques Militares, por ese entonces era el más experimentado del grupo en materia sindical y vocero del mismo. Para cuando me tocó el turno el ambiente estaba que ardía y a decir verdad, yo tenía que hablar porque mi sección, Central Termoeléctrica, me había dado el mandato de reclamar que la seccional ayudara con recursos económicos para ayudar en la compra de víveres para los que andaban escasos de recursos, además de reclamar que los dirigentes nacionales se apersonen en la empresa dada la gravedad de la situación. Cruzado en el debate, cometí la imprudencia de presentarlo como ejemplo de que no todos estaban en contra de reclamar la solidaridad afuera... y no pude avanzar más en la intervención. Sentí que un maremoto⁹ de gritos, chiflidos y pullas tapaba mi voz y eso que yo tenía sonido; cada vez que me callaba se hacía silencio y cada vez que empezaba a hablar volvía el frontón de gritos y silbidos; ¡ya no se trataba solo de la militancia, eran casi todos! Estaba para bajarse furioso o deprimido pero no para seguir. No se de dónde saqué ingenio ni la paciencia, la cuestión es que no me alteré y expresé que: *“Si alguno tiene un problema conmigo que lo arregle en otro momento pero que, por respeto a mis compañeros de Sección, déjenme leer la moción que traigo”*. No sé qué tecla de la piedad le toqué a la gente que algunos aplaudieron para mi sorpresa, y se hizo silencio para dejarme presentar la moción... que, por otra parte sólo fue votada por mis estoicos y leales compañeros de la Usina y Planta de Agua presentes.

Olmo vivió la Asamblea desde abajo y cuenta: *“... se llama a la Asamblea para las 14 horas. Es un absurdo. Con compañeros en la Guardia, más de trescientos y otros tanto almorzando por cuanto no tenían preparada la comida a las doce. Se aprovecha de esta manera para que en la Asamblea se abuchee a los compañeros Corzo y Montes. ¿Qué es lo que se pretende con esto de dejar mal parados a los compañeros que están proponiendo algo justo? Algunos se miran atónitos, otros gritan: ‘¡Que se vayan los Zurdos!’; otros hacen callar a los gritones y la asamblea pasa a ser un ‘carnaval’. Hasta Barros acusó en ese*

⁹Todavía no conocíamos la palabra *tsunamis*.

momento a Montes de que: 'El compañero Montes anoche me arrebató el megáfono para confundirlos'.¹⁰

Para Raúl *"Lo más rescatable de la Asamblea es un papel que lee Pio y qué dice: 'ORDEN GENERAL', escrito por San Martín, en el año 1819 para los soldados de los Andes:*

'Compañeros del Ejército de los Andes: La guerra se la tenemos que hacer como podamos: si no tenemos dinero; carne y tabaco no nos tiene que faltar.

Cuando se acaben los vestuarios, nos vestiremos con la bayetilla que nos tejan nuestras mujeres y sino andaremos en pelotas como nuestros paisanos los indios, seamos libres y lo demás no importa'.¹¹

El asunto se solucionó con una medida política intermedia permitiendo llamar a todos los familiares que quisieran acercarse a los portones durante el fin de semana con el objeto de confortar a los trabajadores, con lo que se alivió la sensación de aislamiento que podría existir. Es cierto que algunos hombres no quisieron que vinieran sus hijos para evitarles el cuadro *"de ver a su padre tras una reja como si fuera un delincuente"*, según decían.

El domingo los Delegados elaboraron un documento dirigido *"A la Opinión Pública en general y a los familiares de los trabajadores del ARS en particular"* que informaba: *"El propósito de la presente es llevar al conocimiento de la opinión pública el porqué de nuestra decisión de permanecer en forma pacífica dentro de nuestra Empresa:*

Luchamos por una reivindicación salarial teniendo en cuenta que contamos con los salarios más bajos y tristes del país (...).

Luchamos por defender nuestra fuente de trabajo y la reactivación de la Industria Naval.

Luchamos por defender nuestra mano de obra tan especializada y exquisita en conocimientos técnicos (La Empresa sigue subcontratando

¹⁰ Ídem 4.

¹¹ Se trata de la Orden General del 18 de Julio de 1819 que termina con esta frase: *"... Compañeros, juremos no dejar las armas de la mano hasta ver el país enteramente libre, o morir con ellas como hombres de coraje"* – José de San Martín.

compañías para realizar distintos trabajos, que luego deben realizar nuevamente nuestros trabajadores)¹² que son abonados a mayor precio y a nosotros se nos sigue negando lo que reclamamos.

Luchamos para que se nos conozca mejor, porque el Sr. Pietranera, no conoce a pleno esta gran Empresa Naval, hoy semiparalizada por su fracasada gestión (...) con sus ideas de reducir el plantel de trabajadores hasta llegar a un cupo de 1.200 operarios (...)

... estamos luchando no solo con nuestros dirigentes, sino con nuestros familiares, amigos, legisladores de los distintos cuerpos políticos, con el pueblo en general y con todas las adhesiones recibidas y muy especialmente A.P.S. A., nuestro personal superior que se adhirió totalmente a nuestros justos reclamos salariales y comparten con nosotros la permanencia pacífica en la Empresa”¹³

Se podría decir, utilizando términos boxísticos, que las diferencias sobre este punto se resolvieron con un “empate técnico”.

Aunque si de duelo discursivo se trata, se produjeron algunos memorables entre Barros¹⁴ y Ankudowicz¹⁵ respecto a cuál era el monto del aumento que debíamos aceptar, sobre todo por la cantidad de seguidores que tenían estos dirigentes de gran tradición. Barros informaba a la Asamblea sobre las distintas ofertas salariales que ofrecía la empresa y una y otra vez Ankudowicz argumentaba porqué había que rechazarla cosa que los asambleístas votaban con gran fervor. El dicho “*Plata o Mierda*” se había convertido en un grito de guerra que caracterizaba las intervenciones del Secretario Gremial del Cuerpo de Delegados, por otro lado afecto a emplear escabrosas metáforas y fábulas subidas de tono que desataba el júbilo y los aplausos de los hombres presentes.

¹² La nota es firmada en nombre de este organismo por José Juárez, (Secretario de Organización), Daniel Maceroni, (Secretario de Actas), Jorge Ankudowicz (Secretario Gremial) y Ricardo Criscitelli (Secretario General de Cuerpo de Delegados). Subrayado del original.

¹³ A.P.S.A. (Asociación de Personal Superior del Astillero) agrupaba a profesionales y cuadros gerenciales. Con éste párrafo, consensuado con este sector, se neutralizaba la posible campaña gubernamental sobre que la toma era violenta y con rehenes

¹⁴ A Ismael Barros le dicen *El Nato* por las razones que no valen la pena aclarar.

¹⁵ A Jorge Pablo Ankudowicz lo llamaban *Pío*, supuestamente porque su apellido era un tanto más complicado de pronunciar.

Finalmente Barros trajo el lunes por la noche una propuesta excelente y no dio oportunidad a nadie que le arrebatara la buena nueva, sus simpatizantes lo aplaudieron interrumpiéndolo casi al final del informe y lo sacaron en andas entre vítores y aplausos.

Cuarto día

“Domingo 10 de mayo de 1987: Me levanto cerca de las siete horas, me avisan que hay misa y tengo una charla con los muchachos para analizar todo lo que está pasando. Se toman algunas consideraciones y se resuelve seguir como hasta ahora.

A media mañana me avisan que hay alguien en la guardia. Cuando estoy por llegar veo que el micro del Barrio se va. Me alcanzan dos paquetes de comida. Es algo infernal, me da bronca porque estuvo la nena más de una hora esperándome. ¡Qué falta de responsabilidad del gremio! ¡Cómo puede ser que siendo delegado no sepan mi número de teléfono? Claro, después me entero que el plan era no llamar a todos para que no se junte mucha gente en el portón y parezca una sublevación. De este modo hacen que nuestros familiares se queden esperando horas sin que ellos nos avisen. Al mediodía llama Alejandra y me pregunta si me dieron las cosas y me dice:

–Quedáte tranquilo, estamos bien, a la tarde estoy con vos

Son las 14 horas, un poco más y me avisan que mi viejo está en el portón. Estoy en camino. Llego, lo saludo y veo que también está Alejandra con Verónica. Mi Viejo me pasa un paquete de yerba y azúcar. Conversamos, vemos gente de todos lados. Siento a un capataz decir a su esposa:

–Estamos bien, muy bien, no nos falta nada, tenemos de todo. ¡Ah, sí! Falta algo, ¡Un televisor! (Yo no opino lo mismo.)

Estoy un rato, camino, veo a los compañeros, con sus familias. Hay uno que aprieta... ¡y cómo! (También... ya van hasta acá 57 horas que estamos en lucha) Lo veo al tío, está en Estructura y me cuenta que están bien”.¹⁶

¹⁶ Se refiere al Barrio Monasterio en La Plata realizado para el personal del Astillero y retirados de la Armada Argentina.

Quinto día – el pasillo de la vergüenza

Si algo explica la profundidad de la huella de la permanencia en el imaginario de la gente de Astillero Río Santiago es que fue una medida que comprometió a todos los componentes de la fábrica sin excepción. Otras acciones de lucha, por masivas o espectaculares que fueren, siempre presentan una puerta de escapatoria para quien no quiere verse afectado. En una marcha callejera uno puede irse en cualquier momento de manera sumamente discreta y nadie lo va a notar; el peso de los quites de colaboración recae generalmente sobre los empleados de la producción y no tanto en administrativos o personal de mantenimiento y servicio; si hay un paro y uno no está de acuerdo se puede pedir día por enfermería o compensar con horas extras acumuladas que ningún representante gremial irá a controlar si el día le fue descontado o no por la huelga. Así sucesivamente los “carneros”¹⁷ apelan a su ingenio para escurrirle el cuerpo a la lucha por reclamos sindicales.

Pero en la permanencia esto no fue posible, al menos no fue posible pasar desapercibido. La medida en sí no era inflexible, se había tomado recaudos para que las madres pudieran ir a cuidar a su hijos si eran muy pequeños; a los muy veteranos, a los enfermos cardíacos o los que requerían tratamientos médicos se les autorizó retirarse; a los afectados en turnos de guardias se les indicó que tenían la posibilidad de ir a sus casas a descansar para evitar cualquier accidente laboral producto del cansancio o una vivencia estresante. Hay que decirlo, **más de un hombre cercano a la jubilación y con achaques propios de su edad se negaron rotundamente a abandonar la planta a pesar de los ruegos de dirigentes y compañeros de trabajo.**

En situaciones extraordinarias siempre hay algunos pocos individuos que se destacan por su valentía cuando todos se sienten abrumados por el temor y viceversa. Esta vez en Astillero fue viceversa: Había 3400 leones y muy pocos corderos. Para una fábrica que había sido duramente castigada por la represión cerrando una etapa de lucha con medidas

¹⁷ Nombre con que, de modo despectivo, el movimiento obrero argentino nombra a sus pares que se niegan a plegar a una acción de lucha.

similares, dependiente del ministerio de Defensa, en una democracia de apenas tres años, con una ciudadanía que aún tenía el reflejo de que las democracias apenas son un breve interregno entre dictadura y dictadura, esto era un gran logro. Por primera vez en 11 años se hacía Asambleas Generales dentro de fábrica y en horario de trabajo, las Asambleas de Sección eran diarias y no había viejo o mujer, operario o administrativo que no estuviera embarcado en la pelea.

Pero como siempre hay un pero, hubo quienes no estuvieron a la altura del momento y el viernes 8 aprovecharon la noche para huir por el monte o por sectores alejados y oscuros del alambrado perimetral. No todos eran mayores con responsabilidades de familia u otro trabajo, también hubo jóvenes que simplemente no pudieron soportar un fin de semana sin su habitual ronda de juerga.¹⁸ Claro que el lunes hubo que volver y no sólo volver, también marcar la tarjeta para que no se le descuente el día y aquí se entiende la real dimensión del párrafo subrayado de la circular del Cuerpo de Delegados advirtiéndole que se iba a *“señalar a quienes contribuyan a boicotear esta lucha, no acatando las decisiones de la Asamblea”*.

Para ingresar al trabajo se debía pasar por el vestuario por un pasillo que conformaban dos hileras de taquillas que desembocaba directamente a los trece bretes donde estaban las tarjetas y los relojes; lo que se dice, un embudo ineludible. Sobre taquillas, a lo largo del pasillo, en cada entrada a un tarjetero se concentraron desde las cinco y media de la mañana hombres de todas las secciones... y esperaron que volvieran los fugados. Una avalancha de balidos, gritos burlones y hasta escupitajos y empujones recibieron a los que habían abandonado la trinchera. Cuando alguno reconocía a uno de su sección decía su nombre a fin de dejarlo en evidencia ante todos. Si la situación no llegó a mayores fue porque los delegados se ocuparon de contener a los más iracundos.

“Ya es lunes 11 de mayo de 1987, me despierto a las 5 horas, 50 minutos. Tomamos unos mates con Carlos, Lalo y el Negro.”¹⁹ Nos vamos

¹⁸ En lenguaje del Astillero esto se dice *“salir de caravana”*.

¹⁹ Carlos Basaj, Eduardo Alberto Onzari y López.

a marcar cuando veo que en el Vestuario hay un grupo de gente que grita... Es el RECIBIMIENTO A LOS 'CARNEROS'. Se les da de comer pastito, se les da de beber agüita y se los espolvorea con harina. Los muchachos de Mecánica prepararon un 'carnero' con un caballete y se lo colgó del techo, en los talleres se escribieron los nombres y apellidos de los 'carneros'. Todo no es más que una joda".²⁰

La estigmatización social al “carnero” no terminó ahí, fueron excluidos por un largo período de las “materas”²¹, se pintaron listas con los nombres en las paredes de los talleres y durante mucho tiempo hubo gente que se negó a hablar con alguno de los que “rompieron el corral”, como suele decir el lenguaje popular. Fue muy comentado el caso de un viejo, a punto de llorar de rabia, que recriminó a su hijo la falta de *atributos varoniles* para aguantar el cimbronazo hombro a hombro con sus compañeros. **El castigo fue cruel, pero necesario y durante muchísimo tiempo nadie se atrevió a pensar siquiera en quebrar una medida de fuerza.**

Quinto día – llega la CGT

“Son las 11 horas. Sin que nos demos cuenta se cumplen las 100 horas que estamos metidos en este lugar sin salir. Como todos ya estamos encarnizados en el movimiento, seguimos sin que se nos dé por pensar ya mas nada. Todo está dicho, llegaron las 16 horas, marcamos la tarjeta y continuamos la Permanencia.



²⁰ Ídem 4.

²¹ Espacio en los talleres donde los trabajadores consumen sus colaciones en el horario del refrigerio.

Son las 18 horas. Nos llaman a reunión del Cuerpo de Delegados. Se presentan los miembros de la Regional de la CGT. Nos brindan su solidaridad y se comprometen a que:

1. *El día martes 12 se reunirá la Mesa Directiva, Si no hay solución se llamará a Plenario para el día miércoles 13.*
2. *El miércoles 13, de no haber solución al conflicto, se planteará al Plenario que se realice un Paro y Movilización en apoyo a nuestro reclamo y al de otros gremios que están en conflicto en la zona, para el día jueves 14 de mayo.*

*Un miembro de la Comisión fue obrera del Astillero”.*²²

Quinto día – la asamblea del triunfo

Por la tarde de ese lunes 11 de mayo el ministerio de Trabajo²³ había emitido el mentado Laudo 80/87 restableciendo la vigencia del artículo 26° de la Convención Colectiva de Trabajo n ° 91/75 “E”, con lo que se restablece la escala modular basada en el importe del Salario Vital Mínimo y Móvil para el peón y a partir de allí las restantes categorías calcularían su sueldos respetando las diferencias porcentuales existentes entre las distintas carreras. Los más nuevos, al momento yo tenía apenas 4 años de antigüedad, sólo pudimos evaluar la verdadera dimensión del triunfo con el cobro de haberes y lo adeudado, porque la medida era retroactiva al 1° de enero de 1987.

“Son las 19 horas, 30 minutos. Nos piden a los delegados que informemos en las secciones, que traten de no salir de estas por cuanto

²² Ídem 4.

²³ El titular de la cartera era Carlos Alderete, quien fuera Secretario de Luz y Fuerza. Frente a la derrota electoral del '85 y el enorme desgaste producido por huelgas sectoriales y paros de la CGT. en 1987 el gobierno de Alfonsín cambió su estrategia de confrontación con el sindicalismo y selecciona como ministro de Trabajo a un dirigente sindical de primer nivel, propuesto por la “comisión de los 15”, formada por los gremios más poderosos como Plásticos, Luz y Fuerza, Sanidad. Entre ellos estaba Palacios de la UTA por ese entonces muy joven y desconocido. Alderete patrocinó en 1988 una nueva ley sindical, la 23.551, aprobada con la unanimidad de los representantes de todos los partidos políticos y dirigentes sindicales. Sólo la Unión Industrial Argentina (UIA) cuestionó ante la OIT la promulgación de esta ley por considerarla de efectos negativos para el desarrollo nacional.

se presume que el Juez Federal está en la Planta recorriendo para ver cómo se están llevando las cosas acá adentro. Cuando estoy informando esto se me comunica que se llevará a cabo una Asamblea a la hora 21. Regreso a la oficina, les aviso, nos miramos y sale una pregunta: ¿Qué hacemos si la respuesta que traen de Buenos Aires es positiva? PROMETEMOS que si es así nos quedamos hasta mañana.

En la Asamblea todos gritan, todos cantan. Se presume que todo sale a pedir nuestro. El Ñato sube a una tarima improvisada junto con el Chueco Marín; el griterío es infernal. Todos apretados queremos estar más cerca para escuchar mejor. El Ñato levanta la mano derecha con el puño apretado levanta el pulgar como queriendo tocar el techo y todo es alegría, gritos.

Pide entonces un poco de calma él. Quiere leer el acta que trae (se copiaran), le cortan varias veces la lectura. ¡Algo de no creer, hay llantos, los ojos rojos, los abrazos son interminables! Es algo que el movimiento obrero argentino nunca había vivido. Volaron papelitos:

–¿Quién fue? –preguntó alguien

–No sé –dijo otro.

–Yo sé, fueron Carlos y Lalo... ¡Qué Fe!

El Ñato y el Chueco son levantados por los aires. Afuera del vestuario habla el Ingeniero Cadelli. Esto es lo que hace la unión y la fuerza de un Pueblo, en este caso de los trabajadores del Astillero Río Santiago, que se unieron y tiraron todos para adelante. Cuenta un pasaje de la Biblia donde ‘un carrero se encuentra con otro carrero y no lo ayuda. Después se encuentran con otro carrero y a éste sí lo ayudan...’ ¡No lo dejan hablar! ¡Gritan, lloran, se abrazan! Es algo de nunca acabar. Una compañera que permaneció adentro de la Planta todos estos días dijo al ver a un compañero:

–¿Ves, boludo? ¡Para esto nos quedamos!’”²⁴

Así terminó este conflicto; las generalmente apacibles calles de Ensenada se estremecieron con los bocinazos y gritos de júbilo de los que regresaban a su casa con un triunfazo bajo el brazo... aunque en

²⁴ Ídem 4.

algunos sectores optamos quedarnos en la planta hasta más tarde para festejar, dando buena cuenta de los asaditos que ya teníamos preparados. En la Usina lo teníamos esperando en el salón de fiestas habitual: Atrás de la Caldera 4. Los muchachos estaban tan contentos que hasta nos pedían discursos a los delegados. El Pelado Cóceres y yo, que le damos lindo a la “sin hueso” no nos hicimos rogar y les dimos el gusto... cada uno con su opinión que no eran coincidentes, pero la alegría disimulaba todo.

*“Ya hay compañeros listos para rajarse. ¡Qué ganas de ir a casa! Pero las promesas hay que cumplirlas y nosotros nos fuimos a la Oficina. Cenamos. El Negro cagón no aguantó y se fue. Le dimos permiso, pero debía hacer el amor con su esposa y de esta forma la promesa se daría por cumplida. Nosotros nos quedamos hasta la una de la madrugada”.*²⁵

Un curita con extraña puntería

Para cerrar el capítulo de la Permanencia del mejor modo posible cito una anécdota risueña. Como señalé, entre reunión y charlas explicativas a mis compañeros, mi tiempo personal se agotaba y no tenía respiro. El domingo por la mañana, tras la agobiante situación vivida en el asamblea del sábado, resolví distenderme un momento y con un grupo de compañeros de la Usina fuimos para el lado del portón de entrada que, dicho sea de paso, nos quedaba muy a trasmano porque nuestra Sección estaba a la vera del río y casi sobre el monte periférico. El día estaba hermoso; aunque mis familiares viven lejos de la región, no estaban enterados siquiera de lo que me pasaba y no esperaba su visita, me pareció una sana distracción ir hasta allá.

Cuando nos acercábamos hasta el edificio del Vestuario, desde la Enfermería vimos llegar a otros grupo con dos sacerdotes. Mi crianza había sido católica como la amplia mayoría de los chicos argentinos y si bien había sido un niño entusiasta hasta tomar la confirmación, con la adolescencia y los años fui tomando posturas cada vez más “renegadas”

²⁵ Ídem 4.

respecto a los representantes de la Iglesia.²⁶ Y siempre tuve la impresión de que Ramón Folgueras,²⁷ tal el nombre del curita, “me olió el azufre” porque éramos varios en el grupo pero el hombre se dirigió directo a mí y me dijo, entre amable y risueño:

–*Tomá, che, ayudáme con esto y lleválo para arriba.*

“Arriba” era el Comedor de Operarios donde estaba reunida en ese momento, fácil, tres cuartos de fábrica esperando para que se les ofreciera un oficio religioso; y lo que tenía que llevar era el cáliz, una cajita con ostias y la tradicional servilleta blanca. Cuando subo con los curas y toda mi carga a la atestada sala, una parte de los compañeros de las primeras filas se preocuparon pensando que “*la situación debe estar muy mala para que hasta Corzo venga a Misa*” y la otra mitad se deben haber mordido para no largar la carcajada. Lo único que pude decirles, sonriendo pero con las orejas y el rostro al rojo vivo, fue:

–*¡Y bueno, che... todo sea por la lucha!*

¿Menos es más?

El día después, descrito por Olmo, también merece ser leído para su análisis: “*Martes 12 de mayo de 1987. Todos contentos y alegres; se comenta por todos lados, parece otro este Astillero. No son los mismos tipos que se auto apartaban. Hoy joden con todo. Los apáticos y gruñones se calmaron. Se logró una unidad que jamás había existido. ¿Estará cambiando la mente del argentino? ¿Podemos decir que hubo una Argentina antes de Campo de Mayo, lo acontecido en Semana Santa? ¿Sabrán los compañeros diferenciar quién es quién? El Tiempo y Sólo el Tiempo lo Dirá*”.²⁸

Raúl refleja mucho de lo que sentíamos algunos militantes; el éxito del ARS parecía un buen augurio no sólo para nuestro futuro sino para

²⁶ Como sería de radical la postura del grupo político donde militaba que habían salido a pintar con gran entusiasmo contra la segunda visita del Papa a la Argentina. La consigna preferida era: “*No vaya a los actos del Papa*”.

²⁷ El otro sacerdote era Ramón Tusnas.

²⁸ Ídem 4.

el conjunto de los trabajadores y el pueblo. Teníamos la impresión de que habíamos encontrado la llave para hacer una nueva Argentina y terminar con tanta injusticia y tragedia. Lo hicimos contra Rico y sus “muchachos”, en abril, en Plaza de Mayo y los paramos; lo hicimos en el Astillero en mayo contra el plan alfonsinista y tuvieron que aflojar. **Uno se une, pelea y gana.** Fácil, sencillo, efectivo.

Sin embargo, mientras los trabajadores del ARS plantaban el jalón de la Permanencia en su historia de lucha el panorama del conjunto de los estatales no era alentador precisamente. El gobierno del partido radical aplicaba su consigna “Achicar el Estado para Agrandar el País” pero cuyo remate debía haber sido “para engordar a los Capitanes de la Industria”.²⁹ En ese camino la fábrica EMEPA de Chascomús se queda con las reparaciones de vagones de ferrocarril que se hacían en F.M. San Martín y luego la planta de fabricaciones blindadas se cerró; las turbinas para Yaciretá fueron entregadas a Pérez Companc y no al Astillero Río Santiago; se cerró el Centro Forestal, siguió la contratación a terceros (Tabulación de semiconductores de ECA de Avellaneda a PIRELLI) y se desactivó la mina de cobre Capillitas (Andalgalá – Catamarca). Con este inicio en el vaciamiento y desguace de las Empresas del Estado se desmoralizaron 18.000 estatales que aceptaron el “retiro voluntario”, superando el 10% de reducción del plantel de estatales que era el objetivo de máxima del gobierno.

Nuevo mapa sindical en ATE

El 27 de agosto se produce otro recambio en la conducción de ATE en todos los niveles. Desde 1984 a la fecha hubo un proceso migratorio dentro del encuadre de nuestra Organización: Se producen acuerdos entre la lista Verde, conductora de ATE nacional con repre-

²⁹ *“Jaqueado por la inflación y el malestar militar ante los juicios, Alfonsín terminó pactando con los que entonces se llamaban capitanes de la industria la economía de guerra contra el salario, y con los acreedores externos el Plan Baker, de capitalización de deuda externa, precursor del plan Brady y el desguace del Estado del menemismo. Y al promediar 1987 sancionó la Ley de Obediencia Debida, con lo cual terminó por cruzarse de vereda, operación en la cual lo pisó el tren, que sólo dejó de él un fantasma patético”.* (La Vereda y El Tren. Horacio Verbitsky. Página 12,04.01.2004).

sentaciones locales como restos de la Azul y Blanca en Formosa, Luján, La Matanza y La Plata en la provincia de Buenos Aires y las nuevas expresiones surgidas en Ensenada y Córdoba. Todas estas conducciones locales eran de un pensamiento sumamente diverso: Algunos



Vista del comedor de la hostería en Río Ceballos (noviembre de 1988).

eran peronistas sumamente ortodoxos, otros se identificaban como renovadores; los menos pertenecían al Partido Intransigente o la Democracia Cristiana. Asimismo, la Granate, expresión gremial ligada al Partido Comunista, decide incorporar a sus dirigentes como candidatos de la Verde.

Camino hacia las elecciones se realiza un debate alrededor de la postura del gremio frente al Holding de empresas del Estado, armado por el gobierno con el fin confeso de “eficientizar”, “reduciendo costos” e “incorporando al capital privado”. Mientras la conducción oficial decide participara en la cogestión, una corriente minoritaria rechazamos esta posibilidad y constituimos la lista Naranja³⁰ exigiendo la radicalización de las medidas de lucha para reclamar aumento a los deprimidos sueldos de los estatales.³¹

³⁰ Quien esto escribe participó de la misma como promotor y candidato decisión que resultó poco simpática a los funcionarios de la empresa. Tal es así que a los 19 días de agosto, en plena campaña electoral, recibo una nota firmada por el Jefe de Relaciones Laborales Jorge Chavero, donde se me conmina a no permanecer en el ARS luego de la 13 horas, aunque se trabajaba hasta las 16 en todos los Talleres y en el sector Usina las 24 horas, a fin de trabar el funcionamiento a la oposición sindical.

³¹ El 2 de agosto se produjo un nuevo “tarifazo” en los servicios públicos pero solo un aumento del 7% de los sueldos. Además el INDEC estimaba que el salario del estatal había perdido un 32% de su poder adquisitivo.

En el orden local, para conducir Ensenada nuevamente se presenta la tradicional Azul y Blanca, la nueva agrupación Blanca y la mucho más novedosa Marrón, un desprendimiento local de la Naranja Nacional. El escrutinio arroja como resultado la ratificación contundente de lista Verde en el orden nacional (39.771 votos contra 4.273 votos a la Naranja) y una consolidación de la Blanca que amplía la diferencia de votos respecto a las agrupaciones opositoras. La fórmula ganadora esta vez es Ismael Barros – José Juárez.

Agitado fin de año

El 6 de septiembre de 1987 el gobierno sufre un desastre en los comicios legislativos perdiendo la mayoría en la Cámara de Senadores y Diputados nacionales, además el PJ gana catorce gobernaciones. Como si esto fuera la señal esperada, al día siguiente se reinicia una ola de conflictos por parte de los estatales: Desde el 7 de septiembre el astillero Domecq García comenzó a trabajar a reglamento reclamando un aumento salarial y contra el avance de las compañías contratistas. En medio de las negociaciones, los trabajadores realizaron una seguidilla de movilizaciones hasta los ministerios de Defensa y Economía. Yacimiento Carboníferos Fiscales (YCF) inicia en su Sede Central un paro de tres horas por turno, la medida luego se extiende a 48 horas y en influencia sobre las reparticiones de Río Turbio, Río Gallegos, Capital La Plata, Avellaneda, Mendoza y Mazzaruca (Entre Ríos) que comenzaron a parar cuatro horas por turno en forma coordinada. El 24 de septiembre en Río Gallegos se realiza un marcha de 150 trabajadores, muy importante para esta ciudad tan austral; al día siguiente los empleados de Sede Capital inician una olla popular frente al edificio de la Empresa.³² En la Base Naval General Belgrano de Punta Alta sus 5000 trabajadores de ese entonces mantuvieron un quite de colaboración por 10 días a partir del 25 de septiembre exigiendo un básico de 400 australes.³³

³² Los reclamos contemplan: Defensa de ICF. Aplicación de las leyes que obligan al consumo del carbón. Pagos de deudas de la empresa desde 1981. Aplicación del Convenio Colectivo de Trabajo de 1975. Inclusión de las horas extras en la liquidación de las licencias.

³³ La medida se votó en una asamblea donde la bronca contra las compañías privadas fue ampliamente manifestada. Los estatales de los sectores de producción apuntaban contra las compañías privadas porque significaban una verdadera “privatización periférica”. La argu-

En tanto, los empleados del ministerio de Trabajo efectuaron un paro por tiempo indeterminado en reclamo de un plus de horas extras prometido por el ministro Alderete. En el Centro Atómico Constituyentes (San Martín) realizaron un plan de lucha que se inició el 1° de octubre con un paro de 24 horas y movilización a Plaza de Mayo que continuó con paros escalonados de 48 y 72 horas. Los conflictos también se extendieron con paros y movilizaciones a ELMA, Sastrería Militar y a la Fábrica Militar de Misiles en Córdoba, en la Dirección de Arquitectura en San Juan, Salud Pública en Chubut y hasta en la seccional Mendoza. En el Astillero Río Santiago cundió la inquietud cuando la empresa prohibió el ingreso a la sección Buques Militares y afectó al personal del sector a una misteriosa obra 01-07-C.C.-1010-000-000– que no pertenecía a ningún trabajo en curso. La unilateral medida fue denunciada ante la Delegación Regional del Ministerio de Trabajo y quedó sin efecto.³⁴

Las consecuencias del Plan Primavera³⁵ eran tan agobiantes para los trabajadores que la CGT, en ese entonces encabezada por Saúl Ubaldini, propuso los ya citados 26 puntos o medidas como alternativa económica, entre ellas se planteaba una moratoria a la Deuda Externa y un rechazo a las exigencias del Fondo Monetario Internacional, bandera bajo la que se realizaron trece paros generales contra el Gobierno Nacional.

Repechaje por el laudo 80

En este marco de descontento social y resquebrajada situación para el Área de Producción para la Defensa los trabajadores del Astillero Río

mentación práctica era que un saneamiento en la economía y funcionamiento de sus fuentes de trabajo, redundaría en la creación de recursos genuinos para una mejora en su nivel de vida... por supuesto, los trabajadores no se tragarón este anzuelo.

³⁴ ATE Ensenada, Circular n° 032/87,27 de noviembre de 1987, firmada por José Juárez (Secretario General) – Francisco Banegas (Secretario de Prensa) y Martín Vicente (Secretario Administrativo).

³⁵ Tras la derrota electoral, el gobierno alfonsinista implementó una serie de medidas económicas (aumento de tarifas y congelamiento salarial) al que se llamó Plan Primavera. Las mismas sólo lograron aumentar el costo de vida y convulsionar al sector laboral. En septiembre el costo de vida subió un 11,7% y los sueldos el 10%; en octubre, el 19,5% y los sueldos, el 12% y los precios mayoristas aumentaron el 30,4%.

Santiago reclamaban la prioridad en la adjudicación de la reparación del portaaviones ARA “25 de Mayo”, algo imprescindible dado que los operarios de Buques Militares padecían horas de incertidumbre temiendo un vaciamiento y cierre de su sector por falta de trabajos. En esos momentos, también se levanta el reclamo de la construcción de plataformas petroleras y de buques pesqueros para Mar del Plata con el objeto de salir de la emergencia laboral.

La paciencia de los trabajadores se agota y el conflicto vuelve a suscitarse cuando las autoridades AFNE presentan una resistencia al cumplimiento del Laudo 80/87. Nuevamente debimos resolver medidas de fuerza para reafirmar el triunfo salarial, la empresa toma represalias descontando los días de paro y por primera vez sale a la palestra el debate de si era conveniente, en una empresa que estaba en baja productiva³⁶, parar a rajatabla o ganar la calle para sensibilizar a la población con su reclamo. Ante la falta de claridad en el conjunto, los compañeros de base se mantienen firme en el paro y ese contexto determina que la justicia se expida “in límine”³⁷ sobre el tema y AFNE entonces debe dar el brazo a torcer y “*comunica a su personal que, de acuerdo con lo resuelto por el ministerio de Trabajo y Seguridad Social en el Expediente n° 826.187/87, declarando que el Laudo n° 80/87 es de cumplimiento obligatorio para las partes, la Empresa procederá a liquidar los sueldos del mes de Octubre pasado y Noviembre en curso, tomando como Módulo 1 correspondiente a la categoría peón de la carrera de Producción y Mantenimiento*”.³⁸ Además debió reintegrar los días descontados y pagar el 6% de los intereses correspondientes a la actualización del laudo abonado y de los haberes correspondientes al

³⁶ Entre los trabajadores más activos en materia gremial ya teníamos en claro qué destino nos preparaban: El gobierno charteaba buques para YPF en lugar de construirlos; entregaba la pesca a potencias extranjeras en lugar de desarrollar una flota pesquera; nos marginaba de la construcción de turbinas, componentes nucleares y materiales ferroviarios.

³⁷ Latinazgo usado en la jerga legal y arduamente explicado entre nosotros cuando se intentó hacernos entender que el juez ni había perdido tiempo en analizar el reclamo de AFNE dando la razón a la postura de ATE de que se aplique de manera inmediata la nueva escala salarial.

³⁸ Circular n° 24/87, de fecha 25 de noviembre, firmada por el ingeniero Jorge Carlos Pietranera, presidente del AFNE.

mes de octubre por haber sido abonados fuera de término. Esta última exigencia era imprescindible para que las mejoras salariales no fueran devoradas por la galopante inflación.

Tal el prelude de un 1988 que no sería menos difícil para los estatales.

CAPÍTULO III

¡A LA “LONA” CON LAS COMPAÑÍAS!

Sin vocación naval

Finalizando el período estival, cuando empleados y operarios comenzaban a regresar de sus vacaciones anuales, el Astillero era una caldera de rumores e incertidumbres. AFNE no había firmado ni un solo nuevo contrato durante todo el período democrático¹ y para colmo había perdido FANAZUL, dejando en la incertidumbre a 360 trabajadores.²

Teníamos un solo buque para botar ese año³, se hablaba de un cierre en marzo con pago de garantía horaria mientras se implementaba una reestructuración mediante traslado de vacaciones, adelanto de jubilaciones y ofrecimientos para ir pasar a trabajar a Destilería YPF y



¹ Esta situación se extendía a toda el área naval argentino cuya capacidad productiva ociosa carecía de adjudicaciones de obras navales nuevas desde 1982, según denunciaban empresarios del sector (Temen Por La Importación De Tres Silos Flotantes, Clarín, 10.04.1988).

² Hasta donde supimos, Arsenal de Azul cerró y todos los compañeros fueron despedidos; luego la fábrica fue adquirida por inversores privados que tomaron a la mayoría de los ex-operarios pero bajo otras condiciones laborales y sin reconocerles antigüedad ni categorías previas.

³ El buque porta contenedores “Isla Soledad” para ELMA que finalmente fue botado el 6 de agosto de 1988.

Petroquímica General Mosconi y bajas. El trabajo en el taller de Estructuras se había terminado, las Gradas no trabajaban a pleno y prácticamente se habían llamado a silencio la mayoría de los tornos en el taller de Mecánica. El sector Fundición operaba una vez por semana y desde la Usina denunciábamos que la conexión a la red de SEGBA y la salida de servicio de calderas y turbinas del sector, significaría una pérdida de autonomía energética perjudicial para el Astillero.⁴

Todo era, aparentemente, en función de un proyecto esbozado por las autoridades de reducir el ARS a 1000 operarios y funcionar mediante subcontratación de trabajos o servicios a privados. El gobierno nacional mantenía la prohibición del Proceso militar que impedía a ELMA realizar transporte de cereales por ende, para exportar esos productos, se debía pagar onerosos fletes en divisas extranjeras; compraba barcos usados y charteaba buques privados. Contradictoriamente había informado a la Cámara de Armadores sobre un plan de construcciones para el año 1988 que apenas incluía seis buques para ELMA y cinco para YPF. Ante esta falta de vocación de desarrollo naval nuestra desesperación aumentaba a valores siderales más aún cuando conocíamos cifras de la riqueza que se fugaba del país: 4.000 millones de dólares vía los monopolios petroleros y 1.800 millones de dólares por depredación de nuestra riqueza pesquera en manos de buques factorías extranjeros.

Vaciamiento de empresa... y de salario

Mientras, el salario perdía de manera acelerada su poder adquisitivo merced a la inflación cada vez más desbocada. Esto hizo que, al momento de abrirse las paritarias, sumamente condicionadas por el decreto 183 que las convocaba, se comenzó a plantear la necesidad de un inmediato aumento de emergencia. El 22 de febrero de 1988 se comenzó con la inscripción de los trabajadores que deseaban integrar la Comisión Pre-Paritarias con el fin de participar en la discusión del ante-proyecto del

⁴ La Central Termoeléctrica funcionaba desde diciembre de 1955 y era de una capacidad productiva importante: Comenzó generando 1.000 KW cuando en el ARS éramos 1.500 operarios y en 1970, cuando pegamos el salto a 5000 trabajadores producía 5.000 ó 6000 KW, con picos de 7.400 y 8.100 KW. En 1973 había colaborado además en la iluminación de escuela Naval, Liceo Naval, DOSBA y Ensenada.

Convenio Colectivo de Trabajo para la carrera de Producción y Mantenimiento. Ese día se realiza un profundo debate entre representantes de ATE Ensenada y Delegados de la fábrica sobre la necesidad imperiosa de lograr una mejora salarial. **Se concluye que la única alternativa para superar el límite impuesto por el gobierno era sanear la economía del Astillero erradicando la verdadera sangría de recursos que significaba la privatización periférica.** Eso significaba romper con *“el objetivo de vaciamiento de las autoridades del AFNE, dado que cada vez son menos los ruidos de las herramientas en los talleres, y son más los rumores que circulan desde la Empresa, creando un clima desalentador e incierto entre nosotros.*

*En un clima para nada alentador de este “Gobierno Democrático” que está más preocupado en cumplir con los objetivos impuestos por la pretendida Deuda Externa que con la Justicia Social que todos los trabajadores seguimos reclamando (...) Nuevamente somos los trabajadores los que, a través de nuestra lucha tenemos que revertir esta situación y que los directivos del AFNE, por inoperancia y por cuidar su quintita llevan a cabo a la perfección”.*⁵ En la Asamblea General del 2 de marzo, entre otras resoluciones, **se aprueba un reclamo de expulsión del ARS de las compañías subcontratistas** a propuesta de la Comisión Administrativa.

El 4 de marzo, el ingeniero naval Ernesto Marta, Director del ARS publica la circular 20/88 dirigida a los Gerentes de Construcciones Navales, Construcciones Mecánicas y al Jefe de Departamento de Mantenimientos y Servicios. En ella se admite las dificultades cada vez mayores de la Empresa para afrontar el pago a proveedores y ante, la evidente presión que ejercen los trabajadores, insta a: *“... tratar de evitar la realización de subcontratos de todo tipo.*

Los mismos podrán ser considerados viables una vez agotados todos los medios disponibles de nuestra capacidad de producción.

Cuando se determine que el trabajo debe ser inevitablemente subcontratado, se deberá publicar con suficiente antelación en el transparente del Centro de Costo correspondiente”.

⁵ Nota firmada por Víctor Canteros y Hugo Gaitán en nombre de la agrupación Blanca “8 de Octubre – J.D. Perón”, 02.03.1988.

Primera fiscalización

Conscientes de la laxitud con que los diferentes niveles de jefatura de la Empresa iban a controlar a las subcontratistas tras años de contacto y relaciones interpersonales con sus responsables o dueños permitiendo la creación de lazos *de todo tipo*, los trabajadores sindicalizados decidimos fiscalizar en forma colectiva. **Mediante la colaboración activa de supervisores, oficiales especialistas y los obreros más conocedores de las posibilidades y necesidades de cada taller se presentaban informes desde las secciones. El Cuerpo de Delegados de Sección recibía las denuncias directamente de los trabajadores de cada sector y la Mesa que conducía al Organismo sindical las trasladaba a la Comisión Administrativa.** Para fortalecer este mecanismo, la Asamblea General del 8 de marzo decide:

1. Quitarle todo tipo de colaboración a las Empresas Subcontratistas, como asesoramiento, conducción de personal, provisión de herramientas y materiales, etc. (y)
2. Exigir a las compañías el cumplimiento de la ley de Seguridad E Higiene n° 19.587.

Solidarios con esta resolución, el Cuerpo de Delegados emite una circular el 9 de marzo reafirmando la votación y explicando: *“Dentro de las Normas de Seguridad (debemos reclamarles la provisión de) ropas, botines, cascos, antiparras, guantes, etc.*

Dentro de Higiene: Sectores de trabajo limpios, ventilados, iluminados, jornadas insalubres, exámenes pre-ocupacionales, etc.

Por eso invitamos a los compañeros del A.R.S. a ser fieles custodios de esta resolución y ante cualquier anormalidad consultar con sus respectivos delegados.

Queremos dejar perfectamente en claro que esta lucha en defensa de la fuente de trabajo no va dirigida en contra de los trabajadores subcontratistas. Por el contrario, nuestro objetivo es lograr que los mismos sean incorporados al plantel del A.R.S. gozando de los mismos

*beneficios que nosotros. Así, el dinero que se llevan de más los Subcontratistas queda para nosotros”.*⁶

Este último punto no era simple retórica: El Sindicato solicitó al Ministerio de Defensa que se tenga en cuenta en forma preferencial, la incorporación de trabajadores con relación de dependencia, fundamentalmente de operarios provenientes de las contratistas operantes en el ARS.

Llegan refuerzos desde el semillero

A partir del 14 de marzo y en días subsiguientes son elegidos nuevos delegados y subdelegados de sección en el Astillero y el resto de las reparticiones (Escuela Naval Militar, Liceo Naval Militar, Hospital Naval Río Santiago, Fábrica Militar de Ácido Sulfúrico y Brigada de Infantería de Marina N° 3 – BIM 3).

Oxygenado el Cuerpo de Delegados en el Astillero, con la ratificación de su mandato en algunos casos y la renovación del representante en otros, cobra nuevo impulso la campaña de control sobre los subcontratos. En Asamblea General decidimos realizar una campaña de esclarecimiento en la Comunidad, iniciando con mesas en puntos claves de la Capital Federal, en la misma distribuimos un documento que expresaba, entre otras consideraciones: “... *hacemos público nuestro repudio a la política naviera llevada adelante por la Administración actual, dado que ella atenta contra los intereses de la Nación toda y de los trabajadores navales en particular.*

Hoy una empresa como ELMA se da el lujo de charrear buques desde el exterior con la anuencia del Gobierno, sin tener en cuenta que uno de los Astilleros más grandes de Sudamérica, el Astillero Río Santiago, se encuentra prácticamente paralizado por falta de trabajo. Es digno aclarar que desde la asunción del gobierno democrático, AFNE S.A. no firmó ningún contrato para la construcción de buques.

En síntesis, la cruel realidad que le toca vivir a los Trabajadores del Astillero Río Santiago, no escapa a una política de dependencia y entrega del Patrimonio Nacional. (...)

⁶ La circular es firmada por Ricardo Criscitelli, Secretario General, Daniel Maceroni, Secretario de Actas y Jorge Ankudowicz, Secretario Gremial.

Por todo esto, entendemos que defender a la Industria Naval y defender nuestro Astillero, es defender un pedazo de nuestra Patria y el Patrimonio de los Trabajadores navales”⁷

Funcionarios pasivos

Sin embargo, más allá de declaraciones bien intencionadas, las autoridades del AFNE no tomaron una sola medida concreta que modificara la injerencia de las subcontratistas en el ámbito del establecimiento. Tampoco se llegaba un acuerdo en materia salarial. Por ese motivo, el 6 de abril votamos en Asamblea General un quite de colaboración y trabajo a reglamento, aplicando la Ley de Seguridad e Higiene del Trabajo 19.587⁸; solicitar al Ministerio de Trabajo que realice inspecciones para verificar las infracciones que cometía la Empresa al no aplicar debidamente dicha ley, en especial en el caso de las compañías subcontratistas.

Sumado a esto, denunciábamos la situación ante el Fiscal de la Nación, Doctor Ricardo Molinas.⁹ **Mientras no se presentara el “Doctor Molina”, como se lo conocía popularmente, en el Astillero Río Santiago, la asamblea decidió no prestarle colaboración física ni material a las compañías privadas.**¹⁰ Nunca sabremos si el desenlace de nuestra pelea hubiera sido diferente de haber desembarcado en el Astillero el popular Fiscal de la

⁷ El documento era firmado por Martín Vicente, Luís Villamiel, Francisco Banegas, José Juárez e Ismael Barros todos miembros de la Comisión Administrativa seccional.

⁸ Generalmente, cuando se adoptaba medidas de éste tipo, los únicos sectores autorizados a prestar servicios normalmente, por ser conveniente para los trabajadores, era el servicio de Comedor y la Central Termoeléctrica. También en los conflictos solía especificarse que quedaban exceptuados las Guardias de Bomberos, Vigilancia Operativa., Guardia Médica y del Dique de Reparaciones y, por razones más que obvias, Liquidación de Sueldos.

⁹ Ricardo Molinas, miembro del Partido Demócrata Progresista encabezó el Movimiento Latorrista. Amenazado de muerte por la Triple A debió abandonar el país, radicándose en Perú. A su regreso del exilio participa en la fundación de la Asamblea Permanente por los Derechos Humanos. Entre 1984 y 1991 ocupó el cargo de Fiscal Nacional de Investigaciones Administrativas convocado por el gobierno de Alfonsín. Por su incansable trabajo contra la corrupción, se le reconoció como el de *Fiscal de la Nación*. Diputado nacional entre 1963 y 1966 por el Partido Demócrata Progresista y entre 1991 y 1995 por la Alianza entre Latorristas y Socialistas, el *Doctor Molina* falleció en la madrugada del 22 de mayo del 2006, en la Ciudad de Buenos Aires, a los 88 años.

¹⁰ Circular 024/88, de ATE Ensenada, firmada por Francisco Banegas, Sec. Prensa; Martín Vicente, Sec. Administrativo y José Juárez, Secretario Adjunto (07.04.1988).

Nación en su quijotesca misión, lo cierto es que, finalmente, el 19 de abril se llega a un acuerdo: La empresa se avenía a otorgar el aumento salarial requerido y quedaba comprometida a poner en consideración del gremio, antes de que se concreten, los futuros contratos que se celebraran con terceros. Nuestro compromiso fue levantar todas las medidas de fuerzas y asegurar el fiel cumplimiento de los contratos vigentes, pero los trabajos sólo se podían subcontratar cuando fueran agotadas todas las posibilidades de poder realizarlos nosotros.¹¹

Este accionar se realizó también en la otra unidad productiva dónde tenía representación ATE Ensenada, **la Fábrica Militar de Ácido Sulfúrico, de Berisso**: *“...en defensa de nuestra fuentes de trabajo y tratando desde nuestro medio combatir la corrupción de quienes nos gobiernan en nuestras empresas (Astillero Río Santiago y Fábrica Militar de Ácido Sulfúrico de Berisso) realizamos denuncias formales ante la Fiscalía del Estado por subcontratos.*¹²

Gracias a este mecanismo de saneamiento se logra sustentar, provisoriamente, la fuente de trabajo, aunque **esta iniciativa gremial fue insuficiente a mediano plazo para impedir la profundización de la debacle del ARS debido la crisis internacional y a la carencia del Gobierno nacional de una política para promover la industria naval.**

Comisión de Gamela

Como sucedáneo de este acuerdo nació la Comisión de Gamela formada por trabajadores propuestos por ATE¹³ que actuaba como observadora de la prestación de servicio del Comedor General e indicaban al Jefe de Intendencia, los problemas que pudieran suscitar. Las denuncias quedaban asentadas en un libro de Actas que conservaba la Intendencia y quedaba en manos de la Empresa adoptar las medidas correctivas y/o

¹¹ Acta firmada por Barros – Juárez por la parte gremial y el Ing. Joaquín De Los Santos, Ing. Ernesto Marta y Doctor Héctor Escola por el AFNE. También firmaron funcionarios de la Secretaría de Producción para la Defensa y la Comisión Técnica Asesora de Política Salarial del Sector Público.

¹² Memoria de la seccional, periodo 01.01. al 31.12.1989.

¹³ La primer Comisión estuvo compuesta por Ricardo Lezcano, Alfredo Antonis, Agustín Cabrera y Vicente Buttari.



Ricardo Lezcano en la secretaria de Acción Social. Comenzó como responsable de Gamela, fue miembro de Comisión Administrativa y concejal de Ensenada.

preventivas necesarias para mejorar el servicio. Los miembros de la comisión rotaban de horario entre sí y se organizaban para mantener presencia durante los horarios diurnos y nocturnos de comida.

Se buscaba que entre los miembros propuestos fuesen de sectores diferentes y con el fin de

no entorpecer el servicio de ingesta, las quejas eran transmitidas al representante de la Comisión de Gamela a través de un encargado de mesa.¹⁴

No todas fueron rosas

Como se expresó más arriba, desde 1985 los componentes de la Central Termoeléctrica proveíamos de información que rebatía, de manera incuestionable y racional, las peroratas de los funcionarios que juraban y perjuran sobre lo infundadas que eran las versiones sobre el achicamiento del Astillero. Esto no despertaba precisamente corriente de simpatía hacia nosotros de parte de los jefarcas.

En agosto de 1988 denunciábamos que, en el marco de una crisis energética tal que el Secretario de Energía, Echar, reconocía el estado obsoleto de las fuentes de energía en general¹⁵, era una aberración sobrecargar las líneas de SEGBA, desmantelando nuestra fuente de trabajo. Explicábamos que: *“el convenio con la empresa eléctrica acuerda una*

¹⁴ Circular del ARS, n° 26/88, firmado por el Jefe de Secretaría General, Carlos Pousada. (10.05.1988).

¹⁵ Clarín (27,28 y 29.07.1988).

provisión de hasta 5.500 Kws que es la energía que se necesita para un Astillero inactivo. Con trabajo a pleno se necesita un mínimo de 7.500 Kws. Entonces, sin la Usina (que tiene una capacidad potencial para generar ésta cantidad) debemos pensar en un futuro de poco trabajo o de fuertes multas a pagar a SEGBA cada vez que superemos el tope solicitado".¹⁶ Y finalmente explicábamos desde la Usina que "una obra onerosa como la conexión con SEGBA (los costos iniciales eran de 1 millón de Australes en 1986 y por atrasos en los pagos a la contratista, ésta suma se elevó a cifras siderales) puede cambiar su destino de destrucción por otro que no sólo beneficie al Astillero Río Santiago, también a la Comunidad".

Durante la pelea para erradicar la privatización periférica colmamos la gota del vaso realizando una contundente denuncia: El Anexo N° II, de la orden de trabajo 11 0761 007 para la obra Recorrido y Reacondicionamiento de Caldera Acuotubular, en el punto 3 (HERRAMIENTAS) especificaba: "El contratista proveerá la totalidad de los equipos, máquinas, útiles y herramientas que se requieran para la realización de los trabajos". Esto no sólo no se cumplía, dado que casi la totalidad de herramientas, equipos y máquinas empleados por las privadas eran del ARS, sino que algunos de estos elementos aparecían misteriosamente cargados sobre sus móviles para nunca regresar a su taller de origen. Este mecanismo de vaciamiento hormiga estaba extendido a toda la Empresa por lo que el perjuicio económico era considerable a la vez que imposible de evaluar y cuantificar.

Abonando el terreno

Como la documentación sobre la cual realizamos la denuncia su-puestamente no debía estar en manos de operarios o empleados y mucho menos que se haga pública en los organismos del gremio, la furia de los Jefes del Sector, acostumbrados a hacer la "vista gorda" sobre el asunto y manejarse con una impunidad total durante la Dictadura, era de ta-

¹⁶ Subrayado del autor, la primera predicción se cumplió hasta 1994. A partir de la provincialización y conforme se iba reactivando el Astillero, comenzó a cobrar vigencia la segunda afirmación.

maño sideral. Para comenzar a romper el frente interno de los trabajadores de Central Termoeléctrica se apeló a la táctica habitual de buscar separarlos de la manzana podrida que “los llevaba por mal camino”: El Delegado del Sector (en este caso específico, el autor de esta obra).

Con ese fin, comienzan a preparar una causa que se inicia con la aplicación de un día de suspensión por: *“Permanecer dentro de la Zona Industrial después de su horario normal de trabajo, concurriendo a lugares de trabajo que no son de su representación gremial por espacio de aproximadamente 3 horas y media, el día 8 de abril de 1988”*¹⁷ En medio de un conflicto donde se debía recibir denuncias por parte de los representados y cumpliendo mis compañeros horarios de guardias durante las 24 horas, controlando el buen funcionamiento de compresores, redes de incendios y de alta y media tensión que se extendían por toda la planta, era natural que su representante estuviera recorriendo el sector, aun fuera de su horario normal de trabajo, y no sentado en su oficina cumpliendo con el criollo rito de tomar mate.

El Cuerpo de Delegados apela a esta sanción ante el Jefe de Relaciones Industriales en nota firmada por su Secretario General José Cárdenas¹⁸ tras una reunión el 20 de abril con este funcionario para ampliarle la información y la misma queda sin efecto.

Tarjeta roja para un delegado

Desde el 12 de abril en adelante¹⁹ el Jefe de la División de Energía, Oscar De Cecilia y el Jefe de Departamento de Mantenimiento y Servicios, Ingeniero Carlos Nazar²⁰ se intercambian mensajes y memorando con notificaciones y quejas acerca de desprolijidades, retrasos y falta de cumplimiento en mi tarea. ¡Era notorio como, junto a la pérdida de confianza política, me convertía en un desastroso empleado ante los ojos

¹⁷ La sanción me fue notificada el 12 de abril de 1988.

¹⁸ La nota tiene fecha 22.04.1988.

¹⁹ Según pudimos constatar posteriormente, durante la causa judicial fabricada por la gestión.

²⁰ Nazar luego fue intendente de Berisso por el Frente Justicialista Popular durante el menemismo.

de una jefatura que hasta el momento me clasificaba con muy buenas notas para un ascenso de categoría!

La cosa no paró allí. El 1° de julio de ese mismo año recibo en mi hogar, entregado por dos policías uniformados que arribaron en un móvil, una Cédula Judicial proveniente del Juzgado N° 3, Secretaría N° 7 por la que se me notifica sobre el inicio de una *“acción por exclusión de garantía gremial según normas del proceso sumarísimo”*.²¹ Al tomar vista sobre la causa armada por la gestión del AFNE²² evidencia su intención de desprotegerme gremialmente para un posterior *“despido con justa causa”*.

La respuesta de mis compañeros de Sector ante este sobreactuado proceder no se hizo esperar y el 6 de julio envían una nota dirigida a la Asamblea General, a la Comisión Administrativa y al Concejo Directivo Central de ATE donde informan sobre la decisión adoptada en asamblea de Sección de solidarizarse con mi persona y *“repudiar la acción judicial iniciadas por las autoridades del Astillero Río Santiago ante el Juzgado N° 3 solicitando la exclusión de la garantía gremial del compañero para darle de baja posteriormente”*. La carta, firmada por algunos asambleístas para corroborar su autenticidad, cierra afirmando: *“Consideramos esto como un nuevo ataque por parte de la empresa hacia nuestra organización gremial en general y hacia nuestra sección en particular por haber logrado, gracias a nuestra lucha, detener el 50% de los subcontratos que existía sobre Caldera, Bombas Verticales y Motores de las mismas. Con éste accionar, según entendemos, la empresa trata de desviar hoy nuestro reclamo salarial”*²³

También el Cuerpo de Delegados asumió que el ataque no era a una persona sino al conjunto del organismo y hace pública su postura:

“Informamos a los compañeros que éste Cuerpo ha recibido un nuevo ataque por parte de la Empresa, ésta vez en la persona de Raúl Corzo, Delegado de la Sección Usina. (...) la empresa alega que el compañero prestaba deficiente desempeño laboral; se quedaba fuera de horario en el establecimiento e intentó cobrar horas extras sin haberlas utilizados.

²¹ Artículo 498 del CPC y 47 y 12 de la Ley 23.551.

²² El presidente de AFNE era, en ese momento Osvaldo B. Palacios.

²³ La creciente inflación exigía un casi permanente reclamo salarial, más allá de las luchas en defensa de la fuente de trabajo.

Aclaremos que al compañero se le quitó el reemplazo que cubría sus tareas en momentos que debía ausentarse para cumplir con sus obligaciones de Delegado por lo que el trabajo se retrasaba, coartando así de hecho el permiso gremial que ampara a todo delegado y exigiendo de éste modo que en menos tiempo realice el trabajo de una jornada normal. Esto motivó que en reiteradas ocasiones el compañero se quedara fuera de su horario normal de trabajo a fin de poner al día las tareas administrativas, consciente que de no proceder así provocaría trastornos en el cobro de sus compañeros, sin percibir en ningún haber por dichas horas trabajadas. En oportunidad que solicitó el cobro de suplementarias realizadas la jefatura se negó, alegando que no contaba con la autorización correspondiente.

Hoy la Empresa utiliza esto como argumento para la acción legal. Como prueba de haberse quedado fuera del horario dentro del establecimiento, presenta el seguimiento realizado por Bontempi y la suspensión solicitada por Chavero, sanción que quedó sin efecto, al comprobarse que el compañero realizaba tareas gremiales en dicha ocasión, en momentos que nos encontrábamos en lucha contra las compañías.

El Cuerpo de Delegados rechaza todas estas argumentaciones y considera que los verdaderos motivos que impulsa la empresa, es atemorizar a los trabajadores del Astillero Río Santiago y debilitar sus organismos gremiales, con el fin de aplicar su política de Privatización y Bajos Salarios”.

El 14 de julio algunas Agrupaciones²⁴ que militaban en el Astillero unieron su denuncia en un documento donde dejaban constancia:

“Una vez más la Empresa pone en marcha su aparato represor: el año pasado recurrió a la Justicia en dos oportunidades con la intención de no dar cumplimiento a un laudo del Ministerio de Trabajo (...)

Hay otros hechos conocidos en el A.R.S., con menos resonancia quizás que el que nos ocupa hoy: delegados perseguidos en Alistamientos, Buques Militares, Mecánica, etcétera. Directivos de vieja data y algunos nuevos que no saben dónde están parados, quieren sancionar al compañero Delegado de Usina recurriendo a la Justicia para desprotegerlo de la ESTABILIDAD GRE-

²⁴ Las organizaciones que firmaron fueron: Agrupación Azul y Blanca, Naranja ATE Nacional, “12 de Septiembre” (La Proa), Clasista 1º de Mayo.

MIAL (...) Las causas que aduce la Empresa no tienen el peso como falta ni jurídicamente como para desproteger del fuero gremial a dicho compañero.

Las agrupaciones, después de un amplio debate, manifiestan su rotundo rechazo a la actitud represora de la Empresa. Creemos que es la primera empresa del país que recurre a la Justicia solicitando el desafuero gremial. Su intención es clara: continuar luego con el resto del Cuerpo de Delegados y todo aquél trabajador que moleste a sus intereses. Y para no molestar a sus intereses no hay que denunciar a las subcontratistas, ni a los bajos salarios, ni a las deudas que la empresa tiene con los trabajadores. Tampoco hay que luchar contra la privatización de las Empresas del Estado

LA MORDAZA NO EXISTIRÁ EN EL ASTILLERO RÍO SANTIAGO, SALVO QUE NO ESTEMOS A LA ALTURA DE LAS CIRCUNSTANCIAS TRABAJADORES Y DIRIGENTES.²⁵ ¿Qué compañero querrá en el futuro representar gremialmente a sus Secciones no tiene la seguridad que no será despedido por cumplir con una actividad reglamentada por Ley Nacional?

Ante todo lo expuesto, resolvemos:

- 1. Exigir que la Empresa deponga su actitud y retire el pedido de desafuero gremial del delegado de la Usina.*
- 2. Rechazar y repudiar este nuevo ataque a los trabajadores del Astillero Río Santiago y sus representantes gremiales.*

Llamamos a todos los trabajadores a no dejar pasar este atropello si la Empresa no deponde su actitud, a luchar hasta las últimas consecuencias en defensa de nuestras organizaciones gremiales”.

Finalmente y mocionada por la Comisión Administrativa de ATE Ensenada, la Asamblea General define un repudio en el mismo tono.²⁶ La respuesta legal presentada el 26 de julio por el Doctor Héctor Palacios²⁷ recibe así un respaldo político contundente y los funcionarios de AFNE deben retroceder retirando el pedido de desafuero sindical.

²⁵ Mayúsculas del original.

²⁶ Comunicado de Prensa de las agrupaciones Blanca “8 de Octubre”, Azul y Blanca, Naranja ATE Nacional, Clasista “12 de Septiembre” (La Proa) y Clasista 1º de Mayo, (20.07.1988).

²⁷ Héctor A. Palacios, abogado dedicado a la causa obrera, es autor de “Historia del Movimiento Obrero Argentino”, “Argentina, país en crisis en un mundo en crisis” y “Conciencia de Clase”.

CAPÍTULO IV ADIÓS, INDUSTRIA PARA LA DEFENSA

Los triunfos parciales que obteníamos con tanto esfuerzo no impedían que avanzara el deterioro de nuestros salarios y se mantuviera la necesidad de pelear para defenderlo. **En abril de 1988, Argentina entró en moratoria del pago de su deuda externa.** En agosto la inflación alcanzaba el 27,6% mensual. En octubre entonces, el gobierno de Alfonsín puso en práctica un plan de salvataje, el *Plan Primavera*, cuyo objetivo primordial era llegar a las elecciones con la economía bajo un mínimo de control. Básicamente consistía en un acuerdo de moderación del aumento de precios con la Unión Industrial Argentina y la Cámara de Comercio y un nuevo régimen cambiario, en el que el Estado intermediaba en la compra y venta de divisas. Para ese entonces el presidente Alfonsín ya había enunciado en su discurso del 1º de Mayo la liquidación de las Empresas del Estado mediante un eufemismo económico: las “*variables asociativas*”, un modo elegante de expresar la entrega del Patrimonio Nacional. El 5 de Mayo el diario *Ámbito Financiero* publica las 57 medidas económicas que llevaría a cabo el Gobierno nacional, entre la que figura la privatización del Astillero en décimo lugar.

Ante esto el Cuerpo de Delegados expresa en un comunicado dirigido a los compañeros del ARS:

“(...) en la reunión del 13 de mayo se ha resuelto repudiar y rechazar el Plan de Privatizaciones de las empresas de le Estado en general y todo intento de llevarlo a cabo en el A.F.N.E. en particular.

(...) En primer lugar las privatizaciones ya han comenzado: Aerolíneas Argentinas, ELMA, ENTEL, Áreas de Explotación de YPF, etc. (...) Dicen que privatizan para modernizar y poner en marcha las Empresas del estado que son ineficientes. Pero lo que no dicen es que privatizan porque el FMI y la Usura Internacional les exigen capitalizar la deuda con los pagarés que acumuló la Argentina.

Nosotros estamos en contra de las privatizaciones porque estamos en contra de la entrega del Patrimonio Nacional. Estamos en contra de que el destino de nuestra industria estratégica se decidida desde el extranjero. Estamos en contra de las privatizaciones porque sabemos que los argumentos del patrón privado son mentiras porque el defiende sus intereses privados y no los del trabajador y su país. Con ese argumento privatizaron el SWIFT, durante la dictadura militar y cuando no les convino más, no les tembló la mano para cerrarlo, trayendo hambre y miseria para el pueblo de la Zona. Y estamos en contra porque vemos que es una mentira la reducción del déficit fiscal ya que, como demostró el caso Aerolíneas, el Estado se hace cargo de la deuda (1600 millones de dólares) y privatizan las ganancias.

Es por esto que el Cuerpo de Delegados ha resuelto tomar contacto junto con Comisión Administrativa con los demás gremios estatales de la zona a través de Comisiones Directivas, Internas, Cuerpos de Delegados para enfrentar todos juntos cualquier intento de PRIVATIZACIÓN”.¹

“Se firma” el Ona Tridente

En el contexto de un país que marchaba aceleradamente a la hiperinflación condimentado con un caldeado clima social, el Fondo Nacional de la Marina Mercante porfiaba su existencia financiando la construcción de una embarcación para la armadora Trans Ona. Las dimensiones de la nave, un buque tanque en cuestión, eran de 170 m. de eslora, 27 m. de manga, un calado máximo de 10,50 m. y 30.000 t. de porte bruto que podía ser operado por 20 hombres, según dan cuenta las crónicas de los diarios locales. El jueves 27 de octubre de 1988, a las 16:30 horas, en las oficinas de la Secretaría de Marina Mercante, el presidente de la armadora nacional, Lorenzo Botto, o Don Lorenzo como se lo conocía, firma con las autoridades del AFNE el contrato de construcción por el Astillero Río Santiago del Ona Tridente.

Comenzaba así el calvario del último buque que construimos para el mercado interno en el siglo XX.

¹ El comunicado lleva las firmas de Juan Cárdenas, Jorge Smith, Lidia Galarza, Ángel Lupac y Daniel Maceroni, todos miembros de la Mesa del Cuerpo de Delegados de Sección del ARS y cerraba convocando al acto de las empresas del Estado a realizarse el 19 de mayo en el Concejo Directivo Central de ATE. (16.05.1988).

1989: Se inicia la debacle

Las razones del enorme retraso que sufrió la terminación del Ona Tridente fueron ajenas a la voluntad del Astillero y sus trabajadores: El Plan Primavera elaborado por Juan Vital Sourrouille duró poco, los operadores cambiarios lo rechazaron, no generó confianza y adicionalmente a comienzos de 1989, el Banco Mundial suspendió su ayuda a la Argentina. A fines de enero se inició una corrida masiva hacia el dólar. La inflación, que en febrero de 1989 fue del 9,6% mensual, alcanzó 78,4% en mayo, mes de las elecciones presidenciales, adelantadas intencionalmente por Alfonsín. La hiperinflación de 1989 llevó la pobreza de 25% (a comienzos de 1989) al record histórico de 47,3% en octubre del mismo año. El 14 de mayo, el candidato de la Unión Cívica Radical, Eduardo Angeloz, fue derrotado por Carlos Menem. Pero aún faltaban 7 meses para la fecha de entrega del mando que debían transcurrir en medio de la hiperinflación. Ante el riesgo de disolución del Estado Alfonsín renunció el 9 de julio de 1989 para anticipar la entrega del mando a Carlos Menem.

En ese marco de crisis generalizada del Estado, en el ARS, el clima de bronca hacia los directivos aumentaba a medida que algunos incurrieran en conducta desleal como la denunciada por el Cuerpo de Delegados:

“Aprovechando la ida Buenos Aires del buque (Porta contenedor Isla Soledad) se dieron el lujo de subcontratar trabajos que fueron realizados por el personal del A.R.S. y otros que se subcontrataron teniendo al personal para realizarlo prestado a otras secciones e incluso algunos hasta CARGADOS EN BLANCO.² Por eso consideramos que esta forma de operar de la Empresa es un ataque desleal al trabajador y a la preservación de la fuente de trabajo.

Tenemos que resaltar la actitud demostrada por al Gerencia de Construcciones Navales de llevar el buque a Buenos Aires³ sin contar entre el personal con Inspectores de Seguridad, sabiendo que el barco no se encuentra en condiciones óptimas de seguridad. A consecuencia de esto se produjo un accidente que costó la vida de un compañero trabajador de la compañía Rentaire quien recibió una descarga eléctrica.

² Según nuestra jerga administrativa: “No realizando trabajo alguno”.

³ Algunos barcos de gran calado construidos por el ARS reciben su alistamiento final en el Syncrolift de los Talleres Navales Dársena Norte (TANDANOR), ubicados en la zona portuaria de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Deplorable también el servicio de comedor de Tandanor impuesto por la empresa a los compañeros afectados a la construcción 66⁴, quienes debieron soportar la mala calidad de las comidas y la falta de higiene de ese comedor que no guarda las condiciones mínimas indispensables para que el compañero se sienta cómodo y goce de un almuerzo digno”⁵

Dos meses después de emitirse este comunicado, debimos adoptar la decisión de donar un plato de comida de nuestras raciones y el litro de leche que recibían los operarios de Soldadura, Fundición y Usina para paliar en la zona la hambruna generalizada que obligó a los argentinos más humildes tomar por asalto los supermercados. Triste final de siglo para un país que en sus principios ostentaba orgulloso el galardón de “Granero del Mundo”.

Las delicias de “la Revolución Productiva”



Escuela Naval en Edificio Libertad.

Antes que cerrara el mes de julio el gobierno envía las Leyes de Emergencia Económica y de Reforma del Estado. Por la misma se liquidaba a partir del 1° de julio los Enganches y Escalafones (las llamadas “cláusulas gatillo”) haciendo desaparecer las escalas salariales. Para nosotros esto significaba borrar de un plumazo lo que tanto nos había

costado conseguir: el Laudo 80 que restituía la Escala Modular instaurada por el Convenio Colectivo de Trabajo. Las consecuencias de esta decisión se hicieron notar prontamente en el bolsillo de los trabajadores. El Cuerpo de Delegados, en su circular n° 04, con fecha 26 de septiembre de 1989 reclamaba por las siguientes deudas atrasadas:

⁴ Las diferentes obras realizadas por el Astillero reciben un número interno, es normal que en el lenguaje cotidiano el personal lo nombre por el mismo.

⁵ Circular n° 02/89, firmada por José Cárdenas, Secretario General y Juan Lupac, Secretario Gremial, 15.03.1989.

1. Diferencia Licencia Anual años 1983/84/85/86/87/88.
2. Diferencia Aguinaldo 1988.
3. Diferencia Medio Aguinaldo 1989 (mayo-julio 89).
4. Diferencia pago de Botadura de Construcción 66.
5. Diferencia Laudo 80 (84 horas)
6. Diferencia Artículo 208 (horas extras) a los compañeros que les corresponda.

Sin embargo, pese a mantenerse intacta la voluntad de lucha de los representantes gremiales, la ilusión que despertaba aún el nuevo gobierno inducía a quedarse corto en la búsqueda de los verdaderos responsables de la situación. Así lo demuestra el párrafo siguiente perteneciente al mismo documento:

“A través de informe pormenorizado de esta situación expuesta por la Comisión Administrativa, éste Cuerpo de Delegados entiende que existen sobrados motivos para pensar que los fondos destinados a el pago correcto de nuestros haberes, se han derivado para otros menesteres y por entender que esto se ha hecho adrede TIENEN QUE APARECER EL O LOS RESPONSABLES. Para clarificar la situación: HACEMOS CULPABLE Y RESPONSABILIZAMOS DE TODO LO SUCEDIDO AL CONTADOR ATILIO BONANNO (privilegiado de la Empresa)

¡¡¡Queremos que se respete las fechas de pago!!! (...) ¡¡¡Basta de malas liquidaciones!!!

Por el saneamiento de una conducta empresarial castigando de una buena vez a todos los culpables de estos atropello a nuestros salarios”.

Astillero en el País de las Maravillas

Para ilustrar sobre los extendidos y variados problemas que existían en el funcionamiento del Astillero, la gran expectativa de los trabajadores en las promesas del que consideraban “su” Gobierno y el enorme descaro de los funcionarios que lo representaban nada mejor que leer un extenso documento que publicó el Cuerpo de Delegados. El mismo es una detallada transcripción de la reunión del 7 de noviembre de 1989 mantenida por ese mismo organismo, la Comisión Administrativa de ATE Ensenada, el Presidente de AFNE S.A., vicealmirante Anchézar, el Vicepresidente Hoffman y el Director del Astillero Río Santiago, ingeniero Marrari. Recomendando una detenida lectura porque su contenido es antológico:



“Con respecto al temario presentado los funcionarios del Directorio presentes respondieron:

Situación Laboral: *Buques Holandeses: la Administración anterior firmó el contrato por dos buques, con opción a dos más, de 64.000 t pero sin fecha de ejecución. Ahora se formalizó el contrato por los cuatro buques y se puso fecha de confirmación de los trabajos, el 15-12-89; hasta esa fecha no se puede decir nada, ni a favor ni en contra.*

Esta sería la primera exportación del AFNE en sus 35 años y está en el espíritu de la revolución Productiva.

Toda la operación se hace con dinero extranjero, ya que en el País no hay fondos, por eso de la exigencia de un Banco a nivel internacional, como el City Bank, Banco de Boston o Banco Holandés Unido; se arregló con el City Bank. El pago será de un 7% al inicio, otro 7% al poner la quilla y un 6% en la Botadura. El otro 80% al entregarse el buque. El City Bank garantiza ese 200%, y a su vez, abre una línea de crédito para el AFNE. Hay 5.000 dólares de multa por día de atraso en la entrega y 2.500 dólares de premio por día de adelanto.

Otros Contratos: *La crisis de la Industria Naval ha pasado es cierto, los fletes han subido en el mundo, los países europeos han tomado como modalidad construir en otras gradas del mundo, porque les sale más barato. Vinieron griegos (se firmó una carta de intención) por un buque multipropósito de 15.700 TPB a construirse en la Grada 2, en caso de ser afirmativo. La firmamos hace 15 días y la carta tiene una validez de 60 días. Se habló con los noruegos (por tipo Panamax), los Dinamarqueses (pesqueros). La construcción del buque para “Toba” fue ganado por AFNE pero está trabado el crédito del Fondo de la Marina Mercante (difícil que salga por falta de fondos)*

En lo que hace a reparaciones está próximo a licitación la puesta a punto del buque “Santa Cruz”, el que demandaría meses de trabajo.

Portaaviones “25 de Mayo”: *Marina llamó a licitación por la ingeniería (Planta Propulsora, electricidad, etc.) con mano de obra del ARS, se presentó la DCN (Francia) y Fincantieri (Italia), la Armada se definió por Fincantieri, proyecto que incluye la financiación. Ahora está en Defensa para que se lo lleve al Gabinete, AFNE ha planteado la necesidad de ser socios porque nos convendría ya que no le cobraríamos a la marina, sino a la Empresa extranjera.*

Construcción 67^b: Fecha estimativa de Botadura el 30-06-90 en consecuencia al libramiento de la Grada 1 para afrontar los trabajos del contrato con los holandeses.

Situación Financiera-Económica: *La situación financiera de la Empresa es caótica, un desastre, la Marina nos debe 10.000 millones de australes, pero aún si nos pagara todo junto no se resuelve el problema. De salarios solamente se va, aproximadamente, 1.1000.000 dólares por mes. El Estado no cubre el presupuesto de la Marina, la Marina no nos paga y nosotros no pagamos a los proveedores. La única solución posible es tener mucho trabajo. La prioridad es pagar salarios en primer lugar y la Obra Social en segundo lugar. Los salarios están asegurados porque es una decisión política del Gobierno, por eso el dinero del Trans Ona y de las reparaciones los hemos usado para pagar sueldos. La situación es tal que debemos 3.000 millones de australes a la Caja de Jubilaciones. Salió un plan de pagos tipo moratoria en la que tendríamos que pagar 750 millones y no lo podemos pagar, le debemos a cada santo una vela, salen juicios y nos embargan las cuentas bancarias, esta situación financiera se conoce al más alto nivel del Gabinete nacional. A veces, cuando voy a pedir algo, me platean que lo que pasa es que el AFNE tiene sueldos muy altos. (sic)*

Hubo salarios que fueron pagados con préstamos de Tandanor, ordenados por Defensa, en Bonex, que no son caros, salvo que se dispare el dólar. Sobre las deudas que mantenemos con el personal, la respuesta la compromete en una semana. Tenemos que estudiar todo, ya que hace 3 meses que asumimos, en la misma respuesta formaremos un cronograma de pago. De acuerdo a lo dispuesto por la Ley de Emergencia, me obligó a tener que denunciar el Laudo 80 ante el Ministerio de Trabajo para que resuelva. (sic)

Privatización: *Compañeros, esta reunión tiene que ser el principio de un proceso, porque la Empresa somos todos. De privatización no hay nada, una empresa en éste*



Soldando en el plato.

^b El Ona Tridente.

estado no vale nada, las cosas se privatizan cuando hay rentabilidad. Cuando saquemos el Astillero adelante va a ver que preocuparse. Claro estoy hablando de privatización honesta, porque también está la suspicacia de que alguien no quiera que esto ande para comprarlo por dos pesos. Pero en concreto no hay nada y no estamos en la Ley que dictó el Gobierno. El Directorio está en la Revolución Productiva y no en la privatización. Hay que estar alerta para que no nos pinchen los trabajos, para así rematarnos la Empresa”.

Para no fatigar más al lector resumo que el documento se explaya sobre el resto de los puntos donde los trabajadores presentes explicaron

“con total énfasis las situación del parque de Herramientas y maquinarias, la falta de mantenimiento y repuestos”, la escasez de mano de obra en caso se incremente el trabajo, la existencia de “corruptos que bajo una misma gerencia realizan órdenes de compras por mano de obra y al mismo tiempo por trabajos realizados por el personal del Astillero”. Ante esto los funcionarios se deshicieron en promesas sobre “medidas ejemplificadoras con la gente para evitar la corrupción, planteos de excepcionalidad para que los aprendices que vayan saliendo de la Escuela entren al ARS, oficinas de puertas abiertas de la Dirección⁷ para denunciar o discutir cualquier tema”. Los representantes del menemismo asumían solemnes compromisos “antes de firmar cualquier subcontrato exponerlo al sector para verificar realmente si no lo podemos hacer con personal propio” y por último, la perla final, afirmaban que “La conexión con SEGBA está detenida porque se estudia la necesidad de energía que en el futuro tendría el ARS, ante las nuevas perspectivas de trabajo”.

Saque el lector sus propias conclusiones.

Un diciembre álgido

Finalizado noviembre en el Astillero habíamos sacado la siguiente conclusión:

“no hemos recibido desde el mes de julio pasado ningún porcentaje de aumento; la pérdida salarial ocasionada (es de):

Julio/89: incremento salarial: 130% (aplicación Laudo 80/87) más la suma de 8.000 australes, no remunerativos ni bonificables por disposición del PEN

Costo de vida: 196,6%

Retracción salarial: 60,6%

⁷ Del Director Marrari.

Agosto/89: Incremento salarial: 0%, más 8.000 australes no remunerativos ni bonificables por disposición del PEN.

Costo de vida: 37,9%

Retracción Salarial: 31,9%

Septiembre/89: Incremento salarial: 0%, más 8000 no remunerativos ni bonificables por disposición del PEN.

Costo de vida: 9,4%

Retracción salarial: 3,4%

Octubre/89: Incremento salarial: 0%

Costo de vida: 5,6%

Retracción salarial: 5,6%⁸

Con este razonamiento entendimos que la retracción salarial era de 101% y se hacía necesario elevar el sueldo del peón a la suma de 50.000 australes, a partir del 1º de octubre y hasta el 31 de marzo de 1990 para cubrir los aumentos en el costo de vida que ya se preveían. Agotadas las negociaciones, la asamblea general del 6 de diciembre ratifica el pedido de aumentos más el reclamo del pago efectivo de la totalidad de las deudas. Para fortalecer las gestiones gremiales se declara el quite de colaboración, Trabajo a Convenio y la aplicación de la Ley de Seguridad e Higiene del Trabajo N° 19.587, la medida se extiende a las compañías subcontratistas pero quedan exceptuadas las guardias permanentes, además de los trabajadores afectados a liquidación de haberes, Control de Operarios, personal del Comedor y limpieza.

El mismo día, el presidente de AFNE Juan Carlos Anchézar comunica la resolución al secretario de Producción para la Defensa y agrega:

“el incremento salarial pretendido contradice las políticas dispuestas en la materia y (lo adeudado) no puede considerarse de cumplimiento inmediato (...) las resoluciones citadas, como fácil resulta comprenderlo, implica un evidente y grave perjuicio para la Empresa (...) de continuarse en esta tendencia y con tales expectativas se aprecia que se estaría en el caso de considerar la posibilidad de disponer el cierre del Astillero Río Santiago, como forma de amenguar los perjuicios que la

⁸ Planteo expresado en Acta Paritaria ante autoridades del Ministerio de Defensa y AFNE, el 30 de noviembre de 1989. Para el cálculo de la retracción salarial se consideró el porcentaje resultante de la aplicación de los 8.000 australes.

decisión de la parte laboral ocasione a AFNE S.A.”⁹ A este crítico panorama el Secretario de Producción para la Defensa, doctor Ricardo Luis Luder, responde muy suelto de cuerpo: *“Esta Secretaría considera que el trimestre julio-agosto-septiembre, en materia de recomposición salarial del personal de AFNE se considera cerrado (...) la empresa se encuentra realizando reuniones paritarias convocadas oficialmente, es en dichas reuniones que debe resolverse si se deja de lado o no el Laudo 80/87 y¹⁰ si en lugar se adopta un procedimiento alternativo como lo establece el artículo 45 de la Ley N° 23.697”*.

Finalmente, el 19 de diciembre se logra un acuerdo y la Empresa accede a pagar una suma fija mensual remunerativa desde el 1° de octubre de 1989 hasta el 31 de marzo de 1990 a cuenta de futuras modificaciones salariales originada en el Laudo 80/87. Además las partes se comprometían *“a recomenzar las reuniones paritarias a partir del día 4 de enero de 1990, con los temas de la escala modular y sistema de remuneraciones”*¹¹

Requiem a la Producción para la Defensa

Astillero Río Santiago, por desgracia, no era un caso aislado entre las empresas de la Producción para la Defensa. El doctor Luder¹², fugaz titular de la cartera de Defensa afirmaba por ese entonces: *“El Estado está en quiebra y por lo tanto no está en condiciones de invertir en el Área Defensa... hay que asociarse con el capital privado... pero eso será más adelante”*¹³ En los astilleros y áreas materiales los trabajos comenzaban a estancarse principalmente por falta de insumos. En FM San Martín, por ejemplo, se habían parado el montaje de vagones de ferroviarios y coches

⁹ Nota N° 577/89, Letra AFNE. A.J.

¹⁰ Este es el objetivo real (N. del A)

¹¹ Acta firmada por Ismael Barros, José Juárez, Pedro Morales y Ramón Benítez por ATE Ensenada, Román Chretien por AFNE S.A. y Carlos Barriopedro por Ministerio de Defensa.

¹² Ítalo Argentino Lúder, político y abogado constitucionalista argentino, ocupó interinamente la presidencia de la Nación durante una licencia por razones de salud de María Estela Martínez de Perón en 1975. Tras el fin del Proceso de Reorganización Nacional, en 1983, protagonizó la primer derrota de un candidato justicialista en elecciones presidenciales, cediendo la victoria a la fórmula de la UCR encabezada por Raúl Alfonsín y Víctor Hipólito Martínez.

¹³ Clarín, 23.10.1989.

subterráneos. Para 1991 perdimos el apoyo de la Fábrica de Ácido Sulfúrico de Berisso que sufrió un suplicio similar a la fábrica de explosivos Fanazul: El cierre, despidos de compañeros y posterior privatización. En el caso del Arsenal de Explosivos de Azul, los 450 compañeros reingresaron a trabajar en su mayoría pero ya sin los beneficios del Convenio que teníamos ya que fueron llevados a la órbita de Fabricaciones Militares para su posterior privatización. Finalmente, tras 37 despidos más sufridos en 1997, los operarios decidieron constituirse en Cooperativa de Trabajo para lograr sobrevivir; reinsertándose nuevamente en la órbita estatal en el 2007.¹⁴

Los sueldos en la Rama Defensa eran los más bajos entre los estatales y a eso debió sumarse las dificultades para cobrarlos. En el Astillero Domecq García cobraron con 20 días de retraso tras una huelga reforzada con carpas, olla popular y batucada incluida en Plaza de Mayo los días 17,18 y 19 de octubre. En varias Fabricas Militares se vendían por entonces materiales de producción, chatarra e inmuebles para pagar los haberes.F.M. San Martín era un caso emblemático: La inflación, los tarifazos, los impuestazos y el corte de horas extras hicieron insostenibles la situación de sus trabajadores. A mediados de septiembre estalló

la bronca generalizada y se hicieron asambleas pidiendo aumento salarial. Como nadie tenía dinero para comer ni para pagarse el boleto de transporte hasta el lugar



¹⁴ Testimonio brindado en octubre del 2007 por Jorge "Mencho" Menchaca, trabajador de Fanazul y delegado de ATE – Seccional Azul.

de trabajo, la empresa, aduciendo que no podía dar aumento por orden del Gobierno, concedió 12.000 australes de adelanto, puso micros gratis para los que vivían más lejos y repartió entre el personal más necesitado un centenar de caja PAN.¹⁵ En octubre no hubo aumento, sólo se dio 10.000 australes de adelanto, con el agravante que desaparecieron los micros gratis y las vergonzosas cajas PAN. **Muchos trabajadores se vieron obligados a faltar para conseguir unos pesos haciendo chingas por fuera, algo que después tuvimos que hacer en el Astillero Río Santiago durante los años subsiguientes.**

La colección de armas del abuelo

Diez años después de iniciarse el siglo XIX los criollos argentinos se vieron obligados a desarrollar rudimentarias fábricas para proveerse de las armas necesarias en la lucha por la Independencia. A similar tarea se abocaron sus descendientes en durante la primera mitad del siglo XX. Ya en los años treinta se habían construido los edificios de la Fábrica Militar de Aviones en Córdoba y se logró producir el vehículo blindado Nahuel. En 1941 el general Manuel Savio impulsó la creación de la Dirección General de Fabricaciones Militares que en 1943 ya contaba con doce plantas de producción. De esta época es Altos Hornos Zapla (Palpalá, Jujuy), primer centro siderúrgico de Argentina habilitados el 23 de enero de 1943 y donde se realizó la primera colada de arrabio en 1945. Llegó a contar con cinco altos hornos eléctricos y poseía alrededor de 16.000 ha de monte de eucaliptos para extraer el carbón necesario en el proceso de fabricación de acero. El complejo integraba dos minas de mineral de hierro: “9 de Octubre” y “Puesto Viejo”, a no más de 27 km del alto horno y la explotación de caliza. A partir de allí se desarrolló un polo industrial que alcanzó a tener 16 establecimientos, llegando a ser considerado en su apogeo como uno de los motores de la economía argentina.

Bajo el primer gobierno del General Perón, el Estado invirtió una parte importante de su presupuesto para construir astilleros, fábricas militares y de aviones. Por un lado se buscaba desarrollar

¹⁵ Plan Alimentario Nacional, una caja con comestibles básicos que el Gobierno repartía entre los sectores más cadenciados y marginados de la producción.

la industria nacional y por otro lograr una mayor independencia económica y política de las grandes potencias mundiales. Así, al complejo industrial DGFM se sumaron las Áreas Materiales (Córdoba, Río IV, Quilmes y Falda del Carmen) y la parte de astilleros (TANDANOR, AFNE, EDESA y Domecq García). Fue en éste período donde también se aprobó el proyecto al General de División Savio de construir una Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina (SOMISA), con un 80% de capitales del Estado. En una fase más avanzada de la tecnología, en el subsuelo de Falda del Carmen, funcionaba una moderna planta industrial dedicada a la investigación del misil tierra-tierra CONDOR II.¹⁶ El vector podía alcanzar un blanco a 800 km y portar una carga útil de 300/400 Kg., que lo hacía comparable con los Pershing y Trident norteamericanos. El desarrollo de esta política contribuyó en ese entonces a asegurar la Soberanía Nacional.

Diez años antes de terminar el siglo XX los políticos contemporáneos comenzaron a dismantelar, vaciar y desguazar el esfuerzo y la experiencia acumulada de tantas generaciones. . . Al momento de entregarse a la estadounidense Lockheed Martin Aircraft, Área Materia Córdoba fabricaba el avión a reacción de entrenamiento avanzado IA – 63 PAMPA bajo licencia de la empresa alemana Dornier. Este aparato coronaba la historia del CALQUIN, PULQUI II, HUANQUERO, RANQUEL, GUARANI II y el IA – 58 PUCARÁ de destacada actuación en la batalla por Malvinas. Pese a que se desarrollaba con fines pacíficos (poner en órbita satélites) el gobierno de George Bush (padre), preocupado por sus posibles aplicaciones militares, “sugirió” al argentino que detuviera la fabricación del CÓNDROR. Por su parte, SOMISA fue privatizada por la interventora María Julia Alsogaray quien jamás siguió el ejemplo de quien la ideara, eligiera los terrenos para emplazar los altos hornos en las cercanías de San Nicolás y renunciara a sus honorarios como presidente de la Sociedad. En una palabra, lo que pasó con las Industrias de Producción para la Defensa durante el menemato, fue similar a la venta de la “*alhajas de la abuela*” representadas en las empresas y servicios públicos. Por lo visto, los amanuenses del Mercado Mundial ya habían decidido el rumbo de la Nación: **El siglo XXI nos iba a encontrar divididos y dominados.**

¹⁶ En sociedad con Egipto y la empresa alemana Messerschmitt.

Un titán en decadencia



El portaaviones 25 DE MAYO sufrió un destino ignominioso a manos de gente cuyo único honor era el afán de lucro.

Como ejemplo cercano cito el caso del averiado portaaviones “25 de Mayo”, la nave insignia de la Armada Argentina, que arribara al Astillero en octubre de este año. El navío en cuestión estuvo

largo tiempo estacionado en el muelle de alistamiento de Astillero, las reparaciones previstas no se realizaron por falta de presupuesto y la obsolescencia de la nave. Al arribar al mismo al ARS en 1989 a fin de ser reparado fue recibido con gran expectativa por parte de los operarios; en tal circunstancia pude observar una serena alegría en estos hombres, eternos seducidos por las navíos emblemáticos, al otear desde horas tempranas en la punta del muelle esperando el arribo del llamado “titán de la Flota de Guerra Argentina”. Todo se derrumbó cuando el mismo volvió a ser llevado tras un diagnóstico que dictaminaba su carácter de arma obsoleta con la aparición de los misiles de gran alcance que restaba importancia a la aviación como arma táctica. Los medios periodísticos de fines de los noventa registraron de tal modo las desastrosas resoluciones que obvia todo comentario:

El Ajuste en las Fuerzas Armadas

PROPONEN HACER UN SHOPPING EN EL PORTAAVIONES 25 DE MAYO

Es la nave insignia de la flota de mar • El Gobierno ya decretó su venta para desguace • Una empresa privada inició los contactos para convertirla en un “shopping flotante” • Quieren ubicarla en Puerto Madero.

*El antiguo **buque insignia** de la flota de mar, el portaaviones **25 de Mayo** –cuya **venta para desguace** acaba de decidir el Gobierno– fue objeto de una conversación preliminar con la Armada por parte de una empresa privada **para convertirlo en un “shopping” flotante en Puerto Madero**. La iniciativa plantea serios problemas técnicos que están en análisis actualmente.*

*Los contactos totalmente oficiosos entre la inmobiliaria Interurban, que tuvo a su cargo la comercialización de los espacios e inmuebles de la flamante zona de moda de Buenos Aires, y las autoridades navales habrían comenzado hace más o menos un mes. Las consultas efectuadas por **Clarín** con dicha empresa fueron acogidas con un discreto silencio.*

*En ese momento –señalan en Armada– el decreto de venta **no estaba todavía firmado** y además la operación debe realizarse necesariamente por medio de una licitación internacional, lo que excluye la posibilidad de una venta directa.*

*Sin embargo, aún se estudian otros factores que pusieron de manifiesto las dificultades para llevar adelante el proyecto: el **calado de 4 metros** del portaaviones, que se encuentra actualmente en Puerto Belgrano, hace imposible su entrada en la estación marítima metropolitana. Por otra parte los pasos entre diques tendrían que ser ensanchados para que el **25 de Mayo**, con sus 26 metros de manga (ancho), pudiera ser ubicado en Puerto Madero.*

*Por eso, se hacen análisis sobre el desplazamiento del buque de 20.000 toneladas, calculándolo con o sin planta propulsora y **aligerándolo al máximo** para disminuir su calado normal y permitirle que entre en dársena. También se estudia una posible modificación del “voladizo” lateral de la cubierta que le da su manga actual, de manera que pudiera circular entre los diques.*

Inutilizado desde 1988

*Desde 1988 el buque se encontraba **inmovilizado en Puerto Belgrano** para el cambio de sus motores –incluso personal naval desmontó las máquinas originales– y el gobierno de Raúl Alfonsín había aprobado en su momento una partida de alrededor de 200 millones de dólares para su **modernización y reacondicionamiento**, que se desvanecieron como neblina frente a la tormenta de la “hiper” y el cambio de titularidad en la Casa Rosada. En un intento por adecuarse al ajuste militar, el presupuesto para reparaciones se redujo a 70 millones, pero, aun así, casi equivale al gasto de funcionamiento anual de la Armada, lo que hizo desistir definitivamente del proyecto a la conducción encabezada por el almirante Carlos Marrón.*

*El destino final –la venta– del **25 de Mayo** fue expuesto ante el almirantazgo a fines de diciembre pasado, en el marco de un **drástico plan de recortes** que no dejó de suscitar olas en el frente interno de la Fuerza. Por eso los voceros del Estado Mayor insistieron en que se trataba de “decisiones duras pero necesarias”, y sobre todo que no se estaba ante “un cambio en la concepción estratégica naval”.*

*Se estima que el **25 de Mayo** podría venderse para chatarra en alrededor de un millón de dólares, pero –explican fuentes de la Armada– no se trata de una operación destinada a obtener recursos sino a **terminar con el gasto de mantenimiento** que origina el buque aunque esté inmovilizado.*

*En 1982, el **25 de Mayo** participó en la guerra de Malvinas desde áreas seguras del Atlántico Sur y **fuera de la zona de exclusión**. La decisión de preservarlo corrió por cuenta del almirantazgo, al tanto de que las evidentes limitaciones del buque –ya por aquellos años– podrían convertirlo en **presa fácil** de los británicos.*

*Una anécdota pinta el estado en el que se encontraba el buque insignia de la Armada argentina para su **primer y único conflicto bélico del siglo**. Los aviones del **25 de Mayo** estuvieron a punto de atacar desde el norte a la Fuerza de Tareas británica, pero una falta de viento –excepcional en esas latitudes– impidió el lanzamiento de los aparatos. Las máquinas del portaaviones **ya no podían generar por sí solas la velocidad suficiente** para un despegue seguro.*

LUIS GARASINO*

* CLARIN digital, Lunes 05 de mayo de 1997.

Triste y solitario final

Por último, el portaaviones ARA 25 de Mayo fue trasladado a Puerto Belgrano donde estuvo estacionado hasta que sufrió el triste final de venta a precio vil a países asiáticos para su desguace. Esta fue una solución poco de original: a la misma conclusión había llegado Holanda antes de vendérselo a nuestro país en 1968. Los holandeses no eran, además, los dueños originales del buque, con el nombre HMS “Venerable” la armada británica lo botó el 30 de diciembre de 1943. Un lustro después lo adquirió Holanda, que lo bautizó como “Karel Dormán”. Por desgaste natural, la armada holandesa pensaba sacarlo de servicio en 1970; al sufrir dos incendios en 1968 los tiempos se aceleraron. En razón de que su venta como chatarra no hubiera representado una suma superior al millón de dólares, los holandeses recibieron con agrado la

oferta argentina, que les permitió obtener el triple de esa suma. Por otra parte, el reequipamiento inicial del 25 de Mayo fue responsabilidad de una empresa holandesa con una importante filial en nuestro país, lo que eliminaba preocupaciones y levantaba algunas suspicacias. Para dar “mayor seriedad” a la operación, el encargado de concretarla en Amsterdam fue el entonces ministro de Economía del gobierno de Juan Carlos Onganía, Adalbert Krieger Vasena.¹⁷

Con una perspectiva de treinta años transcurridos no parece ser mucho más transparente su final: Versiones no confirmadas por el redactor de este trabajo aseguran que al otrora titán de la flota militar argentina lo compró una empresa para llevarlo a desguazar. Antes de viajar fue asegurado en USA 50 millones, la aseguradora era del Estado nacional y por extraña coincidencia a los 5 ó 6 días de navegación el “25 de Mayo” se hundió a más de 800 metros de profundidad. Ante este siniestro a los *infortunados* compradores no “les quedó otro camino” que cobrar la prima del seguro.

¹⁷ UN BUQUE CON HISTORIA, Clarín digital, Lunes 05 de mayo de 1997.

CAPÍTULO V EL ENSENADAZO

Una revista especializada se congratulaba en 1990 porque “*Las exportaciones de la Argentina durante este año alcanzarían el récord de 11.200 millones de dólares, con un aumento de 17,7 por ciento con respecto a los 9.520 millones de 1989*”. Entre gráficos que ilustraban la nota se encontraba una tabla bajo el título LAS 170 EMPRESAS QUE MÁS EXPORTAN DE ARGENTINA. En el número 83 de la misma se posicionaba al AFNE con Ventas Ajustadas de 1.357.815,819 Australes y Ventas sin Balance de 675.530,258 Australes para Junio de 1989.¹

Sin embargo, por ese tiempo, otra publicación diaria porteña mostraba cuadros con datos muy diferentes:

Ventas/Personal – Miles de USA por trabajador empleado –

	1987	1988	1989	1990
AFNE	16,8	10,7	15,2	8,7

FUENTE: ECOLATINA, elaboración propia en base a datos de la SIGEP y empresas

Inversiones de las principales empresas públicas –en millones de USA–

	1986	1987	1988	1989	1° Trim. 90	2° Trim. 90
AFNE	0,1	0,2	0,4	0,2	Sin datos	Sin datos.

Fuente: ECOLATINA, elaboración propia en base a datos de la SIGEP y empresas

¹ Edgardo Silvetti, “Las Empresas que se Salvan”, Mercado, 30.03.1990.

El “sin datos” ocultaba la inversión Cero (0) que realizaba el Estado nacional en el Astillero Río Santiago. Este artículo era uno más de la campaña mediática que realizaba el nuevo Gobierno preparado la opinión pública para que acepte como necesaria una descarnada política de desguazamiento y entrega de nuestro Patrimonio Nacional. A esto se le agregaba un dato preocupante: *“Las importaciones estarían prácticamente al mismo nivel que el año pasado, o sea un poco más que 4.000 millones de dólares, lo que señala la profundización del ciclo recesivo”*²

Anticipando la jugada

Ya en enero de 1990 los trabajadores del Astillero Río Santiago, a través de ATE Ensenada, dimos a conocer un proyecto de reactivación rechazando *“cualquier intento de privatización, cooperativización, cierre o suspensiones masivas”*. En su fundamentación aún describíamos un establecimiento del que sólo quedaría el recuerdo antes del transcurso de un lustro... ¡Delicias del azote menemista adaptando la economía argentina a las necesidades de los intereses del mercado mundial!

El documento en cuestión se decía del ARS que era *“(...) el único Astillero integrado del país, vale decir que, además de construir el buque, puede construir la planta propulsora y fabricar todas las piezas fundidas que se requieren para completar la unidad”* y que todavía contaba con la capacidad de elaborar hasta *“40.000 toneladas de acero por año, que es el equivalente al acero requerido para la construcción de cinco buques de gran porte.*

En su principal grada se puede construir buques de hasta 80.000 TPB lo que representa la capacidad máxima del país.

En cuanto a su planta mecánica, podemos indicar que se pueden construir motores de hasta 30.000 CV y en el sector de Fundición la elaboración de aceros especiales”.

También se enunciaba el cuadro de situación y las expectativas que había despertado el advenimiento del Gobierno Democrático: *“a fines de*

² Juan Cruz Lozada, “Empresas Públicas, Inútil Concentración”, *Ámbito Financiero* (29.05.1990).

1983 se esperaba un cambio que se manifestó en el 84 con la restitución de la ley 19 870, que regula el fondo nacional de la Marina Mercante mediante un gravamen a los fletes de exportación e importación.

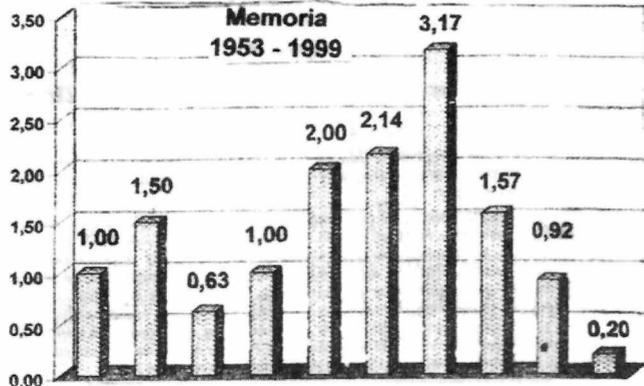
Sobre esta base, a principios de 1985, las auto-

ridades nacionales anunciaron un plan quinquenal de construcciones navales para el período 1985/89, por 510 millones de dólares, y por un equivalente a 751.000 toneladas de porte bruto. Este plan quedó totalmente anulado ya que, según las autoridades, el fondo de la Marina Mercante percibió recursos muy inferiores a los esperados.

Hoy 2600 trabajadores vemos como se firman contratos que casi nunca se realizan, vemos consternados como maquinarias e instalaciones se van deteriorando por falta de mantenimiento, vemos como muchos compañeros del ARS emigran por falta de incentivos y bajos salarios. Pero hay otro hecho mucho más significativo, que es la subcontratación de actividades propias del Astillero como ser de: Calderería, de Soldadura, de Cobretería, de Electricidad, de Montaje, de Carpintería y otras actividades básicas que la empresa debería realizar con personal propio. Y resulta curioso que, mientras nuestros compañeros no desarrollan tareas, el poco trabajo que se podría realizar es subcontratado”.

Más adelante, tras calificar de caótica la situación laboral actual, por falta de programación y administración por parte de las sucesivas autoridades en los últimos años, el documento agrega:

VARIACIÓN DEL ÍNDICE DE PRODUCTIVIDAD DEL ASTILLERO RÍO SANTIAGO - CONSTRUCCIONES NAVALES
(Promedio entre Construcciones Iniciadas y Construcciones Concretadas - Botaduras - "Por Año")



“En lo que respecta a los programas de trabajos podemos significar los siguiente:

Trans Ona (Construcción 67): Contrato firmado en el año 1988, financiado con aportes del Fondo Nacional de la Marina Mercante. Avance de obra: 20%. Con un importantísimo retraso producto de la falta de materiales para encarar la obra con firmeza.

Hay que destacar que el Armador otorgó una suma considerable de divisas (USA 4 millones) que fueron destinados a pagos de sueldos por la administración anterior.

Porta aviones ARA “25 de Mayo”: Se encuentra desde octubre de 1988 y, a la fecha prácticamente no se ha realizado ningún tipo de trabajo. La realización de la obra depende de la decisión política del Gobierno.

Buques Militares: Se encuentra en estado de alistamiento tres corbetas, de las cuales una está próxima a entregarse, las dos restantes, con aproximadamente el 60% de los trabajos subcontratados y demorados por falta de pagos por parte de la Marina.

Bogues para Uruguay: Los plazos de entrega tienen una primera etapa en el mes de marzo de 1990 y la otra en julio de 1990. Producto de la falta de recursos económicos que impiden la compra de los materiales necesarios para la iniciación de la obra, en función de lo descrito, nos avenimos a aventurar que no se podrán cumplir los compromisos pactados, ajeno a ello está la voluntad de los trabajadores.

Graneleros para Holanda: Contrato firmado en el mes de diciembre de 1989, financiación por parte del armador: 20% al inicio de las obras; 80% restante al finalizar las mismas. Prefinanciación otorgada por el City Bank. Se contaba además con un préstamo promocional para exportaciones de parte del Banco Central, el mismo fue suspendido a raíz de las nuevas pautas económicas. Como consecuencia de ello, es casi imposible iniciar la obra de no obtenerse recursos”.

Reducir gastos liquidando conquistas

Como podemos constatar, era evidente que la falta de inversión representaba el nudo gordiano del futuro de Astillero y muchos de los representantes de los trabajadores éramos absolutamente conscientes

de ello. Prueba evidente fue la circular del Cuerpo de Delegados³ que denunciaba: *“desde noviembre del año pasado, en la reunión que mantuvimos con el Presidente de la Empresa, en uno de los puntos, el Ingeniero Nazar⁴ trató al delegado de la Usina de mentiroso, por la situación de la Usina. Hoy se demuestra todo lo contrario. Nuevamente la Caldera 2 y la Caldera 3 están “pinchadas” y la Caldera 4 trabajando a menos del 50% con dos bombas de agua quemadas (...) desde hace tiempo atrás suena que Astillero cierra 15 días, que se viene la reestructuración, que quedan 1.500 trabajadores, etc. Si se para la Usina, para volver a funcionar tarda entre 10 a 15 días. ¿Acaso la Usina es la plataforma del cierre del A.R.S.? Si queremos un Astillero reactivado, con las Gradas llenas y trabajo pleno ¿con la Usina en estas condiciones podremos lograrlo?”*

Por eso aclaramos que todo el sector de Usina automáticamente está declarado en ‘situación de emergencia’. Por lo tanto el sector pasará a trabajar con normalidad, no siendo incluido en las medidas de fuerza...”

El 1º de febrero nuestras conquistas recibieron un primer golpe al comenzar a pagarse una compensación por la “suspensión” del Servicio de Comedor. Con este nombre vergonzante se edulcoraba el cierre de un importante lugar de encuentro y socializa-



³ Firmada por Lidia Galarza, Angel Lupac, Jorge Smith, Daniel Maceroni y Juan Cárdenas por la Mesa del Cuerpo de Delegados, bajo el título “¡Abramos los Ojos!” (27.02.1990).

⁴ Carlos “Coco” Nazar, Intendente por el Justicialismo de la ciudad de Berisso desde el 10-12-83 hasta el 09-12-87.

ción de los trabajadores, donde se reponían las energías y el ánimo para continuar la dura labor naval.⁵ La respuesta no se hizo esperar ante tan negro panorama y el viernes 9 de marzo se vota en Asamblea General mantener el horario de 07 a 16 horas como medida de protesta por el retiro del Servicio y desde el lunes 12 levantar todas las medidas que se venían aplicando.

Para dejar en evidencia la voluntad de los trabajadores de sostener la fuente de trabajo pese a las políticas nefastas reinantes, se decide laborar hasta agotar la existencia de Materia Prima para producir. En caso de producirse la parálisis de algún Sector por llegar a este punto extremo, efectivizar una denuncia ante el Ministerio de Trabajo, labrar acta ante escribano público y difundir en los medios de información.⁶

Con el agua hasta las rodillas

De todos modos de algún modo debíamos fortalecer las gestiones ante los ministerios de Defensa y Economía. Así que nunca descartamos totalmente la movilización callejera. Como parte de ellas aún se recuerda la monumental marcha del 21 de marzo de 1990 desde la estación Constitución del ferrocarril Roca hacia ministerio de Defensa bajo una copiosa lluvia. Estábamos todos bajo el puente que subía a la Autopista y hubo un momento de incertidumbre. Hasta que todos vimos a Juan José Cárdenas, Delegado General empapado y a los gritos:

—¡Vamos, compañeros, vamos! ¡Ponga güevo el Astillero!

Motivados por tal gesto de polenta y garra todos arrancamos desafiando a la torrencial precipitación. Después Petete nos contaba:

—¡Qué se yo! El Ñato (Ismael Barros) estaba al lado mío y sin decirme nada se manda hasta la avenida... ¿Y qué iba hacer? ¡Yo tenía que seguir al Secretario!

Con el agua llegándonos a las rodillas caminamos por una 9 de julio inundada a llevar nuestro reclamo. Nos empapamos a más no poder, aunque a la media hora que llegamos al ministerio en cuestión no sólo

⁵ Circular del ARS n° 24/90, firmada por el Director Ángel Marrari (06.03.1990).

⁶ Circular 06/90 de ATE Ensenada, Francisco Banegas, Sec. De Prensa y José Juárez, Sec. Gral Adjunto (13.03.1990).

cesó la precipitación sino que un ardiente sol nos agobió secándonos rápidamente. Nos extrañó ver a compañeros aparecer frente a Defensa sin señales de haberse mojado... ¡los muy pícaros habían hecho el trayecto en subterráneo! Desde ya, los héroes de la jornada éramos los que bancamos la marcha bajo el agua.

En esta movilización sufrimos el único herido de todas las movilizaciones que debimos realizar en los 90 y fue por un accidente del compañero Agustín Cabrera que se lastimó seriamente un pie cuando ya volvíamos La Plata, sentado en la escalera del vagón repleto ferroviario.

Un punto de inflexión

En ese entonces estábamos nucleados en la CGT Azopardo, donde había posturas divididas entre estatales (CONAGRES) y la UOM. El 30 de marzo, los estatales convocan a marchar al Congreso de la Nación contra las privatizaciones. El orador más importante fue Saúl Ubaldini, Secretario General de la CGT.

Expresando su repudio a la política congelamiento salarial y reforma del Estado (privatizaciones) que implementaba el gobierno de Menem – Cavallo, desde algunos sectores partió el reclamo de “Plan de Lucha” y “Huelga General”. El mítico Secretario General de la Central obrera, Saúl Ubaldini, llamó a los trabajadores a “*Esperar el momento oportuno*”, comenzando a demostrar qué orientación levantarían la mayoría de los dirigentes oficiales del movimiento obrero a lo largo de la década.

En el año 1990, Ubaldini fue desplazado de la Secretaría General de la CGT por sectores afines al menemismo.⁷

Compromisos de papel

En nuestra pelea sectorial, el reclamo incluía una mejora salarial para defendernos de la galopante inflación, entonces el 11 de abril se libra un acta por la cual:

⁷ En 1993 se presentó como candidato a gobernador de la Provincia de Buenos Aires, siendo derrotado por Eduardo Duhalde. Posteriormente, sería electo dos veces como diputado nacional por la Provincia de Buenos Aires, por el Partido Justicialista, en 1997 y en 2001.

“El Ministerio de Defensa, a través de su Subsecretaría Producción para la Defensa, se compromete a convocar a paritarias dentro de la misma semana.

1. *A efectos de la reactivación del Astillero el Ministerio de Defensa instrumentará un fondo de recursos que permitirá el pago en tiempo de los salarios, aportes y retenciones de los trabajadores y la cantidad necesaria para el correcto funcionamiento de las actividades de producción.*
2. *El Ministerio de Defensa ejercerá las políticas adecuadas en el orden nacional que permitan la reactivación de las obras en curso (Trans Ona) y las a desarrollar (construcciones militares, contratos para la exportación) dado que ésta es la decisión del Ministerio para la citada empresa”.*⁸

El cacareo sobre los fondos para el *“correcto funcionamiento, los recursos necesarios y las políticas adecuadas”* no pasaron de eso, un simple parloteo sin mayores consecuencias.

Haciendo público el problema

Ante la falta de respuestas, la asamblea del 3 de mayo decidió movilizar el martes 8 de ese mes hasta Buenos Aires y, ante la generalización de crítica situación entre los estatales, comenzó a reclamarse un Plan de Lucha con un alcance mínimo al Área Producción para la Defensa. El 23 de mayo se da inicio a una campaña de concientización entre la comunidad regional y política: La asamblea había decidido, además de declarar el estado de Asamblea y Movilización Permanente, que *“Todo compañero que tenga amigos o conocidos (legisladores, funcionarios públicos de cualquier signo político) los interioricen de la situación del Astillero Río Santiago y les soliciten intercedan para la solución de nuestro problema. Acción que deberá desarrollarse hasta el viernes 1º de junio”*. Además se vota que *“a partir del lunes 28 de mayo armar mesas de esclarecimiento frente el Ministerio de Defensa, Economía, Congreso de la Nación, canales de televisión, etc. con miembros de Comisión Administrativa, Paritarios y los delegados que quieran participar”* La evaluación de las gestiones se haría en otra Asamblea

⁸ Firman el coronel ® Jean Charles Uranga, subsecretario de Producción para la Defensa; Vicealmirante Juan Carlos Anchézar, interventor del AFNE; Isamel Barros y José Juárez por ATE Ensenada.

a realizarse el 4 de junio y se preveía que “*de no tener una respuesta satisfactoria trabajar dos días las 24 horas*”⁹



El paro y movilización del 26 de septiembre de 1990, una de las últimas realizada contenidos por la CGT.

Con los gastos de viáticos, movilidad y otros fueron compartidos por la seccional y el CDC¹⁰, algunos delegados distribuimos el documento, con fecha 28 de mayo de 1990, en mesas de esclarecimiento instaladas en los lugares que se habían votado, a las que se agregó otras en Florida y Corrientes (Capital Federal) cerca del edificio central del AFNE y la Legislatura bonaerense y entre otros conceptos, el escrito enunciaba:

1. *“Que el Astillero y Fábricas Navales del Estado –AFNE– ente estratégico para un proyecto de país independiente., corre riesgos de desaparecer en el corto plazo como Empresa activa del país.*

⁹ Circular 12/90, de ATE Ensenada, firmada por José Juárez y Francisco Banegas por Comisión Administrativa. Esta última medida, tomaba el modelo de “paro a la japonesa”, que en nuestro país aplicaron también los trabajadores judiciales pero en nuestro caso era un eufemismo para evitar decir “Toma de Fábrica”, medida que podía ser reprimida por la fuerzas de seguridad.

¹⁰ Circular 14/90 de ATE Ensenada, firmada por Francisco Banegas y Oscar García, éste último Secretario de Acción Social (29.05.1990).

2. ...
3. *Que el deterioro de los recursos humanos, materiales y laborales iniciados por el gobierno de facto y continuado por el gobierno constitucional anterior hoy amenaza hacerse irreversible. Dado que la cartera de trabajo actual consiste de dos corbetas MEKO 140, un petrolero para Trans Ona de 30.000 toneladas de porte bruto y la reconversión del portaaviones ARA '25 de Mayo', significando un 20 a 30% de productividad y que desgraciadamente se encuentran atrasadas y paradas estas construcciones por falta de decisiones políticas para otorgar recursos para continuar con las mismas.*
4. *Que se han firmado contratos en año 1989 para construir 4 buques graneleros de 60.000 toneladas de Porte Bruto para un armador holandés por un valor superriós a los 100 millones de dólares y que corre el riesgo de perderse por falta de pre – financiación del Banco Central.*
5. *Que desde Junio de 1989 a la fecha hemos recibido una recomposición salarial de 150% de promedio cuando la inflación fue de 658,4% en dicho periodo y además de soportar el cierre de nuestro comedor, no cobrar en tiempo nuestros salarios, etc."*

Finalmente, la campaña rindió frutos y el 30 de mayo, fundamentada en la propuesta que habíamos elaborado entre todos, el diputado nacional Luis Zamora¹¹ presenta un Proyecto de Resolución que contenía un solo pero para nosotros vital punto:

"La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional a los efectos de reclamarle la inmediata reactivación de los Astilleros y Fábrica Navales del Estado (A.F.N. E.), que impida el deterioro del importante parque industrial allí instalado y el aprovechamiento de esa decisiva fuente de trabajo para el desarrollo del país y para la afirmación de la Soberanía Nacional".

¹¹ Luis Fernando Zamora, abogado, político y militante de organismos de Derechos Humanos argentino, nacido en la Ciudad de Buenos Aires el 17 de febrero de 1948. Se desempeñó como defensor de presos políticos y de familiares de desaparecidos por la dictadura. Diputado nacional por Movimiento al Socialismo en el periodo 1989-1993, y por el partido Autodeterminación y Libertad desde el 2003 al 2005. Repudió enérgicamente la visita de George H.W. Bush en la Cámara de Diputados. Como diputado renunció al cobro de sus haberes y a la jubilación de privilegio, en ambos periodos, por lo que, ya sin mandato legislativo, se sustentó con la venta de libros y ejerciendo la abogacía.

El diputado Zamora, en su intervención ante la Legislatura nacional fundamentando la necesidad del tratamiento de su proyecto vertió entre otros conceptos:

“Se trata de constatar si la racionalidad política puede salvar y consolidar a una empresa que cuenta con todos los elementos básicos como para constituirse en un centro de reactivación, crecimiento y desarrollo.

En tal sentido existen datos objetivamente verificables: Posee mercados para colocar su producción, a través de una demanda que, mediante una búsqueda adecuada y decidida, es cierta y aun excedente. (...)

Desestimar la posibilidad de intentar la reactivación de A.F.N.E. es asumir un camino regresivo sin justificación alguna. Comportaría la destrucción por la destrucción misma. Por eso los legisladores debemos comprometernos con su rescate. Hay un mandato popular de por medio; sobre todo, porque no es meramente salvar una fuente de trabajo, aunque de por sí sería relevante; no se trata de mantener empleo deficitario. Es preservar un centro productivo de altísimo potencial, redituable, eficiente, movilizador, expansivo de la economía regional y argentina y, como se afirmó inicialmente, un caso testigo de crecimiento y desarrollo”¹²

El proyecto fue aprobado en Julio de ese año **con el único voto en contra**, como era de esperar, de **Alberto Albamonte, diputado de la UCeDé**.¹³

El derrumbe de las ilusiones

Hasta aquí los compañeros mantenían expectativas en que los reclamos serían atendidos por el nuevo gobierno; no obstante, la realidad se encargó de provocar el desmoronamiento de estas ilusiones. Los trabajadores más antiguos del Astillero, amoldados a la tradición de que todo debía hacerse “en tiempo y forma”, conocieron el estupor cuando la empresa comenzó a atrasarse en los pagos de haberes. Fue el primer síntoma de los

¹² Trascrito de versión taquigráfica de la sesión.

¹³ Alberto Albamonte, ex-policia., diputado por la UCeDé, electo constituyente el 10 de abril de 1994 por el Justicialismo y candidato a gobernador nuevamente por la Ucedé bonaerense en 1999. Ligado al empresario Eduardo Eurnekian y Presidente de la Cadena Howard Johnson, una de las cadenas hoteleras más grandes del mundo, con 5.400 hoteles y más 500.000 habitaciones en todo el mundo.



alcances en los recortes presupuestarios y de la reforma del Estado que comenzaba a realizar drásticamente el gobierno de Carlos Menem, utilizando según sus propias palabras, un método de “*cirugía mayor sin anestesia*”.¹⁴ No todos los compañeros del ARS tomaron conciencia de los verdaderos alcances de la situación en ese momento. En un principio supusieron que era una simple canallada de las autoridades del AFNE que especulaban con esos fondos, aprovechando las altísimas tasas de interés y no una política de gobierno para desmoralizar a sus empleados. La actitud de los directivos era un simple salto

cualitativo respecto a las deficiencias que presentaba el sistema de pago de haberes en años anteriores donde se retrasaba en premios de botaduras o acumulaba deudas por mal pagos.

Entre el 4 y 5 de junio hartos de los trastornos que significaban para la economía familiar el desdoblamiento en los pagos, decidimos “*No retirarnos del Astillero, hasta que llegue el camión de caudales y nos pague*”. La medida fue garantizada por los delegados de sección; como ya era hora de la salida una parte se quedó en los tarjeteros frente a los cuales se hizo la Asamblea, para avisar a los “más distraídos” que, marcaran o no, nadie debía retirarse y otros corrimos a cerrar el Portón de Entrada. En este último grupo fuimos tan celosos en la aplicación de la medida que retuvimos incluso a personal jerarquizado que nos argumentaba para irse que tenían pasajes reservados para viajar de vacaciones (era un viernes y, si mal no

¹⁴ La expresión fue utilizada por el presidente Menem el 26 de noviembre de 1997, en México, durante el almuerzo que ofreció en su honor y en el del presidente Ernesto Zedillo, el Consejo Empresarial Mexicano para Asuntos Internacionales, en el Castillo de Chapultepec. La frase completa dice: “*Y recuerdo que dije: no nos queda otro recurso –y pedía el acompañamiento y apelaba a la benevolencia y la buena voluntad de nuestra gente–, que no nos quedaba otro camino que el de hacer cirugía mayor sin anestesia, ni aunque duela –decía–, ir hasta los huesos y terminar con ese Estado paternalista, prebendario, dadivoso que nos había llevado a este proceso de involución, al cual hizo referencia mi amigo, el Presidente de México*”.

recuerdo, feriado largo). El técnico Raúl Olmo durante mucho tiempo tuvo en su tablero, clavado con alfileres, los pasajes del Buquebus que el capitán Seoane iba a utilizar con su esposa. Junto con Alberto López, tornero y subdelegado de Mecánica, imbuidos de ardiente espíritu jacobino nos negamos a dejarlo salir sentándonos sobre el capó de su auto. Seoane, jefe mío en cuestión, me dejó los boletos como trofeo de la jornada haciendo gala de buen humor y comprensión.

El camión de caudales apareció, cobramos y nos fuimos bastante tarde pero con unos pesos frescos en el bolsillo. Eso sí, **José Juárez**¹⁵, por entonces Secretario Adjunto, que había estado en el grupo del portón fue convocado por la Prefectura denunciado por las autoridades del AFNE y **en su calidad de “jefe de la pandilla de secuestradores”, debió soportar que le iniciaran un sumario judicial por “Privación Ilegítima de la Libertad”.**

Alerta roja: peligro de traición

Con el envío al Congreso del pliego de bases y condiciones para la privatización de las nueve empresas dependientes del Ministerio de Defensa incluidas en la Ley de Reforma del Estado las deterioradas esperanzas de mis compañeros y de gran parte de los trabajadores afectados, sufren un golpe contundente. Las luces de alarma se encendieron entre los representantes gremiales y los afiliados activos organizados en las diferentes agrupaciones. El proyecto preveía la privatización del 100% de Forja Argentina, los terrenos contaminados de la ex – planta Meteor y Tandanor (Talleres Navales Dársena Norte). También salía a la venta el 30% de Polisur, el 30% de Petropol, el 30% de Monómeros Vinílicos, el 30% de Induclor, el 42% de Carboquímicos y el 39,45% de Petroquímica Río Tercero. Un gran porcentaje de la base podía ser ofertada en papeles de la deuda externa, absolutamente desvalorizado en el mercado financiero internacional. Los grupos económicos Bunge y Born, Garovaglio y Zorraquín y Richard se apresuraron a buscar socios financieros que contribuyeran con esta nueva moneda de cambio del Patrimonio Nacional.

¹⁵ A Juárez le decían en su juventud “*El Flaco Juárez*”, y aún hoy se hace merecedor del apodo, por razones obvias.

Los medios periodísticos informaban también que, una vez adjudicadas estas empresas a mediados de septiembre, el Poder Ejecutivo propondría el mismo tratamiento para AFNE, SOMISA, Astillero Domecq García, Hispasam y otras.¹⁶

La gestación del Ensenadazo

El primer Ensenadazo se gesta al calor de las luchas que en todo el país comenzaron a realizar los trabajadores estatales, especialmente de las empresas productivas y de servicios amenazadas por el plan de privatización. A esto hay que agregarle a la resistencia de los trabajadores privados a la flexibilización laboral que buscaba aumentar la productividad aumentando los ritmos de trabajo, eliminando la especialización de oficio, ayudada por la innovación tecnológica. También lo potencia el repudio de parte de un gran sector de la población a la política del gobierno nacional, totalmente ajena a la doctrina del Justicialismo. En la provincia de Buenos Aires esto último se expresó con un rotundo NO en el plebiscito del 5 de agosto convocado por el gobernador Antonio Cafiero; el resultado fue el rechazo por el 70% de los votos a una reforma constitucional acordada con el radicalismo, que incluía la posibilidad de reelección del gobernador.

La idea de coordinar las luchas con otras fábricas y hacer acciones conjuntas comenzó a sobrevolar entre delegados, afiliados más participativos y las agrupaciones más radicalizadas; más de uno ejemplificaba la necesidad recordando la coordinación interfábrica de los 70. La cuestión es que la idea plasmó de manera consciente y concreta entre los compañeros de base, cuando los trabajadores de la desaparecida sección Usina, muy apremiados por las señales de su inminente destino final, decidieron en Asamblea de Sección proponer la conformación de una delegación que recorra, en representación del Astillero, diversos lugares de trabajo para ver qué se podía hacer. Algunos creíamos que “el qué hacer” significaba un acto de las empresas afectadas por la privatización en Capital Federal, posiblemente en Plaza de Mayo, otros un acto en la región.

¹⁶ Sección Economía, Clarín (10.07.1990).

La moción fue llevada a la Asamblea General del 2 de agosto y se aprobó junto a una serie de medidas para asegurar el cobro de haberes del mes y el reclamo de anticipos a cuenta de la actualización por el atraso en los pagos. **Entre otras decisiones figuraba realizar un acto público en defensa del A.R.S. y F.M.A.S. de Berisso**, continuar con las mesas de esclarecimiento ahora en la Zona, impulsar un petitorio entre familiares y vecinos, solicitar un cierre de comercio por 30 minutos a las Cámaras de Comercio de La Plata, Berisso y Ensenada en solidaridad con nuestra lucha, realizar pintadas en los tres Distritos, concurrir a los medios de comunicación y seguir entrevistando a los legisladores, solicitar un Plenario de Delegados del Área de Defensa y culminar el plan de lucha con una movilización a Casa de Gobierno previa asamblea el 7 de agosto. Como muestra del realismo y espíritu práctico del que hace gala siempre el obrero argentino, se votó formar una Comisión de tres compañeros más dos veedores para recaudar fondos para financiar estas acciones.¹⁷

Recorriendo el espinel

En la asamblea del 7 de agosto se nominó a catorce de nosotros a los efectos de coordinar un Plan de Lucha en conjunto y la creación de un Fondo de Lucha. En la nota, enviada por Ismael Barros y José Juárez a la empresa solicitando la justificación de las horas de retiro, se detalla quiénes éramos:

Miguel Lago (delegado de Soldadura), Carlos Ortigosa (delegado de Gradadas), José Montes (delegado de Cobretería), Marcelo Hornos, Raúl Corzo (delegado de Usina), Roberto Cufre (subdelegado de Soldadura), Sergio Escobar (delegado de Mecánica), Ángel Cadelli (vocal del CDC), Hugo Rodríguez (delegado de Intendencia), Patricio Yalet (delegado de Automotores), Carlos Miguez, Domingo De Jesús, Juan Gutiérrez y Rodolfo Tolaba (subdelegado de Soldadura).¹⁸

¹⁷ Circular 027/90, firmada por Francisco Banegas y Eduardo Díaz, éste último 1º Vocal Titular de la Comisión Administrativa (03.08.1990).

¹⁸ Se respetó el orden del listado original. Ángel Cadelli, Hugo Rodríguez y otros compañeros renunciaron a la segunda reunión de la Comisión alegando diferencias políticas.

Escobar, Míguez y De Jesús, junto con José Juárez, se ocuparon de la Comisión Recaudadora y el resto nos encargamos de recorrer las empresas¹⁹ entrevistando a las Comisiones Internas y Cuerpos de Delegados de las distintas empresas, especialmente de la zona (YPF, Propulsora Siderúrgica, Petroquímica General Mosconi) y de la actividad naval también en peligro, como el Domecq García. Además se fue a los sindicatos de SUPE – Ensenada, SUPE – Flota y portuarios del SUPA. Se informó de lo actuado en volantes de la Comisión y en las reuniones de Delegados y Asambleas Generales; uno de ellos daba cuenta que la Interna de PGM acordaba con hacer el acto en Ensenada, se acoplaba la Plan de nacional de Lucha de ATE y que habían tomado contacto con SOMISA para empezar a coordinar la resistencia. También los resultados de las reuniones con representantes del Domecq García, ECA (Avellaneda) y FM San Martín fueron positivos pues todos expresaron su disposición a la unificación de la lucha por salarios y contra las privatizaciones. La Comisión de Defensa del Patrimonio Nacional, integrada por diversas personalidades, acercó su solidaridad.

Fondo de Lucha

Respecto al Fondo de Lucha la misma circular informaba sobre la emisión de bonos de 100 mil australes (200), de 50 mil (300 bonos), de 10 mil (500 ejemplares) y de 5 mil australes (1000) para repartir entre delegados y voluntarios que quisieran colaborar²⁰ Por lo pronto, los trabajadores del Domecq, cerraba el informe, se habían quedado con 20 bonos de 10 mil australes. Una muestra efectiva de la solidaridad obrera. El 16 de agosto el presupuesto para la lucha en defensa del ARS creció de una manera sustancial cuando la diputada provincial Silvia Díaz²¹ entregó la suma de 20.000.000 de australes proveniente “*de los fondos de que*

¹⁹ Circular 028, firmada por Francisco Banegas y José Juárez (08.08.1990)

²⁰ Circular n° 2 de la delegación electa en Asamblea (13.08.1990)

²¹ Silvia Díaz, dirigente estudiantil y candidata a vicepresidenta en 1989 en la fórmula Zamora-Díaz., fue diputada bonaerense por el MAS en 1991. Al finalizar su mandato trabajó en la caja de un restaurante hasta el 2002. Desde septiembre del 2001 integró una cooperativa de diez trabajadores que nació de la asamblea barrial de Almagro (Buenos Aires) surgidas como otras tras el Argentinazo del 19 y 20 de diciembre del 2001.

*disponen los Diputados de ésta Cámara para la asignación de subsidios y considero que es un buen destino ponerlo al servicio de la lucha de los trabajadores”, según informara por nota la legisladora.*²² Un viejo compañero, al conocer la cifra, exclamó: *“Con esto tenemos para hacer marchas hasta que ganemos”*; la expresión, un tanto exagerada, daba cuenta de lo considerable del donativo. Sin embargo, el ejemplo no fue imitado por otros diputados que, a lo sumo, llegaron a comprar algunos bonos de 5 y 10 mil australes.

Las reuniones fueron, en su mayoría, exitosas²³: Por ejemplo, el Concejo Deliberante de Ensenada declaró de interés municipal al ARS y PGM, la defensa de ambas fuentes de trabajo y el mantenimiento de las mismas como empresas del Estado y la reactivación del Astillero. La resolución fue elevada al Presidente de la Nación, Ministro de Defensa, Cámara de Diputados y Senadores nacionales, Gobernador bonaerense y a sus pares de Berisso y La Plata.

Poco tiempo después se comenzó a reunir el Plenario Zonal de Delegados, que funcionaba con carácter de abierto para fortalecerlo permitiendo la participación de todos los compañeros luchadores, sobre todo con cargo representativo.

Contagiando

Para ese entonces, el camino adoptado por el Astillero y la seccional Ensenada de ATE había sido imitado por el resto de las Comisiones Administrativas en cuya zona de influencia se encontraba empresas del Área de Producción para la Defensa. En un plenario realizado el 10 de agosto se constituyó una Mesa Ejecutiva entre cinco

²² El recibo del donativo lleva las firmas de Juan Lupac, Jorge Smith, Carlos Perdomo, Carlos Raymundo y Raúl Corzo, por el Cuerpo de Delegados y de Sergio Escobar, por la Comisión Fondo de Lucha.

²³ En paralelo la dirigencia seccional y nacional realizó otras entrevistas con resultados menos auspiciosos: El 16/08, con los senadores del PJ, Juan C. Romero y Eduardo Vaca, Vice – presidente de la Comisión de Defensa; el 21-08 se realizaron sendas reuniones con el Almirante Mazarelli y el Senador Edison Otero (UCR); el 22/08 con los Senadores Grosso y Velásquez (UCR); el 23/08 con asesores de la Comisión de Defensa y el 24/08 con la Senadora Saadi de Deentone (PJ).



José Cárdenas aprobó con méritos el examen de ser Delegado General de la Mesa del Cuerpo de Delegados de Secciones en momentos muy difíciles.

seccionales: San Martín, Borghi, Avellaneda, Río Tercero (Córdoba), Capital y Ensenada.

Coordinadas por el Concejo Directivo Central se proponían extender a nivel nacional las campañas de pintadas, radios móviles, mesas de esclarecimiento y juntada de firmas contra las privatizaciones que ya veníamos desarrollando en nuestra zona. En dicha reunión se programó también una serie de actos públicos en todo el país el primero de los cuales sería 15 de agosto en Altos Hornos Zapla, otro en Rosario realizado el 15 de septiembre y el de Astillero Río Santiago, con fecha tentativa el 7 de septiembre. Finalmente lo hicimos el 20 de septiembre ya que el 7 se realizó el de Río Tercero donde también asistió la población, Intendente, legisladores, concejales, CGT y Cámara de Comercio.²⁴ Un futuro Congreso de Delegados del Área, realizado el 31 de agosto, resolvería un paro y movilización de toda Defensa al Congreso de la Nación y Casa de Gobierno.²⁵

Los plenarios previos

El Plenario Zonal de Delegados se hizo en la fecha prevista y su coordinación fue realizada por los que venían en nombre de Cuerpos representativos. La Mesa que presidía los encuentros estaba constituida por el Secretario General de ATE Ensenada, Ismael Barros, acompañado por José Montes, primer vocal del Cuerpo de Delegados del ARS; además del “*Sapo*” Sander, por Propulsora, que después fue concejal de

²⁴ Circular 32/90, ATE Ensenada. Francisco Juárez – Oscar García (28.08.1990).

²⁵ Circular 029/90 de Com. Adm., José Juárez – Francisco Banegas (14.08.1990).

Ensenada por el Frente Grande y hoy es Delegado Municipal en Punta Lara y Juan Guanciarroza, Delegado de los químicos en Petroquímica General Mosconi.

Desde el 29 de agosto de 1990 en adelante, en el viejo Cine Social de Ensenada, ya desaparecido, comienzan a reunirse compañeros de la fabricas de la zona, entre ellas Fabricaciones Militares de Berisso, también afiliada a nuestra seccional de ATE, del Sindicato Municipal de Ensenada, Ferroportuarios (SUPA), La Fraternidad de Tolosa (La Plata), el resto de los componentes del Polo Petroquímico (IPAKO, Poli-butenos MALEIC y A.C.O.) y algunos delegados de SUPE La Plata. En reuniones posteriores se sumaron delegados del INDEC de La Plata y compañeros de ATE y UPCN que pertenecían al Ministerio de Gobierno bonaerense, con esto el Plenario ya revestía un carácter Regional, y así empezó a llamarse.

Hubo gran debate político sobre qué hacer y cómo lo debíamos hacer. Algunos sectores sostenían que debía sumarse a todos los sectores afectados por el modelo económico y social que se comenzaba a aplicar o que estaban dispuestos a resistirlo (sectores empresarios, comerciantes, políticas y religiosas) y otros proponían un funcionamiento más cerrado, donde solo intervinieran organizaciones gremiales. También se debatía si el funcionamiento debía ser en Plenario o por Comisiones; si los asistentes con derecho a voto en los Plenarios debían ser sólo los que venían en nombre de organismos representativos (sindicatos, cuerpos de delgados, comisión interna) o si cualquier activista o delegado suelto tenía el mismo peso que un secretario general que venía en nombre de su gremio. Estas discusiones, por supuesto, llevaban tiempo porque había criterios muy diferentes y algunos compañeros tenían posturas muy firmes.

Lo concreto fue que se votó hacer un acto el 20 de septiembre, la fecha más cercana y viable que tuvimos al 2 de septiembre, Día de la Industria y al 12 de septiembre, Día de la Industria Naval y que nos daba el margen suficiente de tiempo para realizar las tareas de difusión y organización a la convocatoria. Acordamos que las consignas de la misma iban a ser **NO A LA PRIVATIZACIÓN, REACTIVACIÓN DE LAS EMPRESAS DE LA ZONA, SALARIOS DIGNOS, NO A LOS DESPIDOS Y SUSPENSIONES**. Como decisiones más políticas se resolvió

que, dado que el objetivo común era un reclamo gremial, la asistencia fuera bajo la bandera nacional, por tal motivo los partidos políticos debían abstenerse de portar sus respectivas pancartas identificatorias y que las piezas oratorias corrieran por cuenta de los representantes gremiales de los trabajadores.

Para efectivizar los detalles de organización (invitaciones, palcos, acondicionamiento del lugar del acto, sonido, oradores, etc.) se constituyó una Comisión Coordinadora integrada por representantes de la Comisión Administrativa de ATE Ensenada y la Mesa del Cuerpo de Delegados del ARS, además de dos representantes de Fabricaciones Militares de Berisso, dos de la Comisión Interna de Propulsora, seis de Petroquímica General Mosconi. Como aún había expectativas que otras fábricas y organizaciones sindicales, especialmente SUPE – Ensenada y los trabajadores de Destilería YPF La Plata, se sumaran a la propuesta, este organismo quedó abierto a todo gremio que quisiera integrarse.²⁶ Los materiales para la difusión (pintadas, afiches, volantes) iban a ser editados por las organizaciones convocantes y cada una podía utilizar su lenguaje particular, siempre y cuando respetaran las consignas ya consensuadas.

Intentan frenar el Ensenadazo

El Plenario y sus resoluciones no iban a pasar inadvertidos para los distintos niveles gubernamentales y los empresarios de la Zona. Seguramente un mismo pensamiento torturó a más de un funcionario o gerente: *“De tanto obrero junto y en la calle no puede salir nada bueno”*. Como primera medida, las autoridades gestionaron – y obtuvieron – una conciliación obligatoria sobre el conflicto del Astillero Río Santiago. Desmovilizar y aislar al eje de la convocatoria era prioritario para que la movilización obrera y popular se diluyera o, en el peor de los casos para estos señores, fuera mínima. Lo que se dice, buscaron amortiguar el golpe; si para lograrlo debían invertir algún dinerillo estaban dispuesto a hacerlo y así lo demostraron. El cuatro de septiembre se

²⁶ Circular 33/90, ATE – Ensenada. Francisco Banegas, secretario de Prensa y Propaganda – José Juárez, Secretario General Adjunto (31.08.1990).

reúnen empresa y gremio y acuerdan un aumento al módulo del peón²⁷ con retroactividad al 1° de junio, los reajustes correspondientes a junio –julio–, agosto– septiembre se abonarían en el mes de octubre sin ningún tipo de actualización. La parte sindical se comprometía a “*levantar cualquier clase de medidas de fuerza y mantener la paz laboral*”.²⁸ La trampa estaba en el artículo 6° del acta que enunciaba: “*Se hace constar expresamente que en el caso de considerar el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de la Nación, que el artículo 45 de la ley de Emergencia Económica 23697 no comprende el laudo 80/87 de ese Ministerio, las sumas que resulten del incremento que se otorga, serán absorbidas hasta su concurrencia por cualquier modificación del Salario Mínimo Vital y Móvil*”.

En el interín el gobierno nacional dispone, mediante el Decreto 1757/90, la suspensión unilateral de Cláusulas de Convenios Colectivos vigentes y con ella caía el Laudo 80. Las autoridades nacionales incurrían así en un exceso de reglamentarismo sobre su propia ley ya que esto



Eduardo Alberto Onzari y Carlos Basaj, alféreces de San Singuita, en el Ensenadazo de septiembre de 1990.

²⁷ El Convenio Colectivo del ARS fija una escala modular para calcular los sueldos de las diferentes carreras, cuyo Módulo 1 (o Módulo Base) era el del Peón, el trabajador menos calificado.

²⁸ Punto 5°, Acta firmada por Román Chretien por AFNE, el Licenciado Carlos Santamaría, por Ministerio de Economía y Víctor De Gennaro, Ismael Barros, José Juárez, Ramón Benítez y Pedro Morales, por ATE (04.09.1990)

no estaba previsto en la 23.696 ni en la 23.697, a la vez que violaba el artículo 28 de la Constitución Nacional. El Decreto en cuestión indicaba en su artículo 121 “...*dése cuenta al Honorable Congreso de la Nación en los aspectos que corresponda*”, así que la injusticia fue avalada por el Parlamento que mantuvo silencio e inacción de clara lectura cómplice.

Lo que no tuvieron en cuenta estos señorones fue el ingenio de obreros acostumbrados a realizar maravillas artesanales con máquinas desgastadas y talleres vaciados. La experiencia de años de lucha acumulada y preservada en la Comisión Administrativa y el Cuerpo de Delegados encontró una salida de lucha “*sin sacar los pies del plato*”. Se aceptaría la Conciliación Obligatoria; se mantendría el estado de Asamblea Permanente, amparados en el derecho constitucional a reunirse y deliberar; de no pagarse el sueldo de agosto en la fecha prevista (5 de septiembre) la asamblea se trasladaría a 7 y 51 (esquina dónde se ubica la Legislatura provincial, en pleno centro platense) convirtiéndose de hecho en un acto público que calentaría el ambiente de convocatoria al acto del 20. Si ante esto no se cumplía el pago de salarios en 48 horas, se subiría la apuesta y se realizaría una asamblea dentro del establecimiento, pero pasado el horario de trabajo para no exponerse a sanciones legales, donde se votaría una marcha hacia Capital Federal. Como medida de presión interna la propuesta llevada por los cuerpos representativos, que la Asamblea General aprobó por unanimidad, contemplaba una denuncia por telegrama a la Sub – secretaria de Trabajo provincial y al Ministerio de Salud Pública por el incumplimiento, por parte de la empresa, de la Ley de Seguridad e Higiene. Esta acción, que parece una salida leguleya antes que de lucha, se basaba en la consciencia que tenían todos los operarios de las nefastas condiciones de trabajo a que lo estaba empujando el plan de destrucción.

–*Si en este momento aplicamos las Normas de Seguridad en el Trabajo –decían los compañeros– el Astillero se para, porque la Empresa no la cumple en ningún lado.*

Esto se reforzaba con el pedido de una presentación legal por parte del Concejo Directivo Central²⁹ ante el Ministerio de Trabajo, denun-

²⁹ Este organismo nacional es el que posee la personería jurídica de ATE. Es el único autorizado a efectivizar presentaciones legales.

ciendo todos los incumplimientos incurridos por “*la Empresa durante la actual administración, con respecto a los derechos laborales*”³⁰ Llegar a esta postura común entre los representantes de diferentes organismos fue una tarea compleja. Confieso que me encontraba entre los que en principio creían que debíamos rechazar la conciliación obligatoria, aunque casi de inmediato –y con una sola explicación por parte de los más experimentados– la sensatez se impuso y todos acordamos que aceptarla era lo mejor... Aún estaba muy fresco el recuerdo de la ocupación en 1985 de la planta automotriz de la Ford en Pacheco

El acto

Y el día esperado llegó. El acto resultó emocionante, en realidad todo el proceso lo fue para mí. Mientras lo desarrollábamos estuve ansioso y entusiasta como un chico: Era la primera vez, en más de 15 años, que las fábricas de la zona se unían para efectuar un reclamo en conjunto. Los que teníamos 30 años o menos, por primera vez vivíamos algo así. Cuando se produjo el Cordobazo y todos los procesos posteriores éramos unos niños y cuando se da el golpe del ‘76 éramos apenas adolescentes. Esta era la zona del SWIFT y el Armour; desde plaza Belgrano, partían las marchas los obreros que se unían con los estudiantes universitarios de La Plata en el 74 y 75. Desde este mismo lugar salieron los primeros grupos hacia Berisso cuando *encanaron* a Perón; aquí nomás, a tres kilómetros, al otro lado del puerto La Plata, había nacido el 17 de Octubre. Por dentro me preguntaba:

–*¿En qué nos habremos metido?*

El día del acto dejé de cuestionarme. Yo ya estaba hecho: El día anterior, en la Asamblea que se hizo en el Taller de Estructura, dije que estaba bien que nos volcáramos al acto como tarea principal, pero que no podíamos esperar para exigir a la Empresa que, una vez más, se había atrasado en el pago de sueldo. Propuse entonces que fuéramos de inmediato al Edificio de Dirección, todos, y que no nos moviéramos de

³⁰ Circular 34/90, ATE Ensenada, José Juárez, Secretario General Adjunto – Francisco Banegas, secretario de Prensa (05.09.1990).

ahí hasta que nos dieran una fecha de pago. ¡La gané por aclamación, tan locos estábamos! Y fuimos. Nos metimos hasta el hall, subimos al piso de la Presidencia y encaramos impacientes a los funcionarios. Delegados y Comisión Administrativa invadimos las oficinas y salió la fecha:

–Pasado mañana nos pagan.

Como no tenía tarea designada para el acto me dediqué a disfrutarlo mirando las banderas de las organizaciones asistentes y charlando con los que conocía. Así que me sumergí entre mis compañeros y ese jueves marché desde el Astillero hasta la Avenida Colón (hoy Horacio Cestino) y Ortiz de Rozas, casi frente a la comisaría, donde estaba el palco. Salíamos de trabajar a la 16 y 15 así que, hasta que armamos la columna y llegamos, casi eran las 17, hora fijada para el inicio. Habíamos tomado en cuenta para decidirlo el horario de salida de las escuelas buscando sumar a maestros y padres, además de afectar lo menos posible la actividad de los comerciantes como gesto de buena voluntad hacia ellos. Contabilizamos 5000 presentes. Esta cifra era una barbaridad para Ensenada que en ese entonces, no sé, tendría 45 000 habitantes. Había de todo, vecinos de Ensenada pero también de Berisso, compañeros de los Ministerios, IOMA. Docentes y Judiciales platenses, una delegación importante de Somisa, portuarios de SUPA, los embarcados de SUPE Flota. A los del Sindicato Único de Petroleros del Estado no los pudimos convencer porque lo manejaba la lista Celeste que estaba con los *Gordos*³¹, pero había una bandera de la lista Azul (opositora, ligada a la UCR) y además, entre la gente, noté muchos conocidos de YPF que eran peronistas. Casi sobre la hora arribó una columna de la UOCRA – La Plata, que *apretó y se mandó* hasta el escenario.

Oficiaba de locutor un delegado nuestro, “El Gaucho” Juan Lupack, presidente de la Asociación Tradicionalista “Fortín Gaucho” de Berisso, guitarrista, compositor e intérprete de milongas y canciones camperas.

³¹ Sector de la cúpula cegetista. Eran grandes sindicatos que, ante el apoyo masivo de los trabajadores a Carlos Menem, desarrollaron una táctica de preservación, mostrando cierta autonomía frente al gobierno menemista, volcándose al desarrollo de relaciones de negociación colectiva con las grandes empresas, influenciando a sectores no alineados con el menemismo (especialmente Eduardo Duhalde) y conservando buenas relaciones con la oposición, especialmente con la UCR. La otra parte de la cúpula eran los sindicatos menemistas, que apoyaron sin vacilaciones la política gubernamental. Eso les permitió, entre otras cosas, controlar el sistema de Obras Sociales. Ambos practicaban el sindicalismo de negociación.

El hombre anunciaba a los presentes y leía las adhesiones al estilo típico de los festivales folclóricos. Así que entre los oradores, todos dirigentes de fábricas y el locutor que hablaba en estilo gauchesco (hablaba de “pueblada”, defensa del patrimonio nacional por este criollaje reunido, que éramos los herederos de los defensores de Fuerte Barragán cuando las Invasiones Inglesas, etcétera) presentábamos un estilo muy enseñadense, mezcla de provincia y urbe, de tipos del interior que vienen a Buenos Aires escapando a la miseria con el overol recién puesto. Algo que en Berisso me parece que está más oculto por las colectividades venidas de Europa. Una nena con guardapolvos blanco, hija de un compañero, se leyó un discurso que nos hizo lagrimear a todos. Pese a la campaña que se hizo en los días previos de posibles desmanes y destrozos en los comercios todo anduvo sobre ruedas. En esa época todavía no se conocía el término *piquetero* para nombrar a un luchador social que quebrara “*la paz y el orden público*”; se hablaba más bien de *zurditos*, *extremistas* o *troskos* y parecía que iban a venir todos los del país para hacer disturbios. Por supuesto, todo eran *bolazos*.

Incidente con Víctor de Gennaro

Lo único que empañó el acto fue la *chiflatina* que casi impidió hablar a Víctor De Gennaro. Personalmente no aprobé ni apruebo lo ocurrido por varios motivos. Si bien ya me había distanciado de su corriente gremial (había sido apoderado seccional de ANUSATE en las elecciones del 84), tampoco me parecía que De Gennaro era lo mismo que Lorenzo Miguel, por ejemplo. Además ya había aprendido que la gente de Astillero no actuaba así: Si quiere decirle algo a su dirigente se lo dice adentro de la fábrica, pero cuando sale afuera, y éste habla en nombre del gremio, se lo respeta. Y la izquierda, donde yo



Soldando en el taller.

militaba por entonces, aunque se lo propusiera, no hubiera podido hacer algo así porque no tenía la influencia para hacerlo.

En mi opinión el incidente fue iniciado desde la columna de la UOCRA, ligada a la CGT Regional. Había una lucha interna entre los dirigentes sindicales desatada por sus contradicciones con el modelo económico del menemato. Muchas de las organizaciones convocantes pertenecían al sindicalismo de confrontación peronista ortodoxo, localizado centralmente en sectores industriales y del transporte privado que – buscando obligar al menemismo a restablecer el rol privilegiado del sindicalismo en el interior del gobierno y aplicar una política económica nacionalista– prefirieron diferenciarse dentro del seno de la CGT.³² El otro, que personificaba De Gennaro, era un sindicalismo peronista pero de perfil socialcristiano, cercano a la Central Latinoamericana de Trabajadores Estatales (CLATE), que prefería adoptar una posición de oposición frontal al neoliberalismo y sostenía una línea discursiva que combinaba el nacionalismo y latinoamericanismo, la “economía social de mercado” y la propuesta de una economía de propiedad mixta, solidaria y humanista.³³

Volviendo a aquél día memorable de víspera de Primavera, todo lo demás fue sobre rieles y un grito contundente de la comunidad contra el ataque a las diferentes industrias de la zona. Y los funcionarios del AFNE tomaron nota de ello porque al otro día nos pagaron. Igual ni imaginábamos lo que se venía: Por esos días eran derrotados los telefónicos sufriendo 500 despidos ejecutados por la interventora de ENTEL, María Julia Alsogaray que remató su tarea privatizando el servicio nacional de teléfonos, entregándolo a la voracidad de Telecom y Telefónica. **Recién se iniciaba nuestro viaje, que todavía no llegó a destino final, en defensa de la Industria Naval Nacional y la Reactivación Plena del Astillero Río Santiago.**

³² En 1994 crean un grupo autónomo, el Movimiento de los Trabajadores Argentinos (MTA), y en 1997 se retiran de hecho de la CGT.

³³ Estos último proponían producir una ruptura constituyendo una nueva Central sindical; ese proyecto ya estaba en marcha, en 1991 se agruparon como Congreso de los Trabajadores Argentinos que el 14 de noviembre de 1992 da origen a la Central de Trabajadores Argentinos (CTA), integrada por diversos sindicatos y nuevas organizaciones territoriales y gremiales. En la CTA confluirá también una considerable minoría trotskista y comunista, estimada en el 30% del total de sus miembros.

CAPÍTULO VI

NACE LA BANDA DESCONTROLADA

Si bien en los días subsiguientes al Ensenadazo una oleada de optimismo inundó los talleres, los resultados de las gestiones no permitieron que persista tal estado de ánimo. A la carencia de respuestas sobre los reclamos por ropa de trabajo, movilidad deudas y cobro del sueldo en término, se sumaba un preocupante embargo de herramientas, la falta de planes de reactivación y constantes rumores de posible privatización. La situación se agravó con el despido de la empleada administrativa Marta Ranieri, empleada administrativa debido a un plan de reestructuración en el sector, medida que no se pudo revertir.

Ante este panorama, debimos continuar con las movilizaciones y el 9 de octubre de 1990 nos dirigimos hasta el edificio del AFNE en Capital y ministerio de Defensa, tras designar a diez compañeros de distintas carreras, más dos miembros de la Asociación del Personal Superior del Astillero (APSA), para que acompañen a la Comisión Administrativa, C.D.C. y asesores legales a las entrevistas. En esta marcha comenzó a hacerse evidente el acierto de haber creado un Fondo de Lucha. La Conducción de la Seccional alegaba faltas de recursos para solventar los micros para nuestras movilizaciones: ante esto



Ismael "Nato" Barros en el corte del Cruce Alpargatas.

decidimos recurrir al económico ferrocarril. El dinero recaudado sirvió para comprar los boletos, aunque de ser necesario estábamos decididos a ir *colados*. Ese día de octubre, a las 7 de la mañana, hora de ingreso al Astillero, todos nos hicimos presentes... pero en la Terminal La Plata del ferrocarril Roca, dispuestos a ir hasta Buenos Aires.¹

Verano caldeado

Enero de 1991 no fue un mes apacible en la región. Miles de estatales provinciales salieron a la lucha en defensa de su nivel de vida. La bronca de la gente y el ímpetu del conflicto fue tal que la estructura tradicional de los gremios fue sobrepasada y muchos empleados de distintas dependencias se organizaron en una Interestatal a la que luego se sumó la Interhospitalaria.

Por el lado de Astillero, bajo cuerda, los funcionarios inician una vergonzosa artimaña: Intentan inducir a los empleados de 58 y 59 años a que acepten una “Baja Concertada”. No era casual el ofrecimiento: En ese momento se había presentado al Congreso una modificación a la Ley de Jubilaciones por la que el mínimo de edad para acogerse al beneficio dejaba de ser 60 para pasar a los 65 años. De este modo, el trabajador que aceptara el ofrecimiento de AFNE, caía en una trampa. De qué otro modo definir a que tuviera que arreglarse por sí sólo para sustentarse hasta alcanzar el nuevo tope jubilatorio en un contexto social de creciente desocupación, donde hasta los trabajadores más jóvenes sufrían lo indecible antes de conseguir un trabajo?²

En ese mes también fuimos sacudidos por un nuevo despido. La víctima esta vez era un miembro de la Junta Electoral de ATE Ensenada, Rubén Skarlac, en funciones ya que nos encontrábamos en pleno proceso electoral de autoridades Seccionales y Nacionales de ATE.³ **Ante este nuevo ataque la militancia del Astillero emitió señales inequívocas de cerrar filas para defenderse de toda posible fisura que pusiera en peligro a la imprescindible organización sindical.** La primera circu-

¹ Circular 36/90, ATE Ensenada, José Juárez – Francisco Banegas (08.10.90).

² Circular del Cuerpo de Delegados (30.01.1991).

³ Los comicios se iban a realizar el 23 de mayo.

lar de ATE Ensenada de ese año convoca a una *“Asamblea Extraordinaria para el día lunes 11 de febrero de 1991, dentro del ARS, previa recorrida de los Delegados y la Comisión Administrativa”*. Hecho sin precedente registrado, la convocatoria estaba avalada por el Concejo Directivo Central y casi todas las Agrupaciones actuantes en el ámbito de la Empresa (12 de Septiembre, Forja Obrera, Río Santiago, Blanca “8 de Octubre – Juan Domingo Perón”) Es que el documento no sólo incluía la exigencia de la reincorporación inmediata de Skarlac sino también era un compromiso público de todos los firmantes *“en la irrestricta defensa de la estabilidad laboral de los 2.700 compañeros del ARS”*.⁴

Primeros cortes de ruta

Conforme avanzó el año '91 la inflación devoró el 21% de aumento logrado con tantos meses de esfuerzos. Por tal razón nos vimos forzados nuevamente a iniciar acciones de lucha; el 26 de marzo de 1991 se marchó hacia La Plata y alrededor de las 11: 30 horas nos concentramos en la Legislatura provincial. Allí los diputados Raúl Maya y Silvia Díaz reciben de Ismael Barros, José Juárez y Francisco Banegas. Como los diputados no pusieron objeciones de realizar una reunión abierta al conjunto de los trabajadores ingresamos, pese a la oposición de la custodia policial. La reunión, sin embargo, no pudo hacerse en un clima adecuado ya que la insistencia de la policía en desalojarnos produjo algunos choques entre estos y los compañeros. Finalmente nos retiramos a las 20 y 15 horas.

Al día siguiente, 27 de marzo de 1991, Astillero Río Santiago inaugura el corte de ruta como metodología de lucha desde la recuperación de la democracia en el '82. En esa jornada 1200 obreros movilizados por medio de 27 micros y conducidos por el Secretario General Ismael Barros, corta el tránsito vehicular desde las once hasta las catorce horas, de la ruta nacional nº 2, a la altura del denominado Cruce de Alpargatas de la localidad de J. M. Gutiérrez (Partido de Berazategui).⁵

⁴ Circular 01/91, Francisco Banegas, Secretario de Prensa y Propaganda – Ismael Barros, Secretario General (06.02.1991).

⁵ En el proceso de lucha de los 70 algunas fábricas, caso Peugeot, ubicada muy cerca, habían utilizado el corte de ruta eventualmente ya que estaba combinado con otras acciones

Volviendo al Astillero la acción se repite en mayo de ese mismo año cuando, en el mismo día, se corta el Camino Centenario primero y el Camino Belgrano en forma inmediata. Esto último se resolvió en asamblea conducida por José Juárez, todavía en ejercicio como Secretario Adjunto de la seccional, a instancia de un grupo de delegados y compañeros de distintas secciones. **Es que la bonaerense, alertada de antemano, había previsto el corte y redireccionado el tránsito La Plata-Buenos Aires por el camino Centenario.** El *Flaco* Juárez entonces se subió al techo de la camioneta donde estaba el equipo y micrófono en mano dirigió esa asamblea cien por ciento de barricada en medio de una ruta cortada, con colectivos, camiones y autos particulares tocando la bocina, policías dando vueltas y nosotros ocupando todo el asfalto y rodeando el vehículo.

El corte del Centenario había relativamente sencillo ya que medio carril venía obstruido con el paso por nuestra columna de colectivos. Como la carrocería de la camioneta donde habíamos montado el equipo de sonido, estaba toda abollada y pintada de un indefinible color, Cornejo, el propietario, no tuvo ningún empacho en hacer un brusco medio giro y cortar el paso en el otro carril cuando llegamos al punto indicado; a partir de allí, todo fue coser y cantar.⁶ El segundo corte fue más complicado porque los compañeros responsables tuvieron que hacerlo a mano limpia y de un modo casi improvisado. La mayoría de los afiliados más activos acompañaron a los delegados y fueron por una calle lateral ubicada a la altura de un boliche llamado Mapuche que aún existe. Al llegar a la esquina de ésta con el camino Belgrano, encuentran una estación de servicio y toman ruedas viejas de autos de una pila que allí había y la arrojan rodando sobre éste último. Los automovilistas, que se

que entorpecían la cadena productiva afectando las ganancias de los empresarios, siendo estas herramientas de lucha las que predominaban. Después de todo, eran trabajadores activos y no poblaciones de desocupados cuya única posibilidad era el corte, como ocurrió en la década del '90.

⁶ Todavía conservo una fotografía de esa ocasión donde aparezco sentado sobre la cabina, micrófono en mano, explicando a los afectados por el corte nuestras razones. Entre la facha del chofer, de la camioneta y la del locutor, barbudo y con vieja ropa de trabajo, presentábamos una bizarra apariencia mezcla de personaje de la película *Mad Max* y vendedor callejero de verduras.

desplazaban a cierta velocidad, se ven obligados a detenerse para evitar abollar sus vehículos y el tránsito se detiene. La policía es tomada desprevenida ante esta nueva maniobra y como consecuencia queda aislada la ciudad de La Plata.⁷

Pariendo el Comité de Lucha Ampliado

En mi opinión, con esa actitud, con esa acción, ese día se parió nuestro Comité de Lucha: la *Banda Descontrolada*. Fue una de las primeras acciones de medidas sorpresivas que caracterizó nuestra pelea, a tal metodología correspondió dicho sobrenombre. Los supuestos “*descontrolados*” –cuyo núcleo de hierro estaba en “Los Cauí”⁸, de Coberría– no eran otra cosa que 300 a 400 de los delegados y trabajadores más activos de distintas secciones. Organizados alrededor de la Mesa del Cuerpo de Delegados, aplicaban y sostenían disciplinadamente las medidas decididas por la Asamblea General.

Siendo como ya aclaré una empresa productiva no ligada al público usuario y con una actividad sin efecto masivo por el servicio que prestaba –como ferrocarriles, comunicación telefónica o producción de energía eléctrica– nos vimos obligados a tomar un camino inusual pero necesario. De un modo más intuitivo que consciente, continuamos por el camino iniciado en el Ensenadazo y optamos por efectuar una serie de acciones buscando el efecto mediático como manera de obtener una respuesta por parte de las autoridades de gobierno ante nuestra crítica situación.

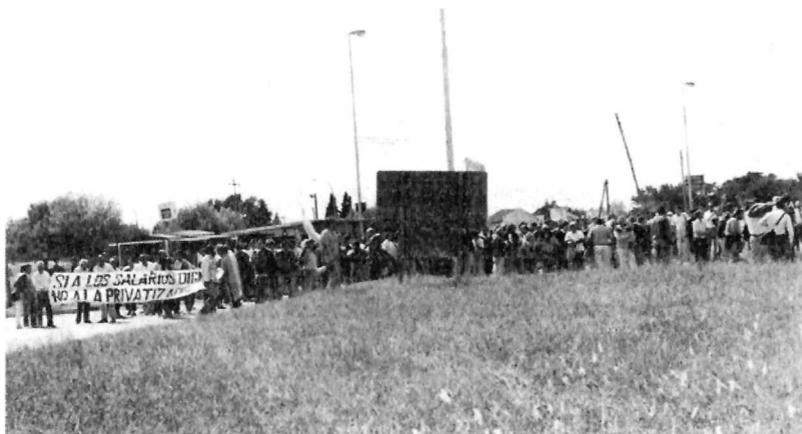
Los cortes de ruta y el desamparo gremial noventista

El nuestro, por no ser de conocimiento masivo, no deja de ser el primero en la serie de cortes contra las consecuencias del Modelo de

⁷ Por entonces, no estaba la Autopista que une a esta ciudad con Buenos Aires.

⁸ Los Borrachos, en idioma Guaraní. Según las tradiciones futboleras los “hinchas” más fanáticos adoptan un nombre que los distingue, son los que siguen a su equipo a sol y sombra, esté en la punta de la tabla o al borde del descenso. Alrededor de ellos gira una cambiante constelación de simpatizantes.

Ajuste neoliberal. Sin querer entrar en un “*disputa por el primer puesto en el ranking de luchadores*”, me gustaría señalar que los cortes de ruta protagonizados por ex trabajadores de YPF en Cutral-Có y Plaza Huincul, en 1997, tuvieron repercusión mediática nacional y por eso son los más conocidos. Entre otros hechos que, dolorosamente colaboraron, fue la muerte de la empleada doméstica Teresa Rodríguez, como producto de un balazo en el cuello, durante la represión de la Gendarmería y la policía provincial.⁹



Una vista general del corte en el cruce Alpargatas, 27-03-1991.

El camino de confrontación al plan de gobierno fue compartido por ferroviarios, telefónicos, docentes, trabajadores de SOMISA, Hispasam, YPF y muchos otros trabajadores y gremios que éramos la variable de ajuste para las medidas fondo monetaristas. **Pero no siempre confluímos, casi siempre se anduvo por un sendero angosto donde sólo cabía el reclamo propio y que, generalmente, finalizaba en un callejón sin salida.** Por primera vez en décadas la amplia mayoría de los dirigentes de la Central de trabajadores defecionó en el acompañamiento a los

⁹ Teresita Rodríguez, como popularmente se conoce esta víctima popular, fue sepultada en el cementerio donde también está enterrado el soldado Omar Carrasco, asesinado en un cuartel de Zapala en 1994, cuyo crimen llevó a dejar sin efecto en la Argentina el Servicio Militar obligatorio..

reclamos populares, dejándolos librados a su suerte. Similares condiciones de falta de perspectivas en toda la República Argentina agudizaron el descontento de amplios sectores populares. De hecho, las formas de protesta que se generalizaron en la década de los noventa (Santiago del Estero en diciembre de 1993; el ya citado Cutral Có en abril de 1997, Tartagal, Jujuy, Cruz del Eje (Córdoba) en mayo-julio de 1997; Corrientes 1999; Salta 1997, 2000, 2001 por nombrar las más importantes) constituyeron una forma colectiva de contestar el espiral de decadencia y exclusión a que eran sometidas amplias zonas del interior del país producto de la retirada del Estado y la indiferencia oficial.

Asfixiando al enemigo

El tema salarial y la falta de ascensos era sólo la punta del iceberg en la crisis de una fuente de trabajo que se iba desmoronando. La carencia de presupuesto implicaba falta de provisión de equipos de trabajo, obligándonos a traer nuestra propia ropa y calzado; el retiro del comedor, tras 40 años de beneficio, incidió que debíamos comer en oficinas y talleres; por la falta de desinfección adecuadas, comenzaron a proliferar las ratas.

Al no pagarse a los proveedores estos iniciaron acciones judiciales que desembocaron en embargos de herramientas y se concretó finalmente el fuera de servicio de Calderas y Turbinas de la Central Termoeléctrica (Usina). Mil novecientos noventa y uno estuvo signado por un generalizado estado de angustia en nuestras familias ante la falta de perspectiva laboral: La Grada 2 quedó vacía y el Taller de Estructura y los Platos de Prefabricado se paralizaron. Para ese entonces la hiperinflación de 1989 y la eliminación del Fondo para la Industria Naval, debido al decreto de “Reforma del Estado”, produjeron la absoluta imposibilidad de financiar futuras construcciones y obligó a la paralización de los trabajos del buque Ona Tridente solicitada por la armadora argentina Trans Ona. Para colmo de males, ya en 1990 la falta de presupuesto para las Fuerzas Armadas había obligado a suspender la construcción de las corbetas del proyecto MEKO 140. Quizás no haya compañero del Asti-

llero de esa época que no recuerde 1991, 1992 y 1993 como “*los peores años que pasamos aquí*”.

–*Veníamos a sentarnos* –rememoró una vez Héctor Ponte, jefe del Taller de Estructuras–. *A sentarnos sin ningún tipo de trabajo que realizar* –explicaba casi con vergüenza este hombre siempre tan laborioso.

Sergio Escobar, delegado de la Mecánica, siempre contaba a los más jóvenes:

–*Fue la época en que el Astillero salió a pelear, que entramos en la Bolsa, el Ministerio de Trabajo... Hicimos más de doscientas movilizaciones en cinco años. Hicimos todo lo que se te puede ocurrir, desde cortes de caminos hasta paros (igual estábamos prácticamente sin trabajo), caminatas de Ensenada a La Plata yendo a la Legislatura, unidad con todos los demás sectores que estaban en lucha en ese momento como los ferroviarios, los docentes...*



Primer corte realizado en mayo de 1991 a los Caminos Centenario y Belgrano.

Íbamos al establecimiento y la mayoría padecía interminables jornadas laborales, sentados en el puesto de trabajo esperando que se haga la hora de salir... y muy poco más. Salvo los delegados y compañeros más

activos que hacíamos reuniones, debates y gestiones, el resto de los compañeros eran sometidos al desgaste de una desmoralizante campaña de rumores llevada adelante por las “*comadreja*s”.¹⁰ Párrafo aparte merecen los compañeros evangélicos que se confortaban reuniéndose en determinados talleres, a la hora del mate o el almuerzo, y realizaban cadenas de oraciones por todos nosotros y por el trabajo. **Entre la confianza en la lucha y la fe en Dios, unos y otros contenían a aquellos que iban flaqueando.** Pese a todo, en algunos sectores la moral fue decayendo; con el congelamiento salarial primero y los retrasos en los pagos de haberes durante 40 ó 50 días después, los funcionarios y el Gobierno buscaban minar la esperanza obcecada de las mujeres y hombres acostumbrados a la abnegación y el sacrificio. A esto se sumaron los despidos encubiertos bajo el eufemismo de “*retiros voluntarios*” que para mayo alcanzaba el número de 341, incitados mediante una gran presión psicológica que causó estragos en la salud mental en, como mínimo, otros 300 compañeros.¹¹ Muchos no soportaron esta falta de horizontes, se deprimieron, enfermaron y algunos hasta fallecieron. Tan desesperante era la situación y tan sin salida parecía que algunos Delegados y hasta miembros de Comisión Administrativa no soportaron y se anotaron en el Retiro Voluntario, tentados por la oferta de duplicarles el pago por fuero gremial. **Debe aclararse que esta debilidad ética la padecieron representantes de todo el arco ideológico y de todas las agrupaciones.**¹²

En junio de 1992, ATE Nación publicó un artículo sobre AFNE que ponía negro sobre blanco, en fríos pero precisos números, el congelamiento en la producción que enfriaba el espíritu de nuestros compañeros: “*Los contratos realizados por la empresa arrojan cifras elocuentes del deterioro y de la consecuente reducción de personal. Por ejemplo,*

¹⁰ Nombre que se les daba a los empleados y operarios y algunas agrupaciones que, como verdadera quinta columna, difundían las “bondades” del retiro voluntario... aunque ellos no se anotaban.

¹¹ Este era el número de carpetas médicas por razones psiquiátricas entre el segundo semestre de 1991 y finales de 1992.

¹² Un volante del 09.05.1991 del Frente de Unidad Antiburocrático (Lista NARANJA – MARRÓN – VIOLETA), conformado por las corrientes más inflexibles de ese momento y en la que participaba, quien esto escribe, denunciaba que cuatro de sus 38 candidatos se habían anotado en el retiro voluntario. Por tal motivo se comprometían, ante una eventual victoria en las elecciones, a reemplazarlos y elegir nuevos candidatos en sus secciones.

*en el período 73/76 se contrataron 225.000 toneladas que ocuparon a 5.500 trabajadores; en el 76/83, 182.000 toneladas para 3.500 obreros; en el 83/89 30.000 toneladas para 2.600 operarios; y en el 89/92 ninguna demanda para una planta de 2.200 personas*¹³ Según puntualiza Gustavo Vilgré Lamadrid, presidente del Centro de Capitanes y Pilotos (uno de los sindicatos del sector de embarcados), *“en 1991 existían bajo pabellón nacional –entre estatales y privados– 149 buques. En 1999 sólo existían ocho”*.¹⁴ Buena parte de las unidades perdidas, habían salido de las gradas de Astilleros Río Santiago. La etapa que siguió a ese auténtico desguace, podría haber deprimido a otros menos firmes.

Triunfo de la Azul y Blanca

Muchos de nuestros compañeros en ese momento no bajaron los brazos y, pese a lo catastrófico del panorama, apostaron a la organización para luchar. No se explica de otro modo que se hayan podido armar cinco propuestas diferentes para conducir los destinos del gremio aunque, como contracara del mismo proceso, esto produjo la dispersión de las fuerzas más predispuesta a luchar. Para las elecciones del 23 de mayo se presentaron cinco listas, por lo que en tan dramático escenario más de doscientos compañeros dieron un paso al frente para postularse en algún cargo gremial.¹⁵ Aunque más de uno, como ya se dijo, no estaba tan convencido y por las dudas se ofreció como candidato a dirigente... y a voluntario para irse con una “compensación” más alta. En estos comicios la decana lista Azul y Blanca, encabezada por la fórmula Amador Cabrera – Oscar Gazzotti, vence, por sólo 8 votos a favor, a la conformada por José Juárez y Francisco *Pancho* Banegas.

Cuando se habla de dispersión de las fuerzas más combativa no es en sentido figurado: El triunfo de la Azul y Blanca se produjo por esa

¹³ AFNE, El Trabajador del Estado, órgano oficial de la ATE, junio de 1992.

¹⁴ Pablo Antonini – Luciana Hernandez Lois – Leandro Fabrizio, Contra viento y marea – Astillero Río Santiago, Revista En Marcha.

¹⁵ La circular de la Junta Electoral del 18.03.1991, firmada por Ruben Skarlac, Carlos Constanzo y José Bergenti, informa sobre la oficialización de las listas BLANCA, AZUL Y BLANCA, VERDE – BORDÓ, CELESTE y NARANJA – MARRÓN.

diferencia mínima de votos respecto a la Blanca que entró en segundo lugar. La lista ganadora fue organizada, según confesión de los mismos dirigentes de la Agrupación, sin ninguna expectativa de triunfo sino con el único objetivo de participar en las elecciones para no perder el espacio político gremial. Paradojas del gremialismo, un hombre de la Blanca, Ismael *Nato* Barros surgía de estos comicios como Secretario General de ATE Provincia y Juan Carlos *Chueco* Marín ocupaba un espacio importante en el Concejo Directivo Nacional. Quizás se podría haber pergeñado una maniobra para impugnar las elecciones u otro artilugio aprovechando el aislamiento de la agrupación más antigua del ARS. Sin embargo, en una actitud muy cuestionada por muchos de sus seguidores, los candidatos de la Agrupación “8 de Octubre” reconocen la voluntad de los afiliados y en absoluta paz, pese a lo ajustado del resultado, se entrega el gremio.

Francisco Banegas, nuevamente en la organización gremial, en el 2007 recordó con inocultable orgullo:

–Esa vez creo que dimos dos lecciones de conducta sindical: El 6 de noviembre entregamos el gremio por una diferencia mínima sin hacer líos y el 7, todos los que estábamos en el gremio volvimos a nuestro puesto de trabajo; que es como de debe ser aunque es algo que casi ningún dirigente lo hace. Estuve tres meses sin que me dieran trabajo y eso que había. En la otra elección los compañeros me eligieron delegado.

Un balance de la inacción

A riesgo de sonar arbitrario, ya que participé en una lista opositora, estimo que el triunfo electoral fue una de las pocas alegrías que los hombres de la Azul y Blanca le brindaron a sus votantes. Amador Cabrera era un hombre de honestidad intachable pero su carácter carecía del temple necesario para enfrentar las emergencias que vivimos durante el período de su gestión. Al momento de ser electo Secretario General nunca había realizado actividad gremial anterior, al menos de modo público, y su carrera había transcurrido de manera apacible hasta alcanzar la jerarquía de supervisor. Gazzotti, por su parte, no terminó su mandato y fue de los que “arrojaron la toalla” acogiéndose al retiro voluntario, algo

imperdonable para quien se compromete a defender a sus compañeros. En definitiva fueron todo el tiempo atrás de los sucesos, tironeados por la presión del Gobierno nacional para que acepte su política de privatización (que atentaba incluso contra su misma existencia) y la presión de los trabajadores del Astillero y su Banda Descontrolada que insistían en defender su fuente de trabajo en manos del Estado.

Párrafo aparte merece el Secretario Gremial, Luis “El Gordo” Pérez, quien desempeñó un rol digno comandando un barquichuelo en medio de una feroz tormenta. Por supuesto, lo pagó caro, porque después de resolverse un conflicto iniciado por 90 suspensiones de trabajadores que asistieron a una Asamblea, el corazón no resistió la tarea titánica que le imponía su voluntad obrera, se descompuso en plena reunión de Comisión en la sede de nuestra seccional y falleció al poco tiempo.¹⁶

Una de las pocas acciones de resistencia que podríamos enunciar de esta Comisión fue realizada el día del acto de puesta a flote de un muelle flotante realizado por AFNE para la provincia de Río Negro. Al mediodía del 3 de julio de 1991 la plataforma construida en seis meses fue puesta sobre el río Santiago ante la presencia de Antonio Cafiero, gobernador de Buenos Aires y su homólogo rionegrino Horacio Massaccesi. La jornada era óptima para hablar por Astillero Río Santiago, el costo de la obra se estimó en un millón de dólares y se realizó antes de la finalización de la fecha establecida en el contrato. El interventor del AFNE, vicealmirante Juan Carlos Anchézar (RE) afirmó que *“hay horizontes grises para la industria en general”* e hizo votos *“para que el Astillero Río Santiago vuelva a ser lo que fue hace años”*. El gobernador Massaccesi auguró: *“En el país se terminó el tiempo de los discursos”* y destacó el esfuerzo de los trabajadores bonaerenses para concluir en término la obra. El bonaerense Antonio Cafiero manifestó que – a pesar de no tener la Provincia responsabilidad sobre AFNE, *“quienes trabajan en ella son bonaerenses; su sufrimiento es el sufrimiento del gobierno; sus demandas son las demandas del gobierno y sus expectativas son las expectativas del gobierno de la provincia de Buenos Aires”*.

¹⁶ Más precisamente el 26 de abril de 1994.

Y como precisamente el dueño del circo no se hizo presente, la futura conducción de la Seccional (aún no habían asumido) creyó propicio manifestar su oposición a la política económica que llevaba adelante el gobierno de Carlos Menem.

“Numerosos carteles de protesta fueron colgados en las inmediaciones del palco donde se desarrolló el acto central...”



El ritmo del bombo, característico de la lucha popular argentina, jamás faltó en las marchas de Astillero.

Hasta ahora no se han cobrado los sueldos correspondientes a junio ni tampoco se ha pagado el aguinaldo”, decía uno de los comunicados surgidos después de una asamblea de trabajadores realizada en el transcurso de la mañana en la planta de los astilleros.

La agrupación Azul y Blanca de ATE, seccional Ensenada, afirmó que el hecho de ‘estar compartiendo la puesta a flote de estos componentes no es motivo suficiente, si no existe en funcionarios y gobernantes, la decisión política de arbitrar las medidas conducentes a generar su reactivación, hecho que permitiría el mejoramiento de nuestros magros salarios’.¹⁷

Pulseando por la Conciencia

El 7 de agosto de 1991 la empresa abre el libro de Retiros Voluntarios y se inicia así una verdadera cinchada entre los que defendíamos a Astillero Reactivado y Estatal y aquellos que buscaban cerrarlo o -en el mejor de los casos- reducirlo a un taller privado de reparaciones navales. Para tener posibilidades de éxito entendimos que lo mejor era seguir en

¹⁷ Diario EL DÍA, 04.07.1991.

el camino de la movilización y la unificación de nuestro reclamo con otros trabajadores del Estado y/o privados.. Así el 14 de agosto de 1991 realizamos una marcha hasta Capital Federal para repudiar la política de Despidos “Voluntarios” y el 26 de agosto de 1991, a las 15 horas, no movilizamos con el mismo objetivo a La Plata. Además se convocó, el 26 de noviembre de 1991, a una reunión en la sede de ATE Ensenada del Congreso Regional en Defensa del Trabajo, el Salario y el Patrimonio Nacional, a fin de debatir sobre la fuente de trabajo, salarios y política frente a las nuevas autoridades.¹⁸ En la misma participaron representantes de ATE Provincia y Ensenada, de Petroquímica General Mosconi y Municipales de Ensenada. En la ocasión se planteó una convocatoria de todos los participantes del Ensenadazo y una campaña de difusión apoyada en el afiche se visualizaba en la reunión: “NO PERMITAMOS QUE SE HUNDA EL ASTILLERO / SI SE HUNDE NOS HUNDIMOS TODOS”.

Este proceso se aborta cuando la nueva Comisión Administrativa Azul y Blanca asume y resuelve no integrar, por razones de diferencias metodológicas, el Consejo Regional Nacional. De este modo queda aislado Astillero Río Santiago del resto de los sectores en lucha contra el Modelo de Ajuste aplicado por el gobierno nacional. Este fue quizás una de los condicionamientos impuesto por el gobernador electo (todavía no en ejercicio) doctor Eduardo Duhalde, cuando recibió a la nueva Comisión Administrativa. Los representantes gremiales informaron sobre la misma en una circular con fecha 3 de diciembre y la anunciaron orgullosamente como la primera reunión sostenida por ex - vicepresidente con un gremio antes de asumir la gobernación.¹⁹

En esta instancia, dice el documento, *“Duhalde para Astillero tiene 2 millones de dólares mensuales, reactivarlo, insertarlo en la Zona Franca, sin dejar de cumplir su misión específica, tanto para reparaciones como construcciones, por lo cual ya estaría gestionando contratos de obra con distintos armadores”* El mismo texto informa que *“Debido a estas nuevas expectativas, el Concejo Directivo Nacional y Provincial*

¹⁸ Se habían realizado elecciones para recambio del gobierno provincial y el Dr. Eduardo Duhalde había sucedido a Antonio Cafiero.

¹⁹ La circular lleva las firmas de Ramón Benítez, Secretario de Prensa, Luis Pérez, Secretario Gremial y Amador Cabrera, Secretario General.

decidieron entrar en un compás de espera en informarse inmediatamente de las posibles resoluciones” (sic)

El ánimo general de los compañeros, hasta el momento, se pronunciaba contra la provincialización, resistiéndose a aceptar que los políticos tenían 2 millones de dólares por mes para recluir al Astillero en una Zona Franca provincial y no hubiera un solo centavo para sostenerlo como empresa nacional y con una función estratégica.

Golpe de Gracia a la Unidad (El Gran Hermano II)

La convocatoria, llamada Marcha de la Bandera, una manifestación callejera en Ensenada realizada el 13 de diciembre de 1991 y que partió desde el portón de Astillero a las 14.15 horas, quedó librada a su suerte cuando Amador Cabrera anuncia que *“es criterio de los trabajadores asistir o no”* a la misma. Con esto, se terminaba de deshilar todo el empuje movilizador que había surgido en el Ensenadazo.

Como observadores extraños pero interesados que eran, los agentes de los servicios de inteligencia *“en forma cautelosa y subrepticamente, auscultando fuentes dignas de confianza...”*²⁰ según ellos mismos afirmaban, comienzan a recolectar información a fin de presentarles a sus superiores un diagnóstico evaluando el espíritu de lucha y valorar cuanta resistencia podrían oponer los trabajadores al desguace del ARS. Respecto a la escasa y casi nula participación de los compañeros en la marcha del viernes 13 de diciembre y en la convocatoria del ATE Nación del 19 de diciembre de 1991 precisaron que *“solamente se pudo contar con un grupo minúsculo de adherentes, por la sencilla razón de que el personal se encuentra en un estado de absoluto desinterés ante las convocatorias que le puedan efectuar sectores políticos, gremiales y aun de la misma CGT Azopardo”*.²¹

²⁰ DIPBA, SITUACIÓN ASTILLERO RÍO SANTIAGO, Referencia Manuscrita, Salió por Laboral 1680, 02.11.1985/ CPM: ASTILLEROS “RIO SANTIAGO” DE ENSENADA – tomo I, Mesa “B”, Carpeta 39, Legajo 43 (Ensenada)

²¹ Delegación Regional Inteligencia, Titulo: Astilleros Navales Río Santiago, Factor: gremial n° 1494 / Origen: Medios Propios, La Plata, 19.12.1991 / CPM) ASTILLEROS “RIO

Los informes se sucedían auscultando a los compañeros que observaban el inicio del vaciamiento de su empresa cuando es llevado el portaviones “25 de Mayo” a Puerto Belgrano supuestamente para ser utilizado como “*pista de despegue de aviones de la Marina de Guerra*”, tras tres años de infructuosa espera en el ARS:

“El día 23 de diciembre el personal de Astillero gozará de su correspondiente licencia anual de acuerdo con lo dispuesto por la empresa.

*A través de una compulsu efectuada, el personal de trabajadores se encuentra en una situación expectante y casi librado a su suerte, ya que la privatización es un hecho irreversible que se pondrá en ejecución en el mes de enero de 1992 y que aparentemente traerá aparejado una reducción drástica de personal a fin de adecuarlo a la licitación que viene encarando Pereyra de Olazábal y que cuenta con la correspondiente sanción de ley por ambas cámaras a nivel nacional”.*²²

Claudicando (El Gran Hermano III)

Los servicios de la bonaerense no se conformaban con hacerle un seguimiento a los afiliados de ATE, también buscaban indagar sobre los planes “*in pectore*” de la dirigencia gremial. Quizás gratamente sorprendidos pudieron informar a sus jefes que comprobaron una tremenda disposición por parte de la nueva Comisión Administrativa para aceptar sin objeciones las políticas gubernativas. Una clara muestra de esto es el informe que presentan en enero de 1992.

En momentos que estábamos absolutamente indefensos y sin posibilidad de respuesta, ya que la empresa había licenciado a todos el personal desde el 6 de enero hasta el 10 de febrero de 1992, agentes del Departamento de Informaciones de la Policía de Buenos Aires afirman haber entrevistado al “*Secretario General y al Secretario General Adjunto*”²³

SANTIAGO” DE ENSENADA – tomo I, Mesa “B”, Carpeta 39, Legajo 43 (Ensenada)

²² Delegación Regional Inteligencia, Titulo: Astilleros Navales Río Santiago, Factor: gremial nº 1488 / Origen: Medios Propios, La Plata, 18.12.1991 / (CPM):ASTILLEROS “RIO SANTIAGO” DE ENSENADA – tomo I, Mesa “B”, Carpeta 39, Legajo 43 (Ensenada)

²³ En ese momento los cargos estaban ocupados por Amador Cabrera y Carlos Gazotti, respectivamente.

y “que ambos dirigentes sindicales son optimistas en cuanto hace a la marcha y continuidad laboral del Astillero”. El informe agrega:

“...la actual conducción de la seccional A.T.E. Ensenada, se viene entrevistando no sólo en el nivel nacional del Ministerio de Defensa de donde depende el Astillero, sino con el Sr. Ministro de Economía, Dr. Domingo Cavallo y con el actual Gobernador de la Pcia. de Bs. As., Dr. Duhalde, quien la semana pasada se ha manifestado muy interesado en la continuidad laboral, prometiendo a la dirigencia efectuar negociaciones en el ámbito nacional, a efectos de la provincialización, de su inmediata inclusión en la denominada “ZONA FRANCA DEL PUERTO LA PLATA” y de esta forma ser el nervio motor y puesta a punto para el despegue productivo del área y considerar luego su futura privatización en un adecuado marco, en dónde el Astillero funcione a “FULL” y no como en los momentos actuales que solo será vendido como “chatarra”.

*Además, sería intención de esta seccional local, que en caso de privatizarse se conforme una empresa cooperativa con todo el personal; a fin de ser los genuinos propietarios del astillero. En ese sentido, ya existe un antecedente, específicamente el conflicto por el despido de alrededor de 1500 operarios de la planta de YPF local, y como solución consensuada, se formaron distintas cooperativas que con la intervención de la filial local del SUPE Ensenada ya funcionan con total normalidad, no se perdió la fuente de trabajo y solo se mejoró la relación con una mayor productividad y donde el trabajador no perdió su Obra Social”.*²⁴

El optimismo por la continuidad laboral solo puede nacer de la peor ceguera, la del que no quiere ver. En el mismo documento los servicios informan sus superiores que:

“se pudo conocer que el ministro de Defensa Nacional Dr. Erman González se encuentra en EE UU con el fin de gestionar un préstamo de 500 millones de dólares.

Se presume, y no se descarta que si se concede dicho crédito, puede haber, en fecha próxima, la habilitación de un registro de retiros voluntarios para el personal del citado Ministerio en donde está comprendido, en nuestra zona, el astillero, Fabrica Militar de Acido Sulfúrico de Berisso y Petroquímica Gral. Mosconi.

Tampoco se descarta –finaliza el informe– que dentro del plan de privatizaciones anunciados por el Gobierno Nacional, y promulgado por ley, el

²⁴DIPBA, ASTILLEROS RIO SANTIAGO, 02-01 al 25 -09-1992, ,TOMO IV, Mesa B, Carpeta 39, Legajo 43, , Factor: Laboral nº 92, La Plata, 07.01.1992.

*astillero está contemplado en el llamado a licitación pública local e internacional para el actual semestre”.*²⁵

Así que mientras la Asamblea General votaba en contra de la Privatización o Provincialización o inclusión en Zona Franca; estos “dirigentes” se arrastraban en los pasillos ministeriales ofreciéndose como administradores de una supuesta cooperativa, tras la privatización del ARS. Recordemos que la mayoría de las cooperativas conformadas por los compañeros de YPF quebraron y quedaron desocupados como se alertaba en todas asambleas y ámbitos de debates.

Y en esta postura no había confusiones; diez días después, un nuevo informe generado por otro conducto policial dejaba constancia que:

“Se estableció a través de una entrevista mantenida en la fecha con la dirigencia de la Seccional ATE Ensenada, que a pesar de encontrarse en uso de licencias la totalidad del personal, se han mantenido reuniones con funcionarios de Gobierno y del Ministerio de Defensa Nacional y de Economía.

Estas gestiones están encaminadas a poder encarar, en el futuro inmediato, la situación de la planta fabril, para tal fin existe un marcado optimismo en la conducción gremial en fecha muy próxima se pueda anunciar la provincialización y por consiguiente su inclusión en la denominada Zona Franca del Puerto La Plata (...)

Con relación a su futura provincialización existiría un proyecto en el que se establecería que el Estado provincial poseería el 51 % de las acciones el Estado provincial, el 49% serán aportes privado; de este porcentual el 10% pertenecería al sector trabajador, en donde los mismos no aportarían suma alguna, a cambio de la deuda que AFNE mantiene con los mismos desde hace casi 10 años por razones de sueldo mal liquidados, falta de pago por bonificaciones, aumentos sobre los básicos, premios a la producción y botadura de embarcaciones, etcétera, que en su momento originaron serios reclamos de sector gremial.

*En consecuencia no se descarta la posibilidad que al regreso del personal el día 10 de febrero próximo se convoque a una Asamblea con el fin de levantar las medidas de fuerza que se viene aplicando...”*²⁶

¿Hace falta explicar qué hizo la asamblea general con esta propuesta?

²⁵ Los nombres están testados en el informe.

²⁶ DIPBA (Delegación Regional Inteligencia), ASTILLEROS NAVALES RIO SANTIAGO, 02-01 al 25 -09-1992, TOMO IV, Mesa B, Carpeta 39, Legajo 43, Factor: GREMIAL nº 52, La Plata, 17.01.1992.

“¡...vamo’ a la bolsa y a todas partes...!”

La debilidad de la Comisión surgida en las elecciones de 1991 fue tal que el Cuerpo de Delegados debió dar un paso al frente en la defensa de la Fuente de Trabajo, cubriendo en los hechos tareas que superaban sus deberes. Las gestiones entonces se hicieron “al estilo Delegados de Sec-



Las movilizaciones fueron innumerables, el futuro incierto y angustiante, pero nunca falló el buen humor a la hora de luchar.

ción”: Además de marchas a La Plata con ATE provincia y las memorables manifestaciones frente a los edificios de gobierno se efectuaron cortes de calles céntricas (el 20 de agosto de 1992 desde la 9 hasta las 21 y 30 horas en avenida Corrientes, a tres cuadras de Florida y al día siguiente hasta pasado el mediodía). Lo que más “fama” nos dio fue el ingreso a edificios simbólicos del poder económico como la Bolsa de Comercio y la Sociedad Rural. En realidad, como poco sabemos del circuito financiero nos equivocamos y fuimos a invadir la Bolsa de Valores pero media cuadra antes está la Bolsa de Comercio. Estábamos tan mentalizados con que “vamos a la bolsa, vamos a la bolsa” que vimos madera lustrada, bronce, vidrio, Bolsa de... y no se leímos más y en lugar de ir a la Cámara de Valores donde se compran y venden acciones como en una timba, entramos en la Bolsa a cuhetazo limpio y gritando:

–¡Aquí están, estos son, los que roban la Nación!

Los especuladores fueron claros en su respuesta a la exigencia que pongan la plata en el circuito de la producción. Una escena muy difundida por lo medios, presentada como “un diálogo entre los operadores de la Bolsa y trabajadores del Astillero”, en realidad fue una violenta



La Banda Descontrolada, amplia vanguardia de lucha del Astillero, tuvo su núcleo duro en la sección Cobretería.

disputa verbal donde quien esto escribe vociferaba:

—¡Ladrones, se roban la plata de nuestras jubilaciones, de nuestros hospitales, de nuestros salarios!

Y el otro, sorprendido en el sacrosanto santuario bursátil, sólo atinaba

a responder:

—Pero ¿quién les roba?

—Ustedes, especuladores... ¡Pongan esa plata a trabajar!

—¡Pero usted está loco! ¡Usted está enfermo!

El tipo por ahí quería decirnos “*Se equivocan, tienen que ir ahí al lado*”, pero bueno, el mensaje nuestro era que pongan el capital para el trabajo y la lógica del hombre era transparente: Con las altas tasa de interés en el mercado financiero argentino... ¿A quién se le ocurriría pagar impuestos para que mejoren los servicios públicos o funcionen las fábricas? ¡Sólo a un enfermo!

Uno de los operadores, todavía atónito, declaró a los canales de TV que cubrían la noticia:

—Entraron de repente, nunca supimos de donde salía tanta gente. Y con tanto alboroto y explosiones se fueron todos juntos... y no había ni un sólo cenicero roto. ¡Es increíble!

Desde de allí nos dirigimos al edificio de AFNE y muchos ingresaron para realizar una visita en el mismo tenor, al Directorio de la Empresa.

No faltó ir a misa e hincarse a rezar

Así que, por error, se invadió la Bolsa de Comercio, pero la acción finalmente tuvo el efecto deseado y hasta el conspicuo *lame-menem*, Mariano Grondona, llegó a preguntarse tímidamente en su programa:

—¿No tendrán razón los trabajadores del Astillero?²⁷

El ingenio de la *Banda* para hacer acciones espectaculares evitando la represión parecía no tener fin. ¡Una vez hasta se cerró una marcha ingresando a la Catedral de Buenos Aires donde muchos compañeros católicos rezaron por nuestra fuente de trabajo!²⁸ Recuerdo que ese día habíamos pasado por el Ministerio de Defensa e, indignados porque no aparecía la plata que reclamábamos, pintamos con aerosol: “*Astilleros. Pagen los \$ 150 que deben. Ladrones*”. Esa vez hicimos el segundo intento de ingresar al edificio de AFNE en la calle Corrientes y nos encontramos en su interior con personal civil armado. Uno de ellos me estaba sacando a punta de pistola y el ya fallecido delegado de Gradas, Luís Flores, se le “*fue al humo*” queriendo defenderme. El Correntino en ese momento lucía una enrulada y profusa cabellera así que el *gorila* lo tomó a él también de las *mechas* y nos sacaron prolijamente a puntapiés en los tobillos. Claro que el corajudo calderero, que se acercaba muy enojado, sólo se frenó cuando lo alerté:

—*¡Tranquilo, Flores, que está armado!* —¿Y qué íbamos a hacer? Apre-
tar los dientes y salir hasta la calle para que la cosa no pasara a mayores.

Ese día, 27 de agosto de 1992, los jefes del operativo estaban tan desesperados por no saber dónde íbamos a manifestarnos que desplegaron efectivos en todos los puntos posibles: La Bolsa, la Sociedad Rural, AFNE, Casa de Gobierno... menos en la Catedral Metropolitana donde, si bien habían puesto vallas, la guardia era mínima. ¡De paso gambeteábamos a la represión porque estábamos convencidos que, después de lo

²⁷ El programa Tiempo Nuevo, dirigido por el citado Mariano Grondona, de gran rating por entonces la difundió varias veces.

²⁸ De esa época nace el estribillo “*Nosotros como' una Banda / que está muy Descontrolada / peleamos' por Astillero / en las buenas y en las malas / Se lo dedicamos' a Menem, mamá / ¡y a toda la policía!*”. A veces se remataba con el estribillo: “*Entramos' por aquí / la Bolsa y la Rural / entramos' a todas partes / peleando sin parar*”

de la Bolsa y la Rural, la Federal “nos iba a dar”! Cuando llegamos hasta el templo, el jefe del operativo del lugar nos impidió el paso pero el “Negro” Rubén González, miembro activo de la Pastoral Social del ARS ya había “movido sus influencias” y un sacerdote autorizó el ingreso. Ante los ojos atónitos de los policías –que esperaban cualquier desmán de esa columna embravecida de hombres que recorrían las calles del micro centro porteño desparramando petardos, pastillas de gamexane y alborotando con sus gritos y bombos–, la vieron desgranarse mansamente dentro de la silenciosa y oscura iglesia colonial e hincarse para elevar un ruego por su fuente de trabajo. El resto se limitó a sentarse un grupo en la esquina de Diagonal Norte y Bolívar, y otro en San Martín y Rivadavia. González todavía jura que el mismo oficial que lo quiso parar lo tomó del brazo en la escalinata cuando los compañeros salían y le musitó por lo bajo:

–*Ustedes van a ganar, porque son buena gente*–. Faltaba mucho para ese momento pero el Federal demostró en ese momento ser un buen pronosticador.

Hasta que ese momento llegara seguiríamos reclamando 32 millones de dólares para financiar la finalización del Trans Ona. La cifra representaba menos de la mitad de lo gastado por Carlos Menem para comprar un nuevo avión presidencial, con la diferencia que eso nos garantizaba dos años más de trabajo y cierto sostén para las deprimidas economías de Ensenada y Berisso y el TANGO 01 sólo representaba el símbolo de un disparate deprimente.²⁹

Nos fuimos y trajimos más

El 2 de septiembre se realizó otra movida memorable: Una delegación del Cuerpo de Delegados (compuesta por todos sus miembros más

²⁹ El Tango 01 comprado en 1992 por 66 millones de dólares, es un Boeing 757/200. La máquina cuenta con suite para dos personas, baño con ducha y grifería dorada, tonos caoba en la madera, 14 asientos de primera clase, 20 de segundo nivel, un despacho con sillones de cuero color crema, comedor para seis personas y hasta un sillón de peluquero, donde Tony Cuzzo atendía en vuelo el arreglo capilar de Carlos Menem. Bautizado “Virgen de Luján,” puede volar sin escalas de Buenos Aires a Nueva York. Cada hora de vuelo costaba unos 5.000 dólares incluyendo el gasto en combustible, tripulación y seguridad. Tanta vergüenza daba esta adquisición que sucesivos presidentes amenazaron venderlo aunque ninguno cumplió.

la banda) se llegó hasta el ministerio de Defensa para averiguar si se cumplía con el compromiso de pago de lo adeudado; en caso contrario nos veríamos obligados a movilizar al conjunto del Astillero al día siguiente, a las 7 de la mañana. AFNE hasta la noche.

Marcha jueves 3 de septiembre a Asamblea a las 7 horas en Astillero. Allí nos contestaron que ya el ministerio de Economía, a pedido de Defensa, había autorizado al Banco a librar los fondos necesarios. En una palabra, todo lo que estaba a su alcance se había hecho. Entonces nos dirigimos hasta AFNE a pedirle explicaciones a los directivos. La reunión se inició a las 9 de la mañana y mientras la mayoría cortaba avenida Corrientes, a tres cuadras de Florida, los funcionarios explicaron que la traba surgía del Plan de Emergencia:

–El banco sólo está autorizado a pagar las deudas de cualquier tenor en bonos.

La respuesta fue contundente:

–Necesitamos plata en efectivo porque ya no tenemos crédito ni en el almacén del barrio. Hagan lo necesario para que aparezca porque Defensa y Economía lo autorizó. Después nos vamos.

Así que eran las 21 y 30 horas... ¡y todavía estábamos en medio de la calle que nunca duerme! En cierto momento dos cordones policiales nos rodearon y la verdad que tenían caras de pocos amigos. Así que José Montes y yo, que teníamos sendos megáfonos comenzamos a anunciar a voz de cuello que no buscábamos pelear con nadie, que solo éramos trabajadores del Astillero, de Ensenada, que no nos pagaban el sueldo en término y la empresa nos debía plata; que nos pagaran y nos íbamos. Los empleados de la telefónica asomaron por la ventana de su edificio, los ocasionales transeúntes se paraban a curiosear, algunos aplaudieron y la cosa no pasó a mayores.

Ese día nos tuvimos que volver con las manos vacías, pero a las 7 de la mañana del jueves 3 estábamos en el ARS, con Ismael Barros conduciendo la asamblea, informando sobre lo ocurrido. Como lo votado en asamblea es sagrado nos fuimos todos a la estación de ferrocarril de La Plata y a las 12: 30 ya estábamos en Constitución. Fue una de las movilizaciones más numerosas, un río de compañeros ocupó toda una

parte de la 9 de julio mientras nos dirigíamos a Corrientes 672 con el Ñato al frente tocando el bombo. Antes de las 15 horas llegó la novedad: El Banco de la Nación liberaría las órdenes de pago pertinentes para cumplir con los haberes de agosto más el plus de 150 pesos en efectivo por la deuda. Alborozados nos retiramos, no sin antes tirar algunas pastillitas de gamexane.

La amenaza de privatización y el atraso en de haberes y aguinaldo por 40 o 50 días, más el reclamo de esa deuda que la empresa mantenía desde 1986, nos obligó a realizar continuas movilizaciones. Algunos hablan de 16 acciones callejeras; otros memoriosos insisten en que fueron 23 en menos de un año. Poco importa cuántas fueron; siempre serán demasiadas para simples trabajadores que no tenían más aspiraciones que cumplir con su labor y volver a su casa, apenas desviándose para pasar a buscar a sus hijos por la escuela.

CAPÍTULO VII LA ZONA FRANCA

El 26 de agosto de 1991 el Poder Ejecutivo Nacional emite el decreto 1668/91 reglamentando una ley 5.142... ¡del año 1907! Esta ley disponía la creación de una Zona Franca en todo o al menos parte del Puerto La Plata. Por el artículo 4 del decreto se pone en vigencia un convenio firmado entre el presidente Carlos Saúl Menem y el Gobernador bonaerense Antonio Cafiero. Según el acuerdo la provincia cedía terrenos de su propiedad que constituirían la *“zona inicial en que operará la Zona Franca. Dichas tierras son aptas, libres de derechos de tercero, fuera de litigio y desocupadas”*.¹ A su vez, se disponía que *“La explotación de la Zona Franca de La Plata será de carácter privado o mixto. Las obras de infraestructura necesarias, correrán por cuenta del concesionario de la ZF LP”*²

Jurídicamente el decreto reglamentario de la ley creadora de la Zona Franca parecía intachable, pero si uno lo contextualizaba en el momento histórico era una aberración desde todo punto de vista. Primero porque entre los supuestos terrenos desocupados se encontraba el Astillero Río Santiago desde más de cuarenta años atrás y si bien por entonces no estaban en litigio pronto lo iban a estar porque no eran de la Provincia sino de la Nación. Además porque las necesidades logísticas y de infraestructura de la actividad exportadora en la última década del siglo XX nada tenían que ver con los requerimientos de 1907, momento en que se encontraba en plena vigencia el Modelo Agro Exportador, en el cual la industria manufacturera prácticamente no contaba:

- Desde la instalación de la Destilería YPF, el puerto de Ensenada era inflamable y por ende riesgoso para la actividad de carga y descarga de otros productos, lo que encarecía notoriamente los seguros de los buques que allí atracaban. La única

¹ Subrayado por quien suscribe.

² Artículo 12º, Decreto 1668/91.

manera de resolver esto era sacando las bocas de carga de YPF más allá del canal de acceso.

- La barrera contenedora de las corrientes, ubicada en la entrada del canal de acceso, construida a principios del siglo XX, estaba destruida, por lo que el acceso de sedimento al puerto era casi libre teniendo que ser permanentemente dragado. La única solución para este tema era construir una nueva barrera
- Para que pudieran acceder al Puerto La Plata buques tipo Panamax, habría que llevar su profundidad a 32 pies, lo que no sería soportado por los muelles de ese momento que se derrumbarían.
- La exportación marítima actual emplea enormes contenedores, las grúas del Puerto La Plata no poseían la capacidad necesaria para levantar estos pesados cajones metálicos. A su vez, al momento de este proyecto, el puerto La Plata carecía de buenas vías de acceso, líneas telefónicas, vitas, galpones de almacenamiento, etcétera.

El costo total de esta obra se calculaba en unos 50 millones de dólares. ¿El gobierno provincial y los intendentes de la Región que hablaban de reactivación del puerto junto al proyecto de Zona Franca habían actuado por ignorancia? ¡Para nada! Al darse a conocer el decreto por que creaba la Comisión de Desarrollo Portuario, el Secretario General de la Gobernación, ingeniero Mario Cafiero y Luís Otero, ambos coordinadores de los organismos provinciales intervinientes en el proceso de provincialización de los muelles bonaerenses, señalaron que en el Puerto La Plata *“el deterioro es grande y no está equipado para operaciones de carga imponiéndose reformas sustanciales y la neutralización del problema emergente de la actividad de YPF”*.³ Estas palabras fueron corroboradas por el director provincial de Actividades Portuarias, Roberto Sichero, menos de dos años después: *“Encontramos mal los puertos cedidos por la Nación, los trabajos de dragado son indispensables y fundamentales en el de La Plata para hacerlo operable, bajar los costos de flete y que sea rentable. Buscaremos obtener 27 pies (9 metros) de calado –en la actualidad llega a 19 pies (6 metros)– y un ancho de 60 metros en el canal de acceso”*⁴ Claro que para que ingresen portacontenedores que son de mayor calado y conseguir el abaratamiento de los fletes, se sabía que debían realizarse inversiones. El gobernador Duhalde

³ El Día, 26.10.1990.

⁴ El Día, 25.04.1992.

lo reconoció al declarar *“nos toca ahora a nosotros empezar a realizar trabajos para que nuestras vías navegables sean aptas para transportar rápidamente nuestros productos”*⁵

Estas obras son más que necesarias y posibles de hacerse si un Gobierno piensa sinceramente *“en el Desarrollo nacional, en nuestra soberanía y en la creación de fuentes de trabajo”*. Por eso, desde un primer momento, y así lo hicimos conocer a la Comunidad, sospechamos que jamás iban a ser concretadas. Nos basábamos en el accionar mismo de los funcionarios que, lejos de invertir, despilfarraban el fruto del trabajo de generaciones de argentinos. Como botón de muestra apuntábamos al monumento vivo de los desastrosos resultados de esta política con dos corbetas misilísticas que valían 200 millones de U\$A, oxidándose en las Gradas. Dábamos el ejemplo también de lo ocurrido en teléfonos y Aerolíneas donde la realidad nos demostraba que *“en la Argentina del Ajuste nadie viene a invertir sino a quedarse con lo que ya está hecho”*. Estas son las razones por la que sostuvimos en todo momento que en realidad se buscaba convertir nuestra empresa en esa Zona Franca y por lo tanto no le harían falta esas obras para reactivar el Puerto La Plata.

Amigos son los amigos

En diciembre de 1991 las empresas La Plata Remolques S.A. de Raúl Bachiega y Murchinson Estibajes y Cargas S.A. presentaron al gobierno provincial un proyecto del orden de los 45 millones de dólares, previendo la construcción de una terminal de contenedores y complementaria de cargas generales sobre el Río Santiago y la reconstrucción de muelles y otras obras civiles. Kazuhiro Koshiro y Nobuyasu Kishimoto, técnicos japoneses del Overseas Coastal Area Developmet Intitute of Japan fueron claros en las conclusiones de un estudio sobre el tema: *“harán falta diez millones de dólares durante la primera etapa de la reactivación la cual se deberá dar en el lapso de tres años”*, ya que un desarrollo integral del puerto local debería contemplar *“un gran desarrollo sobre ambos veriles del Dock Central con una playa para cargas mixtas, cua-*

⁵ El Día, 05.05.1992.

*tro playas para contenedores, una para cargas generales y otra para combustibles”.*⁶

Otra propuesta de modernización integral fue acercada por Consorcio Nuevo Puerto La Plata S.A. (CONUPLAT) constituida por tres empresas platenses, Maragua, Babic y Ebic. El mismo, a través de sus respectivos ejecutivos, Leonardo Leibovich, Marcelo Sarrasqueta y Néstor Marinelli informaron que se habían proyectado las siguientes obras: Proyecto ejecutivo de la remodelación portuaria, dragado del canal de acceso y zona de maniobras, relleno y recuperación de terrenos inundables, reparación parcial de la escollera sudeste, implementación de un moderno sistema de ayudas a la navegación, mejoramiento de los sistemas de amarre y recostaje, repavimentación e iluminación de los sitios 8 y 9 del puerto y mejoramiento de los accesos viales y ferroviarios. A lo que se debía sumar la obra principal: Construcción de una nueva terminal de combustibles en la isla Monte Santiago Oeste y construcción de una terminal de contenedores. ¿El costo total? ¡Una bagatela! 50 millones de dólares de monto total de inversiones, con un gasto anual en concepto de operación, mantenimiento y reparación de 3 millones de dólares.⁷

¡Y hasta recaló por Ensenada la Australia P & O, firma responsable, entre otras cosas del yate de la serie televisiva “El Crucero del Amor”, el reciclaje del puerto de Boston y que construyera el complejo Disney en París! La mediática empresa dictaminó, a través de su agente Eric Bubeer, que estaba decidida a “realizar los trabajos indispensables para reactivar la estación portuaria” a un precio de amigo porque consideraba que “era el tiempo de venir a la Argentina”. ¿El precio de su amistad? Adivinó, lector... ¡100 millones de dólares!⁸

¿Invertir? ¿para qué?

Sin embargo algunos funcionarios ya avizoraban una salida menos complicada: El Director Provincial de Puertos, doctor Roberto Sichero

⁶ Eran de la comisión también los ingenieros José Arana y Eduardo Kreimer, el contador Amendolara, Mara Segovia y Víctor Vallejos, El Día, 12.04.1992.

⁷ El Día, 15.04.1992.

⁸ El Día, 28.04.1992.

reconocía que *“la reactivación del puerto La Plata lógicamente se irá concretando en forma paulatina...”* aunque se esperaba: *“De todas maneras hay que esperar algunas definiciones de importancia que seguramente se van a dar en breve, como por ejemplo con respecto al Astillero Río Santiago, que cuenta con mil metros de muelles de primera calidad”*.⁹ Pero un astillero sin muelles no es astillero, en el mejor de los casos es un taller de reparaciones navales. En realidad, desde siempre esa fue la idea de los personeros de la Zona Franca; el dirigente radical platense, Manuel Escobar, así lo especificaba en un foro realizado en Colegio de Abogados en 1990, donde propuso que la futura zona franca incluyese *“las reparaciones navales como actividad de importancia igual que en otras importantes zonas francas del mundo”*¹⁰

Sin duda, el objetivo final de los impulsores de la Zona Franca eran los muelles de alistamiento del ARS y sus talleres, reducidos a simples y vaciados galpones que funcionarían de depósitos de mercadería en ruta. Antonio Arcuri, presidente del bloque de senadores justicialistas provinciales lo confesaba descaradamente: *“lo peor que nos puede pasar con el tema del Puerto y de la Zona Franca es apresurarnos y también dilatar la cosa. El camino trazado estratégicamente es claro y apunta en una sola dirección. Ya se ha conseguido que el Puerto La Plata pase a la Provincia y esto es una realidad. Ahora se está tratando la habilitación de la Zona Franca para el funcionamiento industrial y también la provincialización del Astillero que aportaría en lo inmediato, y entre otras cosas, nada menos que mil metros de muelles en perfectas condiciones de uso”*¹¹

Cambia todo cambia... pero no tanto

Con el recambio del gobierno provincial, tras el revés del plebiscito, el proyecto se mantuvo. Así lo demuestran las declaraciones de Eduardo Duhalde sucesor de Antonio Cafiero, en la gobernación. El primero, muy suelto de cuerpo anunció, al firmar el contrato de dragado del puerto,

⁹ El Día, 12.04.1992.

¹⁰ El Día, 19.09.1990.

¹¹ El Día, 24.04.1992.

que *“la Zona Franca del Puerto La Plata funcionará en el predio de 220 hectáreas pertenecientes al AFNE, que será transferido por la Nación junto al Astillero Río Santiago a la órbita provincial. (Esto último es muy importante para completar el interland del puerto porque hay más de 200 hectáreas que servirán para ampliar la operativa portuaria para instalar ya la zona franca en un lugar donde desarrollarla porque como estaba previsto no tenía lugar determinado en 16 hectáreas que no servía para ese fin”*.¹²

Tras una reunión mantenida entre el secretario de Planeamiento para la Defensa, Jorge Pereyra Olazábal y el gobernador Eduardo Duhalde se anuncia la posible sanción de una ley de transferencia, **la apertura de registros para retiros voluntarios** y el compromiso bonaerense de hacerse cargo de los costos operativos de la empresa para convertir **al Astilleros en una fábrica de reparación naval** e incluirla en la zona franca.¹³ Poco después el ministro de Producción bonaerense, Carlos Brown, declara al periodista Jorge Omar Manchiola que *“Astilleros y Fábrica Navales del Estado Río Santiago puede ser el eje de una reactivación fabril en la regional. Previo al traspaso hay que resolver la deuda del astillero, que asciende a 150 millones de dólares, así como de los contratos no cumplidos y el numeroso plantel de operarios. Para ello hay que indemnizar o abrir fuentes de trabajo para aquellos que pueden resultar separados durante el proceso de reconversión”*¹⁴ Claro que al ministro Brown *“le sobran”* operarios porque no pensaba en absoluto construir barcos, fin estratégico para el cuál fue fundado el ARS –una actividad que insume gran cantidad de mano de obra– sino reducirlo a un taller naval que no requiere más de 300 o 400 operarios: *“Astilleros podría encargarse de la reparación de barcos y, por lo tanto, tendría que convertirse en el elemento motorizador rápido de la Zona Franca La Plata, con su doble característica, comercial e industrial”*.¹⁵

¹² El Día, 05.06.1992.

¹³ El Día, 04.02.1992.

¹⁴ “Puente Comercial con el Uruguay”, La Nación, 31.05.1992.

¹⁵ El Día, 01.06.1992.

A sanata fina vendo

Los pregoneros de la Zona Franca proclamaban a los cuatros vientos que el emprendimiento iba a ser comercial e industrial, que esto iba a demandar mano de obra y con ello se dinamizaría la economía regional. Hubo catedráticos que se prestaron para dar una pátina de brillo intelectual al aventurero emprendimiento; tal el caso del licenciado Fausto Simonelli y el doctor Carlos Ledesma, ex asesor de las Naciones Unidas que ostentosamente enunciaron en una disertación en la Cámara de Comercio e Industria de La Plata que, *“gracias a las facilidades culturales y geográficas con que cuenta nuestra ciudad para la aplicación de la zona franca, bien podríamos ser la Nueva Orleáns de la cuenca del Plata”*.¹⁶ Bachiega iba más lejos en su desmesurado optimismo: *“el desarrollo va a ser descomunal, ya que la Argentina no la tiene y eso trae beneficios que muchos ni nos imaginamos. Por ejemplo, Barcelona tiene una zona franca que tiene una extensión de 400 hectáreas y que les da trabajo, de una forma u otra, a unas 42.000 persona”*.¹⁷ El citado Mario Cafiero, hijo del entonces gobernador, ilusionaba al Pueblo alegando que el instrumento *“permitirá la reactivación de la zona, que sufrió un duro golpe con el retiro de los frigoríficos Swift y Armour a mediados de la década del 70. La zona franca puede constituirse en el atractivo para la radicación de empresas que quieran aprovechar un territorio desregulado con salida portuaria”*.¹⁸ Así se buscaba el consenso de la población para el proyecto, *“Puerto y Zona Franca La Plata, un proyecto estratégico para la transformación nacional”*.¹⁹ Algo verdaderamente risible en la actualidad cuando el Pueblo argentino entero sabe que ni un solo beneficiario de las privatizaciones de los 90 cumplió con el mínimo de inversiones requeridas y a la cual se había comprometido, que el Estado debió cubrirle los déficits en sus actividades y la única transformación

¹⁶ El Día, 23.05.1991.

¹⁷ El Día, 09.06.1991.

¹⁸ Clarín, 23.06.1991.

¹⁹ Tal el título de un documento entregado por el Eduardo Duhalde y el ingeniero Mario Cafiero, en ese momento asesor en la materia del nuevo gobernador, al ministro de Economía Domingo Cavallo. (El Día, 26.04.1992).

nacional alcanzada fue convertir, en menos de diez años, un país “grainero del mundo” en un país quebrado y con creciente desocupación.

En sus declaraciones los obsecuentes del neoliberalismo se cuidaban muy bien de omitir algunos “detalles” como los señalados por el periodista Luís Ceriotto quien, tras nombrar a las zonas francas de fuertes desarrollos como Colón (Panamá), Manaus (Brasil) e Iquique (Chile), sentenciaba: *“La posibilidad de que la zona franca de La Plata pueda aspirar a un desarrollo semejante es sin embargo remota. Las malas condiciones del puerto, sumadas a una localización distante de los grandes centro comerciales del mundo (Iquique tiene una ubicación privilegiada sobre el Pacífico, al norte del país trasandino), son dificultades que requieren del aporte de fuertes inversiones, cuando no son directamente insalvables como el caso de la ubicación.*

La posibilidad de depositar allí mercaderías e insumos por largas temporadas a un costo mínimo e ir nacionalizándolas a medida que la producción lo requiera es un incentivo que puede actuar con la suficiente fuerza para tentar a más de un empresario nacional. Pero el atractivo para que se radiquen allí firmas extranjeras hoy no pasa del terreno de la esperanza”²⁰

La piedrita en el zapato

Había un solo obstáculo para cumplir con la meta, los trabajadores del Astillero Río Santiago. Mientras se persistía en la campaña mediática para convencer al Pueblo de la región, se montaba el andamiaje legal para llevar al ARS a una encerrona y darle el golpe final. Desde el Ministerio de Defensa se aplicaban tácticas distractorias para frenar las movilizaciones y se lanzaban señuelos para que “pisáramos el palito” aceptando romper nuestro Convenio. Tales promesas se plasmaban en actas entre funcionarios y representantes gremiales que sistemáticamente eran rechazadas, una tras otra, por la asamblea por no contemplar los intereses de los trabajadores. Una de ellas fue sometida cuatro veces a votación en la Asamblea General, tal el apremio de algunos sectores

²⁰ Dudas a Granel Sobre las Zonas Francas, Clarín, 23.06.91.

de hacerla aceptar. Concienzadamente fueron rechazadas otras tantas, tal el nivel de conciencia de los assembleístas sobre el destino que los esperaba.²¹ La última de ese año incluía ambiguas promesas de la Empresa de “*gestionar ante las autoridades que correspondan*” un Premio de Botadura por los muelles flotantes para la provincia de Río Negro, considerando a los mismos como una sola unidad y adelantar el pago del Premio de Botadura del Trans Ona pagándolo con el mes de diciembre de 1991 (es decir, se cobraría en enero de 1992)²² y de implementar un premio a la productividad ligado, en una primera etapa, a las reparaciones navales que realizara la empresa. Todo cumplimiento posible quedaba supeditado a la buena voluntad de Ministros que no habían participado en las reuniones y que se hallaban en plena tarea de remate de las Empresas Públicas y el Patrimonio Nacional. A cambio de esto, los trabajadores se comprometían “*a restablecer la continuidad laboral reanudando a pleno el desempeño de las tareas, prestando al máximo la colaboración durante el periodo comprendido entre la aprobación de las cláusulas de la presente Acta por las autoridades del Ministerio de Defensa y hasta la botadura del B/T para Trans Ona prevista para el mes de junio del año entrante*”.²³



Viejos silos ya desaparecidos.

²¹ Circular de Agrupación 27 de Junio (ANUSATE), firmadas por Roberto Medina y Ángel Cadelli, miembros del Concejo Directivo Nacional.

²² Nótese el infantilismo de la engañifa: Supuestamente se iba a pagar la botadura de un barco... ¡cuya construcción estaba paralizada!

²³ Acta firmada por Juan Carlos Anchézar, César Benavides, Justo Cambronero Montes, Emilio Knoop, Alfonso Freyre López, Alejandro Giusti y Román Chretién por AFNE, Orlando Loia por el Personal Superior y Jorge Ankudowicz, Juan Gazzotti, Juan Benítez y Francisco Banegas por ATE (04.11.1991)

Toda la tramoya cayó por tierra cuando el Director del ARS “*se fue de boca*” y confesó, al reunirse con el Cuerpo de Delegados el 26 de noviembre, que el Astillero cerraba el 23 de diciembre pero no tenía fecha de reapertura. Si era así ¿Cómo se podría avanzar en la Construcción del Ona Tridente? ¿De dónde saldría el dinero del Premio a la Productividad si no se realizaban reparaciones en el Dique? ¿Qué pasaría si en enero no aparecía liquidado el adelanto por Premio a la Botadura? ¿Cómo haríamos para organizarnos para el reclamo si nos encontrábamos en nuestros hogares? Estas preguntas sonaban como aullidos de alerta en las *materas*²⁴ y vestuarios. Los Delegados no podíamos ser ajenos a tal preocupación y el 22 de noviembre nos entrevistamos con el Ingeniero Alberto Marenga rechazando el licenciamiento masivo por no tener argumento valadero. Expresamos firmemente que los trabajadores íbamos a fijar las fechas de las vacaciones en la modalidad normal y habitual ya que “*no se ha presentado el cronograma laboral, reiterada veces solicitado por los representantes gremiales, ni cuenta todavía con los fondos necesarios para continuar con el Trans Ona y la Corbeta a partir del 1º de diciembre 1991*” y además, “*se transmitió la incertidumbre que esta medida traía a los trabajadores respecto a la fuente de trabajo, ya que las planillas que la empresa está haciendo firmar en los sectores no tiene fecha de regreso*”²⁵ El aturdido funcionario, ya sin reflejos ante el duro planteo de los delegados inquiriendo sobre la solución para la delicada situación laboral, no tuvo mejor idea que incurrir en la *chambonada* de blanquear los verdaderos planes: “*la salida para el Astillero es convertirlo en apetecible, porque ahora es invendible, incluyéndolo en la Zona Franca*”. No vale la pena describir la reacción que tuvimos a partir de esta respuesta, baste decir que la Asamblea se había expresado claramente sobre ese punto, rechazando cualquier intento de incluirnos en la ZF ya que “*ésta medida destruiría al Astillero como empresa constructora de buques convirtiéndola en un simple taller de reparaciones y lugar de almacenaje y puerto para mercaderías*” con las obvias consecuencias para los trabajadores.²⁶

²⁴ Puntos de reunión donde los operarios se encuentran a tomar mate, alejados de la vista de capataces, Jefes de Taller e Ingenieros. También se les llama “*covachas*”.

²⁵ Circular del Cuerpo de Delegados 29.11.1991.

²⁶ Ídem anterior.

Finalmente nos fuimos de vacaciones en el momento que decidimos cada uno aunque, ante tal perspectiva, sólo un irresponsable hubiera podido disfrutar plenamente de las festividades navideñas o el merecido descanso anual. Y la irresponsabilidad no es precisamente una característica que se adquiere trabajando en una fábrica.

Primera carta del ingeniero Loia

El 29 de mayo, en un diario platense, estalla la desesperación de Orlando A. Loia, un mesurado integrante del cuerpo de profesionales del ARS. Este ingeniero, con 29 años de servicios por entonces²⁷, expresaba en su carta la decisión de: *“no continuar en el rol de ‘simple observador’ del deplorable estado en el que se encuentra el Astillero Río Santiago, del abandono e indiferencia que pesan sobre su instalaciones, infraestructuras, trabajos interrumpidos y lo que es más grave, de su patrimonio humano, integrado hoy por aproximadamente 2.100 personas.*

Esta situación, estaba precedida por una gradual decadencia, que se evidenciaba desde fines de 1989 y que se materializó en la pérdida de algunos beneficios que poseía el personal, tales como: pérdida de comedor en fábrica, pérdida de provisión de ropa de trabajo y de seguridad, conflictos con la Obra Social, por citar algunos casos. Junto a lo dicho, se fue agravando notoriamente la provisión de herramientas y bienes de consumo, necesarios para encarar la labor diaria...”

La descripción del estado de situación que hace el ingeniero Loia no podía ser más cruda: *“Llegamos así a un estado de total indefinición en todos los campos, con perspectivas de futuro totalmente incierto, con cientos de costosas máquinas que se están oxidando, con muchas toneladas de chapas y tres barcos en construcción, que se están convirtiendo diariamente en chatarra; con sueldos irrisorios, que apenas alcanzan para subsistir unos pocos días después de haberlos percibido”*²⁸

²⁷ Había ingresado como aprendiz a los 14 años.

²⁸ Un operario con 30 años de antigüedad en la empresa percibía sueldos que oscilaban entre 200 y 280 pesos.



Pasar la piedra.

(las fechas de pago, no siempre se producen los primeros días de cada mes); con mucha gente enferma y de los cuales lamentablemente varios han fallecido por enfermedades repentinas y hemos tenido que vivir el dolor e impotencia de ver como los sacan de la empresa 'con los pies para adelante', en una ambulancia... Durante estos dos últimos años, mucho se habló del Astillero en todos los niveles, incluyendo organizaciones gremiales, senadores, diputados, políticos, empresarios, profesionales, medios de difusión, etcétera: la privatización, la provincialización, la Zona Franca y el cierre de la empresa, fueron y son, temas de todos los días... y fantasmas persecutorios de los

que estamos todos los días adentro... pero hasta el momento, no hay definiciones concretas, lo único y real, es lo que antes he descripto".

Loia cierra su carta con angustia y un llamado a la conciencia colectiva: *"Comprendo todas las explicaciones que quieran darme sobre cuestiones económicas, sociales, políticas, etcétera, del país y también de la empresa, que puedo llegar o no a compartir, pero lo que no comprendo ni tiene ninguna explicación lógica, es que una empresa de ésta magnitud permanezca inactiva (muerta), sumida en un caos psicológico, capaz de enloquecer y matar hasta el más fuerte... ¿Tiene perdón patriótico e histórico este hecho? Recordemos que se trata de una empresa del Estado, es de quienes la dirigen, de quienes trabajamos en ella, es suya, es mía, es patrimonio argentino... ¿Así lo cuidamos y defendemos?"*.

El Patrimonio Humano

El "abandono e indiferencia (del) patrimonio humano" que denunciaba el profesional no era gratuito. El estado de situación del aspecto humanos que describíamos por aquel entonces era el siguiente:

En diciembre de 1991 habían fallecido tres compañeros por problemas cardíacos. De marzo de 1991 a marzo de 1992 fueron ocho los fallecidos, dos de ellos en el interior del astillero. La Obra Social de ATE registraba por entonces 250 internados con carpetas médicas psiquiátricas. Esto, por un lado, agravaba el patrimonio de la Obra Social y ponía en riesgo cierto la continuidad del servicio por falta de pago a pesar de que los trabajadores sufrían el descuento pertinente mes a mes.

Por el bajo promedio salarial –\$ 220 como retribución total–, se perdía, a nuestro entender, el incentivo de trabajo y se buscaba fuera del horario efectuar *changas* para paliar la crisis económica doméstica. Los bajísimos salarios conllevaban un exiguo presupuesto familiar para alimentación, educación, recreación y salud; todo combinado con los efectos de la falta de perspectivas por la incertidumbre laboral. Debido a esto, el deterioro de los vínculos de solidaridad era inevitable y se transmitían al seno del hogar; como consecuencia, observábamos, un considerable aumento en las separaciones matrimoniales

Para la Organización gremial, estas eran secuelas directas de la política de desgaste que buscaba la quiebra psíquica y emocional de los trabajadores

¿Qué hiciste cuando nos atacó la Zona Franca?

A mediados de mayo de 1992 comenzaron a circular por los despachos de funcionarios Nacionales y Provinciales de casi todos los niveles los proyectos de Reactivación y Cogestión elaborados por nuestra organización. El de Cogestión de ese momento, incluía una propuesta de incorporar tres directores obreros al AFNE, designados uno por el Cuerpo de Delegados, otro por la Comisión Administrativa y el restante por el voto directo de los trabajadores... una postura de la conducción oficial de ATE que causó mucho revuelo entre los afiliados de diferentes posicionamientos políticos.

Los políticos

La carta, más una gestión del Cuerpo de Delegados provocaron tal revuelo que una delegación de la Comisión de Derechos Humanos y Garantías de la Cámara de Diputados visitó la planta naval. La misma estuvo integrada por los legisladores Jorge Drkos (PI), Juan Carlos Lema y Carlos Itoitz (UCR). El informe fue tajante:

- *“El estado de los baños y vestuarios es lamentable: no hay agua caliente ni puertas y es visible la falta de higiene.*
- *En este momento, los trabajadores se limitan a cumplir con sus 8 horas de trabajo sin poder realizar tarea alguna porque carecen de materiales y herramientas.*
- *Hoy es inminente el corte de servicios sanitarios, eléctricos y telefónicos por falta de pagos.*
- *Hace unos meses se perdió un contrato para la construcción de tres buques para Holanda por un valor de 110 millones de dólares, porque el Banco Nación no prestó sus avales y hoy el Astillero factura la irrisoria suma de 20 mil pesos.*
- *Toda esta situación provoca el desgaste anímico de los trabajadores que se traduce en varios intentos de suicidios y la muerte de ocho operarios en los últimos meses por hipertensión o ataques cardíacos; a lo que se agrega la existencia de 200 enfermos por psiquiatría y un crecimiento alarmante de separaciones matrimoniales. Es evidente que se intenta desmoralizar a los trabajadores, sumiéndolos en la incertidumbre y falta de expectativas.”*

Debatido este informe, todos los bloques legislativos sin excepción votaron la aprobación de dos proyectos en los que se denunciaba el virtual vaciamiento que sufríamos en el AFNE. Uno de los proyectos reclamaba al Poder Ejecutivo que *“adopte la decisión política de reactivar los astilleros”* y el otro que



*“haga cumplir los reglamentos laborales, practicar las inspecciones de rigor y atender la situación irregular de los miles de empleados”.*²⁹

Paralelo a esto, el diputado nacional Carlos Raimundi presentó en el Congreso de la Nación, un pedido de informes al gobierno nacional por la transferencia de los Astilleros Río Santiago a la provincia y por el futuro del pasivo de la Empresa. La solicitud incluía información sobre el rol del AFNE en la proyectada Zona Franca a construirse en el Puerto La Plata. También sobre las medidas adoptadas para encuadrar a la Empresa, ante una eventual provincialización, en condiciones operativas y de infraestructura para su reactivación según *“la ley 18250, de reserva de carga para buques de bandera nacional”*. El legislador reflejó en su pedido de informes la preocupación por las medidas que se tomarían para mantener la estabilidad del personal del ARS. En los fundamentos de su proyecto, Raimundi señalaba que *“la facturación promedio en el período comprendido entre 1982 y 1990, fue del orden de los 40 millones de dólares, lo que permitió colocar al AFNE entre las 35 empresas públicas y privadas de mayor facturación en el país, y la primera en su rubro”*. Según el legislador, la profunda recesión que hacía peligrar a los astilleros era la virtual desatención y falta de políticas adecuadas *“al no concretarse nuevos contratos y al suspenderse los contratos vigentes por la paralización de pagos por parte de la Armada Nacional y de la Marina Mercante”*.³⁰

La preocupación por el destino del Astillero iba *in crescendo* en una Región duramente castigada por los despidos de Destilería YPF y Propulsora Siderúrgica (luego ACINDAR y hoy SIDERAR) que se agregaba a la desaparición dos décadas atrás del Armour y el Swift. No es de extrañar entonces que un foro político tuviera como punto convocante la Defensa del ARS. Así, el 4 de octubre de 1992, representantes del radicalismo y el peronismo disidente al Ejecutivo de Ensenada, juntos a referentes del Partido Intransigente, el MODÍN, del Socialismo Democrático y del vecinalismo se reunieron en el Sindicato Municipal de Ensenada (STME). Se conforma en dicha reunión la Asamblea Permanente de los Ensenadenses y el primer punto de la reunión multipartidaria fue la crisis

²⁹ La Nación, 26 y 27.06.1992.

³⁰ La Nación (06.07.1992)

del Astillero y la participación en el “Ensenadazo” organizado por la Asociación de Trabajadores del Estado junto a otras instituciones.³¹

Los sindicalistas

La postura de ATE Provincia también había sido clara: *“Estamos en contra de la implementación de la Zona Franca ya que, lejos de mejorar la situación socioeconómica de la zona, acelerará aún más la liquidación de la industria nacional y fomentará la deshumanización de las condiciones laborales, como ocurre con todas las zonas francas del mundo.*

La conducción de los Astilleros y sus gerentes proyectaron una planta reducida a un taller naval de 400 trabajadores, dentro de la zona franca. Los trabajadores del Astillero han sido los verdaderos artífices de que este importante establecimiento esté todavía abierto y trabajando, por eso luchamos para lograr la auténtica reactivación de la industria naval. Todo esto, en el marco de un proyecto nacional que construya buques mercantes, pesqueros, de guerra para la defensa de la Soberanía argentina y el desarrollo de nuestra Patria.

*Por ello rechazamos su privatización y la inclusión en la Zona Franca”.*³²

La prensa

El debate ciudadano por el destino de nuestra empresa se extendió durante todo el año. El periodista Pascual Cappelleri planteó, ante lo que consideró una *“maniobra institucional para desarticular las instalaciones de Astillero Río Santiago”*, que se tomen *“decisiones posibles e inteligentes que resguarden la fuente de trabajo y por eso proponemos la urgente conformación de un grupo gerencial que ordene la actividad, estudie la contabilidad y prepare un programa de reactivación.*

³¹ El Día, 05.10.1992.

³² El Día, 11.04.1993

*Esta propuesta debe ser realizada en conjunto, con la intervención de los trabajadores y profesionales de Astilleros. No se puede tolerar hablar de privatización cuando no se ha preparado marco regulatorio alguno, inventario ni evaluación de equipamientos e instalaciones que justifiquen esa medida". Cappelieri concluía en su denuncia: "El tema interesa a la región de La Plata, Berisso y Ensenada pero preocupa también a toda la Nación pues ésta es una acción más de irresponsabilidad administrativa".*³³

Los funcionarios nacionales

Esta última consideración no pasó desapercibida para el gobierno nacional y el ministro de Defensa, Antonio Herman "Todoterreno" González.³⁴ El riojano aprovechó el acto por el aniversario de la creación del regimiento 601 de Comunicaciones de City Bell para despacharse muy fresco con un *"tenemos muy buenas noticias sobre esas dos empresas"*, refiriéndose a Petroquímica General Mosconi y Astillero Río Santiago. Sobre la primera anunció la firma *"en los próximos días un convenio con YPF que garantizará la provisión de materia prima y la semana que viene daremos a conocer los pliegos de licitación para su privatización"*. En cuanto al ARS, González precisó que: *"Llegamos a un acuerdo con el gobierno de la Provincia para incluir los activos de esa empresa en la Zona Franca del Puerto La Plata y posteriormente iniciar el proceso de reconversión y privatización. La planta no será provincializada en el sentido que pertenecerá y dependerá del Estado bonaerense pues será directamente privatizada por Defensa"*. Respecto a los empleados el ministro ratificó: *"Está abierta la inscripción a un plan de retiros voluntarios y continuaremos en esa línea"*.³⁵

³³ El Día, 09.10.1992.

³⁴ La ironía se debe a que el presidente Menem lo designaba para los más disímiles cargos.

³⁵ El Día, 18.10.1992.

Los trabajadores



Todo esto confirmaba una vez más que el menemato sólo entendía un sólo lenguaje: el de los trabajadores en las calles. Tras un parate hasta mediados de año en julio de 1992 reiniciamos la lucha gremial. A las 11 y 30 de un destemplado 15 de julio de 1992 nos concentramos en Paseo Colón e Hipólito Irigoyen para marchar hacia el ministerio Defensa. Allí Ismael Barros y Ramón Benítez en la ocasión los Directivos recibieron los mismos reclamos

No conformes, al son de los bombos y petardos, el 23 de julio, a eso de las 12 del mediodía, desembarcamos en 7 y 32 y desde allí marchamos hacia Casa de Gobierno. En esa ocasión, previo a la entrega de un petitorio, el Secretario General Amador Cabrera señaló que: *“Con este escrito reclamamos que, si se concreta la transferencia, la Provincia tenga en cuenta la importancia de la reactivación y el funcionamiento pleno del Astillero. Queremos saber qué va a hacer la Provincia con sus trabajadores porque nosotros no nos queremos ir ni aceptamos los retiros voluntarios forzados. ¡Queremos nuestra fuente de trabajo!”*³⁶

“Somos obreros navales, no de la construcción”

El título del apartado fue la respuesta de un delegado al gobernador Eduardo Duhalde en una reunión mantenida con el mismo en Ensenada. La situación se dio de este modo: El 30 de julio de 1992 el gobernador asistió a un acto de entrega de subsidios junto al intendente Adalberto Del Negro y el de Berisso, Néstor Juzwa, en Casa de Cultura de Ense-

³⁶ El Día, 23 y 24.07.1992.

nada.³⁷ Se trataba del lanzamiento del Plan Justicia Social. Enterados de esto, y de los planes de provincialización, los delegados nos dirigimos hasta el lugar acompañados por un grupo de compañeros. Esperamos a los funcionarios en la calle cantado: “*¡El Astillero es así, / pide trabajo y se la banca, / no vive del contrabando, / como lo hace la Zona Franca!*”.

El funcionario provincial, lejos de amilanarse, al descender del vehículo que lo llevaba, se dirigió directa y rápidamente hasta donde estábamos. Toma nota del reclamo y se compromete a recibir una comitiva de Delegados apenas finalice el evento. La reunión tiene lugar en el despacho del Ejecutivo ensenadense y en ella se da un debate sumamente jugoso entre el gobierno provincial y nosotros sobre el objeto social de la empresa. El mismo incluyó algunas propuestas desopilantes por parte del gobernador, algo extraño viniendo de este sagaz político; por ejemplo, propuso la descabellada idea de comenzar a fabricar casas de cemento pre moldeado. Por supuesto, nosotros defendíamos preservar la subsistencia del ARS como fábrica de barcos y su carácter de empresa estatal. Como está comprobado los planes gubernamentales eran muy otros.

–Ustedes dicen estar en desacuerdo con la provincialización y el régimen de retiros voluntarios, cuando en anteriores reuniones mantenidas con sus representantes gremiales, estos nunca nos habían puesto al tanto de esa postura – respondió Duhalde al planteo, presuntamente sorprendido.

Más sorprendidos estábamos nosotros porque nos parecía una tomadura de pelo querer hacernos creer que no le habían informado sobre nuestra solicitud publicada el 10 de julio en el diario de mayor circulación de la región³⁸ o que no se había enterado de la bulla que hicimos frente a su oficina hacía apenas una semana atrás. En ese momento Ramón Benitez expresó que:

³⁷ Situado entonces en el viejo Cine Social, en La Merced, entre Marqués de Avilés y Sarmiento, donde ahora se encuentra un hipermercado.

³⁸ Ver anexo de este capítulo.

–Algunos compañeros no se oponen a la provincialización si se nos garantiza el funcionamiento de la planta con la totalidad del personal

El gobernador fue tajante en su respuesta:

–¡Eso es realmente imposible! –respondió tajante– Indefectiblemente debe reducirse la cantidad de empleados. No se puede abonar los sueldos a todos. La Provincia está dispuesta a protagonizar un esfuerzo pero no tan grande e insistió que, según un estudio de sus asesores, la planta naviera debería contar “con unos 800 empleados como dotación total para funcionar en forma eficiente”

Las diferencias de criterios con el gobernador Duhalde no fueron producto del capricho personal o miopía política de quien luego fuera “piloto de tormentas” durante la emergencia nacional producida por el *default* argentino. Era la expresión lógica de funcionarios inmersos en un Gobierno Nacional que, jugado a la liberalización total del Mercado Argentino, se proponía firmemente arrasar con todo posible mecanismo de Defensa de la Soberanía Nacional tanto en el plano político, económico o militar. Si algún parámetro brinda una clara lectura sobre cómo consideran los gobernantes que debe ser nuestra relación en el plano internacional, las decisiones sobre la Industria Naval son la que brindan la más ajustada visión...

Una necesaria reflexión

El 25 de agosto, todos los afiliados de ATE pudieron decidir por voto directo y secreto qué integrantes del Cuerpo de Delegados integrarían la Junta Interna para conducir dicho organismo. Triunfó la lista 1 (UNIDAD PARA LA DEFENSA DEL ASTILLERO)³⁹ sobre su oposición, la lista 2, NARANJA – MARRÓN.⁴⁰

³⁹ Conformada por Juan José Cárdenas, Delegado General, Jorge Smith, Delegado General Adjunto; Fernando Achucarro, Delegado Gremial, Alberto Poggio, Delegado Administrativo y de Actas, Carlos Raymundo, Delegado de Organización y Hugo Rodríguez, Delegado de Prensa.

⁴⁰ Nos postulamos Raúl Corzo, Delegado General, José Montes, Delegado General Adjunto, Miguel Lago, Delegado Gremial, Sergio Escobar, Delegado Administrativo y de Actas, Gregorio Blanco, Delegado de Organización, Carlos Ortigosa, Delegado de Prensa.

En este punto hablo sólo por mí: Quiso la vida que enfrentara estos compañeros en una compulsa electoral, sin embargo debo señalar que, como equipo de conducción, tuvo una actuación en defensa de la fuente de trabajo, a mi entender, inobjetable. Casi estoy seguro que de haber tenido el honor de ocupar su lugar, hubiera hecho similares acciones a las ellos tomaron. No por nada, todos los compañeros que integramos o acompañaron a la Naranja Marrón fuimos partes de las acciones de lucha que convocó este Cuerpo de Delegados y su Junta Interna.

Un recuerdo para “Bolsita” Blanco

Entre los integrantes de la Naranja-Marrón, estaba el recordado Hugo “Bolsita” Blanco siempre presente en toda lucha, fogonero de las ollas populares realizada en todas las carpas y alguna vez en Plaza San Martín de La Plata. Este obrero moreno y de corta estatura –“*Más fácil saltarlo que rodearlo*”, solíamos cargarlo– falleció por ingesta de vino adulterado, uno de los tantos episodios trágicos que sufrió nuestro Pueblo en la década del ‘90, en nombre de la “sacrosanta liberalización del mercado”. Entre otras tantas barbaridades, los controles bromatológicos por parte del Estado fueron prácticamente anulados ya que no se destinaban fondos para el mismo al considerarse un “despilfarro”. Esta medida se ubicaba dentro del perverso Modelo de Ajuste que destruía la Salud Pública y “Bolsita” fue una de sus víctimas.

ANEXO COMPLEMENTARIOS

Solicitada

LOS TRABAJADORES DEL ARS DENUNCIAMOS EL VACIAMIENTO Y RECHAZAMOS SU PRIVATIZACIÓN

Ante las reiteradas declaraciones de las más altas autoridades de la provincia en torno al futuro del Astillero Río Santiago (A.R.S.) y del nuestro como trabajadores, nuevamente afectados por planes que ponen en juego nuestra fuente de trabajo y la continuidad laboral, decimos que:

1. Ante el reiterado argumento de que no hay plata para reactivar el A.R.S., creemos que es necesario aclarar que el mismo podría estar hoy trabajando a pleno de no haberse perdido un contrato que se tenía preadjudicado, para construir 6 buques para Holanda. Se perdió al no autorizar el Gobierno Argentino un aval de U\$A 4.800.000 para comenzar su construcción, lo que motivó que 3 de esos buques se estén construyendo en el astillero brasileño Verolme. Como se ve, estos avales significaban una cifra ínfima comparada con los U\$A 105.000 millones que le debe la *patria financiera* la Banco Central, o de los grandes deudores del Banco Provincia, cuyos nombres no han sido publicados a pesar del pedido de varios legisladores en ese sentido (senadores Díaz Bancalari y Alegre)
2. Denunciamos el vaciamiento que se está produciendo en el ARS con el retiro de material para las construcciones (buque 66 y chapas de los portones) y la falta de pago de la alimentación de SEGBA. Así comenzó el vaciamiento de Altos Hornos Zapla e Hispasam.
3. El Traspaso del ARS a la provincia, significa el achicamiento de la industria naval nacional.
4. La inclusión del Astillero en la Zona Franca, como fase final de la proyectada provincialización, convertirá al Astillero más grande del país en un taller de reparaciones y carga y descarga de contenedores y dejará a 1.8000 trabajadores sin empleo en un área como la de La Plata, Berisso y Ensenada, gravemente afectada por la desocupación.
5. Los trabajadores del Astillero no recibimos aumento salarial desde marzo de 1991, cobrando en la actualidad salarios de bolsillo de \$ 220.

6. Se nos adeudan en concepto de vacaciones mal pagas y otros premissos, desde el año 1983 en adelante, sumas que oscilan entre los \$900 y 1.500.
7. Reivindicamos un fallo de la Justicia en primera instancia que determina la aplicación del salario mínimo, vital y móvil de \$ 97, más la escala modular. Fallo que hoy duerme del sueño del olvido.
8. Decimos NO a la privatización de nuestra fuente de trabajo. Reivindicamos la reactivación en un proyecto de Astillero, Naval, Nacional y Estatal que construya para nuestra Marina Mercante y de Guerra. Único proyecto que garantizará que el Astillero funcione a pleno, garantizando la dignidad de los trabajadores y sus familias, en el camino que el Movimiento Obrero no olvida: LA JUSTICIA SOCIAL.

PORQUE DONDE HAY UNA NECESIDAD HAY UN DERECHO

EN TODOS ESTOS PUNTOS ESTÁ EL ORIGEN DE LOS MÚLTIPLES PROBLEMAS SOCIALES Y DE SALUD QUE PADECEMOS Y QUE HA CORROBORADO CON SU PRESENCIA LA COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA, ANTE NUESTRAS DENUNCIAS.

**Cuerpo de Delegados del ARS – Seccional ATE Ensenada – Concejo Directivo
Provincia de Buenos Aires – Concejo Directivo Nacional**

Diario El Día – 10.07.92

CAPÍTULO VIII ATERRIZAN LOS ALBATROS

Un punto de inflexión en la defensa de un Astillero nacional se produce el viernes 18 de septiembre de 1992 cuando es ocupado por los “Albatros” y se nos intenta impedir el ingreso en abierta intención de cerrar la planta. Para muchos de nosotros el suceso fue como un regreso a los aciagos días del golpe del 76 cuando el BIM III desembarcó en nuestra fabrica.

El plan oficial, según explicaron a los medios las autoridades, era mantener cerrado por la fuerza al Astillero durante cuarenta y cinco días, lapso en el que se concretarían los despidos y reformas necesarias. Tan convencidos estaban los representantes del Gobierno en la Empresa del éxito de su maniobra que habían trazado un cronograma que contemplaba “receso operativo del Astillero a partir del lunes 21 de



El aprovechamiento de los medios de comunicación fue positivo para difundir nuestros reclamos.

septiembre; habilitación de una oficina de informes en las proximidades del portón de ingreso, en el horario de lunes a viernes de 10 a 12 horas, desde el martes 22 de septiembre se habilitaría; reapertura del registro de retiros voluntarios el lunes 28 de septiembre y hasta el 23 de octubre; y continuidad en el funcionamiento de la Escuela Técnica”¹

¹ Comunicado emitido en papel con logo del AFNE, sin firma y como única fecha Septiembre de 1992.

El operativo sólo puede explicarse como la decisión de algún “lúcido” estratega del gobierno, quizás imaginando que sería el golpe de gracia para todo el plantel golpeado por los continuos atrasos, la falta de trabajo y por los 700 compañeros anotados en los retiros voluntarios, más los 200 que habían solicitado licencia en busca de mejores horizontes.

Nos aguaron la fiesta

El ARS fue ocupado por unos 200 a 300 de estos comandos cuando estábamos haciendo un acto, desde las 18 horas, en 7 y 50 pleno centro de La Plata. Celebrábamos el Día de la Industria Naval y festejábamos un pequeño triunfo que en ese momento nos parecía formidable. No era para menos, la autorización de la SIGEP para el pago en efectivo de una deuda del año 83-86 significaba un quebranto al decreto de Menem ordenando que las deudas de las empresas del Estado se pagaran a lo sumo, en bonos... o, directamente, no se pagaran. El pago del sueldo en fecha, el cobro de 2 cuotas de 150 pesos, sobre 7 cuotas en que se efectivizaría una de las deudas, era un logro mínimo en lo económico, pero **representaba un gran triunfo político para los trabajadores de un Astillero al borde del cierre, ya que se había anunciado que AFNE no tenía presupuesto ni para sueldos.** Por supuesto, las consignas de convocatoria e invitación al evento eran en reclamo de trabajo y contra de la privatización. Poco antes de iniciarse el José Cárdenas, Delegado General, anuncia que:

–En este día que veníamos a festejar nos hemos enterado de la decisión artera de AFNE que ha ocupado la planta (con tropas de) Infantería de Marina y Subprefectura y retirado a los compañeros del turno noche. Mientras se realizaban normalmente las tareas, dentro de las medidas de seguridad de la Planta, los compañeros presentes fueron notificados que debían abandonarla.²

²“El Personal de Astilleros decidirá hoy los pasos a seguir por el cierre de la planta”, El Día, 19.09.1992 / La Nación, 19.09.1992.

La noticia de la ocupación cayó como un baldazo de cubitos de hielo y nos tomó totalmente desprevenidos. Habíamos estado con la cabeza en la organización del acto, hubo en debate varias propuestas, si lo hacíamos en Ensenada, frente a la Catedral de La Plata o cerca del poder político, es decir Casa de Gobierno y Legislatura. La Mesa de Delegados había preparado un video insertando una antigua película institucional con un mix de filmaciones que hacían los camarógrafos de los noticieros televisivos cubriendo las movilizaciones nuestras. ¡Un trabajo de hormiga para recolectar los videos por los canales Capital y después conseguir que los estudiantes de cine en Bellas Artes de la UNLP lo editaran! En el camino hubo que pintar paredones anunciando el acto, recorrer las secciones concientizando a los compañeros para que no sólo asistieran sino que vayan acompañados de sus familias. Bueno, estábamos haciendo cualquier cosa menos previendo un zarpazo de estos, una ocupación armada.

Así que veíamos el video, que había quedado buenísimo, todos me cargaban por la discusión con uno de los corredores de Bolsa y a Leandro Ezquerria, también delegado, lo gastaban porque era la voz en off del video. Festejábamos toda aparición en cámara de un compañero empujando una reja, enfrentando a la *cana* o dándole al bombo y gritando como desaforado. Bueno, era un ambiente de jarana, hasta que llegó la mala nueva. Me acuerdo que cuando me avisó en voz baja uno de los delegados le pregunté al compañero:

–*¿Y ahora, qué hacemos?*

–*Nada* –me respondió–. *Hacemos el acto y el lunes a las seis estamos en el portón listos para entrar con todos.*

Porque los tipos que organizaron la ocupación militar la habían pensado bien, fue un viernes cuando ya todos nos habíamos retirado y recién volveríamos el lunes que era el siguiente día laborable... ¡imposible convocar a todos y organizarnos para resistir! Seguimos con el desarrollo del acto, pero ya no era lo mismo, estoy seguro que a todos nos recorrió un escalofrío de angustia a medida que nos íbamos enterábamos de la mala noticia. ¿Cómo iría a terminar esto? ¿Habíamos tocado fondo y ya no teníamos salida?

Contragolpe con base en ATE provincia

Como el compañero era delegado de una sección muy grande y tenía más de veinte años de fábrica supuse que lo indicado era lo correcto y que ya lo habían decidido los muchachos de la Mesa de Delegados... pero solo fue un mal entendido. Al rato llega una contraorden. Se ve que la polémica sobre qué hacer ante el cierre de la fábrica había seguido y un grupo de compañeros de *“sangre más caliente”* habían ido a ver a los representantes provinciales que estaban en el acto. Así que el acto se convirtió en una asamblea pública cuando Ismael Barros, Secretario General de ATE provincia, en una encendida alocución convocó a los familiares y partidos políticos presentes, y a los gremios hermanos a que se solidaricen para que *“en un solo cuerpo se hagan presentes a la amplia convocatoria a realizarse en Plaza Belgrano de Ensenada a las 9 horas al día siguiente para decidir las medidas a adoptarse en virtud de los hechos ocurridos.”*



La Comisión de Familiares surge durante la Permanencia y fue de gran sostén psicológico para las familias del ARS.

Hoy es un día de duelo para la industria naval argentina – agregó. Hemos visto cuales zona las reales posibilidades del Astillero y sin embargo el Poder Ejecutivo esta reglando las empresas estratégicas en la producción nacional.” Por último, Barros afirmó: *“nos comprometemos a realizar todos los esfuerzos gremiales para que*

el lunes estén abiertas las puertas de la planta y podamos trabajar”.³

³“El Personal de Astilleros decidirá hoy los pasos a seguir por el cierre de la planta”, El Día, 19.09.1992. / La Nación, 19.09.1992.

Así que poco antes que nos desconcentráramos, a las 21:30, la consigna fue una sola:

–Todos los delegados nos reunimos ahora en ATE Provincia y el resto va mañana por la mañana al Astillero con un compañero o familiar.

En ese momento fue clave la existencia del local de ATE provincia a pocas cuadras del lugar donde hicimos el acto para hacer esta primera reunión. No era lo mismo para la masa de afiliados del Astillero tomar resoluciones en alguna de las sedes de nuestro gremio que en un boliche o local de alguna agrupación. Las medidas no tendrían la misma autoridad. ¡Ni pensar en reunirnos en ATE Ensenada a esa hora! Los dirigentes de nuestra seccional no estaban a la altura de las circunstancias y ni me acuerdo si estuvieron en el acto. Tan deslucido era el papel que jugó durante todo este proceso que **nosotros éramos Delegados por derecho y Comisión Administrativa en los hechos.**

De todo el debate, las resoluciones más inmediatas fueron: Instalar las carpas en la puerta de la fábrica en carácter de sede provisoria del sindicato en lucha y no permitir que los camiones retiraran chapas y herramientas para evitar un vaciamiento. Terminamos la reunión a cualquier hora y cuando salimos el *Flaco* Smith me dijo:

–¿Podés conseguir una carpa? Traéla y venite frente al Portón de Entrada.

Tuve que pedir la carpa a un vecino porque ni eso tenía. Cuando la armé tenía un olor a humedad que casi me muero; menos mal que la cosa no era dormir sino hacer el aguante hasta la mañana en un fogoncito improvisado.

Nos concentramos a partir de la siete de la mañana del sábado, en La Merced y Don Bosco, comenzamos bloqueando las calles de acceso y salida del Astillero con la habitual quema de gomas para impedir la salida de vehículos que vaciaran la empresa e hicimos una Asamblea a las 9:30, frente a un negocio en diagonal al Palacio Municipal. El objetivo era informar de la situación y de las resoluciones de la reunión de la noche a los que iban a hacer extras y no estaban enterados de la

militarización de la empresa y a los que respondieron a la convocatoria después del acto. También para alentar a nuestros compañeros y familiares, así que hablamos todos. Ismael Barros abrió con un informe y, antes de ceder la palabra a los asambleístas, convocó:

–No hace mucho tiempo que los concejos deliberantes de Ensenada y Berisso declararon a Astilleros Rio Santiago de importancia regional, por eso nosotros les decimos a los legisladores que llegó el momento de reafirmar esa voluntad haciéndose presentes para defender junto a nosotros esta importante fuente de trabajo para 2000 familias.

Por su lado, el secretario general nacional Víctor De Gennaro enfatizó:

–Astilleros Rio Santiago está jugando su destino en estos días y no puede quedar ninguna duda que, desde la conducción nacional, provincial y de la seccional Ensenada vamos a pelear con todas nuestras fuerzas–. Y no quedó espacio para que ninguno flaqueara o intentara ponerse a un costado de la lucha.

Me acuerdo que estando yo en uso de la palabra pude ver desde mi ubicación a unos muchachos, me pareció que eran Justo González sostenido por uno o dos cobreros, que pintaban con aerosol en frente de la municipalidad: *“Beto, vas a ser intendente de un pueblo fantasma”*.⁴ Nada más acertado, era la época de SOMISA intervenida por María Julia Alsogaray, de la derrota de los Telefónicos, del *“Ramal que para, ramal que cierra”* y si nos acordamos que YPF ya había sido privatizada no hay nada más que agregar. Entre las resoluciones de la Asamblea se puede citar: ratificar la medida de las carpas en los alrededores del ingreso, realizar un acto a las 15 ese mismo día, reclamo a la CGT La Plata, Berisso y Ensenada de que convoque un Paro Regional y participar de los festejos de la Virgen de La Merced. También se aprobó por aclamación que *“el trabajador que acepte el retiro voluntario sería considerado traidor”* y reactivar el fondo de lucha para ayudar a los compañeros más necesitados. La asamblea terminó abruptamente porque debimos *“convencer”* entre todos a los choferes de dos camiones de que

⁴A Adalberto Del Negro, intendente justicialista de Ensenada hasta el 2003, lo apodaban Beto.

reingresen al ARS los vehículos donde transportaban planchas de acero y otros materiales navales.⁵

Así que otra vez los estrategas del vaciamiento se equivocaron: Los 1370 compañeros que no nos habíamos anotado en el retiro voluntario⁶ reaccionamos rápido, acampamos en la puerta y lanzamos una fuerte campaña de agitación por La Plata, Berisso y Ensenada. Como los sábados se cursa en varias facultades incluso por la tarde, se armaron grupos de trabajadores y estudiantes que comenzaron una extendida campaña de solidaridad por las cursadas de distintas carreras de la Universidad de La Plata. Cerca del mediodía alguien había conseguido un equipo de sonido, lo cargamos en el Fiat 600, bastante destartado, de Abel Giaimo, un joven obrero del sector de Cobretería. Salimos a difundir por la población la ocupación militar, las carpas y la convocatoria a la comunidad de La Plata, Berisso y Ensenada a acompañarnos el lunes 15 de septiembre al ingreso a la fábrica. ¡No sé si nos quedó un barrio por recorrer con el pobre *fitito!* En una de las vueltas encontramos a Carlos Sosa, actualmente supervisor; no sé si iba algún lado en especial o tenía algo que hacer, pero cuando se enteró en qué andábamos automáticamente se hizo lugar como pudo en el autito y no se bajó en toda la tarde guiándonos por la zona que más conocía.⁷

Cuando volvimos por la noche nos enteramos que las carpas, ya había varias para ese entonces, era como la calle Ocho⁸ de tantos vecinos, familiares y compañeros que pasaron, también municipales de Ensenada y de otros gremios de la Región. No se quedaban a dormir pero nos hacían el aguante durante el día. ¡Hasta pasó una procesión con imagen y todo porque era el mes de la Virgen de La Merced! Los fieles habían salido de la iglesia de plaza Belgrano encabezada por su párroco, Juan

⁵ El Día, 20.09.1992.

⁶ Número excesivo para que sea viable la provincialización ya que el gobierno bonaerense reclamaba que sólo hubiera 800 trabajadores.

⁷ Carlitos Sosa es un personaje que no faltaba a ninguna marcha de Astillero portando un estandarte con una caricatura de Menem con el índice apuntando a la silueta de un inmenso trasero y una leyenda que decía: “¡Siganme, que les rompo el c...!”.

⁸ Calle peatonal del centro comercial de La Plata.

Carlos Romanin, un cura salesiano que ahora es Arzobispo en la Patagonia.⁹ Las carpas ya sumaban doce.

Con el Mazo dando... y a Dios Rogando

Amerita un apartado el alcance del cordón solidario que trazó el cuerpo social alrededor del Astillero y sus trabajadores ante este suceso. Ya al cierre del acto del 18, adoptadas las líneas básicas de nuestra defensa, el sacerdote Carlos Ruiz Díaz, párroco de la Iglesia Catedral, llamó a la reflexión a los trabajadores, para que *“la concentración de la mañana se efectúe dentro de los cánones normales, manteniendo serenidad y Fe en Dios.”* El párroco venía de realizar un oficio religioso, a pedido de los compañeros católicos del Astillero, en la misma Catedral de La Plata para rogar por la fuente de trabajo, acto aprobado por el Arzobispado.

Por su parte, un grupo de sacerdotes de la Región había hecho público por la mañana de ese mismo día, un extenso documento donde se leía conceptos tales como: “no existen perspectivas de la proclamada “revolución productiva” Se está dejando morir una importante fuente de trabajo, sumergiendo en esa agonía a 2000 familias cuyo único recurso es el trabajo, que es personal y necesario según la Doctrina Social de la Iglesia. No ha a la vista fuentes alternativas donde puedan ir los que queden sin ocupación. Un ‘país quebrado’ no puede arrastrar a la ruina a los más débiles, que lo único que tienen es su trabajo para mantener sus hogares. En Astilleros puede existir oportunidades para reactivarlo: construcción de buques, turbinas, locomotoras, motores

⁹ De Romanín no tuvimos más noticias hasta que Juan Andrijic, compañero de Pinturería y ex alumno de Don Bosco, llegó un día a la fábrica y nos dijo: *“A Chaschús –así lo llaman sus allegados– lo nombraron Obispo en Río Gallego”*. La segunda fue el 22.03.2007 cuando en la edición del Clarín se leyó:

“El Obispo De Río Gallegos Encabezó La Protesta Docente En Santa Cruz Monseñor Romanin fue el principal orador Dijo que el reclamo era justo.

El hombre esperaba tranquilo, resguardado de la lluvia por una oportuna boina. Muy pocos sabían que allí estaría a la hora señalada. El obispo de Río Gallegos, Juan Carlos Romanín –de él se trata–, tomó el micrófono y le pidió al gobierno santacruceño atender el “justo” reclamo de los docentes en huelga. Los manifestantes, agradecidos. (...) Unas 5 mil personas escucharon al obispo y sonrieron satisfechas”.

para buques, etc.”.¹⁰ El comunicado concluía: “*Hacemos pública nuestra solidaridad con los trabajadores del Astilleros de Ensenada y con todos los trabajadores de la Argentina, activos o pasivos...*”

La solidaridad no terminó allí: La Cámara de Comercio de Ensenada, a través de su presidente Víctor Samucenco había anunciado un cierre total por 24 horas para el martes 22 de septiembre si nuestro intento de ingresar el lunes fracasaba. Según el representante de los comerciantes:

*–El impacto socio-económico del desguace será muy grave para la ciudad, no sólo por la disminución de la demanda sino por el incremento del cuentapropismo comercial–. Samucenco señaló, con alarma, –La medida aumentará la recesión que padece Ensenada.; por eso, repudiamos a los responsables del cierre del Astillero y Llamamos a los causantes de ésta situación que recapaciten y busquen una solución urgente y efectiva”.*¹¹

Entre los políticos que acudieron al llamado de los trabajadores en lucha se pueden señalar al diputado nacional Carlos Raimundi (UCR); los legisladores provinciales Jorge Drkos (PI), Gustavo Marelli y Miguel Basse (UCR) y Silvia Díaz (Izquierda Unida); los concejales platenses Gustavo Cremanschi (UCR) y Marcelo Belloti (PI); el presidente de la UCR platense Fernando Acevedo y el bloque de concejales de Unidad Socialista de La Plata; los concejales ensenadenses Alberto Matas, Adriana Scalmatti y Juan Mugni. El titular de la bancada del MODIN, Roberto Etchenique, expresó su “*solidaridad con la posición de quienes se oponen a la liquidación de tan estratégico emprendimiento industrial*”. La solidaridad siguió extendiéndose y no solo partidos de izquierda como el MAS o el PO hicieron llegar su apoyo, también agrupaciones peronistas como “Ateneo Generación Malvinas”, “Eva Perón”, “Ateneo Conciencia Nacional”, “8 de Octubre – Gastronómicos” y “Nueva Propuesta Peronista” de la UOCRA; además del Frente del Sur.”

¹⁰ Los firmantes fueron: Lorenzo Eduardo Suan (San José Obrero), Santos Rodríguez (Santa Teresita); Ángel Spinardi (nuestra Señora del Luján) y Gustavo Cichino (Santos Pedro y Pablo) todos de Berisso y por Ensenada: los cura párrocos Mario Ramírez (Sagrado Corazón) y José Julio (San Francisco de Asís).

¹¹ “Momentos de Tensión en Astilleros Río Santiago”, por Susana Reinoso, La Nación, 20.09.1992.

Entre los gremios se sumaron la Unión Trabajadores Gastronómicos de La Plata, Asociación Judiciales Bonaerenses, Luz y Fuerza de La Plata, Delegados de la Casa Central de Vialidad. Por el movimiento estudiantil se hicieron presentes la Coordinadora de Estudiantes Secundarios de UNITE, la Agrupación UNITE de Ingeniería y Humanidades, la Agrupación “13 de Julio” y TALLER de Bellas Artes.



Los Jubilados y Pensionados hicieron punta en los 90 en la lucha contra el Modelo de Ajuste.

Tal repercusión comenzó a hacer mella incluso entre los políticos defensores del Modelo: El intendente Del Negro, en ocasión de recibir a un grupo de compañeros en esas horas, por si hacía falta aclararlo expresó sentirse “*consustanciado con las políticas llevadas a cabo por el gobierno nacional y provincial*”, aunque repudió “*las medidas tomadas por las autoridades del ministerio de Defensa*” ya que “*de ese modo no se debe proceder ante la realidad que hoy nos toca vivir*”.¹²

El boliche de Carlitos: nuestra jabonería de Vieytes

La anécdota nos sirve para remarcar que el escándalo de la ocupación ya era nacional y no había sector social o político que pudiera ser

¹² El Día, 21.09.1992.

ajeno o jugarla de indiferente. A la noche del sábado 19 de septiembre, en una cantina próxima al viejo acceso al ARS, Víctor De Gennaro e Ismael Barros convocaron a un plenario donde sólo participamos Delegados, Comisión Administrativa y algún compañero muy activo. En ella se informó que no habían logrado sostener contacto alguno con el gobierno bonaerense. El Secretario General de ATE provincia afirmó en un momento:

*–Pensamos que Duhalde tiene conocimiento de la situación y no quiere poner en riesgo la política del gobierno nacional. Tuvimos el apoyo del intendente de la ciudad y del Presidente de la Cámara de Diputados de la Provincia, Osvaldo Mércuri. Pero, en última instancia, la fuerza está en nosotros, los trabajadores.*¹³

El Concejo Directivo Central defendía la posición de mantener las carpas, juntar toda la gente el lunes y hacer una marcha hasta ministerio de Defensa y Casa Rosada. Para nosotros la lección de SOMISA estaba fresca todavía; los metalúrgicos y sus familiares, tras un tibio intento de ingresar para recuperar la fábrica ocupada por Gendarmería, abandonaron las carpas, se fueron a Plaza de Mayo y ahí los entregaron. Entonces los delegados fuimos firmes en nuestra postura:

–¡El lunes entramos sí o sí, y que se banquen el costo político de reprimir a un laburante que defiende su trabajo! –Victor entonces dijo que el CDC bancaba lo que decidían los compañeros y no se habló más del tema.

¡Era una bocina “carapintada”!

El domingo con *Abelito* y su “máquina”, nos metimos por el Bosque, que estaba repleto de gente porque fue un fin de semana primaveral, y “escorchamos” a todos los paseantes. Cuando pasábamos frente al ministerio de Economía por Siete¹⁴, Abel frenó el *fito* y dijo:

¹³ “Los Trabajadores de Astilleros Intentarán Entrar en la Planta”, La Nación, 21.09.1992.

¹⁴ Avenida Monteverde, entre 45 y 46, de La Plata.

–*Mirá, Raúl, ahí quedó una pintada sin hacer. Se ve que a uno de los grupetes que salieron anoche se quedaron sin pintura.* En efecto, los compañeros, vaya uno a saber el motivo, no habían podido completar una pintada que decía: “Contra los Albatros, Defendamos al Asti”. – *¿Y si la completamos? Acá abajo tengo un aerosol.*

Ni corto ni perezoso me bajé para pintar”... llero”. Justo, justo, un domingo a las dos de la tarde (hora muerta si las hay en La Plata), se le ocurre pasar a un patrullero. El vehículo freno y del mismo bajó un policía con ánimo de frenarme y pregunta:

–*¡Oiga! ¿Qué está haciendo?* – A lo mejor creyó que era un hincha de fútbol. Un poco de malos modos le contesté qué nos pasaba y el pobre tipo se fue haciendo la “vista gorda”. Esta vez, ese bonaerense estuvo de nuestro lado.

Por último, no quiero dejar de mencionar que, cuando fuimos hasta Villa Tranquila¹⁵ a devolver el equipo, hasta ese momento yo no sabía de dónde provenía, uno de los hombres que nos recibieron en la oscura calle no dijeron:

–*¿Les sirvió el equipo? Pídanlo cuando quieran, nosotros somos gente del coronel Rico, del MODIN pero en ésta estamos todos en la misma. ¡Ojala tengan suerte!*

Cuando escuché esto, ya en el fitito otra vez, lo cargaba a Abelito:

–*¡Che, rajemos, si esto se enteran qué hicimos en Semana Santa nos corren a tiros!*

A Giaimo sus compañeros de Coberría le decían El Radicalito porque había votado a Alfonsín y se ponía furioso cada vez que le atacábamos el gobierno radical. En mi caso ni vale la pena explicar que fui de los tantos argentinos que concurrimos a Plaza de Mayo en rechazo a los “carapintadas” cuando se alzaron en un intento golpista en Semana Santa de 1987.¹⁶

¹⁵ Un populoso barrio de Ensenada.

¹⁶ El 19 de abril de 1987, cuando se celebraba Semana Santa, el entonces teniente coronel Aldo Rico encabezó un alzamiento militar contra el gobierno de Alfonsín que fue frenado gracias a una enorme manifestación popular en repudio de cualquier intento golpista. Conde-

De vuelta a las carpas nos encontramos con la novedad de que una Asamblea, realizada a las 15:30 horas en la Plazoleta frente al Astillero Río Santiago, ratificó la medida de ingresar a la Planta en el horario normal y habitual. Además había un fuerte optimismo por parte de los compañeros ante el fuerte gesto que significó la Misa de Campaña por la resolución del conflicto, oficiada en el lugar por el Arzobispo de La Plata, monseñor Galán. **El aislamiento social de la medida de ocupación militar y clausura, adoptada por el Gobierno Nacional, era evidente y absoluto.**

¡Se van, se van y nunca volverán!

Durante el domingo nos preparamos para entrar... y los Albatros para evitar que entremos. Los *“temerarios comandos de elite”* empezaron a poner alambres de púas sobre el alambrado perimetral haciéndolo más alto, reforzaron la defensa de los portones y, por supuesto, ostentaban abiertamente sus armas largas. Sin embargo, a medida que pasaban las horas, el apoyo y la solidaridad crecían y la decisión de entrar al Astillero a cualquier costo se mantenía firme. La tensión en la vigilia de las carpas era insostenible. Así que a eso de las cuatro de la mañana se hace presente el intendente Adalberto Del Negro diciendo que podíamos retirarnos tranquilos a nuestros hogares, que había estado reunido con Eduardo Duhalde alrededor de la 3 de la mañana y habían acordado levantar la ocupación de la fuerza de seguridad, así como la custodia policial existente en el lugar. También que se iba a poder ingresar normalmente a las 6 horas y a comenzar a buscar soluciones al conflicto. Como no veíamos ningún movimiento entre los comandos, haga de cuenta el lector que nos dijo *“¡Felices Pascuas! La casa está en orden”*. Nadie le creyó y... ¡vuelta el burro a la noria!:

—Nosotros nos quedamos y, si no se van los Albatros, a las 7 entramos como sea—. Las que más bronca tenían y le decían al Intendente que se fuera eran las compañeras de la Comisión de Familiares. La

nado por la Justicia, Rico cambió el uniforme por la política, gracias al indulto que le otorgó el presidente Carlos Menem. Así fundó el MODIN, que le permitió llegar al Congreso

desconfianza política quizás hubiera amenguado (o no) de conocer la anécdota que Ismael Ñato Barros nos contara en una entrevista radial muchos años después:¹⁷

–En la misma oficina de Beto Del Negro, el gobernador Duhalde me aseguró que los Albatros se iban a retirar porque era una decisión del Turco (el entonces presidente Carlos Menem) y ellos no estaban de acuerdo.

La cosa es que, a las 4:30 horas del lunes 21 de septiembre, los Albatros abandonaran la fábrica con una “calentura que volaban” y nos ladraban desde los camiones “¡Ya vamos a volver!” y todas esas cosas que se gritan cuando uno se ve impotente para evitar el recule. Algunos de los nuestros empezaron a cantar el Himno Nacional y todos nos pusimos aplaudir. Un recorte periodístico de la época me hizo recordar algunos de los sucesos borrados por la emoción del momento y el tiempo transcurrido:

“A las cinco los operarios, algunos con sus familias, -sumaban unos 800- se dio la ‘vuelta olímpica’ delante de las casetas de control y una hora más tarde se improvisó sobre un auto una pequeña tribuna en la que todos hablaron.

Lo hizo Víctor De Gennaro, secretario nacional de ATE para decir que:” El problema no se resuelve hoy, terminará el día que recuperemos la capacidad de trabajo del astillero más importante de América Latina. El Astillero no se vende, es nuestro, queremos trabajar”. Y lo hizo Raúl Corzo, delegado del ARS, para anunciar que “Como se votara en la Asamblea de trabajadores del Astillero... ¡hoy se entra a trabajar!”¹⁸

Ahora que recuerdo el momento para mí fue como decir: “Tarea votada, Tarea cumplida”.

Cuando el grueso de los compañeros empezó a llegar y le fuimos avisando de la novedad no lo podían creer; algunos pensaron que los engañábamos para hacerlos entrar y armar quilombo ¡No los podíamos convencer! A las 7 de la mañana de ese lunes ingresamos encolumna-

¹⁷ Realizada con la presencia de Oscar García por Fernando Cancellieri y Raúl Corzo en el programa ESCUCHATE, FM Difusión (Berisso), 15.05.2010.

¹⁸ “Lunes y Sombras de una Madrugada Junto al Portón”, El Día, 22.04.1992.

dos a la planta, con Víctor De Gennaro e Ismael Barros a la cabeza y acompañados, entre otras figuras, por el intendente Del Negro y los Diputados Luis Zamora y Silvia Díaz; más todos los presentes, incluso esposas e hijos; marchando en silencio la mayoría, dando vítores y aplausos algunos y todos bajo banderas argentinas. Aquel lunes fue una gloriosa jornada cargada de emoción e interminables abrazos; fuimos a la Dirección e hicimos una asamblea donde decidimos esperar hasta que llegara la notificación oficial de que el cierre había quedado sin efecto.; más de un viejo aflojó y se le escaparon las lágrimas, cuando marcó la tarjeta en su viejo reloj de entrada. A eso de las nueve volvimos a convocar a los compañeros; esta vez para ser notificados de la circular que escuetamente señalaba: *“Por decisión del ministerio de Defensa se deja sin efecto el receso operativo del establecimiento.”* Como escribiera un periodista, Floreal Aguirre, secretario de Prensa de la Comisión Administrativa, anunció:

*“–Hoy tenemos asueto y mañana volvemos a trabajar. –Fue lo último que se escuchó cuando ya la lluvia insinuaba su descarga”.*¹⁹

Sin embargo, preventivamente, se mantuvieron cinco carpas en el lugar que se levantaría una vez resuelto definitivamente el conflicto. Pocos días después más de 500 trabajadores y estudiantes universitarios, marchamos por las calles de La Plata festejando el triunfo y repudiando la ocupación.

–Recuperar la fábrica –me decía siempre Sergio Escobar– fue, creo yo, la victoria más importante. Porque permitió derrotar el intento más serio de cierre y de privatización de la empresa.

Se derrumbó así, de manera definitiva, la opción de cerrar el establecimiento aunque el Gobierno nacional aún no tenía en claro qué salida darle a nuestro conflicto ya que tampoco planificaba reactivar al Astillero que era el reclamo de operarios, técnicos y profesionales... Y eso sí, a mi vecino, le devolví la carpa bien aireadita y seca.

¹⁹ “Lunes y Sombras de una Madrugada Junto al Portón”, El Día, 22.04.1992.

Abierta Derrota de Menem

El gobierno nacional trató de disimular el revés sufrido; algunos medios amigos colaboraron con titulares como “DEFENSA AUTORIZÓ LA APERTURA DEL ASTILLERO”,²⁰ “ASTILLERO NO CIERRA POR ORDEN DE MENEM”.²¹ Otros fueron más precisos: “¡TRIUNFO OBRERO!” y “SE IMPUSIERON LOS OBREROS”.²² Entre ambos extremos, el titular de Página 12, “POR CONSEJO DE DUHALDE, MENEM FRENÓ EL CIERRE DE RÍO SANTIAGO” y el texto del artículo que afirma: “*El Gobierno mudó su posición luego de percibir un clima levantisco entre los 1900 trabajadores, que habían expresado su disposición de ingresar por la fuerza a la planta, custodiada desde el viernes por el grupo de seguridad Albatros de la Prefectura Naval*” es el más realista de los análisis.²³ Algo similar respondió Víctor De Gennaro ante una consulta en plena euforia por la decisión oficial: “...*la reapertura es un resultado de la solidaridad demostrada por todos los sectores de Ensenada y de la decidida actitud de los trabajadores*”.²⁴

La realidad fue esa. La férrea voluntad de los compañeros de no ceder su fábrica y la posibilidad de un monumental conflicto social en la Región obligó no sólo al ministerio de Defensa sino al presidente de la Nación, a retroceder en su decisión de militarizar y cerrar la fábrica. Un medio levantó la siguiente información:

“Se entiende que la decisión que desencadenó el conflicto provino del Ministerio de Defensa, que, por otra parte, fue el que dispuso la reapertura del establecimiento.

En Ensenada se dice que el presidente Carlos Menem no estuvo al tanto de los hechos, así como tampoco el gobernador Eduardo Duhalde.

(...) El presidente del bloque de concejales justicialistas, Claudio Aducci, sostuvo que la medida de cierre y ocupación no deriva de la Presidencia de la Nación, y responsabilizó al Ministerio de Defensa (...)

²⁰ La Nación, 22.09.1992.

²¹ Diario Popular, 22.09.1992.

²² Crónica, 22.09.1992.

²³ Página 12, 22.09.1992.

²⁴ “Aún Está Pendiente de Definición el Destino del Astillero Río Santiago”, La Nación, 22.09.1992.

(...) *En tanto el diputado radical Gustavo Marelli indicó que el gobernador Duhalde no estaba al tanto de la presencia de fuerzas de Prefectura*".²⁵

Podemos conceder, con mucha buena voluntad, que en medio de la interna protagonizada por Menem y Duhalde, el gobernador bonaerense *"no estaba al tanto de la evolución de los acontecimientos en el astillero"*, como afirmaban funcionarios provinciales de alto rango.²⁶ ¡Pero nadie podría creer que Antonio Erman González, amigo íntimo y un cuadro político de dilatada trayectoria junto al riojano, había actuado sin la anuencia de Saúl Menem! ¿Movilizar tropas dentro del territorio nacional sin notificar al Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas? ¿Tan inocentes (por no decir otra cosa) piensan algunos políticos que es el Pueblo Argentino?

Segundo Ensenadazo y nuevos Plenarios Regionales

Tras estas tensas jornadas, un debate de fondo había quedado en el tapete: El destino del Astillero Río Santiago y, por consiguiente, de nuestras familias. La postura de la organización en esos momentos inciertos también fue planteada por el Secretario General Nacional de ATE: *"Hay que discutir en serio un plan de reactivación del astillero, que es uno de los más importantes por su capacidad productiva, y no desmontarlo para que sirva de base de una Zona Franca"*.²⁷

Esto iba de punta con la postura del gobierno provincial cuya salida al conflicto: *"estaría circunscripto al retiro del cincuenta por ciento del actual plantel que hoy suma unos 1900 trabajadores y en un pedido formal del gremio de evaluar la provincialización de los Astilleros.*

De no producirse estas opciones, la posibilidad de la provincialización está muy lejana...".²⁸

²⁵ "Aún Está Pendiente de Definición el Destino del Astillero Río Santiago", La Nación, 22.09.1992.

²⁶ La Nación, 22.09.1992.

²⁷ "Aún Está Pendiente de Definición el Destino del Astillero Río Santiago", La Nación, 22.09.1992.

²⁸ "Aseguran que la Provincialización del Astillero Río Santiago 'Está muy Lejana', El Día, 22.09.1992.

Claro que la alternativa de gobierno nacional no era mucho más agradable; como lo afirmaban por entonces los legisladores radicales Ángel Bazze, Gustavo Marelli y Pablo Lucchesi. *“El gobierno debió levantar su medida de cerrar Astilleros Río Santiago por el momento, aunque debemos advertir que su verdadera intención es cerrar definitivamente la empresa, lo que arrojaría como saldo un retroceso impresionante en términos de crecimiento económico para la región”*.²⁹

Sacada la conclusión de que se había cortado el diálogo con el gobierno nacional nuestra organización nuevamente apeló a la solidaridad obrera y popular para defendernos. Así fue como 1º de octubre se realizó el 2º Ensenadazo como respuesta a la reapertura del registro de Retiros Voluntarios.

El 15 y 20 de octubre convocamos a las organizaciones gremiales y sociales de La Plata, Berisso y Ensenada³⁰ a fin de efectivizar un nuevo Plenario Regional. El temario era simple aunque su debate y ejecución iba a ser algo más complicado: Analizar una acción común en defensa de las fuentes de trabajo y el salario en la región y para repudiar la *“resolución gubernamental –de orden nacional– por la cual las nuevas direcciones de las firmas privatizadas no tendrán obligación de hacerse cargo de los planteles de las mismas”*.³¹ Desgraciadamente la iniciativa no prosperó, aunque de esta etapa quedó el apoyo permanente de los compañeros de PGM que, impulsados por su infatigable Delegado General Carlos Guanciarrosa, comenzaron a acompañarnos en nuestras movilizaciones.

A la par continuamos con las movilizaciones hacia las dependencias oficiales de las cuales deberían salir las postergadas soluciones. El 21 de octubre de 1992 fatigamos otra vez las calles del Bajo en consabida peregrinación por Defensa, ministerio de Economía y Casa Rosada. En estas dependencias oficiales entregamos copias de un petitorio planteando la posibilidad de recuperar 32 millones de dólares que ya habían sido aprobados en el presupuesto nacional de 1991, una ampliación del

²⁹ Dan Marcha Atrás en Cierre de Astilleros”, Diario Popular, 22.09.1992.

³⁰ En ese momento tenía su sede frente a ATE, en Ortiz de Rozas n° 29.

³¹ El Día, 19.10.1992.

presupuesto para finalizar el proyecto MEKO 140 y la recomposición salarial. Juan Ramón Benítez, en ese momento integrante de la Comisión Administrativa recuerda:

–En esa ocasión nos recibió el subsecretario de privatizaciones, Luis González Estévez. El hombre no nos pudo comunicar mensaje más desesperante; según él Defensa, ministerio que representaba, no tenía ninguna autoridad sobre el tema Trans Ona y sobre las corbetas MEKO no había alternativa inmediata porque el Gobierno Nacional no disponía de presupuesto para la Armada. Incluso nos comentó que el edificio Libertad iba a licenciar a su personal por quince días por ese mismo motivo.

Imagínese el lector nuestra bronca cuando nos enteramos de tal cosa, bombardeamos el ministerio, la Bolsa y hasta algún Federal, con huevos comprados en almacenes de la zona gracias a una colecta espontánea realizada por los Caú, entre ellos, Felipe Villareal, *Luisito* Retamozo y Orlando El *Checho* Gerez, todos de cobrería.

Otro Interventor, las Mismas Mañas

Para cubrir la ausencia de conducción en el AFNE, tras la renuncia de Eduardo Alberto Horvath asume como interventor Horacio Salduña... ¡y nuevamente a negociar lo negociado! El 19 de noviembre debimos marchar al Ministerio de Defensa, a fin de reclamar que el pago de las cuotas de la deuda reconocida y comprometida a pagar en 12 cuotas, se efectivice a la semana siguiente, también para reclamar un aumento de emergencia de 500 pesos a cuenta de la aplicación del suspendido Laudo 80 y, por supuesto, la continuidad de la fuente laboral.

La primera reacción del nuevo Interventor fue agredir a los trabajadores y a su organización sindical despidiendo el 25 de noviembre, al ingeniero Ángel Cadelli, miembro del Concejo Directivo Nacional de ATE. Junto con esto anunció que el ARS cerraría “*para licenciar a todos y que regresen a fin de tener el plantel completo para la reactivación de la empresa en 1993*”. ¿Quién iba a creer esto tras un despido

y con el recuerdo fresco de los Albatros? Así que la Asamblea General repudió de modo unánime el despido de Cadelli .

Ante esto Salduna envía a la sede de ATE Ensenada un fax, sin firma, titulado BASES PARA UN ACUERDO, con los siguientes condicionamientos:

- Retiro inmediato del Astillero del Ingeniero Ángel Cadelli con prohibición de ingresar mientras subsista el despido resuelto.
- Aceptar la propuesta de los dirigentes gremiales de cambiar la sanción aplicada al Ingeniero Cadelli por la suspensión de 20 días con prevención de baja.
- Tanto la anulación del despido como la suspensión deberán ser aceptadas por ingeniero Cadelli por escrito.
- Estas medidas se adoptarán a condición de aceptar la dirección gremial los siguientes puntos:
- Reanudar a pleno la actividad laboral en la totalidad de las secciones, sin condicionamientos
- Reconocer como única autoridad de aplicación de la Ley de Seguridad e Higiene a la Policía de Trabajo.
- Restablecer la continuidad laboral por un período de seis meses de actividades como mínimo.
- Normalizar la disciplina y restablecer el reconocimiento de las líneas de conducción.
- Adecuar la representación gremial del ARS a los prescripto por la Ley N° 23.551 de Asociaciones Sindicales, de acuerdo al Dictamen de la Dirección Nacional de Asuntos Gremiales N° M-615/92
- Ratificar en asamblea lo pactado para que se ponga en vigencia.

Nota: Debe ser plasmado en un documento (acta) y avalado por el Ministerio de Trabajo.

¡Esto más que una Base de Acuerdo era una Acta de Rendición! Ante tan grosera situación y burdos argumentos reaccionamos plantando las “Carpas del Aguante” por segunda vez en el año, esta vez en Plaza Belgrano, frente a la Municipalidad de Ensenada y la iglesia Nuestra Señora de La Merced. Y la verdad que fue del aguante en serio, porque cuando llegó el fin de semana llovió y bajó la temperatura. Por suerte el Centro Tradicionalista La Montonera de Ensenada nos prestó ese 27

y 28 de noviembre, una enorme lona que empleaba para albergar a sus socios en sus festivales gauchescos. Las carpas se mantuvieron hasta el 30 de noviembre y luego decidieron levantarse por un supuesto “*acercamiento entre partes*”.

No obstante el 1º de diciembre, la Asamblea en fábrica decide hacer una marcha jueves 3 de diciembre concentrando en 7 y 32 para solicitar el ingreso definitivo de Cadelli y defender la Fuente de Trabajo. La misma se realizó a las 15: 15 horas, y se repartió un volante firmado por el CDP, la Seccional Ensenada y el Cuerpo de Delegados ARS El mimo decía:

**Los Trabajadores del Astillero Río Santiago somos
Gente de Trabajo pero la Gente del Ajuste no nos deja trabajar**

A la larga la Empresa cedió en sus condicionamientos y aunque, en efecto, aceptó transformar su despido en suspensión desde el 1º hasta el 31 de diciembre, dejó sin efecto la medida de licenciamiento masivo y exigencia de Paz Social. Postergó, aunque solo hasta ocasión más propicia como veremos, su injerencia en la organización interna de los trabajadores buscando imponer el número de representantes de fábrica.

CUARTA PARTE

Capítulo 1: PROVINCIALIZADOS

Capítulo 2: ¡PELEA, PELEA, LA REACTIVACIÓN!

Capítulo 3: ¡DELEGADOS... YA LO SABE TODO EL MUNDO!

Capítulo 4: ¿Y DESPUÉS DEL TRANS-ONA, QUÉ?

Capítulo 5: DIVIDIDOS COMO NUNCA

Capítulo 6: YO QUIERO AUMENTO, LOS CONTRATADO' A PLANTA

Capítulo 7: YO QUIERO UN BARCO, YO QUIERO UNA BARCAZA.

CAPÍTULO I ¡PROVINCIALIZADOS!

El 4 de enero de 1993 –a instancias de la Comisión Administrativa y el representante del CDP, Jorge Acedo– la Asamblea General determinó que si el plan del gobierno era desguazarnos, cerrarnos o privatizarnos, la mejor manera de oponerse era hacer todo lo contrario de sus objetivos. Por ende, a partir de aquí, depusimos toda acción que obstaculizara la producción, levantamos el quite de colaboración, decidimos “darle con todo” al trabajo, dejando las manifestaciones para después de las 15:15, nuestro horario habitual de salida.

Como “reconocimiento” a este esfuerzo por sostener la empresa y para matizarnos el verano 92-93, el interventor Horacio Salduna pagó aguinaldo y vacaciones según su placer y conveniencia; también “premió la buena voluntad” de los trabajadores, pagando el sueldo en cómodas cuotas. Sumado a esto, la intervención comenzó a intentar minar el Convenio Colectivo de Trabajo ofreciendo “incentivos” a cambio de “flexibilización laboral”. Para ese momento, ya algunos compañeros habían dejado de percibir las cuotas de 150 pesos de la deuda del año 1986 que habíamos logrado que se nos reconociera el año pasado, así que la situación crítica de la economía de nuestras familias volvía a agudizarse.

La presión de la bronca desde los talleres fue tal que el 17 de marzo de 1993 realizamos una asamblea y se decide una concentración frente



Al ser provincializado se disuelve AFNE y el Astillero pasa ser una empresa del Ministerio de Producción bonaerense.

al edificio de Dirección para el viernes 19. En la ocasión entregaríamos un petitorio y volveríamos el lunes siguiente, 22 de marzo, a buscar la respuesta. Como se preveía que la misma iba a ser negativa también se vota, en caso de cumplirse tal cosa, una movilización hacia Capital Federal a realizarse el martes 23 concentrando ante el CDN para dirigirnos hacia el Ministerio de Defensa, Economía, Casa de Gobierno y finalmente AFNE S.A. Nadie se engañaba, la lucha prometía ser larga, por eso se agrega a la serie de medidas una nueva asamblea para el miércoles 24 *“a fin de debatir las medidas de fuerza externas e internas, que se podrían efectivizar, tales como quite de colaboración y trabajo a reglamento”*.¹

Comienzan los retiros voluntarios

El 30 de marzo de 1993 fue un día fatídico para nosotros, porque marca la fecha en que comenzaron a pagarse los retiros voluntarios. En principio se efectivizó para los compañeros de 60 años, a quienes aconsejábamos irse porque ya se jubilaban, por lo tanto, la suma casi era un premio a sus años de servicios. Pero desde el 31 de marzo en adelante, en grupos de 150 y por orden alfabético **vimos las colas de los compañeros cobrando la miseria que compensaba su decisión como quien ve a un hermano dirigirse a los hornos de Auschwitz**. Por lo menos, así lo vivimos quienes teníamos claro que el modelo económico instaurado nos llevaría a una sociedad con creciente marginalidad y desempleo, a distancias siderales de la tierra prometida en el Primer Mundo, donde ellos tendrían muy pocas probabilidades de sobrevivir como pequeños comerciantes o remiseros o cuentapropistas según eran sus sueños. **El “Retiro Voluntario”, verdadero despido encubierto**, fue la primera purga masiva de trabajadores en los talleres. El genocidio de la dictadura del Proceso había sido una práctica más selectiva, pero este bombardeo a los trabajadores estatales fue indiscriminado en todos los ordenes. **Significó un gran desgarró para el cuerpo social de una fábrica que contenía a la mayoría de estas mujeres y hombres desde**

¹ Circular de ATE Ensenada, firman Amador Cabrera, Secretario General, Floreal Aguirre, Secretario de Prensa, 19.03.1993.

su adolescencia. El shock lo sufrieron tantos los que se retiraron como los que quedaron; algunos lograron asimilar la experiencia y otros aún la están digiriendo. Entre los que se quedaban, el dolor se disfrazó de bronca contra los acogidos al retiro. Entre los que se iban, impotentes para argumentar sus razones –que no eran otras que un quiebre moral y psicológico– un cierto número escudó su angustia bajo una máscara de desprecio por los que se quedaban. Algunos de estos regresaron a trabajar en el ARS con el tiempo y sobre ellos se focaliza un enojo que enturbia la relación con el resto de los compañeros. Hoy, el tiempo va limando muchísimas asperezas entre los trabajadores del Astillero siempre presto a rivalidades políticas, gremiales, futbolísticas o por celos profesionales. Sin embargo, la matadura que dejó la política de los 90 no cierra todavía y es un estigma que aún perdura sobre aquellos que no lograron soportar la terrible presión de esos tiempos.

“Astillero: Gracias y adiós...” (Segunda carta de Loia)

Según mi punto de vista, ellos fueron tan víctimas como nosotros. Al menos es lo que uno puede comprobar con la lectura de la carta del ingeniero Orlando Loia donde expresaban:

“Soy uno de los aproximadamente 900 empleados del Astillero Río Santiago que optó por el “retiro voluntario”. Tal acontecimiento constituye una etapa más de mi vida que ha llegado a su fin. (...)

Decía al principio que optamos por el “retiro voluntario”; en realidad yo lo clasificaría como “retiro forzado” debido a que razones de política superior han llevado durante tres años a la empresa a un estado de postración total en su faz productiva y consecuentemente a un vaciamiento sin precedentes del que espero algún día, los responsables rindan cuentas. Durante estos tres años, nos han mantenido con salarios paupérrimos y con un permanente desgaste psicológico mediante la “usina generadora de rumores”, cuyos resultados son obvios para el lector si además incluye a los que enfermaron o fallecieron por las circunstancias expuestas.

¿Era posible seguir así, en ese clima?... por supuesto que no, entonces apareció el “salvador retiro voluntario” que para muchos fue la

solución menos grave. Para otros, la alternativa es seguir esperando un poco más, pensando que en futuro mediato la situación mejorará. Otra cantidad importante de gente no encuentra nuevo trabajo y por lo tanto, están obligados a esperar...

He visto partir de las aguas de Río Santiago a lo largo de 30 años una extensa cantidad de barcos, construidos íntegramente en el Astillero, por lo que me resulta imposible aceptar que la empresa se encuentra prácticamente paralizada y en avanzado estado de abandono... He tenido oportunidad de conocer allí a mucha gente, excelentes trabajadores, técnicos, profesionales y directivos que en su mayoría, han dado lo mejor de sí para cumplir con madurez y responsabilidad el rol que a cada uno ha correspondido. Algunos ya no viven, pero nos dejaron grandes enseñanzas y experiencias.

Es lamentable el gran desperdicio cultural y artesanal que la situación produce, ya que la capacitación entregada por años a esta mano de obra que hoy se retira, se diluirá en otras actividades ajenas al quehacer naval, perdiéndose de este modo años de experiencia y cuantiosas sumas de dinero, invertidas en capacitar al personal.

Dentro de este gran patrimonio cultural y artesanal que tiene el Astillero, se encuentra otro más grande aún: el humano. A esa gran familia deseo expresarle por este medio mi satisfacción y orgullo por haberlos conocido, por haber trabajado juntos, por haberme dado la oportunidad de aprender, enseñar y dirigir... Llegue a todos ustedes, con profunda gratitud, mi humilde, fraterno y cordial saludo de despedida.

A ti, Astillero Río Santiago: Gracias, adiós..."²

“¡Cavallo, compadre...!”

Ante un golpe como éste, uno tiene dos opciones: bajar los brazos impotente y declararse vencido o tomar la actitud contraria, pelear con uñas y dientes hasta vencer o hasta que no tener más cartuchos para resistir. Bueno, **nosotros hicimos esto último y sobrevivimos, contra todo pronóstico.** En un escenario donde eran vencidos verdaderos titanes

²Loia, Orlando A., ASTILLERO RÍO SANTIAGO: ¡ADIÓS!, El Día, 04.05.1993.

como los metalúrgicos de SOMISA, los petroleros de YPF, los telefónicos de ENTEL, los ferroviarios, etcétera, **nuestro objetivo de mantenernos como enclave de la industria naval estatal se impuso**; perdiendo territorio, talleres, compañeros, heridos sí pero no de muerte.

En abril de 1993, para que a nadie le quedara dudas de que los retiros voluntarios no nos habían doblegado, realizamos una acción por semana: El miércoles 7 de ese mes, antes de asistir a solidarizarnos con los jubilados en el Congreso, una delegación de 80 compañeros pasamos por Ministerio de Defensa para alertar que nos movilizaríamos de no escucharse nuestro reclamo de aumento salarial, pago en término y reactivación de la fuente de trabajo. Como consecuencia de esto, el 9 se firma un Acta Acuerdo por 150 pesos de aumento; sin embargo, el sueldo no se paga en término y la intervención informa que había participado “*de la redacción del decreto que incluiría al Astillero Río Santiago en la Zona Franca*”.

El miércoles 14 de abril realizamos una Asamblea a las 7 de la mañana y ante el informe presentado, decidimos movilizar a Buenos Aires como sea. Así, sin plata, sin micros, llegamos, cada uno como pudo, hasta la Estación de trenes platense y de allí ¡Todos a Capital! Estuvimos haciendo un corte en la avenida Paseo Colón por espacio de dos horas junto a los compañeros del Domecq García que ese día movilizaron todo el tiempo con nosotros. Como la única respuesta que obtuvimos fue que el sueldo de marzo no se pagaba por trabas que ponía el Ministerio de Economía³ decidimos ir hasta allí. Me acuerdo que veníamos subiendo la calle entre La Rosada y Economía, desde el Bajo hacia Plaza de Mayo, cuando Fernando Achucarro me dijo muy bajito:

–*Fijáte si está abierto el portón de Economía por Balcarce*. –No me lo tuvo que decir dos veces. La Interna lo había decidido antes pero no se lo comentaron a nadie, igual todos teníamos clara la consigna: La Mesa indicaba la dirección a la bandera, a lo sumo, si podía, me avisaba porque yo andaba con el único megáfono que teníamos⁴ y todos los demás íbamos detrás de la bandera. Volví entusiasmadísimo:

³ En manos de Domingo Cavallo.

⁴ ¡El querido e invaluable megáfono verde! Con el borde de la bocina medio roto, alimentado por una batería de moto que colgaba al hombro y que a las horas de caminar pesaba

–*Sí, sí, está abierto* –le informé.

Sin decir palabra Fernando le hizo una seña al *Flaco* Smith y encararon en la dirección indicada. Inmediatamente un grupo lo seguimos, atrás nuestro vinieron los de la bandera y atrás de la bandera todos los demás. Nos mandamos hasta el 5º piso, donde se ubicaban las oficinas de Cavallo, abriéndonos paso a empujones y huevazos limpio, mientras nuestras canciones ponían sobre aviso al ministro sobre la dudosa moralidad de su madre.

De allí bajamos y, custodiados por un impresionante operativo policial, nos dirigimos hasta el Congreso a confluir nuestro reclamo con el de los Jubilados. Los abuelos, cuando tomaron nota de que los entregadores de Argentina no sólo no aumentaban las jubilaciones sino que ni siquiera pagaba a los trabajadores activos por cumplir con las órdenes del FMI, colmada ya su indignación, se abalanzaron sobre las barandas de seguridad que la Federal había montado alrededor del Congreso. La policía comenzó a pegarles y nuestros muchachos, que en la sangre llevarán cualquier cosa menos agua, salieron a defenderlos y se armó la de San Quintín. Nos arrebataron la bandera de la Seccional y fue como tocarnos la madre: Una avalancha de compañeros se despeñó sobre los uniformados que tenían nuestro estandarte y comenzó un forcejeo del que salimos triunfantes... aunque más no sea de modo simbólico: la tela con su enorme ATE Ensenada salió hecha jirones pero en nuestras manos, sus verdaderos dueños.

Trifulca en 7 y 50

El 16 de abril de 1993, se efectivizó un corte de ruta; para ello Astillero se concentró en 7 y 32 de la ciudad de La Plata, a la salida del trabajo, acompañados por el Concejo Directivo Provincial y otros sectores sociales como los Centros de Estudiantes de Ingeniería y Humanidades. Encolumnados todos los sectores nos desplazamos por calle 7 y al llegar a 7 y 50, a eso de las 17 horas, se hace un acto con quemas de goma y banderas extranjera. Esta situación genera una represión policial que pro-

como una montaña. Era prestado por la que entonces era mi agrupación política y vaya uno a saber cuál habrá sido su destino (*N. del A.*)

vocó enfrentamientos durante más de media hora. Los golpes, forcejeos, piedrazos y disparos con bala de goma produjeron heridas en el concejal Marcelo Belloti y el cabo Blustein de la Unidad Regional de La Plata, los dos con fracturas en las manos; también resultaron con contusiones y heridas menores 11 policías y 14 manifestantes.⁵ Por supuesto, mientras duró la trifulca, el tránsito de avenida 7 desde 54 a Plaza Italia se encontraba totalmente neutralizado.

El Secretario de Seguridad bonaerense, Eduardo Pettigiani, dio la siguiente versión oficial: *“Los informes que tengo indican que se llevaba a cabo en forma pacífica una manifestación en calle 7, que la Policía cortó el tránsito y que, al llegar la columna a la esquina de 50, los manifestantes comenzaron a quemar dos banderas, una norteamericana y otra inglesa. Allí acuden la Policía y los Bomberos para apagar el fuego y los manifestantes impiden esa acción, arrojando baldosas y piedras por lo cual la policía decidió reprimir (...) Puede ser que haya habido algún disparo intimidatorio (...) no hay detenidos por estos episodios, solamente hubo cuatro personas llevadas a la Comisaría Primera para su identificación pero ya fueron liberadas”*.⁶

Crónica de una represión

Un cronista platense hizo una reseña sobre el incidente: *“De pronto la esquina de 7 y 50 se convirtió en un campo de batalla... menudearon primero los forcejeos, después los empellones, golpes de puño, piedrazos arrojados contra los uniformados y finalmente se generó una verdadera batalla campal que incluyó disparos intimidatorios al aire por parte de la policía, que utilizó escopetas cargadas con balas de goma.*

⁵ El Día, 17.04.1993. En otra nota de la misma edición el rotativo señala que: *“(Los detenidos serían) Juan Ciarrosa, estudiante (Posiblemente Guanciarrosa, hijo del delegado de PGM que hablara en el primer Ensenadazo – N. del A.), Pablo D’Aquino, de 26, estudiante de la Facultad de Humanidades y dirigente de ese centro universitario; Carmen Entroisi, de 42 años y su hijo, Jerónimo Paéz, de 17. Según versiones, un adolescente llamado Mauro Breglia habría sido detenido cuando circunstancialmente transitaba por el lugar junto a dos compañeras del secundario. Otra de las versiones circulantes mencionaba que había una sexta persona de apellido De Igarzabal, que había sido trasladada en calidad de detenida luego de los duros enfrentamientos”*.

⁶ Idem. Anterior.

Hubo corridas a lo largo de las calles transversales a 7, por plaza San Martín y Dardo Rocha (...)

En los incidentes pudo verse a un efectivo de Infantería cuando bajó la Itaka y apuntó para disparar contra un manifestante que al parecer lo había golpeado, haciéndole caer su casco protector. La distancia entre el policía y esa persona, no era mayor de tres metros. También a poca distancia de esa escena, en la línea de tiro del agente, se encontraba el cronista de El Día. El hombre finalmente no disparó.

Los manifestantes insultaban a la policía, mientras centenares de curiosos se habían concentrado en las veredas. En otra situación de violencia, fue golpeada reiteradamente con bastones, una mujer que, según se dijo, no hace mucho tiempo había sido operada tras una complicada intervención quirúrgica de riñones. Esta persona, empleada de Ansses, fue identificada como Martha Jáuregui.⁷ Recibió una dura golpiza cuando intentó mediar para que fueran arrestados un par de compañeros. 'Fui golpeada en la espalda y arrojada al piso', confirmó después.

Hubo un compañero que tuvo que aguantarse que un policía le pusiera la Itaka en la cabeza mientras estaba tendido en el piso –aseguró un joven manifestante. (...)

En la vereda del Banco Crédito, varios policías sujetaban de las ropas a un par de jóvenes que pugnaban por salir del aprieto. En ese momento, un grupo de manifestantes cargó contra los agentes para intentar liberar a los apresados, trezándose en feroz forcejeo, hasta que llegaron integrantes de Infantería que actuaron con extrema dureza. Allí se vio rodar por el suelo a manifestantes pero también a agentes del orden, unos por los golpes recibidos y otros en el afán de poner distancia a los bastonazos".⁸

La respuesta popular

Tamaño escándalo no iba a pasar desapercibido entre las organizaciones sociales, sindicales y políticas generalmente solidarias con nues-

⁷ Martha Jáuregui. Esposa de Jorge Smith, fue también una de las fundadoras de la Comisión de Familiares de Trabajadores del ARS.

⁸ Crónica publicada por El Día, 17.04.1993.

tros reclamos. Al anochecer del mismo día de los hechos los abogados de ATE Provincia presentaron una denuncia por “intimidación pública” ante la Fiscalía N° 5. Adolfo Fito Aguirre, Secretario de Prensa del Concejo Directivo Provincial de ATE, denunció ante los medios que “todo comenzó cuando la Policía intentó dispersar la concentración con exceso del uso de fuerza”.

En pocos días, el 22 de abril, a las 15 horas, citó a una masiva convocatoria frente al rectorado de la UNLP.⁹ La iniciativa fue tomada por la Federación Universitaria de La Plata (FULP), Asociación Docentes Universitarios de La Plata, Plenario de Delegados de ATE La Plata y, por supuesto, la Mesa y el Cuerpo de Delegados del Astillero Río Santiago. La movilización, según el comunicado de prensa emitido por las organizaciones convocantes, se realizaba “en repudio a la represión ordenada por el gobernador Duhalde”, en reclamo del “cese inmediato de la causa judicial abierta a los manifestantes detenidos y creación de una comisión investigadora de los incidentes formada por organizaciones obreras, estudiantiles, políticas y sociales” En forma más abarcativa la convocatoria se pronunciaba “en defensa de la educación pública; de la universidad estatal, pública, laica y gratuita; no a la privatización de Astilleros y a la Zona Franca; en defensa del hospital público; no a los despidos en YPF y PGM y no a la jubilación privada”.

La respuesta a este llamado solidario fue contundente: Encabezados por Hebe de Bonafini, la emblemática Madre de Plaza de Mayo y la ya fallecida Norma Pla de Jubilados de Plaza Lavalle, una masiva columna se dirigió hacia el edificio sede de la Legislatura provincial cuya escalinata se convirtió en improvisado podio donde los referentes tomaron la palabra.¹⁰ Antes que el costo político fuera mayor y con la clara intención de desmontar toda posible oleada de repudio por la brutalidad policial, las autoridades de AFNE se apresuraron a conseguir el dinero

⁹ Avenida 7, entre 47 y 48, La Plata.

¹⁰ Entre las organizaciones presentes estaban, además de los gremialistas convocantes, militantes de Nuevo Derecho, Franja Morada de Arquitectura, de Periodismo y de Humanidades; Centro de Estudiantes de Arquitectura, de Bellas Artes, de Ingeniería, Unite (Humanidades e Ingeniería), la agrupación AULE (Humanidades), Silvio Frondizi (Periodismo), Partido Obrero y Unidad Juventud Socialista (Humanidades), Movimiento Socialista de los Trabajadores (Humanidades), En Clave Roja (Bellas Artes), MUECE (Ciencias Económicas) y Tercer Mundo (Derecho).

para abonar el mes de marzo. El 23 de marzo los trabajadores pudimos pagarles a nuestros deudores. Parecía increíble que el cumplimiento de algo tan elemental en un contrato laboral como el pago de salarios por parte de la patronal, significara tal movida política en la época del mercado libre menemista. Teníamos prevista otra movilización hasta Defensa y, lógicamente resuelto el problema inmediato, la asamblea decidió dejarla sin efecto.

¿Y si volteamos el Ona?

El respiro duró muy poco, al poco tiempo la Comisión Interna y el Cuerpo de Delegados denunciarnos *“Un acuerdo entre la empresa Trans Ona y el ministerio de Economía de la Nación, por el cual, a cambio de un resarcimiento de seis millones de dólares, la firma mencionada rescindiría el contrato con AFNE para la construcción de un buque petrolero.*

La anulación de dicho contrato significaría la pérdida de 10 millones de dólares ya invertidos, mientras que los seis millones del acuerdo para rescindir el contrato también deben contabilizarse como una pérdida. Lo ya construido iría al desguace, perdiéndose un buque petrolero en construcción con el 80% del prearmado de esa embarcación lista para ensamble, convirtiéndolo en chatarra”¹¹

En consonancia con esto, el Concejo Directivo Provincial de ATE, por intermedio de su secretario de Prensa Adolfo Aguirre¹², reiteró públicamente su postura a favor de la reactivación de nuestra planta naval, señalando que: *“el ministerio de Defensa tiene paralizada la construcción de dos corbetas que valen 300 millones de dólares, por no invertir 30 millones que demandaría su finalización”*. También exigió que se ponga en marcha *“un plan naval que comience con la construcción del buque petrolero Trans Ona y la continuación del proyecto Meko para finalizar dos corbetas misilísticas empezadas”¹³*

¹¹ El Día, 04.05.1993.

¹² Adolfo Fito Aguirre, como lo conocíamos, llegó a ser Diputado provincial.

¹³ El Día, 08.05.1993.

Voluntad de trabajo

Entre la catarata de información sobre conflictos y marchas, encuentro entre los archivos una noticia que intercalo para alivio y descanso del lector. El Puerto de San Antonio, en ese año, encargó al Astillero una obra sin antecedentes en el país ya que estaba destinada a resolver un problema que sólo había sido encarado en Chile. La diferencia con la solución del país vecino radicaba en que *“todo fue diseñado, proyectado y realizado por argentinos, teniendo en cuenta el entorne del lugar”*.¹⁴ El gobierno de la provincia de Río Negro necesitaba normalizar el funcionamiento del recientemente provincializado puerto con el objetivo de facilitar la actividad de los buques pesqueros. Para ello debía neutralizar de algún modo el efecto de la gran variación de las mareas dominante en las costas patagónicas: en un día pueden llegar a 12 metros de diferencia.

“Cuando la propuesta llegó a AFNE para que realizara el proyecto –comenta la editorial del medio gráfico– los astilleros se encontraban parados por un conflicto con los trabajadores pero, considerando la importancia de la propuesta, los mismos hicieron un paréntesis en sus reclamos y pusieron manos a la obra”. La obra en sí consistía en muelles flotantes de acero articulado para poder subir y bajar de acuerdo con el movimiento de las mareas, sin que sea necesario detener el normal desenvolvimiento portuario. Asimismo, los muelles contaban, con modernas instalaciones para proveer a los buques de agua, luz y combustible.

Paritarios Se Buscan

Para mayo de 1993 y gracias al constante reclamo de los compañeros, la discusión sobre el reinicio de la construcción del Trans-Ona había recobrado vigencia Sin embargo los engañosos planes de reactivación y las posibilidades de obtener los 23 millones de dólares necesarios para ello venían de la mano de la entrega del Convenio Colectivo de Trabajo y la flexibilización laboral. Por tal motivo, se reabrieron las Paritarias y por decisión de una

¹⁴ El Día, 16.05.1993.



Eduardo Díaz renunció como Paritario para "No avalar pérdidas de nuestras conquistas".

asamblea, con fecha 12 de mayo, se convocó a elección de Comisión Paritaria.¹⁵

La anterior Comisión Paritaria había quedado sin vigencia ya que, en un acto que los dignifica, los Paritarios José Juárez y Eduardo Díaz renunciaron. Al principio algunos no comprendieron porqué perdían el espacio, en un momento que su Agrupación no tenía mucho capital político para regalar. A ellos, invariablemente, Eduardo Díaz y José Juárez les contestaban:

—Es que nosotros sabemos la que se viene y hasta donde van a aflojar algunos. No queremos avalar acuerdos que signifiquen pérdidas de nuestras conquistas.

Nos presentamos... no nos presentamos... nos presentamos...

Sobre esta elección hubo dos visiones del lado de la oposición. Los que estábamos en ese momento organizados con la Agrupación Naranja Nacional definimos que:

"Para la Empresa y el Gobierno, la negociación por el Trans Ona, es la oportunidad de reventar definitivamente nuestro convenio y avanzar en sus planes de Flexibilización Laboral. De que aceptemos perder para siempre las conquistas perdidas y entreguemos las pocas que nos quedan. Querrán que nos resignemos a estos sueldos de miseria a cambio de mendigar incentivos y plus por productividad. Con la excusa de darle el dulce a Cavallo para que afloje la 'guita' y al armador para que haga la construcción, querrán bajar los costos ¡por supuesto!... a costa nuestra".

Apoyados en una fe casi ciega en la capacidad de lucha de nuestros compañeros y en una herramienta fundamental como la democracia sindical planteamos una postura basada en una diferencia metodológica: Ante la desconfianza en los viejos dirigentes sindicales subrayamos que, en la defensa de nuestro Astillero, "siempre

¹⁵ Circular 08/93 de la Comisión Administrativa de ATE Ensenada, firmada por Amador Cabrera, Secretario General., Luis Pérez, Secretario Gremial y Floreal Aguirre, Secretario de Prensa 18.05.1993.

fue la Asamblea General la que tomó las decisiones a lo largo de toda nuestra lucha y nuestro Comité de Lucha (el Cuerpo de Delegados y la Banda Descontrolada) el que cumplimentó esas decisiones.

En la Asamblea de mañana vamos a elegir Paritarios y sin tener en cuenta esta situación, todas las Agrupaciones andan en intensas negociaciones decidiendo quién puede ser el candidato y quién no. Armando listas sábanas con algún candidato potable mezclados con algunos pescados podridos. Listas que estarán lejos de representar al conjunto de los trabajadores y sí a las roscas de la Agrupaciones. ¡Otra vez nos quieren dividir por colores u por ideas políticas!

¡Debemos evitarlo! Más que al interés político de tal o cuál sector, debemos buscar que la Comisión Paritaria represente a todos los compañeros, sea integrada por los mejores luchadores y los más confiables y que solo tenga que rendir cuentas a la asamblea.

Por eso proponemos que la elección de Paritarios sea en forma NOMINAL. Es decir, que se vote a los candidatos propuestos uno por uno y sean titulares los compañeros más votados y suplentes los menos votados (...)

Llamamos al Cuerpo de Delegados, a los compañeros de la Celeste, del PO y a todas las Agrupaciones que acuerden con esta propuesta a pronunciarse en este sentido defendiendo esta posición en la Asamblea”¹⁶

Por su parte, la Agrupación Blanca (8 de Octubre - J.D. Perón) entendió que

“no es el momento más adecuado para elegir Paritarios, dado que contribuye aun más a la división existente la cual se vio reflejada en la última asamblea” y porque “los mecanismos y/o legislación vigente, no precisamente tienden a favorecer a los trabajadores”. Esta corriente asumió que “antes de elegir paritarios debemos mantener las discusiones ante la empresa de la reactivación del ARS, continuidad del Trans Ona, recomposición salarial, pago de sueldo en término, pago de deudas atrasadas, condiciones de seguridad e higiene, estabilidad laboral, etcétera, en el marco orgánico actual donde estamos representados” y “comenzar a discutir temas concretos y viables sin abandonar los grandes objetivos de un ARS en manos del Estado construyendo barcos con convenios colectivos de trabajo y salarios dignos”.¹⁷

¹⁶ Lista NARANJA NACIONAL de ATE Ensenada, 18.05.1993.

¹⁷ Agrupación BLANCA, José Juárez, Presidente, Francisco Banegas, Secretario General, Alfredo Antonis, Secretario de Prensa y Propaganda, 19.05.1993.

La Comisión Administrativa¹⁸, unilateralmente, decide que la elección fuera por lista sábana y que debían ser elegidos por voto secreto de los afiliados.

Los “naranjeros” de entonces repudiamos dicha postura:

“porque, una vez más, avasalla y desprecia la decisión de los trabajadores, imponiendo condiciones para elegir Paritarios. Era ayer en la Asamblea donde debíamos debatir y decidir entre todos cómo, cuándo y cuántos Paritarios debíamos votar. Así lo habían decidido los trabajadores la semana pasada.

Del mismo modo, consideramos incorrecto que la agrupación BLANCA manifieste ahora su posición de que es inconveniente actualmente elegir Paritarios. La Asamblea ya decidió renovar los Paritarios y ahora todos deberíamos estar trabajando para cumplir con este mandato, como todos deberíamos estar trabajando para cumplir con este mandato, como deberíamos hacer con todos los mandatos de cualquier Asamblea.

Ambas posiciones se olvidan, de una u otra forma, de un principio básico entre nosotros: La Asamblea es soberana y lo que decidió una Asamblea sólo lo puede revocar otra Asamblea”¹⁹

Y embarcados en la temeraria táctica de pelear toda batalla que se nos presentara, aún en el terreno más desfavorable, convocábamos a la Celeste, la Marrón, la Violeta y la Bordó a unificarnos para presentarnos en la elección de Paritarios. **Los acuerdos que se dieron en noviembre de 1993 y el mismo mes de 1994 terminaron dándole la razón a los compañeros que defendían la táctica de negarse a abrir Paritarias.**

Disparen contra Yaciretá

Al atardecer del 26 de mayo de 1993, la Mesa y el Cuerpo de Delegados denunciarnos ante los medios de prensa *“una suerte de disponibilidad de una veintena de técnicos e ingenieros que revistaban como “personal superior”*. Los profesionales afectados fueron anoticiados de que quedaban dispensados de prestar servicios y a la espera de sus despidos. De concretarse tal anuncio, explicamos, se corría el riesgo de perder el contrato

¹⁸ Como ya especificamos estaba orientada por la Agrupación Azul y Blanca (N. del A.)

¹⁹ Por la Unidad de los que Luchan y el Respeto a la Asamblea, lista NARANJA NACIONAL, 20.05.1993.

por diez turbinas para la represa hidroeléctrica de Yacyretá, porque eso acarrearía un retraso en los plazos que podría inducir a la empresa Mitsubishi a rescindir el contrato. Junto a esto informamos que al día siguiente haríamos una movilización hacia ministerio de Defensa para reclamar, una vez más, el pago del salario en término, acción que realizamos partiendo a las 7 horas desde la terminal del ferrocarril porque, ¡otra vez!... el gremio “*carecía de medios para alquilar colectivos*”.

La movilización logró finalmente anular los despidos: en el marco de esa marcha, en las oficinas centrales del Astillero, los Directivos debieron retroceder en la medida. Sin embargo, como nos explicaron en su momento los técnicos e ingenieros, la maniobra podía haberse suscitado con el fin de encubrir una oscura subcontratación de servicios. A mediados del año ‘92, AFNE había obtenido del consorcio japonés Hitachi – Mitsubishi un adelanto de U\$A 500.000 para empezar la fabricación de componentes de Yaciretá. Por decisión del AFNE Central, el comienzo de las tareas se derivó en el Domecq García y para diciembre del ‘92 las subcontratistas “se habían comido” el 95% del famoso adelanto.²⁰ Esta decisión contra el cuerpo profesional de los funcionarios de AFNE dejaba en evidencia, además, la falsedad de sus compromisos de reactivación ante ATE y los operarios del ARS, ya que los presuntos despidos hubieran desorganizado de tal modo el sistema de producción que impedirían nuestro objetivo final de continuar con la construcción del buque tanque Trans-Ona²¹

Llega la provincialización

El 26 de agosto de 1993, mediante el Decreto nacional 1787/93²², la empresa es transferida a la provincia de Buenos Aires pasando a ser una

²⁰ Según el detalle que nos brindaron entre la mano de obra de la empresa MARCOP, el tratamiento térmico de COMETARSE y SALCOR – CAREN, el arenado y pintado de CONULPER, la construcción de un dispositivo estrella a cargo de M.T.I., la pintura realizada por Tintas LETA, el gasto de transporte realizado por ROMAN, además de los alquileres por cuatro meses de los talleres, oxicorte de chapa y provisión de oxígeno por parte del Domecq García se habían erogado U\$A 477.691.

²¹ El Día, 27.05.1992.

²² Que modificó el decreto original de transferencia 1668/91.

Sociedad Anónima del Estado, dependiente del Ministerio de Asuntos Agrarios y Producción. A partir de aquí se adopta el nombre de *Ente Administrador del Astillero Río Santiago*.²³ La Nación cedió así el dominio y la jurisdicción al Estado bonaerense de 250 hectáreas del predio ocupado por nuestra planta naviera para ser incorporada a la Zona franca y la provincialización de la planta industrial. A su vez, se entregaba a Provincia tres pisos del edificio de oficina que ocupaba AFNE en la Avenida Corrientes de Capital Federal, en tanto las grúas y los equipos externos de la planta en principio se darían en comodato.²⁴

La provincialización del Astillero incluía la transferencia de los contratos para la construcción del buque petrolero Trans Ona y de motores para la empresa Yaciretá, que ya llevaban dos años de paralización. El gobierno de Buenos Aires manifestaba la intención de proseguir y finalizar ambos emprendimientos, con lo que, de manera provisoria, se mantendría la actividad de los 1100 trabajadores²⁵ durante unos dos años “*lapso en el que se diseñará el destino final de la planta*”. De ésta manera, el Astillero evitaba el fantasma del cierre, aunque no el de la privatización ya que, entre los objetivos del Decreto de Transferencia se explicitaba mantener dicho objetivo final. También se aliviaba la economía de Ensenada y Berisso, región sumamente castigada por la desocupación y declarada de Depresión Económica.

Los días previos a esta resolución fueron de gran tensión en los ambientes gubernamentales, políticos, empresariales y gremiales. Diversos anuncios, frustrados actos de transferencia, rumores contradictorios e informaciones confusas, crisparon los nervios de todos los interesados por el asunto, sea porque serían beneficiados o porque estimaban que serían perjudicados. Nosotros habíamos iniciado una campaña de juntada de firmas que los compañeros colectaban por sus respectivos barrios, acompañados por una folleto donde buscábamos esclarecer a la

²³ La empresa se convirtió en una Compañía Pública Autónoma del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires por decreto N° 4538, adquiriendo el nombre de *ENTE ADMINISTRADOR RÍO SANTIAGO*, dependiente del ministerio de Producción.

²⁴ El Día, 27.06.1993.

²⁵ Señalemos que esta cifra incluía a Gerentes, al Presidente del AFNE y hasta su secretaria privada: tal era la dotación sobreviviente de los “despidos” voluntarios (*N. del A.*)

población qué eran las Zonas Francas y a qué se apuntaban al incluir al Astillero al proyecto y convertirlo en puerto de una de ellas. El folleto anunciaba que presentaríamos las firmas en un acto el 25 de junio en La Plata y cerraba diciendo:

“Nuestros padres y abuelos nos legaron este complejo industrial Abierto y Trabajando, nosotros se los tenemos que entregar a las nuevas generaciones de igual modo.

ESTE ES NUESTRO COMPROMISO”²⁶

La controversia

La polémica entre los funcionarios del gobierno y nosotros recrudecía y empeoraba. Por un lado, el ministro de Producción anunciaba casi todos los días la firma del decreto de transferencia por parte del presidente Menem y juraba y perjuraba que la transferencia de AFNE no significaría *“una erogación para la Provincia, sino un incremento de su patrimonio porque se transferirán sin cargo todos los activos de la empresa”* y que en la Zona Franca *“se podrán instalar industrias que van a estar trabajando para producir bienes hacia el exterior y eventualmente ingresarlos a nuestro territorio pagando los derechos y utilizando mano de obra de la región”*.

Y por otro lado ejercían presión los beneficiarios del proyecto Zona Franca. Reflejando a este sector el 24 de agosto ante un nuevo anuncio de Brown de estas características, un periodista de El Día de La Plata, hastiado ya de cubrir la noticia, escribía:

“El ministro de la Producción, Carlos Brown, indicó por su parte que ya existiría acuerdo para que el ministro Cavallo, el presidente Menem y el gobernador Duhalde rubriquen la transferencia del Astillero Navales del Estado (sic) al estado provincial, en lo que sería el cuarto anuncio de esta resolución oficial en las últimas semanas”.

Mucho más impaciente sonaba otro columnista:

²⁶ Folleto “¿Usted Cree en la Zona Franca y en la Provincialización del Astillero como Salida Laboral para la Región? Nosotros No”, Comisión Interna y Cuerpo de Delegados del ARS, ATE, 03.06.1993.

“Cuatro postergaciones de la transferencia a la Provincia de Astillero Río Santiago cuyas tierras son necesarias para el asentamiento de la Zona Franca La Plata, dos años y medios de idas y vueltas gubernamentales, ineptitud o burocracia oficial, reclamos legislativos opositores pasados a archivo sin tratarse y otros detalles semejantes, hacen preguntarse sobre la insondable capacidad de dilatación de los tiempos electorales. (...)”

Los reclamos de representantes del mismo oficialismo gobernante de terminar con las demoras resolutorias en el ámbito donde se originen, las exigencias legislativas opositoras mandadas al canasto según recordara recientemente en declaraciones televisivas el diputado Gustavo Marelli del radicalismo, y las quejas empresarias como la hecha pública por el presidente de la Cámara Portuaria, Raúl Bachiega, sobre la necesidad de que el Gobierno resuelva los problemas o se llame a silencio, están llenos de sentido común. (...)

Y por supuesto, como pieza maestra de esta obra de demoras inexplicables, la puesta en marcha efectiva del puerto La Plata, enclave portuario ensalzado por especialistas, por autoridades, por políticos, por neófitos como la salida de lujo al atosigamiento del puerto metropolitano, pero que sigue igual de abandonado y estancado como años atrás, cuando otros gobiernos prometían lo mismo que el de ahora. (...)

El repaso de los hechos indicaría como denominador común una suma de anuncios y parálisis electorales más repudiante pujas ministeriales dentro del gobierno provincial sobre quién controlará el futuro ente administrador: si será mixto o privado o sobre cuáles serán las características de las concesiones, tanto en el caso del Puerto La Plata como en el de la Zona Franca La Plata

También habría una puja similar sobre réditos o presiones partidarias entre el gobierno provincial y el nacional. Las excusas oficiales de ministros comprometidos en el tema sobre las sucesivas postergaciones, atribuidas a ‘problemas de agenda’ del presidente Menem o del gobernador Duhalde suenan infantiles para quien las escuchan repetidamente por los medios de comunicación.

Por último, los reclamos empresarios sobre las bondades de silencio oficial en caso de no haber concreciones, o los temores de los trabajadores de Astilleros sobre el traspaso de su fuente de trabajo –ahora semiparalizada y en proceso de cierre– a la órbita provincial, están justificados en el repaso de las demoras oficiales.

Cuando la condena es la indiferencia de los responsables, lo mínimo que puede reclamar alguien que vive de un trabajo, es una seguridad oficial de que todo no será peor después del cambio.

La Zona Franca La Plata es una herramienta necesaria para comenzar ese cambio y forma parte además de una serie de proyectos provinciales y regionales indispensables para el crecimiento y desarrollo socioeconómico. Su concreción debería ser una suma de anhelos y posibilidades, no de ineptitudes e imposibilidades”.²⁷

Para producir aún más ruido en el debate otros actores sociales interesados en el tema comenzaron a terciar; citemos por caso aquellos sectores empresariales en la zona de influencia del emprendimiento (La Plata, Berisso y Ensenada) desconcertados ante la falta de reglamentación sobre el funcionamiento de la Zona Franca y *“la ausencia de precisiones en el sentido del funcionamiento en sí del sector: comercial, industrial o ambas posibilidades al unísono”*.²⁸ Otros, esgrimiendo un texto de Pablo Sierra,²⁹ afirmaban que *“Sostenidas a los vaivenes de la economía internacional, las Zonas Francas no pueden considerarse la “salvación” ni mucho menos. “Y agregaba con claridad meridiana (...) Salvo el caso concreto de Astillero –en la medida que funcione como exportador– no es probable que actividades por fuera de los estrictamente comercial se radiquen en la región”*.³⁰ El autor del artículo no lo firma así que no sabemos si además era adivino; si no lo era merecía el título de tal por la precisión de su pronóstico: Esto último, en definitiva, fue lo que ocurrió.

Por su parte, la Comisión Interna del Astillero ya había emitido un comunicado donde se afirmaba que *“participamos de un reciente seminario internacional organizado en La Plata por la Escuela de Postgrado de Marketing y allí los panelistas desaconsejaron la creación de una zona franca en un país que estableció la economía de mercado y la apertura económica, destacando que hubo panelistas, representantes*

²⁷ Roberto García Lerena, “Zona Franca La Plata ¿tiempos políticos?”, El Día, 20.08.1993.

²⁸ La Calle (semanario de Berisso), 30.06.1993.

²⁹ Zonas Francas, Publicado por el Instituto de Estudios sobre Estado y Participación.

³⁰ La Calle (semanario de Berisso), 30.06.1993. Subrayado nuestro.

*de Alemania, Brasil, Paraguay, Uruguay, así como de la Cancillería y ministerio de Economía de la Nación*³¹

Enturbiando noticias, intimidando dirigentes

El mismo día que el Senado bonaerense aprobaba, por unanimidad, un proyecto de ley que preveía la exención de impuestos provinciales que gravasen los servicios básicos (telecomunicaciones, gas, electricidad, agua corriente y otros) que se prestasen en la Zona Franca del puerto La Plata, se publicaba un anónimo artículo en un medio platense, bajo el título *¿Se viene la ocupación de la Planta de Astilleros? Éste sugería que en una asamblea a realizarse el lunes 5 de julio podríamos ocupar la planta en rechazo a las afirmaciones del gobernador Duhalde y el ministro Brown.*³² En realidad, el único argumento que fundamentaba tamaña afirmación se sostenía en la supuesta declaración de un dirigente de ATE provincia (no se suministraba el nombre del mismo) que presuntamente dijo que *“los pasos a seguir pueden ser similares a los adoptados en ocasión de la ocupación militar de la planta por parte de los Albatros, en septiembre pasado”*. El periodista, tendenciosamente recordaba que *“en aquella ocasión el personal del Astillero tomó pacíficamente la planta”* faltando a la verdad, ya que los comandos de Prefectura se habían retirado antes del ingreso del personal.

Una vez más, la Asamblea General fue contundente: Aplicaremos la permanencia pacífica de la planta cuando lo consideremos necesario los trabajadores. Con esto se cerraba el paso a toda especulación que incitara a desatar alguna medida represiva preventiva por parte del gobierno o una medida de acción de tal calibre adoptada por algún “dirigente” trasnochado. Entre otras decisiones se rechazó, una vez más, la inminente provincialización del Astillero y la instalación de una Zona Franca en el Puerto La Plata. La campaña de firmas llevada adelante por los delegados y colaboradores de distintos sectores obtuvo una respuesta por parte de la Empresa: El inicio de un sumario administrativo a Juan José Cárdenas, Delegado General de la Mesa del Cuerpo de Delegados.³³

³¹ El Día, 29.06.1993.

³² El Día, 02.07.1993.

³³ A este querido operario de la sección Granallado se lo conoce como *Petete*.

La Asamblea no lo dejó pasar y rechazó esta medida interpretando que sólo buscaba intimidar el accionar de los compañeros más dinámicos.

Al día siguiente, los trabajadores del ARS, íbamos a sumarnos a la “Jornada Nacional de Protesta contra el Ajuste”, convocada por el Congreso de Trabajadores Argentinos (CTA) y, en el estilo propio de la Banda Descontrolada, sólo informamos que nos concentraríamos a las 15 y 30 en Plaza Italia hasta la Legislatura y finalmente a Plaza San Martín, frente a la Casa de Gobierno. “*donde se cumplirá el acto central*”.³⁴ La movilización fue importante, algunos aseguraron que eran 4 000 compañeros provenientes de ATE de la zona y Gran Buenos Aires, Asociación Judicial Bonaerense, SUTEBA, delegaciones de hospitales públicos de La Plata y otros distritos, Luz y fuerza (Mar del Plata), del frente Amplio, Movimiento Democrático Popular, Comisión Interhospitalaria, Centro de Jubilados y Pensionados Gral. San Martín, Instituto Biológico, Centro de Ciencias Económicas y delegaciones de docentes de numerosas escuelas. Como estaba previsto, ese miércoles 7 de julio hubo seis discursos en el acto criticando la política económica e inesperadamente “cinco bombazos de alquitrán que estallaron frente a la Casa de Gobierno”.³⁵ A la par que entonábamos nuestros tradicionales cantitos se iban “adornando” las paredes de negro. Cuando nos retiramos, un atribulado Jefe de Operativo de Seguridad se encontró con una leyenda realizada en sus propias narices que decía, bien grande, “NO A LA ZONA FRANCA”. Alguien radicó de oficio una denuncia por los hechos, así que en el juzgado penal de turno, a cargo del juez Raúl Rodolfo Barreyro, se inició un sumario por “daños calificados” a la Casa de Gobierno bonaerense, la Comisaría 1º intervino y se hizo una sucinta investigación pero la sangre nunca llegó al río.³⁶

Una acción similar realizamos el 12 de agosto; sin embargo, la decisión política de pasarnos a provincia ya se veía ineludible pese a todos nuestros esfuerzos.

³⁴ El Día, 07.07.1993.

³⁵ En realidad fueron huevos rellenos de pintura negra con una aguja hipodérmica descartable. Todo fácil de conseguir, los huevos en la cocina de cualquiera y la pintura, el sobrante de algún pañol de pinturería del ARS (*N. del A.*)

³⁶ El Día, 09.07.1993.

Pidiendo al vacío

Un impotente pedido de auxilio fue publicado en la sección Cartas del Lector de un diario platense por Floreal Aguirre, en ese entonces Secretario de Prensa de la Comisión Administrativa de ATE Ensenada. Tras una:

“pequeña cronología de las diferentes unidades construidas en el Astillero Río Santiago para la Armada Argentina”, el representante sindical se preguntaba “a partir de la difícil situación por la que atraviesa la fábrica. ¿Cuál es la posición de la Armada Argentina respecto de esta industria, creada para atender sus necesidades? ¿Qué planes de mejoramiento y mantenimiento de nuestra flota existe ‘para defender y custodiar nuestra Soberanía’? Las dos corbetas MEKO 140 que se encuentran amarradas y arrumbadas en los muelles del Astillero, cuya dotación fue perfeccionada técnicamente en los astilleros de Blom Und Voss de Hamburgo, Alemania, desde aproximadamente 1980 a 1983, ¿No forman parte de los genuinos intereses de nuestros hombres de mar?

Estos interrogantes que nuestra armada debería dilucidar no inhiben a los trabajadores, que seguimos diciendo defenderemos el Astillero creado para ella, que seguiremos defendiendo el proyecto MEKO 140 para la defensa de nuestra soberanía, que queremos ser partícipes de la remodelación del buque insignia de la Armada, el portaaviones 25 de Mayo

*Pero por sobre todas las cosas, los trabajadores del Astillero Río Santiago queremos que los hombres de mar sepan que seguiremos aferrados al lema que reza en la misma puerta de entrada al Astillero, que dice ‘Voluntad Nacional Construyendo para el Mar’. Esperemos también que nuestros hombres de mar no hayan cambiado la voluntad que por siempre los caracterizó, en defensa de esta industria, y que hayan olvidado a los talleres donde se mecanizan las rampas misilísticas y el sonar, para dar lugar a la construcción de casas premoldeadas, que si bien necesaria, desvirtúan la esencia de la fábrica”.*³⁷

Si hubo respuesta a esta carta nunca se pudo comprobar. Por lo pronto, era impensable que una institución como la Armada Argentina podría cuidar de nosotros cuando no tenían fuerza política para defender su propia institución tras la derrota de Malvinas y la salida ignominiosa

³⁷ El Día, 15.07.1993.

de su última experiencia de gobierno, con un presupuesto que no cubría ni el gasto de combustible necesario para patrullar las aguas argentinas. El gesto era una demostración de la desorientación de los hombres de la Comisión Administrativa y una verdadera confesión de partes, desde el lado de nuestros representantes, de su incapacidad política para encontrar una alternativa a los planes del Gobierno.

No quedaba más camino para los trabajadores y los miembros del Cuerpo de Delegados, que confiar en nuestras fuerzas y en nuestra lucha organizada, sino para evitar la provincialización al menos para sobrevivir como una fábrica de barcos. Ese fue, precisamente el camino que seguimos, aunque en inferioridad de fuerzas ya que, por esa fecha el Cuerpo de Delegados sufrió un debilitamiento importante con la renuncia de su Secretario General, José “Petete” Cárdenas, quien hasta ese momento había llevado un rol fundamental en la conducción de este organismo.

Nadie fue inocente

Finalmente el 26 agosto, como se dijo, Menem y Duhalde firmaron el contrato de transferencia del Astillero a la provincia de Buenos Aires. En el mismo acto se firmó el decreto reglamentario de la Zona Franca del puerto La Plata y el traspaso de los servicios ferroviarios. La ceremonia tuvo lugar en el Salón Blanco de la Casa Rosada con la presencia de Domingo Cavallo, otros miembros del gabinete nacional, el titular de Obras Públicas bonaerense Hugo Toledo, y los intendentes Julio Alak de La Plata; Eugenio Juzwa, de Berisso y Adalberto del Negro, de Ensenada, como para que no queden dudas sobre el claro apoyo de estos políticos a la medida adoptada.

Durante el evento, Carlos Menem expresó que *“por culpa de la mala administración siempre fue una empresa cuestionada. Ahora la Provincia va a tener la probabilidad de reordenar todo el funcionamiento de los Astilleros y, de ser posible, hacerlos rentables hasta su transferencia y privatización que es la intención del gobierno bonaerense”*.³⁸

³⁸ El Día, 27.08.1993.

De acuerdo a los resultados esperados por el discurso del “*Supremo Riojano*”, como lo llamaban algunos irónicamente, los funcionarios que avalaron con su presencia la transferencia son doblemente responsables de debilitar las capacidades productivas de la industria naval nacional y de no cumplir con su compromiso de hacer del ARS una empresa eficiente y lucrativa. Al menos los trabajadores de la Planta Naval podemos decir que cumplimos con nuestro compromiso de evitar su cierre, su vaciamiento o su privatización, preservando la empresa para el Patrimonio Argentino. Lo que no es poco, si junto a esto pensamos que salvamos nuestra fuente de trabajo.

Borrando cuarenta años



Pasar a provincia no significó dejar de luchar y facilitó la llegada a las autoridades ante quien se reclamaba.

Esa decisión la ratificamos públicamente. El 28 de agosto, la Comisión y el Cuerpo de Delegados publicamos una solicitada cuyo título era tajante: “Astillero Río Santiago. 1953: Perón lo creó. 1993: Menem y Duhalde lo quieren destruir”.³⁹ Allí denunciábamos que el Gobierno de la Nación y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires con ese

acto: *“Ignoran así una vez más la opinión de los trabajadores con esta medida, que implica un camino de destrucción para esta gran empresa y un ataque para todos los trabajadores de la zona. (...)*

Es testigo la comunidad de La Plata, Berisso y Ensenada (que ya cuenta con pérdidas de puesto de trabajo en un número de 5.000 en

³⁹ Ver Datos Complementarios al final del capítulo.

YPF, PGM, Gas del Estado, ESEBA, Propulsora, etc.) de nuestro esfuerzo diario para mantener el Astillero abierto y reactivado, teniendo en claro que su funcionamiento a pleno habilitaría 12.000 puestos de trabajo. En este marco nuestra responsabilidad histórica sigue siendo la misma: Defendemos un proyecto de país en donde el 26 de Agosto "Día de la Industria Naval Argentina", signifique Soberanía política, Independencia económica y Justicia Social. Quienes quieran festejar el 26 de agosto como un avance del proyecto liberal y zona franquista no contarán con el aval ni la complicidad de los trabajadores."

También expresamos por los medios que cuestionábamos las condiciones de traspaso de la planta según nos había informado la conducción del gremio y que *"a través del pliego del contrato entre el ministerio de Defensa y el Gobierno de la provincia de Buenos Aires, se desprende que la esencia de ese acuerdo pasa por la privatización del Astillero"*. Dejamos claramente asentado que dicha eventual privatización *"ha sido históricamente rechazada por las Asociación Trabajadores del Estado (ATE)"*.⁴⁰

A nadie escapa que nos mantuvimos y mantenemos dicha postura pese a que hasta el día de la fecha se ha intentado, y se seguirá intentando alcanzar tal objetivo por mil medios diferentes, aunque estoy convencido que infructuosamente gracias a nuestra lucha y Dios mediante.

Provincializados sí, derrotados no

Tras la transferencia a provincia faltaba escribirse un capítulo más en esta historia de trabajo, sacrificio y lucha: Debíamos convencer a nuestros gobernantes de la importancia, necesidad y posibilidad de preservar la planta naval como fábrica de barcos. Eran días de soledad para quienes pregonaban nuestros ideales, días de puertas de funcionarios cerradas, de silencio mediático, de incertidumbres para nuestra familia laboriosa.

Como ocurren en todo momento crítico, un hombre, una opinión puede marcar la diferencia y hubo una oficina que sí abrió sus puertas. El armador Lorenzo Botto, presidente de la empresa TRANS ONA, ratificó su decisión de construir un barco argentino, en la República Ar-

⁴⁰ El Día, 26.08.1993.

gentina y con mano de obra argentina en un momento en que la mayoría de los empresarios volcaban su capital a la especulación financiera. Con este puntal de apoyo los diezmados trabajadores de Producción, técnicos e ingenieros, más el aporte de parte del personal administrativo que abandonó las oficinas para reforzar los Talleres⁴¹, reiniciamos las obras del ONA TRIDENTE financiadas por el Estado provincial.

En esa ocasión la voluntad de Don Lorenzo fue el remolcador que rompió con la inercia de lo que parecía una masa muerta, sólo restos del pasado de un país que ya no existía. Potenciada por esta influencia, nuestra lucha pudo arrancar la decisión política provincial en favor de reiniciar el ciclo productivo del Astillero Río Santiago. Se había inclinado así la balanza en favor de la construcción naval y del trabajo industrial, y aunque no torcimos el achique de la planta logramos al menos defender el objeto social de nuestra empresa: Fábrica de Buques y Artefactos Navales.⁴²

La historia de un contrato

AFNE y la empresa Trans – Ona suscribieron, el 27 de octubre de 1988, el contrato para la fabricación de un buque petrolero de 30.000 toneladas. Todo se pactó con el apoyo de un crédito del Fondo de la Marina Mercante (FFM); es decir paralelamente al contrato entre AFNE y Trans –Ona se suscribió otro de préstamo y subsidio ente el armador – Trans Ona – y el FMM. Por ende el adjudicatario directo del crédito del FMM era el armador y no el Astillero.

⁴¹ En mi caso, que ingresé como Técnico Administrativo al Astillero, la pérdida de mi sección al ser desmantelada la Usina, representó un momento amargo de mi vida, pero tuvo la compensación de llevarme a integrar el plantel productivo desde el sector Maniobras, donde conocí personas de las más leales y solidarias y de ser parte de las manos que construyeron el Ona Tridente (*N del A*).

⁴² Lorenzo Botto ya no está entre nosotros, ha cumplido su inevitable destino de ser humano. Pero el 14 de marzo del 2007, las manos agradecidas de mujeres y hombres del ARS entregaron al río una embarcación con su nombre. Quiso la vida que el Astillero Río Santiago construyera la primera embarcación del siglo XXI destinada al mercado interno el remolcador diesel “Don Lorenzo”, para la misma empresa que le fabricamos el último buque del siglo XX.

Como ya dijimos en otro capítulo, con la promulgación de las leyes de Emergencia Económica y de Reforma del Estado, el Tribunal de Cuentas de la Nación denunció que el contrato era subsidiado y no se correspondía con las leyes de referencia. La Subsecretaría de Transporte Fluvial y Marítimo, por tal motivo, suspendió el pago del supuesto subsidio (21,22% del precio) con relación a la cuota 5 “al iniciar el corte de chapa”, pero autorizó a seguir pagando el crédito (70,90% del precio). La construcción hubiera podido seguir adelante, a pesar de la suspensión citada; pero el 2 de marzo de 1990, el tribunal de Cuentas denuncia la parte que corresponde al préstamo ante el Banco, por entender que el mismo estaba subsidiado también.⁴³ Ante ésta situación, con el préstamo y el subsidio suspendido, seguir adelante era imposible, dado que entre ambos sumaban el 92,12% del total de la obra. Sólo había quedado disponible el aporte del armador del 7,88%. Lo único que se autorizó, en medio de la caótica situación fue un pago de hasta 24 millones de australes para “...hacer frente al pago de haberes al personal por las tareas vinculadas con la construcción del buque”.⁴⁴ Destaquemos que esta suma era insuficiente ya que los gastos en éste rubro fueron de 26.917.918,353 australes.⁴⁵ **La situación para el Armador y el Astillero en este punto ya era desesperante; el primero porque el atraso le abría la posibilidad de perder fletes, al no tener disponible el buque en el plazo previsto; el segundo porque, mientras el buque no se fabrica, debe seguir manteniendo su infraestructura y personal.**

Hasta el momento, ni AFNE ni Trans Ona eran responsables de lo sucedido, pero el contrato se había distorsionado de tal manera que había que renegociarlo. Ante esto AFNE presentó un reclamo de 533 días de prórroga en el plazo de entrega, un nuevo programa de construcción, un plan de facturación y un reajuste de precios por más de 15 millones. Trans Ona aceptó todo menos el reajuste porque, no siendo responsable de la demora en la fabricación, no se haría cargo de un incremento en el precio de más de 15 millones de dólares que, tarde o temprano, tendría que pagar al devolver el préstamo. Astillero continúa con los reclamos

⁴³ Informe 207 de éste organismo.

⁴⁴ Decreto 1284, 12.07.1990.

⁴⁵ Factura n° 1726 de AFNE, 13.07.1990.

y se elabora un proyecto de resolución del Ministerio de Obras y Servicios Públicos para extraer 15.800.000 pesos de la cuenta 993, que correspondía al Fondo de la Marina Mercante, cantidad que realmente existía al momento de su cierre y que jamás se usó. La Asesoría Legal de la Secretaría de Transporte dictamina que, si el pago se realiza, no corresponden “mayores costos” que castigarían el contrato, sino “daños y perjuicios”, lo que no aumenta el precio. Trans Ona acepta la oferta el 23 de octubre de 1991, pero luego se arrepiente y retracta, seguramente receloso de las condiciones jurídicas de ese momento, adversas a la inversión en la producción industrial. El debate burocrático prosigue y culmina cuando el 13 de marzo de 1991, el Tribunal de Cuentas finalmente vuelve sobre sus pasos y admite que el préstamo original no era un subsidio. Por supuesto, para ese entonces nadie estaba interesado en hacer funcionar el Astillero Río Santiago, salvo sus trabajadores claro, por lo tanto se prolongó el cese de los trabajos en el buque. Finalmente todos los antecedentes fueron elevados a la Procuraduría del Tesoro de la Nación (PTN) y el 28 de enero de 1993, el doctor Alberto Manuel García dictaminó la renegociación del contrato entre AFNE, Trans Ona, el Fondo de la Marina Mercante y el Banco de la Nación Argentina.

Pese a la reautorización los trabajos no se reiniciaron debido que la provincialización del ARS estaba en marcha y algunos pícaros “embarraban la cancha” argumentando que, para continuar la obra, era necesario obtener fondos del Banco Provincia o provincializar la empresa porque sólo así se reactivaría. Otros, “*mal informados*” o *mal intencionados*, alegaban que el buque no servía o, en el mejor de los casos, requería modificaciones importantes para responder a las reglamentaciones internacionales. Esto último era falso ya que los únicos buques petroleros con obligación ineludible de poseer doble casco era los “puestos en quilla” a julio del 1993. La quilla del Ona había sido montada sobre las gradas del Astillero Río Santiago en 1990, su condición cumplía holgadamente la exigencia. Ni siquiera era plausible la dificultad de que las reglamentaciones norteamericanas, vigentes a partir del 2001, impedirían que atraque en los muelles de Estados Unidos. Esta pretendida reglamentación había sido unánimemente recusada por las flotas petroleras internacionales, cuyos buque en explotación y en gra-

das serían marginados de aquél mercado de fletes si tamaño exabrupto entrara en vigor.⁴⁶ Recién el 7 de julio de 1994 se firmó de manera oficial la continuidad del buque Trans Ona, pero, para realmente comenzar los trabajos, nuestra lucha tuvo que enfrentar y embretar, por decirlo de algún modo, a los responsables de tomar la decisión política.

Recién el 7 de julio de 1994 se firmó de manera oficial la continuidad del buque Trans Ona, **pero, para realmente comenzar los trabajos, nuestra lucha tuvo que embretar, por decirlo de algún modo, a los responsables de tomar la decisión política.**

⁴⁶ El Contrato Trans Ona – AFNE, documento firmado por Carlos Sosa (Delegado Mantenimiento), Osvaldo Ayala (Delegado Mecánica), Juan Carlos Scarone (Delegado Fundición), Jorge Boetti (Delegado Almacenes), Hugo Rodríguez (Junta Interna Sec. Prensa y Propaganda de Delegados), Alfredo Quiroga y Ángel Cadelli (Tesorero y Presidente respectivamente de Agrupación 27 de junio de Ensenada), 09.07.1993. También en: Piden la Reanudación de Trabajos en el Astillero, La Nación, 01.08.1993.

ANEXO COMPLEMENTARIO

La industria naval en el mundo

Mientras estas barbaridades pasaban con uno de los astilleros más importante de Latino América en el mundo ocurrían cosas muy diferentes:

- *Entre enero y septiembre de 1993, la República de Corea, contrató la construcción de 157 barcos, por un total de 8.424.273 toneladas de porte bruto (Aproximadamente, de 53.000 TPB: cada uno)*
- *En abril de 1993, por ejemplo, se prorroga la VII Directiva del Consejo CE sobre ayudas para la construcción naval hasta el 31 de diciembre de 1994.*
- *En julio, en Estados Unidos, se presenta el proyecto de ley, Nacional Shipbuilding & Conversión Act, de ayudas a los astillero de USA para impulsar su reentrada en el mercado internacional. La nueva legislación contempla la reintroducción de ayudas (510 millones de dólares) a la construcción naval.*
- *En agosto, el Gobierno danés eleva la ayuda a la construcción naval, pasando del 6,5% del valor del buque, al 9% del mismo.*
- *En Europa, con una ayuda de la Unión Europea de 800 millones de USA, se fusionan los astillero portugueses de reparaciones de Margueira (Lisnave) y Solisnor.*
- *En octubre, el Gobierno sueco restablece las ayudas a los armadores para evitar fugas de flota, a los tres meses y medio de su suspensión.*
- *En diciembre, Noruega decide mantener las ayudas directas a los astilleros, aunque pasando de un 13,2% del valor del buque al 10% del mismo.*

Como puede apreciar el lector, entre el gobierno argentino y el resto del mundo, las políticas hacia la industria naval ante una misma coyuntura económica eran totalmente opuestas por el vértice.

Solicitada

**Los Trabajadores del Astillero Río Santiago somos
GENTE DE TRABAJO
¿Por qué el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires
nos contesta con la REPRESIÓN?**

Después de transcurrido un año muy difícil el 4/1/93 los trabajadores nos dimos otra alternativa, decidiendo trabajar a pleno a pesar de las dificultades ya conocidas, dentro de un marco de “paz laboral”. La Empresa nos responde dejando de pagar la cuota de \$ 150 y los salarios.

El viernes 16 de abril los trabajadores del A.R.S. nos manifestamos en el Marco de una jornada provincial de lucha de ATE Provincia, donde reclamamos, entre otras cosas, que se nos abonaran nuestro míseros salarios (\$ 250 promedio) correspondientes al mes de Marzo. Los mismos recién fueron pagados el día 23 de abril.

A su vez, los trabajadores participamos de la protesta para rechazar una vez más las pretensiones de los Gobiernos Nacional y Provincial de transformar el A.R.S. en una Zona Franca (ya sea comercial o “industrial”). Denunciamos que esto significaría la expulsión de 700 nuevos compañeros, ya sea a través de Retiros “voluntarios” o el despido liso y llano. Es decir que esta gran Empresa dejaría de ser una Planta Integral de Construcción de Buques Mercantes y Militares, para la Defensa de nuestra Soberanía, APRA convertirse en un gran Negociado al servicio de distintos Monopolios, convirtiéndose solamente en un Taller de Reparaciones barato al servicio de las Flotas que depredan nuestros mares.

A su vez, nuevos despidos se sumarían a los miles que se han producido en la Zona en: YPF, Petroquímica General Mosconi, Propulsora, la Construcción, etc. Y se atentaría contra la ya casi destruida Industria Nacional, debido a los subsidios que significan el no pagar impuestos, gravámenes, aranceles, etc. Para los pocos que entren en el negocio de Zona Franca.

Por decir esto, por pretender cobrar en término y tener un sueldo digno. Por defender un Astillero Estatal y Nacional como una herramienta para el país, que dé trabajo en la Zona y que le dé Soberanía nuestros mares. Por haber cometido este “delito” es que fuimos apaleados por la policía en la esquina de 7 y 50. Y ahora el Gobernador Duhalde nos contesta con la propuesta de usar el Astillero Más Grande de Sudamérica para construir casas Premoldeadas.

Ante esto decimos que continuaremos humildemente nuestra lucha por:

- **El pago del sueldo en término**
- **Aumento de salario y vigencia del convenio**
- **Pago de las deudas salariales**
- **Por un A.R.S. Estatal, Nacional y Produciendo**
- **Por la construcción del Buque Trans-Ona**

- **NO A LA ZONA FRANCA**

Por eso condenamos la Brutal represión del 16 de abril. Y recordamos que no es la primera vez que nos aplican la violencia en el Astillero. El 18-9-92, con la ocupación militar quisieron cerrarlo para siempre.

Así como el 21-9-92, junto con la comunidad y el gremio en su conjunto logramos abrir las puertas nuevamente, una vez más les decimos que entre los trabajadores, nuestro gremio y la comunidad no dejaremos pasar los proyectos de Privatización, Zona Franca y Despidos. Es por eso que lanzaremos la campaña de juntar firmas en La Plata, Berisso y Ensenada para apoyar nuestro reclamo.

ASOCIACIÓN TRABAJADORES DEL ESTADO

(Publicada en EL DÍA, 02.05.1993)

Astillero Río Santiago

1953: Perón lo creó

1993: Menem y Duhalde lo quieren destruir

En el día de hoy el Gobierno de la Nación y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires han decidió, intempestivamente, firmar los decretos del pase del Astillero Río Santiago a la órbita provincial para su inclusión en la Zona Franca.

Ignoran así una vez más la opinión de los trabajadores con esta medida, que implica un camino de destrucción para esta gran empresa y un ataque para todos los trabajadores de la zona.

Ignoran así una vez más, tomar la responsabilidad histórica de contar con una infraestructura industrial que haga el engrandecimiento de la industria naval argentina.

La decisión de los trabajadores del Astillero Río Santiago no son decisiones caprichosas ni la defensa de intereses sectoriales.

Nuestra decisión se enmarca en un proyecto de país que nos contenga como trabajadores, en donde no sean avasallados nuestros derechos y la dignidad y el respeto sean moneda corriente.

Es testigo la comunidad de La Plata, Berisso y Ensenada (que ya cuenta con pérdidas de puesto de trabajo en un número de 5.000 en YPF, PGM, Gas del Estado, ESEBA, Propulsora, etc.) de nuestro esfuerzo diario para mantener el Astillero abierto y reactivado, teniendo en claro que su funcionamiento a pleno habilitaría 12.000 pues-

tos de trabajo. En este marco nuestra responsabilidad histórica sigue siendo la misma: Defendemos un proyecto de país en donde el 26 de Agosto “Día de la Industria Naval Argentina”, signifique Soberanía política, Independencia económica y Justicia Social. Quienes quieran festejar el 26 de agosto como un avance del proyecto liberar y zona franquista no contarán con el aval ni la complicidad de los trabajadores.

Por eso seguiremos luchando con la humildad que siempre hemos tenido, pero con la firmeza que nos da saber que defendemos nuestro futuro, nuestras familias, nuestra Soberanía Nacional.

Comisión y Cuerpo de Delegados del Astillero Río Santiago

Publicada en El Día, el 26.08.1993

CAPÍTULO II

“... ¡PELEA, PELEA LA REACTIVACIÓN!”

A menos de un mes del acto de transferencia en la Rosada, el 18 de septiembre de 1993, estábamos otra vez en la explanada de la Casa de Gobierno provincial reclamando ante el nuevo responsable de nuestro destino: el gobernador Duhalde. El secretario general de la Gobernación, Orlando Caporal, por decisión propia sale del edificio público e invita a pasar una delegación a fin de escuchar los planteos.

El Secretario General de ATE provincia, Juan Terzaghi, al frente de dicha comisión representativa, durante la entrevista reclamó la concreción de la promesa de Duhalde de *“informar los cambios a estudiar en diez días, la designación de nuevas autoridades del AFNE con participación gremial, la reestructuración planteada para el Astillero que implicaba supresión de secciones y cambios en la modalidad de trabajo y, algo imperiosamente necesario, un aumento salarial de emergencia de 200 pesos”*.¹ Terzaghi denunció públicamente en esa oportunidad *“la preocupación de los trabajadores del Astillero y su sindicato, ATE, por la falta de cumplimiento de las promesas de Duhalde, por la anarquía que existe en el funcionamiento en el Astillero Río Santiago, porque solamente se está cumpliendo tareas livianas y aún no se empezaron los trabajos para la construcción del Trans Ona”*.

Caporal se comprometió a acercar al gobernador lo solicitado, pero como hablaba a título personal, nos íbamos con las manos vacías y nada aseguraba una pronta solución a lo peticionado. No nos fuimos sin antes dejar un nuevo “recuerdo de nuestra visita” arrojando algunos huevos con pintura.²

¹ El Día, 19.09.1993.

² Para ese entonces, el cántico del momento era “Somos de la gloriosa Banda descontrolada / la que lucha y trabaja contra la gorilaza / a pesar del Gobierno, los momentos vividos / yo te sigo *bancando*, Astillero querido, Astillero querido”. Otra consigna muy cantada era:

Como Duhalde respondió por los medios de prensa que descartaba *“cualquier aumento de salarios para los estatales, y tampoco para los trabajadores de Astillero Río Santiago”* diciendo: *“Hay dos cosas que no vamos a hacer: fabricar dinero o pedirle al Banco créditos para salarios”*³, no tuvimos ninguna duda en volver a manifestar el 22 de septiembre. Algunos compañeros comentaban risueñamente que, al final, la determinación de pasarnos a la órbita provincial nos *“alivianaba el trabajo”* porque, al estar más cerca *“a La Plata podemos venir en cualquier momento y a cualquier hora”*. Pese a las bromas, la indignación era general y no era para menos, las elecciones estaban cerca⁴; y era *vox populi* que la provincia recibía un fondo de compensación⁵ que se empelaba en la campaña electoral a razón de 2 millones de pesos por día. Es decir, plata había para cumplir con los reclamos de una empresa de producción.

Ese día nos entrevistó nuevamente el secretario general de la Gobernación, Orlando Caporal y un grupo de funcionarios provinciales. Las respuestas fueron parciales: Si bien nos pusieron a disposición la lista del personal de la fábrica y afirmar que *“la provincia ha garantizado que la reestructuración que debe tener el Astillero para su reacomodamiento productivo se implementará con la participación de los trabajadores”*⁶ y que cualquier otra reactivación planteada *“anteriormente por el Gobierno nacional no se llevará a cabo en la actual gestión”*. Sin embargo, los funcionarios se negaron a firmar un acta compromiso sobre la resolución oficial de no efectuar despidos. Caporal ratificó el adelanto de Duhalde: no habría aumento salarial para nosotros y *“toda política salarial futura estará dada de acuerdo a la actividad productiva y empresarial de este emprendimiento”*⁷. Para colmo, en la ocasión nos confirmaron

“El Astillero es así / pide trabajo y se la banca / no vive del contrabando/ como lo hace la Zona Franca”.

³ El Día, 21.09.1993.

⁴ Las mismas tenían fecha para el 3 de octubre.

⁵ La Unidad Ejecutora Reconstrucción del Gran Buenos Aires, más conocida como Ente del Conurbano. fue creada en la primera mitad de los 90 con un presupuesto de unos 650 millones de pesos al año, girados por la Nación, destinados a obras de infraestructura y saneamiento. Aunque hubo muchas sospechas de manejo discrecional de ese dinero en la administración de Eduardo Duhalde, ninguna causa judicial lo demostró.

⁶ Subrayado del autor.

⁷ El Día, 23.09.1993.

que la provincia nos pagaría los sueldos recién a partir de octubre, o sea que lo cobraríamos en noviembre... ¿y mientras tanto?

El 29 de septiembre nuevamente concurrimos hasta Casa de Gobierno, esta vez la reunión fue con el subsecretario de Trabajo, Jorge Rampoldi, quien se comprometió a mediar entre nosotros y el Gobierno. Por lo pronto, nos consiguió una reunión con el ministro de Producción, Carlos Brown, de quien dependíamos desde la provincialización, que se desarrolló en horas del mediodía del 30 de septiembre. En la marcha del conjunto de los estatales por reclamo salarial, realizada en medio de una conciliación obligatoria dictada por Trabajo, el Secretario Gremial de ATE Provincia de Buenos Aires, Hugo Godoy, denunció que: *“Sobre la situación de Astillero, lo más preocupante es que el Gobierno no firmó la transferencia de los más de 1.100 trabajadores a la órbita nacional y que permanece trabada la continuidad de los trabajos en el buque para Trans Ona en los despachos de Ministerio de Defensa”*⁸

Finalmente, en noviembre la Comisión Administrativa acuerda con el Gobierno provincial eliminar el “Valor Adicional No Remunerativo”, abonado en concepto de Horas Extras Reales trabajadas e introduciendo un “Premio a la Prestación Efectiva de Trabajo”, que tenía un valor fijo y se descontaba según los días trabajados. El concepto se incluía también en la base de cálculo para determinar el valor de las horas suplementarias. En el mismo acto, en otro flagrante avasallamiento de nuestro Convenio Colectivo, se nos reduce el porcentaje asignado a la antigüedad a un 3%, argumentando una adecuación con el resto de los agentes dependientes de la provincia de Buenos Aires.⁹

Pese al alto precio que debimos pagar por el incremento y que el pago de los haberes se normalizó, los sueldos habían quedado tan deprimidos tras el fenómeno hiperinflacionario que no recuperamos ni por asomo nuestra capacidad adquisitiva. Sin contar que en la región

⁸ El Día, 30.09.1993.

⁹ Acta Acuerdo firmada en nombre de ATE Ensenada por Amador Cabrera (Secretario General), Carlos Nixdorff (Secretario General Adjunto) y Luis Pérez (Secretario Gremial); Juan Ramón Benitez y Jorge Ankudowicz como Paritarios y en nombre del Gobierno por el Ministro de Producción Dr. Carlos Brown y el Subsecretario de Industria, Comercio y Minería a cargo del Astillero Río Santiago, Dr. Fernando Pomilio, 30.11.1993.–

no había comercio que nos diera crédito porque andábamos siempre *cortados* y nadie daba dos pesos por nuestro futuro. ¡Toda una señal de la confianza de la población en el compromiso del gobierno a reactivar el Astillero Río Santiago!

“Invitados” a irse

Veamos un ejemplo de como pretendían obtener la solución definitiva para el Astillero estos señores. Como parte de la “reestructuración” la empresa convoca a los Ingenieros **Onnini** (sector Mecánica), **Ferreri** (Control de Calidad), **Castro** (Alistamiento), **Valenciano** (Alistamiento), Dra. **Maduri** (Legales), Dr. **Cañada** (Legales), señor. **Messel** (Legales), señor **Escobar** (Sueldos) y al profesor **Mergante** (Director Escuela Técnica) y “*le ofrecen la indemnización en tres cuotas a condición de que firmen el retiro “voluntario”*”. En caso de negarse a firmar, este personal de carrera, es amenazado con despido sin indemnización; esto los obligaría a iniciar un juicio para cobrar lo que por ley les correspondía.¹⁰

Comenzó a hacerse evidente así que, si se consultaba algo a los trabajadores del Astillero, estos debían responder sí y sólo sí, la respuesta esperada por el gobierno. Entre lo lenta que era (y es) la Justicia argentina y conocida por proveedores, trabajadores y deudores varios la morosidad del Astillero para saldar sus deudas, estos profesionales no tenía otro panorama que aceptar o sufrir angustia económica al menos por dos años. ¡Qué raro resulta plantearse la reactivación en una empresa desprendiéndose de profesionales y personal idóneo con años de experiencia en la conducción de la misma!

¿Reestructuración o desguace y vaciamiento?

El paso de los meses nos fue demostrando qué entendían los funcionarios provinciales cuando hablaban de “*la reestructuración que debe tener el Astillero*”, qué significaba para ellos “*reacomodamiento*”

¹⁰ Comunicado de Prensa, Rama Nacional de Producción para la Defensa, Ángel Cadelli (Secretario Gremial), Faustino Ramírez (Vocal), 02.06.1994.

productivo” y cómo se traducía en la práctica la tan mentada “*participación de los trabajadores*” cuando anunciaban la provincialización. Paralelo a los intentos de domesticar el sindicato y modificar el Convenio desconociendo derechos, se desplazaba el centro geográfico del Astillero hacia la costa del río Santiago. La delimitación de la parcela ocupada por el ARS dejaba en jurisdicción de Zona Franca La Plata a la Usina, el Taller de Locotractoras, Fundición y Modelería, Casa del Personal Superior (Casino), Sanidad, Laboratorio, Vestuario y Comedor, Automotores más la mitad de la superficie cubierta del edificio de Dirección. Eso significó el cierre o traslado íntegro de sectores de trabajo; entre los primeros se encontraba: Locotractora, Usina y Fundición; entre los segundos: Planificación, Oficina Técnica de Ingeniería, Central de Bomberos, Mantenimiento Mecánico, Mantenimiento de Equipos Pesados, Automotores, Vigilancia, Modelería, Plásticos Reforzados, Cobreería Pesada, Mantenimiento y Servicios (Intendencia), Control de Calidad, Contable y Servicio Médico.¹¹

Pasamos de tener 230 hectáreas a sólo 23; y de ocupar 250 000 metros cuadrados cubiertos a 100 000 metros cuadrados. Muchos nos quedábamos sin trabajo y algunos, que mantenían su oficio, se quedaban sin espacio físico para desarrollar la actividad; y todos perdíamos el área donde nos cambiábamos e higienizábamos tras la jornada de trabajo. Lo que se dice, un triste panorama de desarraigo y el inicio de una etapa de hacinamiento que a la fecha perdura.

El testimonio de laborterapia

Walter Montes y Juan Aued¹², recordando la historia del sector Laborterapia¹³, describen los que padecíamos en esos momentos:

¹¹ Artículo 2 del Decreto P.E.N. 1788/93, para el funcionamiento de la Z.F.L.P.

¹² Walter Montes y Juan Aued, tenían 65 años al momento de la entrevista. Aued ingresó a la Base Naval en 1952 y en el ARS como electricista naval en 1974. Montes trabajó en la Fundición de los Talleres Generales de la Base desde 1953 e ingresó al Astillero en 1972.

¹³ Laborterapia es un sector de trabajo donde los trabajadores con problemas crónicos de salud o carpeta prolongada o accidentados en rehabilitación, realizan tareas livianas de carpintería y herrería, entre otras. Astillero buscó así contener y dar la posibilidad de sentirse útiles

—Cuando todavía no se había dividido el Astillero, antes de la Zona Franca, Laborterapia se encontraba entre el Pañol de Equipos y lo que era la Cantina.— cuenta Montes— Después reacomodaron algunos integrantes en algunos lugares donde no había mucha gente, en limpieza de oficinas o para trasladar papeles. En nuestro caso fuimos pasados a disposición de (Oficina de) Personal que nos envía a Seguridad e Higiene. Es aquí donde nos ofrecen en 1994, un sitio para que nos des- envolviéramos en nuestras actividades. Este lugar era un depósito de viejos dispositivos de los primeros barcos que se hicieron.

Al principio el espacio era muy pequeño para movernos y realizar trabajos. Entonces hablamos con la jefatura y, bueno, todos los fierros viejos fueron sacados de aquí. Inclusive tuvimos que traer un montacargas para que saque las chilleras con unos discos enormes en la parte de arriba. Lastra sacó lo que pensaba que le podía servir, el resto fue dado de baja como material inservible. De a poco se fue limpiando el depósito e íbamos ganando espacio para ir armando nuestro lugar de trabajo. Tuvimos la suerte de conseguir alambrado, máquinas y el espacio era cada vez más amplio.

Aued lo apoya y agrega:

—En los primeros tiempos de la Sección había una máquina para cortar churrascos que la habían tirado los del Comedor porque ya no les servía más. Se la trajo en cinco partes, fue reparada, convirtiéndola en una cortadora de madera.

En ese momento estábamos contentos ya que siempre teníamos que cortar una madera debíamos ir hasta la Escuela Técnica o la Carpintería y eso nos hacía perder mucho tiempo. Para que tengan una idea de lo difícil que era conseguir herramientas nuestro primer martillo fue un bulón de 5/8” y a éste se le soldó un trozo de hierro que se usaba como mango. Luego fuimos consiguiendo máquinas en estado de rezago que eran reparadas por todos los operarios de aquí. Los bancos que están en Proveedores fueron hechos con la madera que obtuvimos de los moldes de Fundición que se fueron desarmando”.

Walter remata lo dicho por su compañero agregando:

y productivos a operarios que en el sector privado normalmente es jubilado por incapacidad condenándolo al ostracismo y a magros ingresos.

–Todo lo que se hizo fue hecho a pulmón y a voluntad propia, tardamos de 8 a 9 años para terminar este taller pero ¡jojo! No fue hacer esto y nada más. Teníamos que realizar los trabajos para la empresa; el Taller se terminaba de armar en los momentos libres.¹⁴

Fundacion de la “Villa 31”

A cualquiera de aquella época nos suenan familiares las descripciones de Aued y Montes: Necesidad de fabricar herramientas debido al vaciamiento y falta de inversión, obligatoriedad de acondicionar algún lugar utilizado como depósito o pañol para habilitarlo como sector de trabajo, búsqueda de refugio en huecos impensados como los espacios bajo las Gradas, antes dominio de ratas y alimañas de todo tipo; en el mejor de los casos, levantar un refugio precario con chapas y cartones, para hacer una “cueva” o “covacha”. Hay un sector cerca del depósito a cielo abierto de chatarra tan poblado de esas precarias construcciones que irónicamente lo conocemos como la “Villa 31”, el nombre del asentamiento de Retiro.

Cuando transcribo “*dar de baja a lo inservible*” no puedo menos que sonreír; eso incluía herramientas, máquinas, maderas y muebles de todo tipo, gran porcentaje de lo cual fue a parar a nuestros hogares donde fue reciclado. Precisamente la mesa, de rústico formato y original diseño *made in ARS*, que soporta la computadora donde esto escribo, procede de esta limpieza de supuestos objetos inútiles. Muchos de nosotros tenemos certeza (pero no las pruebas, como dijera un veterano político argentino) de que más de un “vivo” aprovechó la ocasión y se llevó cosas más valiosas y provechosas desde el punto de vista lucrativo. “A río revuelto, ganancia de pescadores”, reza el dicho popular y el vaciamiento daba para cualquier cosa.

Provincia reacomoda y disciplina

Para avanzar en este camino de desguace se debía domesticar su organización gremial intimidando a sus referentes y militantes. Lo con-

¹⁴ Olivera, Gastón – Velásquez, Eber – Teves, Gastón: LOS PIBES, nº 2 – Año 3, (agosto – septiembre 2003).

fesó el mismo ministro de Producción cuando declaró: *“En los Astilleros trabajamos para lograr un excelente funcionamiento de la empresa y no para realizar movilizaciones y asambleas”*.¹⁵ En todo caso, si había que soportar a algún gremialista, Brown prefería *“aquellos dirigentes gremiales auténticos (sic) que hacen de la búsqueda de soluciones verdadera de la gente algo muy importante”* y no a los *“contestatarios”* cuya *“muletilla es que todo está mal”*.¹⁶

Los funcionarios estaban acostumbrados a sindicatos dóciles y amigos, recordemos que eran tiempos en que, salvo honrosas excepciones, la cúpula de la CGT había claudicado ante el Ajuste Menem – Cavallo a cambio de prebendas y el manejo de las Obras Sociales. Eran los días en que, los que habíamos marchado con Saúl Ubaldini desde los tiempos de la dictadura, debimos ver con dolor su mano alzada en la sesión televisada del Congreso, aprobando la Ley de Flexibilización Laboral.

Claro que esta no era solo su opinión personal, Eduardo Duhalde, entendía que *“los trabajadores deben saber que si tienen que hacer asamblea no debe ser en horas de trabajo”*, que *“el conflicto no se arregla con desorden”* y que *“si lo que se quiere es hacer lío se van a tener que ir porque estoy decidido a que AFNE funcione”*.¹⁷ Extraño que un político como Duhalde, catapultado en sus orígenes y apoyado durante toda su carrera por las 62 Organizaciones Sindicales Peronistas, condicione tanto el funcionamiento interno de un sindicato y tenga el concepto que los conflictos gremiales son simples *“líos”*. ¡Suerte que los dirigentes sindicales, durante la Resistencia Peronista, no fueron asesorados por personas con igual criterio!

Un extraño amor fraterno

A fines de marzo de 1994, volvimos a comprobar el poco respeto por las conquistas laborales logradas con mucho esfuerzo por parte de los trabajadores poco antes de la caída de Onganía y bajo los gobiernos

¹⁵ El Día, 06.04.1994.

¹⁶ Hoy, 05.04.1994.

¹⁷ Ídem. anterior.

justicialistas de 1973 y 1974.¹⁸ En el contrato de transferencia figuraba que nuestro Convenio Colectivo de Trabajo sería respetado y no sufriría modificación alguna. Pese a esto, el pago del período de vacaciones del año 1993 fue modificado de manera unilateral por la empresa y en forma inconsulta. En consecuencia, ese año cobramos menos dinero por ese concepto. El entonces presidente del Directorio del Ente Administrativo del Astillero Río Santiago lo explicó a su manera cuando ya el conflicto había estallado: *“Descubrimos que hubo un reclamo de que había algo más aparte del pago de vacaciones, que si bien no estaba previsto en la Ley de Contrato de Trabajo, ellos (los trabajadores) venían recibéndolo todos los años –como consecuencia de un procedimiento equivocado, agregó–, y lo enviamos a los ámbitos de las discusiones, como la Subsecretaría de Trabajo, que favoreció a los trabajadores”*.¹⁹

Como se evidencia, a este señor no logró sacarlo de su “error” ni la autoridad arbitral que impone el Estado. El malestar entre los compañeros se produjo de manera inmediata, sin embargo la seccional optó por dilatar el reclamo hasta marzo. Cuando se les presentó un petitorio con cientos de firmas desde las secciones de trabajo, la dirigencia de entonces sacó una circular donde informaba que el caso había sido elevado ante la Subsecretaría de Trabajo y aguardaban el fallo. Claro que nuestros tiempos, urgidos por los salarios bajos y debiendo pagar todo al contado y en efectivo, no eran los tiempos del presidente Pomilio ni de los funcionarios de Trabajo y, según parecía, tampoco los de la dirigencia gremial. Como sea, el 30 de marzo hicimos *“una asamblea, convocada por ATE con 24 horas de anticipación y de la cual la empresa estaba en perfecto conocimiento, para deliberar respecto de la deuda de vacaciones, sin pago cierto desde noviembre del año ‘93”*.²⁰

Ese año Jueves Santo cayó 31 de marzo y fue laborable, algo poco común en una repartición estatal. En la actualidad, como es sabido, Se-

¹⁸ Me refiero a los gobiernos de Héctor Cámpora, Juan Domingo Perón y hasta, si se quiere, el de Isabel Martínez, dado que nuestro último Convenio –con importantes conquistas– se plasmó en las Paritarias de 1975.

¹⁹ Diario HOY, 12.04.1994.

²⁰ Gacetilla de Prensa con membrete de ATE Provincia, Hugo Godoy (Secretario Gremial) – Adolfo Aguirre (Secretario de Prensa y Propaganda), 1º.04.1994.

mana Santa cada vez se vacía más de contenido sacro para convertirse simplemente en un fin de semana largo. Para muchos de los compañeros del ARS, ese momento, también puede ser una oportunidad de robarle tiempo al descanso para llevar unos pesos más a sus hogares haciendo horas extras. Jueves Santo, desde hace unos años, es conmemorado por la Iglesia Católica como Día del Amor Fraternal. En esta ocasión, vivimos la particular interpretación que daba el doctor Pomilio al amor hacia un hermano. Muy temprano ordenó enviar 89 telegramas sancionando compañeros con *“tres días de suspensión, a partir del 31 de marzo de 1994, debiendo retomar sus tareas habituales el próximo lunes 4.4.94”*²¹, que llegaron a las 12:30 al domicilio de algunos afectados. Tras firmarlos, **el Presidente se dirigió a las gradas y saludó a los trabajadores que estaba presentes en ese momento. A muchos de ellos los acababa de suspender.** El doctor Pomilio, de un modo inconsciente o premeditado, había convertido el saludo fraternal de ese jueves en algo muy parecido al beso de Judas en el Huerto de Getsemaní. Horacio Nievas²², con quien compartía la mesa en la oscura cueva que pomposamente llamábamos “Comedor de Gradas”, me contaba el lunes 4 totalmente indignado:

–¿A vos te parece, Corzo? Estuvimos yugando todo el jueves, ese Pomilio, el presidente, nos llamó a todos y nos juntó antes de irnos. Entonces nos agradece por haber venido en una fecha tan especial²³ y nos felicita y todo por el espíritu de colaboración demostrado para sacar al Astillero adelante... ¡Y cuando llego a casa estaba el telegrama de suspensión!

Nievas, como todos, sufrió momentos de tensión en su familia:

–El Viejo estaba furioso, ‘Alguna se habrá mandado éste’, decía; y mi Vieja casi se desmaya porque le bajó la presión. ¡Así que mirá vos, mientras el tipo nos estaba felicitando por un lado, al mismo tiempo, por el otro nos mandaba las suspensiones!

²¹ Copia textual del telegrama recibido por uno de los suspendidos.

²² A quien todos afectuosamente conocemos por “Bolín” (N del A)

²³ El doctor Fernando Pomilio se jactaba de ser una persona con profunda convicción religiosa. (N. del A.)

Esta innovación en el sistema de apercibimiento y sanción fue denunciado por el Ángel Cadelli, en su carácter de secretario gremial de la Rama Nacional de Defensa de ATE: “... a la injusticia de las sanciones se le suma lo improcedente del sistema de comunicación de la sanción: normalmente se notifica en la oficina de personal y la persona tiene derecho a la apelación. En este caso, la comunicación es casi anónima y se hace en el seno de la familia del trabajador. Es calculadamente perverso”.²⁴

Fernando Achucarro, secretario gremial de la Comisión Interna sostuvo que “la empresa desvía el eje fundamental, que es la falta de trabajo, generando un conflicto despidiendo y suspendiendo a delegados, congresales y trabajadores. Los compañeros sólo asistieron a una Asamblea convocada para deliberar respecto de la deuda de vacaciones, sin pago cierto desde noviembre de 1993”.²⁵

La empresa adujo “abandono de tareas sin autorización”, sin embargo, Hugo Godoy, secretario gremial de ATE provincia, Omar Núñez, prosecretario gremial del mismo organismo y Adolfo Aguirre, secretario de prensa provincia, que se volcaron al conflicto, dejaron en claro en todo momento que: “No se puede alegar que hubo abandono de tareas porque la Asamblea fue convocada por ATE con 24 horas de anticipación y la empresa estaba en perfecto conocimiento”.²⁶ Por ende, las sanciones de la empresa debían ser anuladas por “arbitrarias, maliciosas y violatorias de las leyes”.²⁷ No hubo compañero ni dirigente que no sostuviera que éste era el segundo incumplimiento de las promesas hechas por las autoridades del Astillero Río Santiago.

Promesas que valen un cobre

En los últimos meses del año anterior habían garantizado seguridad laboral y mejoras económicas, sin embargo, en enero del 94 comenzaron a pagar inadecuadamente, sancionaban con suspensiones de tres días –y consiguiente perjuicio económico– a 89 trabajadores y despedían a un

²⁴ Diario HOY, 03.04.1994.

²⁵ Ídem. Anterior.

²⁶ Ídem nota al pie 24 y El Día, 02.04.1994.

²⁷ EL DIA, 04.04.1994.



De izquierda a derecha, Jorge Smith, José Montes y Sergio Escobar, delegados de larga trayectoria y pilares en la lucha de los '90.

delegado, violando todas las normas y la legislación vigente. Alegando la participación en una Asamblea se atacaba el derecho elemental de un trabajador a petionar, algo insostenible para funcionarios de un gobierno supuestamente democrático.

Por soberbia o incapacidad de los responsables de conducir la empresa, todas las expectativas del conjunto de empleados y operarios, logradas a partir de un cumplimiento básico

para la normalización en las relaciones laborales, la regularización del pago de sueldo y el reordenamiento de las escalas salariales se derrumbaban.²⁸ Jorge Smith, desde la Comisión Interna, reflejó nuestros sentimientos de este modo: *“lo que se vislumbra aquí, es un síntoma de que los compromisos de reactivación no pueden ser sostenidos por el Ente Administrador y el Gobierno. Tenemos la sensación que se intenta crear un clima de conflicto que actuaría como una cortina de humo para esconder el achicamiento o desmantelamiento de la Planta”*²⁹

El sábado 2 de abril se realizó en la sede del Concejo Directivo Provincial en La Plata, a las 10 horas, una reunión *“A efectos de coordinar una respuesta legal y gremial a los telegramas ya recibidos o que estén en camino... con la presencia de la conducción nacional del gremio,*

²⁸ Nota 163/94, al Gobernador de la provincia de Buenos Aires, Dr. Eduardo Duhalde, Concejo Directivo Nacional, firmada por Jorge Acedo (Secretario Gremial) – Osmar Zapata (Secretario General Adjunto), 03.05.1994.

²⁹ Diario HOY, 03.04.1994.

para lo cual se convoca a todos los integrantes del Cuerpo de Delegados y trabajadores de la Empresa”.³⁰. Como vemos, la reacción, de tan rápida, fue casi por reflejo. Sin embargo, la Comisión Administrativa, que había otorgado un plus de casi cuatro meses a las autoridades para resolver el mal pago de las vacaciones, ante la arbitraria actitud de estas se mostró desconcertada y sin propuesta firme.

*–Siempre hubo un espíritu inculdicable de los trabajadores de ARS que se han negado a la parálisis –declaró Floreal Aguirre– Se había logrado revertir situaciones como apuntar hacia algunas obras, el reordenamiento de salarios, mejores condiciones de trabajo, pero ahora aparece esta situación compleja que obliga a reflexionar cuáles son las verdaderas intenciones de un ente que entendíamos entró en función para potenciar y llevar adelante al Astillero. La situación es muy poco clara.*³¹

Más claro echále agua

En realidad la cosa estaba muy clara: El Ente Administrador, con el doctor Fernando Pomilio a la cabeza, se negaba a acatar la resolución de la Subsecretaría de Trabajo a favor de los trabajadores, reconociendo el derecho a peticionar libremente que todo ciudadano posee en una democracia. Agregando más leña al fuego, tras la realización de una Asamblea General el lunes 4 por la mañana para repudiar las suspensiones y luego de una reunión de los diversos estamentos de ATE con las autoridades del Ente para reclamar que las deje sin efecto, resuelve despedir a quien esto escribe por presunto “fraude laboral”.

Para graficar el grado de solipsismo que padecían estos funcionarios me permito transcribir textualmente un fragmento de una nota periodística: *“Un ingrediente adicional se le agregó ayer al conflicto cuando Corzo intentó ingresar al Astillero junto con los obreros que habían cumplido con las suspensión de tres días dispuestas por las autoridades por considerar ‘ilegal’ la asistencia a una asamblea realizada el miércoles de la semana pasada.*

³⁰ Ídem nota al pie número 20.

³¹ Ídem anterior.

*Según informó a EL DIA el presidente del directorio de la compañía, Fernando Pomilio, ‘los dirigentes del gremio pretendieron hacer ingresar a Corzo por la fuerza y desoyendo las instrucciones de la guardia’. Esta situación motivó –según el directivo– ‘la ruptura unilateral de las conversaciones por parte de los Astilleros hasta tanto los trabajadores no dejen de lado las posiciones intransigentes’.*³² (¡!)

En lo personal siempre sostuve que: *“El mío no es un caso aislado. Hemos resistido los planes de privatización y ahora quieren desarticlar la organización de los trabajadores. Mi sección es la Usina, tiene que ser cerrada y yo soy el delegado. La cosa está clara (...) En realidad lo que están haciendo (las autoridades) es destruir la posibilidad de mantenerla (al ARS) como empresa constructora de barcos, con la implementación de la Zona Franca y la Privatización de Astillero”*³³ Y en efecto, no sólo ingresé ese día sino todos los subsiguientes hasta que la empresa retrocede en su intransigencia y me reincorpora 11 de mayo sumario administrativo mediante.

A todo esto, el gobernador declaró en pleno incendio que *“el conflicto de Astilleros Río Santiago es algo menor. Ellos (los trabajadores) y nosotros tenemos que hacer un enorme esfuerzo en dirección de lo que quiere la gente, que es que tengamos trabajo, crecimiento y esta situación no se arregla en el desorden”*.³⁴ En esto último coincidimos, lástima que el directorio que había nombrado para tal tarea se encargaba de “desordenar” cada vez más la planta naviera. La empresa busca una salida al berenjenal en que se había metido *“ante la firme decisión de los trabajadores, le comunicaron a los dirigentes de ATE que dejarían en suspenso la aplicación de los 3 días de suspensión a 89 trabajadores, manteniendo el despido del delegado Raúl Corzo”*³⁵ Como siempre, la Asamblea General marcó el rumbo y los trabajadores rechazaron el acuerdo ratificando *“que el levantamiento de las suspensiones y del despido son un único reclamo, por lo cual se resolvió realizar una movilización a la ciudad de La Plata*

³² Diario EL DÍA, 06.04.1994.

³³ Diario HOY, 10.04.1994.

³⁴ Diario EL DÍA, 06.04.1994.

³⁵ Comunicado de Prensa de ATE Provincia, Selva Guillén (Secretaria General) – Adolfo Aguirre (Secretario de Prensa y Propaganda).

el día martes 5 de abril de 1994, a las 15 horas, para reclamar ante las autoridades de la provincia el retiro de las suspensiones y el despido, por cobro de salarios adeudados y por la fuente de trabajo".³⁶

No es de extrañar que la empresa haya intentado poner tantos condicionamientos a los trabajadores en una propuesta; lo inverosímil es que algunos dirigentes gremiales la hayan aceptado como consta en el acta de la reunión. El texto es muy claro y no da lugar a segundas interpretaciones: *"Se resuelve de común acuerdo con la parte trabajadora que las suspensiones aplicadas no tengan ningún efecto de pérdidas de jornadas de trabajo ni afectación económica a los trabajadores, quedando registradas en los legajos personales de los mismo en carácter de amonestación por un tiempo a determinar en futuras reuniones con la entidad gremial, donde además se acordará la metodología a aplicar cada vez que la Asociación Trabajadores del Estado convoque a Asamblea al personal"*³⁷ ¡Y lo peor de todo es que los dirigentes la firman el 7 de abril, es decir, después que la Asamblea General votara en contra de la propuesta!

Fallece un dirigente y buen compañero

El 26 de abril de 1994 el corazón del "Gordo" Pérez no soportó más y en plena reunión del Secretariado de ATE Ensenada sufrió un infarto y falleció. Secretario Gremial responsable, veterano Delegado de Sección, apasionado militante sindical, padre de familia preocupado por el riesgo que corría su fuente de trabajo, entregó la vida, el máximo bien de un hombre, cumpliendo el compromiso asumido ante sus compañeros.

Según pude observar compartiendo reuniones, marchas y asambleas en los sectores, el hombre deterioró su salud al ponerse al hombro un equipo de conducción superado por la adversa realidad que les tocaba enfrentar. Nombro a Luis Pérez, pero su nombre contiene el recuerdo de tantos compañeros que fallecieron en esos tiempos duros donde se

³⁶ Ídem nota al pie anterior.

³⁷ Acta Acuerdo, firman por EA ARS: Miguel Ángel Álvarez (Jefe del Dpto. de Relaciones Industriales) y por ATE: Amador Cabrera – Carlos Nixdorff – Floreal Aguirre – Eduardo Turner – Ángel Cadelli, 07.04.1994.

quería hundir el legado que algunos había recibido de sus padres y que muchos pensábamos transmitir a nuestros hijos.

Como consecuencia de la ingrata experiencia, el Secretario General Amador Cabrera, presente en la reunión también, se descompuso y debió ser internado en una clínica ensenadense por un período.

Pío, delegado general

El 18 de agosto de 1994 se eligió Junta Interna de Delegados por voto secreto y directo de los trabajadores y por lista completa constituida por candidatos que habían sido electos Delegados por su Sección de trabajo.³⁸ Se presentaron tres listas, la n° 2 (Azul y Blanca), la n° 3 (Blanca) y la n° 1 que era un frente de agrupaciones combativas (Celeste, Bordó, Naranja y Violeta) resultado lógico tras compartir muchas posiciones y actitudes en los dos últimos años.

En esta elección la Marrón llamó a abstenerse de participar con el consiguiente beneficio para el oficialismo como es sabido ya que ganó la Azul y Blanca con Jorge Ankudowicz como Secretario General de la Mesa.³⁹

La Blanca obtuvo el tercer puesto. Francisco Banegas evaluó años más tarde, al batir un récord histórico al ganar por tercera vez la conducción de nuestra seccional⁴⁰, que:

—Ahí tocamos fondo, a partir de esa elección no te digo que todo fue más fácil pero por lo menos empezamos a crecer.

Pomilio el castigador

En ese momento hubo un debate dentro de Astillero que nos llevó a una especie de encrucijada: *¿peleamos por salarios o contra los*

³⁸ Circular 029/94, ATE Ensenada, Carlos Nixdorff (Secretario General Adjunto), Jorge Barrientos (Pro. Secretario Gremial) y Floreal Aguirre (Secretario de Prensa), 20.07.1994.

³⁹ La Mesa quedó compuesta por Jorge Pío Ankudowicz (Secretario General), Alberto Poggio (Secretario Adjunto), Ricardo Marazzi (Secretario Gremial), Mario Dolghin (Secretario de Organización), Oscar Meza (Secretario de Prensa) y Antonio Stehin (Secretario de Actas).

⁴⁰ En el 2007, la fórmula Vicente Ignomiriello-José Juárez presentada por la agrupación "8 de Octubre" fue electa por tercera vez continua, obteniendo más del 70% de los votos.

despidos? Ante esta falsa contradicción buscamos y encontramos una alternativa superadora: *No a los despidos, Si a la Reactivación y el Aumento Salarial*. Por eso, realizado este proceso de renovación de autoridades, continuamos con nuestro reclamo de aumento salarial y, tras cuatro meses de gestiones, la empresa ofrece darnos más dinero pero a cambio de alargar la jornada laboral media hora más, así como aplicar la polifuncionalidad. La Asamblea General se reúne y, prácticamente de modo unánime, se rechaza la oferta y se decide continuar con el reclamo realizando marchas todos los martes a La Plata hasta conseguir una respuesta por parte del gobierno.

Tras esto los funcionarios de turno no tuvieron mejor idea que repetir el procedimiento de abril, suspendiendo a casi 100 compañeros por asistir a la misma, amenazando con despedir a los “reincidentes”, desconociendo así el acuerdo sobre la nulidad de los castigos anteriores. Al reunirse la Comisión Administrativa para solicitar explicaciones a los directivos y buscar una solución uno de los directores, el doctor Roberto Volpini, reclamó que los trabajadores “depongan actitudes”. Al término de la reunión, ordenó que se continuara citando a operarios y empleados a la Oficina de Personal y mandando telegramas de sanciones. Con cinismo, el presidente se dirigió a la opinión pública por intermedio de los diarios regionales y, adoptando una ridícula actitud de severo director de escuela declara que esta vez “*no hay telegramas de sanciones sino cartas a las familias de los trabajadores para notificarlas por su mal comportamiento*”. **¿Acaso la intención de Pomilio era que las esposas o los hijos mandaran a dormir sin postre a los operarios del Astillero por portarse mal en el trabajo?**

Jugando al toma y *daca*

El martes 20 de septiembre de 1994 nos movilizamos hasta La Plata; conseguimos que nos reciba nuevamente el doctor Caporal y gestione una reunión con el Directorio de la Empresa. La misma es citada para el martes 27 y por ese motivo se suspende la movilización de ese día. El miércoles 28, Comisión Administrativa y Comisión Interna informan sobre los resultados, notificando que, la resolución del tema castigos que-

daba en manos del doctor Volpini y que sobre el tema salarial “no había otra” salida que aceptar la media hora, con la promesa de la empresa de aumentar el monto ofrecido. Los Delegados, aunque con matices, coincidimos en general sobre la necesidad de cumplir con lo votado en la asamblea y marchar hacia La Plata o convocar a una nueva Asamblea para hacer conocer la oferta.

La Comisión Administrativa rechaza la opinión de los Delegados y, de manera unilateral y arbitraria, decide levantar las movilizaciones y hacer una contrapropuesta a la Empresa, aceptando la media hora más de trabajo. Avanzaba así sobre un escabroso terreno abierto cuando se aceptó ceder la conquista del Comedor a cambio de una suma de dinero que rápidamente se desvalorizaba. De seguir sobre la misma dirección, cada discusión que iniciáramos por aumento salarial con la Empresa sería para ver qué conquista nos sacaban a cambio del mismo.

Para completarla, la Mesa de Delegados, encabezada por Jorge Anku-dowicz, anuncia al final de la reunión que el Cuerpo será convocado nuevamente cuando lo consideren necesario, desconociendo hasta la norma estatutaria que indica una reunión ordinaria mensual. De este modo se desarticuló la organización interna de la fábrica y toda posible oposición a la política de negociación adoptada por la Comisión Administrativa.

“Pórtense bien o le cuento a sus hijos”

Pese a la “buena conducta” de la Comisión Administrativa y de la Mesa del Cuerpo de Delegados, esa misma tarde la Gerencia de Recursos Humanos comienza a citar a compañeros de Producción, diciéndoles que no eran necesarios sus servicios, ofreciéndoles una indemnización a cambio del retiro de la Empresa. Ante la denuncia en medios radiales y gráficos de esta irregularidad la Empresa emite una circular interna donde *“desmiente en forma categórica cualquier política de retiros voluntarios que mentes aviesas quieren atribuirle a la conducción de la Empresa. Astillero Río Santiago invita a los representantes gremiales de la Asociación Trabajadores del Estado, seccional Ensenada (Comisión Administrativa, Comisión Interna y Cuerpo de Delegados) a mantener*

*una reunión con espíritu de diálogo y cordialidad, para abordar este tema y otros de origen laboral, en horario a confirmar”.*⁴¹

Recelosos de lograr algo dialogando con quien no quiere oír, el 13 de octubre las calles platenses volvieron a vivir nuestro bullicio combativo. No sólo rechazamos los telegramas recibidos sino que retrucamos con un reclamo por la reactivación de la planta a través de la construcción del Ona Tridente y una recomposición salarial de entre 200 y 300 pesos que se había acordados otorgar a partir del reinicio de estas tareas. Esta vez fue el secretario privado del gobernador Eduardo Duhalde, Carlos Tempone, el que nos recibió para comprometerse “*a interceder inmediatamente ante las máximas autoridades bonaerenses*”.

En esta ocasión Ángel Cadelli, Secretario Gremial de la rama Defensa de ATE Nación, destacó que “*hemos planteado claramente que al gobernador de la Provincia le sobran recursos como para tomar en propia mano la reactivación del Astillero, mediante la construcción del buque Trans Ona y las dos corbetas, ya que si todos los años tiene un pacto con Cavallo, que se cumple a rajatabla, de 600 millones de dólares para el Conurbano, ¿porqué razón no puede cumplir con los 26 millones que tendrían que destinarse a este Astillero?*”. Verborrágico como siempre, Cadelli puntualizó que “*si en este momento nosotros nos dedicáramos al sentido fundamental de la fábrica, es decir, a la construcción de buques, multiplicaríamos por cuatro la facturación actual y sobraría plata para darle aumento a todo el mundo, para tomar más trabajadores y se iniciaría el ciclo productivo que pareciera que algunos no quisieran que se inicie*”.

Por su parte, Hugo Godoy, explicó que “*solicitamos que la empresa abandone su intención de generar conflictos artificiales intimidando a los trabajadores, que levante las sanciones recibidas por casi 100 compañeros por participar en una asamblea y que exprese de manera escrita que cesará en su promoción de retiros voluntarios, que no son otra cosa que cesantías encubiertas, porque nosotros queremos el Astillero trabajando y no que se despida gente*”⁴²

⁴¹ Circular n° 51/94, Dr. Fernando Pomilio, presidente, 03.10.1994.

⁴² El Día, 13.10.1994.

El martes 19 de octubre de 1994 hicimos una Asamblea Extraordinaria fuera de horario laboral, es decir a las 14:45, como táctica para evitar nuevas sanciones disciplinarias; para ello, de manera voluntaria, ningún compañero aceptó realizar horas extras. La cosa estaba que ardía, la empresa no sólo había ratificado las sanciones sino que prometía actuar de la misma manera en lo sucesivo a través de telegramas de apercibimiento y cartas documentos. Se olía en el ambiente un clima de escalada ofensiva, efectivizada por los funcionarios para alcanzar a la posibilidad de despedir en un futuro inmediato. Apremiaba tomar alguna medida para evitar llegar a tan extrema situación, aunque todos nos dábamos cuenta que, nuevamente, “nos habían cambiado la bocha en el aire” y no desviaban el eje de la discusión.

Pese a la resistencia de la corriente más luchadora del sindicalismo astillerense, el 29 de noviembre, la conducción del gremio profundiza su camino de negociación a la baja, abierto exactamente un año atrás, y concede a la empresa lo que buscaba: Incrementar la duración de la jornada de trabajo pagando a cambio una suma bajo el eufemismo de “Prestación Horaria por Productividad del Buque Trans Ona”.

Recién entonces la Empresa, cual si fuera una dádiva, deja sin efecto *“las sanciones disciplinaria aplicadas por la Empresa a aquel personal que concurrió en horario de trabajo a asambleas No Autorizadas”*⁴³ ¡Y Junta Interna y Comisión Administrativa firman dándole la razón a Pomilio sobre las sanciones que toda la Asociación y todos los afiliados de ATE consideraban injustas!

Explico mas no justifico

Quizás puedan comprenderse estos hechos un poco más al contextualizar con la realidad laboral que se daba a mediados de los ‘90. Pese

⁴³ Actas Acuerdos firmadas por parte de ATE Ensenada: Secretario General Amador Cabrea, Secretario Adjunto Carlos Nixdorff, secretario de Prensa Floreal Aguirre, Secretario Gremial Jorge Barrientos, Secretario de Turismo Eduardo Turner, Paritario Ramón Benítez, Paritario Jorge Ankudowicz, por Junta Interna Alberto Poggio. Por la Empresa firman: Presidente Dr. Fernando Pomilio, los Directores Héctor Ferreriro, Ingeniero Alberto Méndez, el Sub-Gerente General Dr. Roberto Lobos, Sub-Gerente de Relaciones Industriales Miguel Álvarez., 29.11.1994.

a que la opinión dominante en nuestra sociedad era que marchábamos “con paso firme hacia el Primer Mundo”:

- En octubre de 1991, entre hombres y mujeres de 20 a 34 años, la desocupación era del 5,5%. En el mismo momento de 1993, aumentó al 6,7%.
- En 1992, por primera vez en Argentina, la tasa de desocupación fue más alta para varones (6,9%) que para mujeres (6,3%).
- En 1992, el 27,4% de los desocupados era jefe de familia. En 1993, los jefes de familia desocupados representaban el 34,4%.
- En 1992, los desocupados de 50 a 64 años era del 3,2%. En 1993, el mismo segmento se duplicó a 6,7%.
- En 1993 unas 679 mil personas buscaban trabajo en el Gran Buenos Aires, lo que representaba algo más del 50% total de los aglomerados urbanos del país. De éste número, el INDEC diferenciaba que 325.000 eran desocupados y 354.000 eran subocupados.⁴⁴ Para 1994, la cifra era de 900.000 para el GBA y de 1.300.000 para todas la población urbana del país.
- Siempre en 1993, las tasas más altas de desocupación se daban entre las mujeres y hombres de 16 a 19 años y llegaba al 16,3%. En 1995, especialmente en mayo, se alcanzó el nivel histórico más alto del período en el rubro desempleo; en el caso de la juventud llegaba al 34,2%.⁴⁵
- En la **Industria**, la desocupación había aumentado en el ‘93 de 5,2% al 6,7%. En la **Construcción**, del 6,4% al 15,8%, En **Servicios Comunitarios Sociales y Personales**, de 3,4%, la desocupación aumentó al 4,8%. Sólo en **Comercio**, la proporción de desocupados cayó del 4% al 3,7%. También los “**trabajadores sin salario**” (se ocupan a cambio de vivienda o especies) aumentaron del 6 al 6,9%⁴⁶ Como vemos, la industria y la construcción perdían participación en el empleo a expensas de actividades de servicios.
- En 1994, de las 12 millones de personas económicamente activa en las ciudades del país, más de 2.500.000 (un 21%) tenían problemas de desempleo o subempleo. En los 25 principales centros urbanos de Argentina, la desocupación había trepado al 10,8% (Porcentaje que duplicaba los existentes en los ‘80)⁴⁷

⁴⁴ Datos del INDEC, publicado en Diario EL DÍA, 27.01.1993.

⁴⁵ Datos aportados por Alejandro Pelfini, elaborados sobre la base de la Encuesta Permanente de Hogares, Instituto de Ciencias, Universidad Nacional de General Sarmiento.

⁴⁶ Todos los valores son del periodo 1992-1993 (*N del A*)

⁴⁷ El Desempleo Sigue Batiendo Récords, Horacio Lachman, diario Ámbito Financiero, 26.07.1994.

Siempre la existencia de desocupados actúa como un contrapeso a los reclamos de los trabajadores en actividad. Con tantos sin empleo la sensación de los compañeros de ser fácilmente reemplazados era muy fuerte y dejaba espacio para que pase la política de la empresa. Recordemos que por ese entonces la mayoría de nosotros superaba los 35 años en general, **Por supuesto, esto no justifica las eventuales claudicaciones a ningún dirigente ni lo exime de sus responsabilidades.**

Se tuerce el rumbo provincial

A fines de noviembre el gobierno provincial envía a la Legislatura bonaerense un proyecto de ley por el que se autorizaba: *“al Poder Ejecutivo a endeudarse hasta la suma equivalente a 25 millones de pesos, por el corriente ejercicio fiscal, y a posterior, por el que fije la Ley de Presupuesto de cada año, y a los efectos de realizar las construcciones navales o de otra índole que hagan al estricto cumplimiento del objeto y finalidades del Astillero Río Santiago; pudiendo disponer del ese endeudamiento mediante los siguientes mecanismos:*

- a. *Recurriendo al financiamiento interno o externo, gestionando la concesión del crédito respectivo.*
- b. *Otorgando avales y garantías a favor del Banco de la Provincia de Buenos Aires”.*⁴⁸

A su vez el proyecto solicitaba ratificar el Contrato de Transferencia de AFNE S.A., aprobado por el Decreto 3826/94 que se anexaba.⁴⁹ Al aprobarse este punto se daba status legislativo nuestra inclusión como parte del plantel de trabajadores provinciales y se comprometía a este organismo a realizar los contratos con terceros en curso de ejecución. **Lo que se dice un triunfo en toda la línea en nuestra lucha en defensa del objeto social para el que fuimos fundados en 1953 como Empresa del Estado y un cambio sustancial en la política del Gobernador.**

⁴⁸ Artículo 4, del Proyecto de Ley, Mensaje n° 824 del Poder Ejecutivo Provincial, 29.11.1994.

⁴⁹ Artículo 1° del Proyecto citado en nota al pie anterior.

¡Zapatero, a tus zapatos!

Ante la resistencia que presentamos al desmantelamiento de la empresa, otro que se dedicó a “*emprolijar*”, en este caso su discurso, fue Mario Cafiero en su calidad de Presidente del Ente Zona Franca, el emprendimiento que había propulsado aprovechando la estadía de su padre en la gobernación de Buenos Aires. En una disertación realizada ante numerosas figuras empresariales y políticas en el Rotary Club de Ensenada a mediados de mayo del ‘94 introdujo un cambio sutil en su discurso, adaptándolo a la realidad que le imponía la resistencia de los trabajadores navales de ATE Ensenada.

En ese momento, debido a los apremios económicos por las irregularidades en los pagos de haberes del Astillero, debía desarrollar una actividad extraordinaria como cronista para un periódico de la zona y tuve que cubrir el evento. En mis apuntes sobre la reunión subrayo los siguientes párrafos: “...*estoy convencido que el tema no es Astillero o Zona Franca, sino Astillero y Zona Franca. Hicimos un estudio que nos permite decir que ambas empresas son absolutamente compatibles desde el punto de vista técnico y comercial.*

Comprendo –dijo Cafiero– las resistencias de los trabajadores del Astillero porque no han tenido la información necesaria y pueden entender que el proyecto va contra sus intereses. Quisiera charlar con cada uno de ellos para demostrarle que mi propuesta es seria y posible. Que sólo se trata de buscar una oportunidad para la región, los trabajadores y los empresarios y nada tiene que ver con el contrabando como se dicen algunos”.⁵⁰

Cafiero por fin, reconoció en esa oportunidad que “*los límites de la Zona Franca son los límites del Astillero*” (Arroyo Doña Flora, Canal Oeste, río Santiago e Hipólito Irigoyen), algo que veníamos denunciando

⁵⁰ Sin embargo, Eduardo Conosciuto, ex jefe del registro aduanero presentó en mayo de 1999 una denuncia ante el juez Humberto Blanco, que involucraba a diversos funcionarios, sobre presunto contrabando de mercaderías sin el correspondiente control oficial. Al momento de hacerse un allanamiento policial en la Zona Franca La Plata, como parte de la investigación de la “Aduana Paralela”, se hablaba que los montos de estas transacciones ilícitas alcanzaban a 600 millones de dólares.

desde un principio y se nos negaba. Cuando uno de los presentes solicitó que explique cuál sería la consubstanciación del Astillero con la Zona Franca, el futuro candidato de la izquierda argentina⁵¹ respondió: *“la industria naval está muy ligada a la exportación y no podemos rifarla. Sabemos que la gente del Astillero intenta resolver el problema de Trans Ona, cosa que creo posible, y finalizar las corbetas MEKO que es algo más difícil. Este es un complejo industrial-militar que debemos convertir en un complejo industrial competitivo. Por un lado, la Zona Franca le da posibilidades que hoy no tiene, como es el de hacer reparaciones de los barcos que vendrán y por otro, sabemos que hoy no se está haciendo barcos sino turbinas. Ese es un camino: su producción puede diversificarse”*. Además reconoció que: *“no hay industria prioritaria, eso los irá determinando el mercado. De todos modos, yo no soy empresario, soy un político y mi función es, según entiendo, prestar la cancha para que se juegue. La cancha está, ahora los empresarios de la Región deben usarla y si no, algún otro se llevará esta oportunidad”*.

A catorce años de aquellas palabras, se le puede decir al señor Cafiero, como a tantos otros políticos, que se dedique a hacer lo que nos tiene acostumbrado. Que deje la industria naval a gente que no poseerá su intuición coyunturalista, pero algo sabe de este negocio en particular y del transporte en general. Por empezar, los barcos a reparar que auguraba Cafiero jamás llegaron porque la mayoría de la carga llegó a Zona Franca La Plata transportados por camiones, medio que creció enormemente tras la destrucción de los ferrocarriles argentinos. Como lo suponíamos (sin tener los estudios de Cafiero pero sí más claridad política), las leyes de mercado en que confiaba el futuro *ari-izquierdista* ordenaron que nadie invirtiera en industria para la exportación ya que la

⁵¹ Mario Cafiero: Presidente del Ente de Administración y Explotación de la Zona Franca La Plata, Ente Autárquico Provincial y Presidente del Comité Federal de Zonas Francas Argentinas, entre 1994-1997. Desde 1987 fue Secretario General de la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires y estuvo hasta el '91, cuando su padre dejó de ser gobernador, es decir durante los dos primeros años de presidencia de Menem. Mario Cafiero fue electo diputado nacional por el PJ de la provincia de Buenos Aires en 1997, en la lista que encabezó *Chiche* Duhalde contra la Alianza encabezada por Fernández Mejjide. Semejante trayectoria fue olvidada por Elisa Carrió y al ARI en su acercamiento posterior a esta organización y por UNITE, un frente de partidos de izquierda de quien fue candidato a senador en el 2005.

convertibilidad mantenía al dólar en el 1 a 1. Así que todo el mundo puso comercios “*TODO X 2 PESOS*” o especuló en el mercado financiero que le garantizaban lucrativas ganancias sin tanto riesgo.

Por suerte para su salud física, el señor Presidente de Zona Franca La Plata nunca se tomó la molestia de ir hasta “el patio trasero del Ente Exportador”, donde estaban nuestros puestos de trabajo, para sacarnos de la presunta carencia de información en que nos hallábamos, ayudarnos con nuestro corto entendimiento y poder entender la genialidad de su propuesta. De todos modos, estoy seguro que, no por tozudez sino por sentido común, (el menos común de los sentidos entre nuestros políticos de carrera), no hubiera logrado que modifiquemos nuestra postura. La realidad –y esa es la única verdad– demostró que no sólo logramos resolver el “problema del Trans Ona” (como entendía Mario Cafiero el querer trabajar dentro de los planes des-industrializadores del *noventismo*), sino que hicimos cinco buques más y terminamos el proyecto MEKO para la Armada Argentina (la hipótesis menos probable según este frustrado aprendiz de adivino), además de haber intervenido en diversas obras a través de nuestro sector Metal-Mecánico. Por consiguiente, dejo a Cafiero la adaptación de su discurso sin principios según la dirección donde sopla el viento y mantengo mi puesto de lucha en el Astillero, con las mujeres y hombres que pilotan esta nave con rumbo firme desde la primera mitad del siglo pasado.

La zanahoria y el garrote

Más allá de los reacomodamientos discursivos en términos concretos la construcción del barco no se dinamizaba. A partir de la aceptación de la “Prestación Horaria por Productividad del Buque Trans Ona”⁵² los trabajadores perdimos la iniciativa; pese al reclamo vía petitorios de Asamblea General para evaluar qué hacíamos, la Comisión Administrativa se dedicó a mantener atomizados los reclamos, corriendo tras la zanahoria de la empresa que, en los hechos, solo estaba generando una deuda más que abarcaba varios rubros.

⁵² Circular n° 02/05 de ATE Ensenada, Carlos Nixdorff (Secretario General Adjunto) – Floreal Aguirre (Secretario de Prensa), 09.01.1995.

Aprovechando la inercia de la Comisión Administrativa, el Directorio comenzó a trasladar arbitrariamente a los trabajadores de un sector a otro. El martes 28 de febrero, 8 compañeros de Mantenimiento son trasladados a Producción y comienza a haber preocupación por una política de vaciamiento de secciones claves. Dos de ellos eran Electromecánicos que reparaban máquinas de soldar; dos pertenecían a Electrónica, sector que tenía poco trabajo porque la empresa subcontractaba las tareas; dos eran de la sección Alistamiento Eléctrico que tomaban las guardias de 110V; dos revistaban en Pruebas que atendían y ponían en marcha el convertidor y eran parte del equipo que realizaba la reparación y pruebas de los generadores de los buques que entraban al ARS.

Ante la sordera de la Empresa, que no acepta los argumentos de los delegados para retrotraer la medida, los sectores de Alistamiento Eléctrico, Pruebas, Electromecánica y Electrónica realizaron dos asambleas y *“ratificaron la posición contra los traslados. La Comisión Administrativa participó en la primera y no concurrió a la segunda. Su respuesta fue que los compañeros tenían que aceptar los traslados, desconociendo así el mandato de compañeros de los sectores.*

*A su vez, ante el pedido de reunión de delegados la respuesta fue negativa. La Junta Interna, a través del compañero Ankudowicz, también negó la reunión diciendo que ‘no reconoce a los delegados’.”*⁵³

El Cuerpo de Delegados, tratando de mantener la unidad para defender el Astillero, solicita el 5 de abril una reunión conjunta con la Comisión Administrativa y la Junta Interna. En el documento donde hace público el pedido, el organismo de base, entre otras cosas, se preguntaba: *“¿Cuáles son los criterios para trasladar a los compañeros de sus puestos de trabajo? ¿Si es cierto que se está trabajando en un contrato de barcasas para el Perú, porqué se amenaza con suspender a 12 compañeros?”*⁵⁴ *¿Se hacen responsables los funcionarios de turno del atraso*

⁵³ Circular del Cuerpo de Delegados del ARS. 01.03.1995.

⁵⁴ Los funcionarios viajaron por esos días para gestionar, según se dijo, la construcción de 10 pesqueros para este país vecino. Ya nadie creía en estos anuncios: a lo largo de su gestión. Pomilio, Volpini y compañía habían viajado dos veces a Europa en procura, se anunció, 15 buques para Holanda y 4 para Italia. Como la Historia nos permitió evaluar, se trataba de toda una flota de “barcos fantasmas”

de 3 meses en las obras del Trans-Ona? ¿Cuándo se va a hacer efectiva las deudas de diferencia de vacaciones y escolaridad secundaria?

*No sabemos qué opinión tienen los compañeros de la Comisión Administrativa y Comisión Interna. Es por esto que les pedimos una reunión para el día de hoy a las 9 horas”.*⁵⁵

Desmantelando sectores

Por supuesto la reunión solicitada jamás se hizo y como única respuesta a los interrogantes, la Comisión Administrativa informa por circular que realizó entrevistas con los directivos por todos los puntos referidos a Fuente de Trabajo y Deudas, anticipando que las mismas se efectivizaran en un sólo pago. A renglón seguido, anuncia que:

“el día 4 de abril próximo pasado mantuvimos sendas reuniones con el Secretario General de la Gobernación, Dr. Orlando Caporal y con el Ministro de Producción, Dr. Carlos Brown, en las que se planteó la necesidad del apoyo, mediante decisiones políticas para apuntalar los trabajos en ejecución de la Empresa y afianzar las distintas posibilidades de otras obras que hacen a la continuidad en Construcciones Navales. También se planteó en forma enérgica las directivas que están llevando adelante la Empresa para con los trabajadores, en lo que respecta a nuestros Compañeros apuntadores, pañoleros, supervisores, mantenimiento, etc., y además del achicamiento de sectores de Trabajo que perjudican el avance físico del buque Trans-Ona, comprometiendo las fechas de construcción establecida”.

El documento remataba con un:

*“A pesar de que somos criticados por un pequeño sector del Astillero, por la forma en que encaramos los temas conflictivos que se han suscitando dentro de la Empresa, consideramos que por el momento es la forma de proseguir con los mismo, pero dejando presente que cuando se necesite el apoyo contundente de los Trabajadores y los demás estamentos gremiales, no dudaremos en convocarlos, tal es así que se encuentra informado nuestro Concejo Directivo Nacional y principalmente el compañero Acedo”.*⁵⁶

⁵⁵ Circular del Cuerpo de Delegados, 05.04.1995.

⁵⁶ Circular 09/95 de ATE Ensenada, Carlos Nixdorff, (Secretario General Adjunto) – Floreal Aguirre (Secretario de Prensa y Propaganda, 06.04.1995.

El 10 de abril, se vuelve a anunciar una reunión entre la Empresa y la seccional ATE por el tema de las deudas. La circular cierra insistiendo que:

“La posición de esta Organización es que dichas deudas se abonen en un sólo pago. De no ser lo que solicita el Gremio, y como dichas deudas son de cada Compañero en forma personal, les transmitiremos lo contestado por la Empresa, para la evaluación del tema.

*Además de reiterar el repudio por las últimas directivas emanadas por la Empresa que no benefician en nada la continuación del Buque Trasn-Ona, sino que por el contrario, trae aparejado malestar en los compañeros y que se ven privados de opinar, convirtiéndose todo lo expresado en una anarquía total”.*⁵⁷

Pese a toda la “energía y firmeza” desplegada por la dirigencia respecto al pago en una sola cuota recién en mayo se logra un compromiso de la Empresa de pagar las deudas en ocho cuotas iguales y consecutivas. Según este acuerdo, la primera cuota se pagaría entre el 15 y el 30 de junio.⁵⁸ No obstante, el 1º de agosto, la seccional emite una circular donde deja constancia (¿ingenuamente?) que, todavía seguía reclamando *“el fiel cumplimiento del Acta firmada referente a las deudas, como así también lo acordado en dar a conocer los montos que cada trabajador corresponde”*.⁵⁹ Así que a la fecha no habíamos visto un peso de lo prometido en noviembre del año anterior sino que ni siquiera sabíamos cuánto nos debían. En el mismo documento se constata que, aprovechando nuestra inacción gremial, sea por decisión consciente o por impotencia, la Empresa llevaba a cabo *“el traslado indiscriminado de compañeros trabajadores del Área de Control de Calidad, con el riesgo que significa desatender maliciosamente los controles técnicos, y fomentar la falta de credibilidad, en el renglón de garantía de calidad de los potenciales clientes que necesitan de nuestra mano de obra”*.

⁵⁷ Circular n° 010/05 de ATE Ensenada, Carlos Nixdorff (Secretario General Adjunto) – Floreal Aguirre (Secretario de Prensa), 10.04.1995.

⁵⁸ Acta Acuerdo firmada por Amador Cabrera, Carlos Nixdorff, Floreal Aguirre, Eduardo Turner, de la Comisión Administrativa y los Paritarios Juan Ramón Benítez y Jorge Ankudowicz por ATE Ensenada. Por la empresa firman Roberto Volpini, Roberto Martín Lobos y Miguel Ángel Álvarez, 08.05.1995.

⁵⁹ Circular n° 30/95, de ATE Ensenada, Carlos Nixdorff (Secretario General Adjunto) y Jorge Barrientos (Pro-Secretario Gremial), 01.08.1995.

Pero el Directorio de Pomilio no sólo desmantelaba sectores de trabajo, también nos hacía trabajar en condiciones inaceptables; la circular citada señala sobre: *“reiterados accidentes en los distintos lugares de trabajo, por la falta de seguridad, que pone en peligro, cada día, la integridad física de los compañeros”*. En una carta dirigida al Gobernador de la Provincia de Buenos Aires y que debería haber sido publicada en los medios, se expresaba la preocupación sobre adonde conducía estas decisiones de la administración:

***“LOS TRABAJADORES DE ASTILLERO
SOMOS GENTE DE TRABAJO***

Los cuadros gremiales de ATE en su conjunto y los trabajadores del Astillero nos oponemos a cualquier tipo de privatización, concesión o endeudamiento del ARS, tanto sea directo o a través de Zona Franca. Guardando el espíritu del último Ensenadazo decimos que:

- ❖ *Obtuvimos 200 puestos de trabajo genuino con la construcción del buque tanque Trans-Ona, además de la ocupación del plantel permanente (1.100 trabajadores)*
- ❖ *Exigimos la reactivación del proyecto Corbetas MEKO aunque asegurará la estabilidad de 1.300 trabajadores.*

Por lo tanto, si el ARS tiende a ser privatizado obraremos en consecuencia, defendiéndolo para impedir 800 nuevos despidos en la zona”.⁶⁰

Pese a esta acción común, a fines de ese mes el descontento era tan generalizado en el ARS que se produce una fisura entre la Comisión Administrativa y el Concejo Directivo Nacional. El pago de lo adeudado no sólo se hace fuera de término sino que ningún compañero queda conforme con el monto, por tal motivo desde los sectores se otorga mandato a los Delegados para solicitar una Asamblea General. La conducción seccional, emite otra circular donde, si bien reconoce que la Empresa “sigue violando lo acordado en el Acta firmada, respecto a la suma establecida y los montos que a cada uno corresponde”, finaliza su

⁶⁰ La nota está firmada por: Jorge Ankudowicz (Junta Interna y Cuerpo de Delegados de Astillero), Gustavo Gil (ATE Ensenada), Ángel Cadelli (Rama Defensa), Selva Guillén (ATE Provincia de Buenos Aires), Jorge Acedo (CDN ATE), 16.08.1995.

comunicado diciendo que recién convocaría “a una Asamblea General (en un plazo) que no se extenderá más allá de la semana próxima, para analizar entre todos y conjuntamente con la presencia del compañero De Gennaro, los pasos a seguir”.⁶¹

Sin embargo, y desmintiendo todo posible acuerdo en dilatar el accionar sindical ante los desbarajuste del Directorio del ARS, el mismo día, 24 de agosto, con las firmas del Secretario General Víctor De Gennaro y el Secretario Gremial Jorge Acedo, el Concejo Directivo Nacional publica un comunicado donde se: “...informa a los compañeros afiliados del Astillero Río Santiago que en ningún momento acordó la suspensión de ninguna actividad gremial (Asambleas, Plenario de Delegados o Movilización), por el contrario, entendemos que en la actual situación es necesario ampliar el nivel de debate con el conjunto de los compañeros, dado que es necesario obtener el máximo consenso para poder enfrentar con éxito todas las variantes de una misma política que afecta a los intereses de los compañeros, entiéndase desmanejo en la conducción del Astillero, Zona Franca, Privatización”.

Atraso en los pagos y en el trabajo

Por causalidad y no por casualidad en septiembre de 1995 se producen dos hechos casi simultáneos; de uno de ellos tomamos nota de manera inmediata al sufrirlo en carne propia; del segundo tuvimos noticias algún tiempo después, pero existió e incidió en los acontecimientos cruciales que vivimos esa primavera. Por primera vez desde que pasamos a provincia se retrasa el pago de haberes y la empresa Trans Ona remite una nota al Presidente del ARS referida a la situación de la construcción del Buque Ona Tridente al 30 de agosto de 1995. Lorenzo Botto señala que enviaba esta misiva”... *teniendo la seguridad de la capacidad del Astillero para que en los siete meses que restan para la terminación de la obra, se haga efectiva la entrega del buque en las condiciones previstas contractualmente.*

⁶¹ Circular 041/95, ATE Ensenada, Carlos Nixdorff, Floreal Aguirre, 24.08.1995.

Hemos visto la puesta en marcha del motor principal, claro ejemplo de la potencialidad del Astillero y la capacidad del personal que lo integra, que lo ha prestigiado en el orden internacional". No obstante, el presidente de Trans-Ona



Jubilados de ATE Ensenada en una marcha.
Una jubilación digna todavía hace falta.

S.A.M.C.I.F. alertaba que transcurrido el 50% del tiempo total previsto para la terminación y entrega del buque su análisis de los Avances de la Producción indicaban que:

- a. *"El Astillero previó la botadura para el 10 de agosto de 1995. Este evento esencial no se produjo y por noticias extraoficiales se conoce que se ha postergado hasta el mes de diciembre.*
- b. *El Alistamiento del barco se encuentra demorado; existiendo muy poco personal destinado al cumplimiento de éste aspecto.*
- c. *No se tiene conocimiento de la planificación y coordinación en las distintas áreas de la construcción*
- d. *La programación hasta ahora informada por el Astillero no se ha correspondido con el avance real de la obra".*⁶²

¿Qué había ocurrido para que una repartición del gobierno de la provincia de Buenos Aires no pudiera pagar en término los salarios a sus trabajadores? Tratándose de uno de los estados provinciales más ricos

⁶² Nota enviada al Presidente del Ente Administrador Astillero Río Santiago, Dr. Fernando Pomilio, por Trans – Ona S.A.M.C.I.F. firmada por su Presidente, Lorenzo D.A. Botto, fechada en Buenos Aires, 04.09.1995.

de la República Argentina y no habiendo ninguna hecatombe financiera que impidiera reunir los recursos necesarios la cosa parecía un rayo en cielo despejado. ¿Qué misteriosa fuerza de la naturaleza se oponía a la tan prestigiada capacidad de trabajo del plantel de Astillero Río Santiago, retrasando los tiempos de su botadura y alistamiento final del Ona? Máxime cuando se trataba de una obra que, al momento de su reactivación, contó con un avance significativo de la construcción del casco, con los materiales y equipos más importantes del buque (tales como los insumos de acero naval, tuberías de cargamento, calderas principales, hélice de proa, máquina de timón, componentes del motor principal y motores de la planta electro generadora, etcétera.) y una prefinanciación asegurada por un monto que superaba las necesidades requeridas para terminación de la construcción.

Digo que esto sucedía por causalidad y no casualidad porque mientras el Directorio debería estar trabajando para realizar una gestión administrativa normal, cumpliendo con los compromisos contractuales con sus clientes y empleados, se dedicaba a otros menesteres. Como resultado de estas actividades extracurriculares, la “cancha fue prestada”, como le gustaba decir a Mario Cafiero y compañía (tan generosos con lo que no era suyo), a quienes iban a jugar contra los objetivos del Astillero y sus trabajadores de seguir siendo una empresa productiva.

El contexto político interno del sindicalismo del ARS ayudaba a hacer esto porque, pese a la unificación de gran parte de la oposición que presentaron la lista Verde – Blanca – Celeste, las elecciones de la seccional son ganadas por la Azul y Blanca, esta vez con Jorge Ankudowicz como Secretario General. Evaluemos que, hasta ahora, la conducción anterior había colaborado muchísimo con los planes del Directorio con su actitud tibia y quedantista.

La Zona Franca avanza

El gobierno provincial entonces, emite un decreto por el que faculta “a la Dirección Provincial de Actividades Portuaria a gestionar ante la Autoridades de Aplicación, la autorización pertinente para el (...) uso comercial de las instalaciones portuarias pertenecientes al Astillero Río

Santiago, ubicadas al margen del río homónimo".⁶³ Por si no alcanzaba para obstaculizar las actividades productivas ampliando su ámbito operativo el articulado subsiguiente del decreto mencionado confiscaba al Astillero Río Santiago toda posibilidad de decisión directa sobre el uso de los muelles, "*La administración de las instalaciones mencionadas en el artículo anterior quedarán bajo jurisdicción de la Dirección Provincial de Actividades Portuarias*"⁶⁴ y era esta misma dependencia la que reglamentaría "*el uso de las instalaciones fijando las prioridades respecto de las actividades que desarrollan el Astillero Río Santiago y el Ente de la Administración y Explotación de la Zona Franca de La Plata*"⁶⁵ y a la vez "*quedaba facultada para suscribir los convenios que sean necesarios a los fines de regular la utilización por parte de los usuarios*".⁶⁶ Esta pérdida de los sectores de alistamiento final de las construcciones navales mercantes, más la continuidad, por parte de la provincia de la política de destrucción de la mano de obra calificada mediante el retiro voluntario, reafirmaba nuestra opinión de que se buscaba convertir al Astillero en una simple taller de reparaciones navales.

El 13 de junio se emite el Decreto n° 1332 aprobando "*el texto del Pliego de Bases y Condiciones y sus Anexo, para el llamado a Licitación Nacional e Internacional con el fin de adjudicar la explotación de la Zona Franca de Propósitos Generales de la Zona Franca de la Plata*". Como corolario de estos pasos, el 31 de agosto de 1995 el Ente de Administración y Explotación de la Zona Franca La Plata y el Ente Administrador del Astillero Río Santiago firman un Convenio. Por el mismo, el Directorio aceptaba el Reglamento de Funcionamiento, aprobado para la Zona Franca, donde establecía que Astillero dejaba de ser el dueño de casa para convertirse en un usuario de terreno y edificios que ocupaba.⁶⁷ Esto significaba que tantos estos, como la infraestructura ubicados dentro del área a concesionar y que actualmente estaban en uso y ocupación por el ARS, deberían ser desocupados para permitir la toma de posesión

⁶³ Artículo 1° del decreto provincial n° 1250, 25.05.1995.

⁶⁴ Artículo 2° del decreto provincial n° 1250, 25.05.1995

⁶⁵ Artículo 3° del decreto provincial n° 1250, 25.05.1995.

⁶⁶ Artículo 4° del decreto provincial n° 1250, 25.05.1995.

⁶⁷ Artículo 7° del Reglamento de Funcionamiento para Zona Franca La Plata.

por parte del EZFLP.⁶⁸ El compromiso se extendía a la relocalización del dique flotante ubicado sobre el río Santiago de manera tal que no afectara la normal operatoria portuaria que se llevaría a cabo de aquí en más en el muelle allí existente y en la prolongación del mismo que eventualmente propiciaría construir el futuro concesionario.⁶⁹ Así que Astillero perdía aproximadamente 500 metros de muelle desde el sector Buque Militares hasta la zona del monte.⁷⁰ ¡Tan de visitantes pasábamos a jugar en nuestra propia casa que los servicios básicos, abastecidos hasta ese momento por la infraestructura que habíamos montado con ese fin pero que quedaban fuera de la superficie asignadas al Astillero, pasaban a figurar como suministrados por el futuro Concesionario de la Zona Franca y a éste debíamos pagárselos!

El Convenio también fijaba un Cronograma de Transferencia muy significativo: A partir del 1º de septiembre de 1995 el Ente Zona Franca La Plata, podrá hacerse cargo del control de ingreso y egreso de personas y cosas en el acceso principal del Astillero, entonces situado en la calle Hipólito Irigoyen entre Don Bosco y Méjico.⁷¹ También a partir del 1º de septiembre y hasta el 31 de diciembre de 1995, el Ente Astillero Río Santiago se comprometía a transferir progresivamente al EZFLP todos los bienes, instalaciones y equipos que se encontraran en el área a concesionar.⁷² Como veremos, el Directorio comandado por Fernando Pomilio estaba muy ocupado en organizar la destrucción de espacios de producción

⁶⁸ Artículo Sexto del Convenio EA y EZFLP y EARS.

⁶⁹ Artículo Quinto del Convenio EA y EZFLP y EARS.

⁷⁰ Visto el Decreto 1250/95, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de Buenos Aires, por Resolución nº 174 (12.06.1995), entregó la jurisdicción de todos los muelles del ARS, en un ancho de calle de 30 metros, a la Dirección Provincial de Actividades Portuarias (Art. 3). En dicha resolución se asignaba las siguientes prioridades de atraque para los buques que accedían al puerto y a los que provinieren con cargas destinadas a la Zona Franca:

a) Primera mitad del muelle existente sobre el río Santiago, hacia el arroyo La Fama;

b) Segunda mitad del mismo muelle; y

c) Otros muelles del Río de la Plata; con concordancia con las necesidades del Astillero Río Santiago. (Art. 1º)

¡Y cuando anticipábamos este hechos en nuestras denuncias, los políticos del gobierno las defenestran acusando a los trabajadores de estorbar el proyecto por intereses políticos! (N del A)

⁷¹ Inciso 1.1. del Anexo II del Convenio citado en nota al pie 47.

⁷² Inciso 2.1. del Anexo II del Convenio citado en nota al pie 47.

nacional para entregarlos servidos en bandeja a un emprendimiento asentado en el almacenamiento y comercialización de productos importados. ¿Cómo atender nimiedades tales como la construcción de un buque?

190 suspensiones

Para alcanzar su objetivo el Directorio tenía un pequeño detalle que resolver: Arrear a los trabajadores –no se puede adjetivar de otro modo el método que se empleó– obligándonos a abandonar los sectores de trabajo y arrinconarnos contra el río Santiago. Para generar un conflicto artificial se monta la provocación de retrasar injustificadamente el pago de haberes.

Por lógica, para resolver qué pasos seguimos se convoca a una Asamblea General el miércoles 6, algo que no debería sorprender a nadie que conociera la idiosincrasia de los trabajadores del ARS. Entre que la paciencia de los compañeros alcanzó su límite razonable ante tanta promesa rota y el conocimiento de los retrasos sufridos por el Ona, más el recuerdo de los retrasos crónicos en el cobro de sueldo a menos de dos años, se produjo una mezcla explosiva en el imaginario de la fábrica y estalló la bronca. Trasgrediendo el historial de lucha en el ARS una verdadera multitud ingresó al edificio de Dirección subiendo al primer piso, cercando la oficina de Presidencia al grito de “*¡Se pudrió todo/ la p... que lo pa...!*”. El único directivo presente fue el Sub-Gerente General Recaredo Vázquez quien tuvo la desafortunada idea de asomarse al pasillo para averiguar de qué se trataba el tumulto. Una avalancha de adjetivos calificativos para nombrar a toda la ascendencia de su árbol genealógico golpeó de pleno al abogado. Con gran esfuerzo los representantes gremiales presentes logramos calmar en parte los ánimos y con mucho más trabajo se logró convencer a los más exaltados de abandonar el edificio. Bajo el compromiso de la dirigencia de gestionar una solución al problema nos retiramos a nuestros puestos de trabajo.

Al día siguiente nos encontramos con la ingrata novedad que 190 compañeros habían sido suspendidos nuevamente y eran impedidos de ingresar. ¿Nuestra reacción? La esperable, realizamos una Asamblea General en el portón de ingreso a la que sumaron compañeros que no había

sido sancionados. En el ínterin de la reunión, y estando el portón cerrado para impedir el paso de los suspendidos, resultó imposible el ingreso de los funcionarios que arribaban a la planta entre ocho y treinta y nueve horas. Inclusive el presidente Pomillo se encontró en tal apuro y bajó de su vehículo intentando entrar a pie. Al reconocerlo varios compañeros lo alcanzaron frente a la puerta cerrada y le pidieron, nerviosamente, una explicación a la medida disciplinaria adoptada ya que algunos no habían cometido falta anterior alguna que agravara su situación.⁷³ Por supuesto, este caballero no escuchó razones y mucho menos dio explicaciones.

En consecuencia, se hace una reunión el 8 de septiembre en el ámbito de la Subsecretaría de Trabajo, donde *“la empresa reconoce que a 190 operarios, los días miércoles 6 y jueves 7, les hizo retención de tarjetas de ingreso, impidiendo si ingreso el jueves 7”*.⁷⁴ En el acto, *“la Subsecretaría de Trabajo aclara que no se han efectivizado a la fecha ningún tipo de sanción y bajo este marco deben las partes mantenerse”* hasta la audiencia conciliatoria del día 12 de septiembre.

⁷³ Como en toda fábrica o institución compleja, Astillero se mueve dentro de una norma disciplinaria escrupulosamente regulada, donde los castigos deben hacerse escalonadamente y de menor a mayor: Apercibimiento, Amonestaciones, Suspensiones (*N del A*)

⁷⁴ Acta de la reunión firmada por Cabrera, Amador – Nixdorff, Carlos – Turner, Eduardo – Aguirre, Floreal (ATE Ensenada); Benítez, Ramón – Ankudowicz, Jorge (Paritarios); Guillén, Selva – Sadava, Ricardo – Godoy, Hugo, Quiñones, Walter (ATE Provincial); Cadelli, Ángel – Acedo, Jorge (ATE Nación); Dr. Vázquez, Recaredo – Álvarez, Miguel Ángel (Astillero Río Santiago); Subsecretaría de Trabajo de Buenos Aires, La Plata, 08.09.1995.

CAPÍTULO III

¡DELEGADO, YA LO SABE TODO EL MUNDO...!

El 19 de septiembre de 1995 el Directorio aplicó la segunda fase de su plan y nuevamente adoptó una decisión provocadora, despidiendo a trece representantes de ATE por entender que estaban involucrados en los sucesos del 6 y 7 de septiembre.¹ La resolución empresarial es anunciada desde el Salón de Periodistas de la Casa de Gobierno provincial por el presidente Pomilio explicando que los problemas de la empresa eran generados por **“un grupo de 8 a 15 de activistas de izquierda altamente politizado”**.² Estas definiciones resultaron revulsivas para todos los sectores que componen el complejo entramado social que es el ARS. Además de pintar la intolerancia supina del funcionario, significaban desconocer la legitimidad de los justos reclamos de los trabajadores, con el agregado que falsificaban la realidad. Recuerdo una noche, cuando aún estaba muy lejana la resolución del conflicto, se acercó Rubén González al fogón donde “hacíamos el aguante” los despedidos; el *Negro* estaba indignado y me contó que había pedido una entrevista a Pomilio.

–Pero lo fui a ver como hombre, como cristiano, no como Presidente de la Empresa– aclaró con su tremendo vozarrón el reconocido miembro de la Pastoral Social en el Astillero – *Le dije que él no podía hacer lo que estaba haciendo, que demostraba que había fracasado como político y como persona porque sino podés convencer a alguien, si no tenés argumentos, no podés matarlo o despedirlo. Le dije que nosotros estábamos con ustedes, porque esos que están en el portón, le dije, pensarán lo que quieran pero son mis compañeros y con ellos*

¹ Circular 37/95, Subgerente General Dr. Recaredo Vázquez, 20.09.1995.

² Diario HOY, 21.09.1995.

compartimos frío, lluvias y muchas luchas defendiendo esto que es el pan de nuestras familias.

Éramos un “*tutti fruti*”

Es que los afectados no sólo pertenecíamos a diferentes estamentos orgánicos del gremio; también revistábamos en el más variado arco ideológico. El ingeniero Ángel Cadelli en ese momento se reivindicaba peronista no menemista y estaba encuadrado en ANUSATE “Germán Abdala”, la agrupación que conducía ATE Nación y Provincia. También pertenecía a ella Hugo Rodríguez, miembro de la Mesa del Cuerpo de Delegados, que además se identificaba como radical. Nicolás Mowcza era de la lista Verde aunque provenía del Partido Intransigente. Entre el resto de los miembros de la Mesa, todos empleados con 15 o 25 años de antigüedad, estaba José Cárdenas que era de la Agrupación Blanca “8 de Octubre – Juan Domingo Perón” y había acompañado a la candidatura de Saúl Ubaldini como candidato a Gobernador; Carlos Raimundo era de la lista Violeta y simpatizante del Partido Obrero; Jorge Smith, de la lista Bordó, era un referente nacional de la Corriente Clasista y Combativa. Los representantes de secciones afectados éramos: Francisco Banegas, peronista y dirigente de la Mesa de Conducción de la lista Blanca, Daniel Capararo, un hombre independiente, aunque reconocía ser votante del radicalismo, José Montes, Miguel Lagos y el subdelegado Rodolfo Tolaba, integrantes de la lista Marrón, brazo gremial del Partido de los Trabajadores por el Socialismo y por último Sergio Escobar y Raúl Corzo, que por entonces pertenecíamos a la lista Naranja Nacional, organizada por el Movimiento Al Socialismo.

Sin embargo, Fernando Pomilio decía a quien quisiera escucharlo, que en realidad *“solo dos despedidos eran delegados gremiales”*. Por su parte, Recaredo Vázquez informaba a la opinión pública que la drástica medida no era precipitada sino debidamente estudiada y mentía de un modo descarado afirmando *“La empresa pidió un informe sobre lo acontecido y optó por rescindir el contrato de las trece personas que*

*participaron e instaron a la violencia incurriendo, además, en la extracción y uso malicioso de documentos”.*³

Desde ya que los despedidos, menos uno, asumimos estar involucrados en la actividades gremiales del Astillero, pero de un modo muy diferente a como lo presentaban los personeros de Zona Franca.

*–“Fuimos cesanteados por oponernos a las suspensiones de 190 trabajadores (origen del conflicto) y resistirnos a la privatización que intenta dismantelar la fuente de trabajo –declaré en un medio platense– (El plan del Directorio consiste en lograr este objetivo) Por eso rompió esta primera línea e intentará romper la organización de los trabajadores para poder avanzar en los 800 despidos que pretende implementar”.*⁴

Nuestro razonamiento era sencillo: si pasaban los despidos de los delegados, ¿qué dificultad iba a tener el Directorio para avanzar echando a más trabajadores, reducirnos a un taller naval y privatizarnos, entregando toda nuestra infraestructura a la Zona Franca? El miércoles 20, cuando se trató de impedir nuestro ingreso, la actitud individual de todos fue llegar hasta los bretes como fuera: Uno abandonó la bicicleta cuando lo pararon y se escabulló a pie; otro, que venía siempre caminado, al notar el problema, se subió en la moto de un compañero y pasó desapercibido; un tercero desvió el auto del sendero habitual y llegó a los tarjeteros. Todos fuimos a nuestras secciones, informamos a los compañeros que decidieron pedir una Asamblea General para rechazar los despidos, luego nos comunicamos con la Seccional.



³ Diario Hoy, 21-09-1995.

⁴ Diario Hoy, 221-09-1995.

Con los dirigentes a la cabeza

La reunión se hizo a última hora, mientras nos mantuvimos todos dentro del ARS, ya con la presencia de Jorge Acedo, Secretario Gremial de ATE Nación. En la Asamblea hubo tres posturas:

- La de los Cobreros, que bramaban de indignación porque sus dos delegados había sido despedidos, y propusieron *“tomar la fábrica hasta la reincorporación”*.
- La de la Comisión Administrativa que plantearon *“negociar y”* recién *“realizar una medida el viernes”* en caso que no hubiera solución.
- Entre ambas posturas extremas, Acedo terció enérgicamente con un *“se vote lo que se vote, está claro que desde hoy hay Paro”*.

Esta última propuesta fue votada masivamente y se declara un paro total de actividades, con permanencia en el lugar de trabajo, a partir del 21 y *“hasta que los despedidos sean reincorporados”*.

Al día siguiente, jueves 21, a las 5 y media, un piquete de 200 trabajadores, encabezado por Víctor De Gennaro, Secretario General de ATE Nación y reforzado por dirigentes gremiales –entre otros Mario Secco, del Sindicato Trabajadores Municipales de Ensenada (STME)– y referentes políticos, como el Diputado Nacional Luís Zamora, nos custodió desde el Portón de Entrada hasta nuestro puesto de trabajo. Por la tarde ya estaban las carpas del Aguante en el Portón de ingreso, organizadas por la Comisión de Familiares del Astillero Río Santiago, encabezada por las incansables Cristina Juárez y Alicia Lapeire. Durante los diecisiete días que duró el conflicto, el lugar fue una filial combativa de ATE Ensenada donde, alrededor de la Olla Popular, hacíamos Plenarios, recaudábamos fondo para la lucha, víveres, notas de solidaridad.⁵ Por la prensa se cruzaban las andanadas de declaraciones: Jorge Acedo no se fatigaba de denunciar por los medios que el Directorio atacaba a los que buscaban reactivar al Astillero, en tanto su Presidente ubicaba a su hija como *ñoqui* en la empresa. Fernando Pomilio se defendía negando la especie, aunque reconocía que su hija actuó como su secretaria personal cuando estuvo a cargo de la Subsecretaría de Industria y Comercio.⁶

⁵ Paro total por la reincorporación de los despedidos / ¡Viva la Lucha del Astillero!, Semanario Socialista, nº 156, 27.09.1995.

⁶ Diario HOY, 21.09.1995.

El viernes 22 de septiembre, realizamos una movilización que culminó en Casa de Gobierno provincial en La Plata. La enorme participación de compañeros del ARS en la marcha desnudó la mentira de Pomilio cuando argumentaba que la representación de los delegados despedidos era irrelevante. Durante el acto hablaron dirigentes de distintos gremios: Además de Jorge Acedo, tomó la palabra Hugo Yasky, Secretario General del SUTEBA, representantes del MTA, el municipal ensenadense Mario Secco⁷ y algunos de los despedidos. Los dirigentes de la Mesa de Enlace MTA-CTA se comprometieron a tomar medidas de fuerza regional.

El sábado 23 por la mañana, en el Congreso de la Federación Universitaria de La Plata (FULP) se vota la solidaridad con la lucha.

El lunes 25 y todos los días del conflicto, a la hora de ingreso se juntaron unos 300 compañeros y los trece despedidos ingresamos escoltados por ellos. Acertadamente⁸, el gremio solicita a la Subsecretaría de Trabajo que declare *“la Conciliación Obligatoria, se retrotraiga al día anterior el conflicto en cuestión y atendiendo a que el mismo ha sido provocado por el despido arbitrario e ilegal de 13 trabajadores –12 de ellos representantes sindicales con estabilidad– solicita al Organismo que (ordene) la reinstalación de los despedidos”*⁹ De Gennaro y una delegación rotativa de los delegados despedidos –según lo votara la Asamblea General– participaron en todas las reuniones con la Empresa y el Gobierno. También se hizo presente la CGT local y ratificó su decisión de convocar paro regional en caso de no haber resolución favorable.

Para la reunión del 27 de septiembre quedaba claro que algunos argumentos del Directorio ya eran insostenibles sólo el silencio respondió al planteo gremial de:

⁷ Mario Secco fue intendente por el frente electoral vecinalista FACE en los períodos 2003-2007 y 2007-2011.

⁸ Se debe destacar el asesoramiento legal a los representantes de ATE de la doctora Margarita Jarque (*M. del A*)

⁹ Acta de reunión, Cabrera Amador – Nixdorff Carlos – Turner Eduardo (ATE Ensenada), Benítez Juan Ramón – Ankudowicz Jorge (Paritarios), Capararo Daniel – Lago Miguel A. (Delegados Gremiales), Sadava Ricardo – Quiñones Walter – Godoy Hugo (ATE Provincial), Cadelli Ángel (ATE Rama Defensa), De Gennaro Víctor– Acedo Jorge (ATE Nación); Dr. Vázquez Recaredo – Dr. Lobos Roberto – Álvarez Miguel Ángel (E.A. Astillero Río Santiago), 25.09.1995.



“que ha quedado debidamente acreditado ante el organismo actuante, y la parte empresaria que ha tomado vista de la totalidad de la documental, la calidad de delegados y representantes gremiales de los despedidos, no habiendo acompañado la empresa documentación alguna en desmedro de dicha condición. (...)”

Además, a esta altura de los acontecimientos, es preciso poner de manifiesto que la Empresa incumplió con el artículo 20 de la ley 10.149 que obliga a las partes comunicar a esta Subsecretaría la existencia de conflicto previo a recurrir a medidas de acción directa: La empresa despidió a 13 representantes gremiales y fue el gremio quien concurrió a comunicar a esta Subsecretaría y aportar todas las pruebas que constan en actas”¹⁰

La carpa de los 13

Mientras esto ocurría en los despachos, en las carpas frente al portón de ingreso seguían desfilando políticos, gremialistas, delegaciones de Centros de Estudiantes, de organizaciones sociales y de derechos humanos. El dirigente municipal jujeño Carlos *Perro* Santillán, figura de gran renombre por ese entonces, aprovechó su paso por la Región y se acercó a matear. A Adolfo *Fito* Aguirre, del Concejo Directivo Provincial lo teníamos de guitarrero oficial por las noches. Rodolfo Ortiz y Leonardo Secchi, fraternales de Tolosa y referentes de la última huelga ferroviaria, nos acercaron con otros “socios” – como se llaman entre

¹⁰ Acta de reunión. De Gennaro Víctor – Acedo Jorge (ATE Nación), Cabrera Amador (ATE Ensenada), Ankudowicz (Paritario), Pomilio Fernando (Presidente del E.A. ARS), 27.09.1995.

ellos– restos de durmientes que quemamos para abrigarnos en algunas noches muy frescas de esa primavera. Aún en la derrota, Ferrocarriles Argentinos seguía resistiendo contra el Modelo de Ajuste neoliberal que le había levantado muchos de sus ramales.

El mismo día por la tarde:

“Un centenar de delegados representantes de los trabajadores que conforman la Comunidad enseñadense, reunidos en la sede del sindicato municipal decidieron por unanimidad:

1. *Convocar a todos los trabajadores, sus familias, a los compañeros que en este momento se encuentran sin trabajo en la región que fue otrora orgullo y pilar del trabajo productivo, a estar presentes el próximo 28 a las 15 horas en Plaza Italia para unirse a las filas de los compañeros de Mar del Plata (ESEBA) en un solo reclamo.*
2. *En relación al conflicto del Astillero Río Santiago, reclamar a través de las distintas organizaciones gremiales, a las conducciones de la CGT, MTA, CTA, continuar con todo el esfuerzo participativo para la reincorporación de los 13 trabajadores despedidos en la planta, y que en caso de resolución negativa en la conciliación obligatoria, o que al término de la misma se mantenga la misma situación, convoquen de inmediato a un Paro Regional hasta la reincorporación definitiva de estos compañeros”¹¹*

Quebracho es ‘*invitado*’ a retirarse

A la noche de ese día, hicimos un aparte con un referente local de Quebracho, una agrupación política muy radicalizada que había puesto en riesgo la marcha del 22. Estuvimos al borde del desbande por represión al tirar una bomba de estruendo contra la Casa de Gobierno sin consultar con los trabajadores. Así que le alertamos que al día siguiente, *lo más saludable para todos* era que no tomaran ninguna decisión por su cuenta; que el grado de dureza de la pelea la decidían los obreros, sector que había sido golpeado por los despidos y los demás acompañaban esas decisiones y sino, que no fueran. El joven contestó éramos unos *“reformistas, que se iban y cuando hubiera una dirección clasista iban a volver”*. No sabemos

¹¹ Resolución Reunión de Delegados, Mario Secco, por STME – Ing., Ángel Cadelli, por ARS, 26.09.1995.

muy bien si por convicción o precaución, los integrantes de esta petardista agrupación no aparecieron ese día ni los subsiguientes.

El jueves 28 de septiembre estábamos como un solo hombre esperando a los trabajadores de ESEBA (Mar del Plata) que enfrentaban a las conocidas “licencias” forzosas y cesantías, mayoritariamente entre los que denunciaron negociados del Directorio. Tras pasar por Bahía Blanca, Olavarría, Bragado, Junín, Pergamino y San Nicolás, entre otros puntos, los compañeros de Luz y Fuerza arribaron a la capital bonaerense. Fueron casi 5.000 trabajadores y estudiantes y en el acto hablaron De Gennaro, el “Perro” Santillán, De Leonardi, etcétera.

Oferta venenosa

Para esto, Subsecretaría de Trabajo había intimado a las partes a superar el conflicto en un plazo que vencía el 2 de octubre al mediodía. La repercusión entre la Comunidad de la Región, la presión de los más diversos sectores sociales, el verdadero desfile solidario que vivíamos en el campamento y sobre todo el paro de nuestros compañeros que rompió el aislamiento al que quiso someternos la empresa, hizo mella en el Directorio.¹² Los funcionarios del Astillero dan un último manotazo para quebrar la unidad entre los trabajadores del ARS y ATE cuando distribuye entre personal un comunicado con la siguiente oferta:

1. Levantar las 190 suspensiones
2. Abonar los salarios caídos por el paro
3. Reanudar las tareas de forma inmediata
4. Crear una comisión mixta, con la participación de la Subsecretaría de Trabajo, para analizar en forma individual los 13 despidos. Hasta tanto esta comisión se expida, estos agente conservan la situación actual.

La nota, firmada por el Sub-Gerente General Recaredo Vázquez, finalizaba con una “generosa” exhortación *“a todos los trabajadores a no desaprovechar esta oportunidad”* e hipócritamente convocaba

¹² El grito de guerra del momento, que voceaba Felipe Villarreal, un cobrero muy aguerido, decía: *“Delegados, /ya lo sabe todo el mundo/ si nos faltan un segundo/ Astillero va a luchar”*.

“a encontrar caminos de convivencia”. Claro que el costo que debían pagar los trabajadores por tan “altruista” propuesta era dejar DESPEDI- DOS A TRECE DE SUS REPRESENTANTES GREMIALES y en las carpas del portón de ingreso, ya que esa era su “situación actual”. Los compañeros de la fábrica ni consideraron la posibilidad de cometer tal canallada y la respuesta pública al comunicado se dio en una circular conjunta que transcribo a continuación:

“Todos los estamentos de ATE (Concejo Directivo Nacional, Concejo Directivo Provincial, Rama, Comisión Administrativa y delegados) se reunieron para analizar el comunicado de la Empresa y se ha comprobado que:

1. *El Directorio pretende con palabras que no ha cumplido antes, hacer que los compañeros sean cómplices de sus errores ya denunciados por ATE.*
2. *Que no corresponde formar una comisión mixta debido a que las acusaciones contra los despidos son falsas, como quedó demostrado en acta de Sub-Secretaría de Trabajo.*
3. *Que ATE pidió a la Sub-Secretaría la reinstalación de los despedidos en el marco de la Conciliación Obligatoria para subsanar el conflicto.*

*Para ahondar más en el tema, se convoca a Asamblea General a las 08,00 hs. con la presencia de todos los estamentos para lectura del Acta y tomar determinaciones”.*¹³

Se levanta el paro

No obstante esta circular, con el argumento de que el ministerio de Trabajo había mandado una “intimación” a ambas partes, el Secretario General Víctor De Gennaro propuso en la Asamblea General que se levante la medida del paro, una de las condiciones de la Empresa.

Desde mi punto de vista eso significaba comenzar a negociar en una relación de fuerzas desfavorable para nosotros. En esa ocasión expresé mis dudas sobre levantar el paro ya que era la única garantía, a mi modo de ver, no sólo de reincorporar a los despedidos sino de plantarnos de una vez por todas para que el Directorio y el Gobierno cumplan con sus compromisos salariales, de reactivación y no privatización del ARS. A renglón seguido aclaré que, por más dudas que tuviera, confiaba en que la Asamblea General

¹³ Circular n° 49 ATE Ensenada, 28.09.1995.

iba a decidir lo mejor para todos y que iba acatar lo resuelto por ella, aunque, a mí me daba toda la impresión que la intimación, la tregua y todo eso, era una trampa para que aflojáramos, justo cuando estábamos más fuertes y unidos... Mocióné no levantar el paro y, por supuesto, los compañeros confiaron que la postura del Secretario General nacional era la más adecuada y se votó levantar la medida a partir del día siguiente, viernes 29 de septiembre.¹⁴ Estimo que mi propuesta fue votada por 16 compañeros.

Recuerdo que De Gennaro, poco antes de la asamblea, se me acercó para consensuar una posición común, como debe haber hecho con los demás despedidos. Con todo respeto tuvimos un breve diálogo:

–Corzo, vos sos un militante y seguro me vas a comprender qué es lo que tengo que hacer...

–Sí, soy un militante –le respondí– yo comprendo que como dirigente vos tenés que tomar ciertas decisiones; pero vos sabrás entender que yo puedo no compartirlas y que se lo voy a decir a la asamblea–. De Gennaro no insistió en disuadirme.

Una intimación poco acatada

Ese mismo día, Duhalde, que hasta el momento se había mantenido en silencio, salió a declarar: *“el que no quiera trabajar que se vaya”*. El subsecretario de Trabajo, Jorge Rampoldi, declaraba que había resuelto la intimación porque, a su juicio, *“la totalidad de la dirigencia involucrada ha quebrantado la paz laboral y la razonabilidad de las cuestiones en debate”*.¹⁵

Por su parte, Víctor De Gennaro *“denunció que el directorio del Astillero ‘ignoró’ la intimación oficial y los responsabilizó ‘por su rol provocador y único responsable del conflicto (...) ‘Los únicos que cumplimos la intimación de la subsecretaría de Trabajo, somos los trabajadores porque el directorio de la empresa no retomó a los despedidos ni levantó las sus-*

¹⁴ Víctor De Gennaro y Jorge Acedo señalaban con gran énfasis y entusiasmo que tanto la propuesta del CDN de parar y de levantar el paro fueron aprobadas por unanimidad. (*N del A*)

¹⁵ Diario EL DIA, 02.10.1995.

pensiones".¹⁶ Como una presión más hacia los funcionarios, se anunciaba una reunión del Consejo Directivo de ATE Provincial "para definir la modalidad del paro provincial a llevarse a cabo si no existiera respuesta favorable a los reclamos"¹⁷



Algunos de los 13 delegados hablan ante los medios el 21 de septiembre de 1995.

El lunes 2 de octubre, ya vencida la intimación, De Gennaro plantea ante una nueva Asamblea mantener la "tregua" por 3 días. En nombre de un grupo de compañeros propuse retomar el paro y la moción pierde, pero alcanzando ya unos 180 votos más o menos. El Directorio, como muestra de "buena predisposición" incorpora sólo a 3 compañeros y la intimación de no realizar medidas de acción directa. Nosotros en lo hechos ya habíamos decidido no realizar paros, quites de colaboración ni movilizaciones; pero la empresa no retrocedía ni en las suspensiones ni en reincorporar a la totalidad de los despedidos... ¿Qué otra medida de acción directa iba a tomar el Directorio del ARS si ya las había hecho todas y seguían vigentes?

Los que supusimos esto nos equivocamos, el día 5 de octubre, fecha de la siguiente reunión en Subsecretaría, "en plena negociación la Empresa agrava su ataque descontando dos días a los compañeros suspendidos, descontando todos los días de paro, liquidándole como "despido con justa causa" a los 10 compañeros no reincorporados (sin reconocer el fuero gremial) y traslada a 30 compañeros a tareas "no habituales".¹⁸ Mis dudas,

¹⁶ Diario EL DIA, 03.10.1995.

¹⁷ Diario EL DIA, 02.10.1995.

¹⁸ Comunicado del Cuerpo de Delegados, 05.10.1995.

planteadas ante los compañeros en Asamblea, se habían convertido en una desgraciada certeza, Por eso tal razón, a menos de una semana de haberlas vertido en la Asamblea General, el organismo máximo decide votar un resolución contundente: *“Si el viernes 6 no están todos los compañeros despedidos trabajando y marcando tarjeta, empezamos el paro nuevamente y a la tarde nos movilizamos a La Plata con ATE Provincia”*.

Pese a todas las artimañas, no logran dividirnos: Los compañeros reincorporados siguieron firmes con nosotros en las carpas e ingresaban con el piquete todas las mañanas. Los trabajadores fueron claros en su mensaje, la pelea seguía, “Todos o ningunos”, era la consigna. La noche anterior a la asamblea se nos cita a la 4 de la mañana en el sindicato. Allí nos informan que De Gennaro estaba con el vicegobernador Romá, que se llegaría a un acuerdo, que esperaríamos, que ya llegan. A las 6 de la mañana mandan un fax de los dirigentes al Cuerpo de Delegados avisando que esperemos para hacer la Asamblea, que estaba citada para las 7 de la mañana, porque traían soluciones. Víctor aparece al poco tiempo con un acuerdo hecho a mano con la firma de Romá, por el cual se conformaría una comisión negociadora sobre le proyecto Astillero Río Santiago y, mientras tanto, los despedidos quedarían trabajando. Era la base para una Acta de Conciliación Voluntaria por 30 días. Fue una salida elegante para la Empresa y para todos nosotros un triunfo.

Rebautizando el festival

Pasó la reunión del jueves 5, pasó el viernes 6 y el conflicto no tenía miras de resolverse. Los despedidos, familiares y amigos, que prácticamente vivíamos en las carpas,¹⁹ estuvimos preparando el festival convocado en solidaridad con el A.R.S. para ese día a las 20 horas. La Comisión de Familiares había hecho 200 empanadas, habíamos recibido donativos varios para ofrecer en una barra improvisada, la FULP había impreso y pegado

¹⁹ Mis recuerdos de esos tensos días son de haberme alejado solo para recorrer las aulas de la Universidad colectando firmas y recursos para el Fondo de Lucha y a las 16, hora de salida del trabajo, para buscar a mi hija a la guardería. La beba permanecía en las carpas hasta la noche, esperando a que su madre volviera del trabajo. Como Macarena ya tenía 1 año y 11 meses ya nos estábamos haciendo a la idea de festejarle el cumpleaños en esa “casita de fiestas” tan singular que nos ofrecía la defensa del Astillero Río Santiago. Por suerte no fue así. (N. del A.)

modestos carteles anunciando el evento por todas las facultades. Diversos músicos ensenadenses y de La Plata se habían ofrecido a participar en forma solidaria para amenizar. Entre ellos, para mi alegría, estaba Hugo Izaguirre un vecino de mi barrio, cantante folclórico de mucho oficio y fanático admirador de Horacio Guarany que espontáneamente se acercó hasta el lugar. Estimábamos que el “Festival del Aguante”, como le llamábamos, iba a ser un éxito... pero la realidad superó todo cálculo. Resulta que a la hora de la convocatoria se supo que nos reincorporaban a todos, se reconocían los días caídos y las suspensiones quedaban sin efecto. Comenzaron a caer delegaciones de todos lados, en colectivos, automóviles, no sólo de la Región también de Quilmes, Varela y otros ¡No alcanzó nada, freí hasta la última empanada y no alcanzaba a ponerlas en las fuentes que desaparecían y así con todo! Los números musicales se sucedían sin pausa, bailamos y festejamos hasta la madrugada, creo que aquella casi vez explotamos de alegría.

El lunes 9 de octubre, tras veinte días de no poder ingresar a la fábrica, la Banda y una gran cantidad de compañeros se juntaron en el portón de entrada a las 7 de la mañana y nos acompañaron hasta los bretes donde marcamos nuestras respectivas tarjeta. El cántico, con la melodía popularizada por la “Hinchada Clementica”²⁰: *“Llegan los muchachos del tablón/ llegó la Banda/ largue todo y venga volando / que estamos peleando la reactivación”*, atronó entre las paredes del viejo vestuario.

Triunfo condicionado

Pasado el lógico festejo por el desenlace, llegó la hora de evaluar los resultados. En un principio tuvimos la impresión que la resolución de retomar el paro y las movilizaciones habían logrado hacer *“regular”* al Directorio. Claro que decir esto sólo sería expresar una parcialidad.

Vaga y ambiguamente nos llegaba, junto con el informe de la resolución del conflicto, el dato que todo se había resuelto en una reunión privada, realizada en la quinta de San Vicente, entre el Secretario General de ATE Nación, Víctor De Gennaro, y el gobernador Eduardo Duhalde, lo cual no me pareció extraño en principio ya que las repercusiones habían superado

²⁰ Los Clementes tan conocidos dibujados por el humorista Quino.



Persiste el conflicto en el Astillero a pesar de la reincorporación parcial de los despidos.

el ámbito del Astillero y Ensenada. Sin embargo, con el paso del tiempo se fue demostrando la sospecha que tenían algunos compañeros de que la dirigencia nacional había aceptado una serie de imposiciones y condicionamientos a la organización gremial y sus afiliados, cuyas

nefastas consecuencias para el Astillero se verían en poco tiempo. Entre ellas se incluían la aceptación de entrega de la mayor parte de predio y Talleres del ARS en beneficio de una Zona Franca Comercial y así perdimos el 93% del predio: de 200 hectáreas pasamos a tener sólo 23 hectáreas y apenas conservamos 100 000 metros cuadrados de Talleres. También perdimos el control de la totalidad de los 850 metros de muelles de 27 pies de calado, 500 metros sobre el río Santiago y 350 metros sobre la Dársena de Alistamiento.

A esto se debe sumar la repudiable injerencia de los directivos en nuestra organización interna: A partir de aquí los dirigentes tratan de liquidar el Cuerpo de Delegados de Sección para institucionalizar la elección de delegados por lista sábana.²¹ Es así como, al año siguiente se convoca, por primera vez en nuestra historia sindical, a una elección de Delegados por lista abriendo la posibilidad de que sólo se integraran a la misma representantes el 75% de los sectores de trabajo.²²

²¹ Sin embargo, el Delegado de Sección, nacido a causa de la sindicalización masiva realizada durante el primer gobierno justicialista es un hueso duro de roer en el Astillero y, cada tanto reaparece.

²² Circular 13/96, ATE Ensenada, Ankudowicz Jorge Pablo (Secretario General) – Benítez Juan Ramón (Secretaría de Prensa y Propaganda) – Turner Eduardo (Secretario Gremial),

CAPÍTULO IV

¿DESPUÉS DEL TRANS-ONA QUÉ?¹

El 20 de marzo de 1996, pasados casi ocho años de la firma del contrato, se realizó el bautismo y botadura del Ona Tridente.² Con la alegría del evento cumplido se mezclaba la preocupación porque otra vez las gradas quedaban vacías. ¿Lograríamos, ahora sin nuevos trabajos a la vista, mantener la continuidad laboral? La fábrica contaba en ese momento con un plantel de mil cien efectivos y más de un tercio de contratados que habían sido tomados para la construcción del buque Trans Ona aprovechando la figura de “Contrato Eventual” impuesta en la nueva ley de contratación adaptada a la flexibilización del mercado laboral.

Para los más veteranos del ARS esta situación fue contradictoria; por un lado acrecentábamos el plantel del sector Producción, una reivindicación muy sentida y por el otro, se introducía un elemento extraño



a nuestro Convenio que garantizaba estabilidad al trabajador. A esto debemos agregarle las diferencias salariales que en algunos casos se daba entre compañeros que revistaban en la categoría, lo que quebrantaba el principio constitucional: “A igual trabajo, igual remuneración”. La pregunta más candente

17.05.1996.

¹ Este último fue el título de un documento muy ilustrativo, emitido por ATE Provincia con las firmas de Guillén Selva (Secretaria General), Quiñones Walter (Secretario Gremial) y Cadelli Ángel (Pro-Secretario Administrativo), 08.03.1996.

² Recordemos que el mismo se efectuó el 27 de octubre de 1988.

era: ¿Qué iba a ocurrir con los casi 300 contratados eventuales que se incorporaron para los trabajos de la Construcción 67 y qué iba a ocurrir con los efectivos?³ En fin... ¿después del Trans-Ona qué?

Incorporarse al siglo XXI

A 61 años del puntapié inicial que dio origen a la gesta del Astillero Río Santiago⁴ la realidad naviera argentina era muy diferente. ELMA había sido estrangulada hasta casi la desaparición; la Flota de YPF privatizada y el petróleo entregado a libre disponibilidad de las petroleras multinacionales. Armadores argentinos (Astramar, De Bene, Maruba, Ciamar) se vincularon a armadores extranjeros y su actividad se limitaba a *chartear* buques usados y remozarlos para que naveguen bajo la bandera extranjera más conveniente a sus intereses privados y a expensas de destruir la industria naval nacional. La riqueza pesquera estaba siendo depredada por los buques factorías de otras potencias como Rusia o Japón y nuestra flota pesquera envejecía sin poder competir ante la falta de financiación para construir nuevos barcos. La Armada Argentina no contaba con presupuesto adecuado ni para el mantenimiento de sus navíos bastantes baqueteados. Astilleros como Alianza, Astarsa, Príncipe – Menghi – Penco, Domecq García, Corrientes, Sanym, Mestrina y otros presentaron quiebra y cerraron sus puertas. Los operarios del ARS, triste récord, representábamos la casi totalidad del elenco de los trabajadores navales en Argentina y nuestro más de un millón de pesos en sueldo representaba un combustible nada deleznable para el comercio de La Plata, Berisso y Ensenada. En fin, el panorama no podía ser más negro para el “País de Primer Mundo” prometido por el menemato.

El documento de ATE Provincia con el título que citamos en este apartado, aportó un dato de diagnóstico muy valioso que nosotros no manejábamos. Bajo el subtítulo “La Industria Naval Crece en el Mundo Entero” se enunciaba: *“En 1992 estaban en construcción casi 800 buques en todo el mundo. Desde 1993 a 1995 inclusive se construyeron*

³ Denominación interna del Ona Tridente.

⁴ Si estimamos que en 1935 se organiza la Comisión que presentó proyecto ante el Congreso Nacional y en 1938 se aprobó el presupuesto para la primera etapa de construcción del Astillero.

más de 3000 buques. En 1996 habrá en construcción aproximadamente 1400 buques a lo largo del año. (...) Las posibilidades son buenas, lo que falta es decisión política". Evidentemente el ciclo de la industria naval mundial había vuelto a revertirse y vivíamos una época de auge diferente a la década del 80... al menos en el mercado internacional. Esto era algo que había escapado de nuestros análisis y que podíamos aprovechar convirtiendo en algo positivo lo que en principio había sido un factor desfavorable: Nuestro confinamiento en Zona Franca. La exclusión aduanera del territorio nacional producía un abaratamiento en los costos de fabricación de productos para la exportación. La conclusión del documento era acertada: Para poner manos a la obra sólo faltaba la decisión política, ya que el gobierno nacional no promovía las construcciones navales para nuestro país. Esto nos alejaba circunstancialmente de nuestro objetivo histórico de *naviera estatal promotora de una flota marítima y fluvial nacional*, pero nos permitía seguir de pie y subsistir hasta que soplaran mejores vientos.

Ya la experiencia nos había demostrado que las decisiones de este tipo no venían por dádiva sino que debíamos arrancarlas; el camino era la movilización y la lucha, acciones a las que jamás les sacamos el cuerpo. Había un objetivo preciso: Teníamos conocimiento que, de todos los proyectos de construcciones mercantes que rondaban, la gobernación había visto con buenos ojos la posible construcción de dos buques graneros que oscilaban entre 17.000 y 27.000 toneladas de porte bruto y unos 148 metros de eslora cada uno. En principio las construcciones serían para una firma de origen holandés, la Orient Shipping Rotterdam, y la facturación, se decía, era del orden de los 40 millones de dólares, cifra por demás interesante. Así que las condiciones estaban dadas y si había que convencer a algún funcionario para que se concretara el proyecto no íbamos a descansar hasta lograrlo; esto era del conocimiento de todos. Aunque, como siempre, el camino iba a estar plagado de dificultades.

Nueva Junta Interna

Para ese entonces todavía sufríamos los coletazos del conflicto pasado; entre los documentos de la época encuentro una cédula de notifi-

cación con fecha 17 de abril para declarar en el Juzgado en lo Criminal de Primera Instancia n° 150 por una causa iniciada por el Sub-Gerente General del ARS, Recaredo Vázquez. Los delegados del Astillero éramos una cuenta más en el collar de la extensa lista de dirigentes gremiales y sociales encausados según nos tenía acostumbrado el gobierno de Carlos Menem.

Con el inicio del proceso de reorganización gremial dentro de la fábrica al ser convocada la elección de delegados, comenzamos a gastar muchas energías en la polémica sobre cuál sería la modalidad de elección. Agrupaciones de oposición y afiliados independientes presentamos un petitorio con más de 500 firmas reclamando el Delegado por Sección. Sin embargo, el CDN, el CDP y la Comisión Administrativa se niegan rotundamente a emplear esa modalidad y convocan a elección de Junta Interna por lista completa el 23 de mayo de 1996. Un grupo de delegados y trabajadores que impulsamos el citado petitorio propusimos para esa confrontación electoral la lista 3 “Delegados Por Sección”. Sus candidatos fueron:

Jorge Smith (Electromecánica) – Felipe Villareal (Cobrería) - Sergio Escobar (Taller de Mecanizado) – Carlos Raymundo (Buques Militares) – Carlos Ortigosa (Calderería – Gradadas) y Raúl Corzo (Maniobras)

A partir del 3 de junio entra en funciones la nueva Junta Interna compuesta por:

José Juárez (Delegado General), Vicente Ignomiriello (Delegado General Adjunto), Francisco Banegas (Delegado de Prensa), Luís Flores y Eduardo Díaz (Secretario de Actas).

Frente a los despidos: un paso atrás, dos adelante

El Directorio nuevamente nos tira una bomba y entre julio y septiembre de 1996 son despedidos los más de trescientos trabajadores contratados del ARS. Ante la carencia de un plan de reactivación para el ARS o la industria naval nuestra lectura fue que se trataba de un contraataque de los interesados en el achique y la privatización. La condición de “reestructurar para privatizar” del contrato de transferencia, la finalización del único barco en construcción y la falta de concreción

de nuevos contratos, sumado a los despidos los contratados no nos permitían otra interpretación.

Frente a los primeros despidos la reacción de las secciones, especialmente donde había mayor concentración de contratados como Soldadura y Cobretería, fue rápida. Desde estos sectores partió un reclamo de Asamblea General. La Comisión Administrativa, presionada por la convulsión de los talleres, convoca a una reunión de contratados en la sede de Ortiz de Rozas a la que asisten 150 afectados. Los contratados eran conscientes que sin la unidad con los efectivos no podrían frenar los despidos; por ende la conclusión de la reunión fue convocar a una Asamblea General para debatir la salida al problema. La asamblea se hace y resuelve unificar los reclamos de la firma del contrato para construir el barco mencionado y dejar sin efecto los despidos de los contratados.

Con estas consignas se marcha el 11 de julio hasta Casa de Gobierno en La Plata. Una delegación compuesta por la Junta Interna y la Comisión Administrativa ingresa y es recibida por Carlos Brown, ministro de Producción. Al terminar la reunión en las escalinatas de la Casa de Gobierno se informa que tanto Duhalde como Brown *“se comprometían a interceder ante el Directorio para que no se produjeran despidos”*. Los resultados de la intermediación de las autoridades provinciales se conocieron en poco tiempo: al día siguiente, cuarenta y cuatro contratados recibían en sus casas el telegrama de despido. El estupor, la bronca, la indignación por la burla no podía ser mayor; se realizan algunas asambleas de sección pero la protesta era generalizada. El Directorio, con el infame Pomilio a la cabeza, “retrocede” dejando en suspenso los despidos hasta que terminen las negociaciones por el nuevo barco.

A partir de aquí se comenzó un plan de movilizaciones a la Casa de Gobierno reclamando la contratación del nuevo barco para garantizar la continuidad laboral y el cese de los despidos. Conforme las movilizaciones se iban desgastando nos fuimos enterando de otro de los condicionamientos aceptados en la reunión de San Vicente cuando los funcionarios usaban a los 13 delegados despedidos como rehenes. La incorporación del personal sería bajo contrato y no debíamos reclamar su efectivización ni estabilidad ya que era imprescindible *“bajar los*

costos laborales para afrontar las nuevas construcciones". Así funcionaba el Modelo que nos llevaba al Primer Mundo: En la búsqueda de ser competitivos, la única variable de ajuste eran las condiciones laborales y salarios de los trabajadores.

Comenzó a correr el rumor de que la intención final era despedir a seiscientos trabajadores permanentes y volver a tomarlos como contratados en caso de que fuera necesario. La campaña revolvía aún más el cuchillo en la herida: Había una alternativa más negra aún, de persistir el conflicto no se podría hacer el nuevo barco entonces no sólo no podrían tomarse contratados sino que no habría trabajo para nadie. Esto fue haciendo mella y se nos fue creando una profunda división ante la encrucijada. El chantaje y la campaña psicológica fortaleció al Directorio que logra el miércoles 24 de julio la firma de un compromiso de ATE Provincia, ATE Ensenada y la Junta Interna del ARS que explícitamente establecía *"no interferir en la caída del contrato a medida que se vayan efectivizando los eventos de la Construcción 69"*.

Pio pide tregua

En el marco del paro del 8 de agosto, convocado en conjunto por la CTA y el MTA, se reúne nuevamente la Asamblea General de trabajadores del Astillero.



Desde 1996 la Junta interna de Delegados pasó a ser el eje de conducción entre los trabajadores del Astillero.

Argumentando que si hay conflicto gremial no se firmaría el contrato para un nuevo barco, el Secretario General Jorge Ankudowicz mociona una tregua con paz social y esperar a que se siga negociando. Hubo un murmullo generalizado de desaprobación y algunos contratados,

muy desesperados por la inminente pérdida del trabajo cayeron en actitudes sumamente agresivas hacia algunos dirigentes; la amplia mayoría de compañeros más viejos tratamos de poner algo de calma. En definitiva, la asamblea rechaza cualquier tipo de tregua y resuelve realizar una nueva marcha a la Casa de Gobierno. También se aprobó que, ante lo delicado de la situación y lo enrarecido del ambiente, se elijan veedores entre los contratados para que presencien las negociaciones sobre despidos con el Directorio y el Gobierno junto a la Interna y la Comisión.

El 13 de agosto, con el Ona ya en avanzado estado de alistamiento final se produce el despido de unos 127 contratados. Nuevamente se realizan asambleas de sección y la Junta Interna intenta una última acción de resistencia: Habiendo una movilización convocada por la CTA a Plaza de Mayo propuso "*Vayamos a la marcha y apretemos al Tano De Gennaro para que venga el lunes*". Esta moción de la Junta Interna es apoyada en casi todas las secciones donde se hicieron reuniones de este tipo. En la Asamblea General del viernes 16 de agosto, a propuesta del grupo donde estaba organizado, mociono "*movilizarnos exigiendo la construcción de otro barco ya que era la consigna que unía a contratados y efectivos*". Logrando este objetivo se evitaba más despidos y se podía exigir la reincorporación de los contratados despedidos. La marcha debía ser reforzada, explicamos, con una carpa de los despedidos y una olla popular y realizando actividades que nos rodearan de solidaridad. Esta propuesta no era otra cosa que la experiencia realizada por el conjunto de la fábrica durante el despido de los delegados en 1995.⁵

Ankudowicz, apelando a la noticia aparecida ese día en un diario platense⁶, con las declaraciones de la armadora holandesa que negociaba la construcción del nuevo barco: "*No habría inversión si no eran desactivados los conflictos gremiales*", mocionó no tomar acciones y realizar negociaciones hasta el martes 27 de agosto. El hilo que sostenía la espada de Damocles sobre nosotros era cada vez más delgado, la mayoría aplastante decide no efectuar ningún tipo de medidas hasta que se concrete el contrato, sobre él se centraban las expectativas. La postura

⁵ Astillero Río Santiago/ Por la Reactivación y Contra las Cesantías, Semanario Socialista, 28.08.1996.

⁶ Diario EL DÍA, 16.08.1996.

de movilizarse obtuvo unos 400 votos aproximadamente y la exigencia a que De Gennaro venga al ARS, apenas unos 7 votos.

De todos modos, como un último manotazo, en la marcha le hicimos el reclamo al Secretario de ATE Nación de hacerse cargo de la situación, aunque no tuvimos eco. Un gran sector de contratados cae en la desmoralización. Ante el panorama, y con gran pesar porque algunos tenían parientes entre los despedidos o les habían cobrado gran afecto durante las jornadas compartidas, la mayoría de la fábrica consideró que *“los despedidos no se podían dar marcha atrás”*.

Sobre la Carpa de los Contratados

Un sector de contratados, seguramente acorralados por la sensación de aislamiento y la visión del futuro penoso que trae aparejado estar desocupado, toma la decisión de acampar en las puertas mismas de la fábrica. Hubo quienes los hicieron confundir de enemigo y, equivocadamente, pensaban agruparse la mayor cantidad de despedidos posible como piquete para impedir el ingreso de los efectivos y buscando paralizar la fábrica en reclamo de su reincorporación:

“No estaba descartado de antemano que una acción decidida de los contratados pudiera revertir la división impuesta y reconstruir la unidad con los efectivos derrotando a los dirigentes de ATE (...)

La cercana experiencia realizada por los portuarios ingleses de Liverpool demostraba que era posible; su lucha comenzó cuando doscientos trabajadores contratados despedidos realizaron piquetes para impedir el ingreso de sus compañeros paralizando por completo las actividades de todo el puerto. A través de aquella medida lograron ganarse el apoyo de importantes sectores de los efectivos”.⁷

Si esto era cierto su objetivo resultaba un verdadero despropósito porque físicamente era imposible y políticamente incorrecto ya que los responsables de los despidos no éramos los trabajadores sino el Directorio y el Gobierno al que respondían. Los “esclarecidos” ideólogos de la

⁷ Se instalan las carpas...., Capítulo IV – La lucha de los Contratados del ARS. (Montes José A., Astillero Río Santiago. Su Historia y su Lucha Relatada por sus Trabajadores, Ediciones La Verdad Obrera).

medida hacían equivocarse de enemigo a los despedidos y fomentaban un enfrentamiento de pobres contra pobres.

En la carpa había pocos afectados. Según nos explicaron ellos mismos a medida que nos cruzábamos por la ciudad o en el Astillero cuando pasaban a entregar los equipos, a algunos despedidos les resultaba inconveniente trabajar en Ensenada porque venían de muy lejos. Otros, la mayoría soldados, se quejaban de que el sueldo era bajo y con su oficio podían conseguir, o ya habían conseguido, trabajos con mejor paga, claro que en el interior del país y también de modo eventual.⁸ Por fin, otro sector, estaba mentalizado de entrada que el trabajo sería temporario y optaron por dejar pasar el tiempo hasta que una nueva construcción les brindara otra oportunidad de ingreso. Pese a todo, algunos compañeros pasamos a saludarlos fraternalmente y a solidarizarnos, aunque el trato por parte de ellos era bastante frío y, en algunos casos, cortante; así que era dificultoso establecer un diálogo o pensar una actividad común con ellos. Un agrupamiento que impulsó esta política reconoce esta situación cuando describe en su libro:

*“La reacción de la mayoría de los contratados era tirarse por igual contra los dirigentes sindicales y los trabajadores efectivos, sin reparar en la diferencia que había”.*⁹

El martes 28 de septiembre los contratados despedidos, tras hacer un festival y después de unos cuarenta y cinco días de lucha., levantan las carpas sin haber logrado su objetivo de ser reincorporados tal cual lo reconocen en su Boletín de lucha:

*“...la Comisión de Contratados despedidos del ARS hemos decidido levantar nuestras carpas el próximo sábado 28 con la realización de un festival.”*¹⁰

Los autores del libro e ideólogos de las carpas también confiesan su fracaso:

⁸ Los trabajadores de la UOCRA, ven como normal éste régimen de trabajo que conlleva una estilo de vida trashumante, a diferencia de nosotros que preferimos la estabilidad y continuidad laboral, (*N del A*).

⁹ La lucha de los Contratados del ARS., Montes José A., Astillero Río Santiago. Su Historia y su Lucha Relatada por sus Trabajadores, Ediciones La Verdad Obrera.

¹⁰ Un Paso Adelante. Comisión de Contratados Despedidos del ARS en lucha, Boletín de Lucha nº 5, 24.09.1996.

*“Finalmente, nuestro objetivo no se concretó, pero como obreros revolucionarios tratamos de buscar todas las posibilidades para revertir la situación a la que nos había empujado la traición de los dirigentes”.*¹¹

Dos finales

Avanzando en el texto citado, se reconoce que el conflicto de los portuarios de Liverpool, pese a la heroica y prologada lucha unida de contratados y efectivos, obtuvo el mismo resultado. *“Otros conflictos fueron derrotados, como el que protagonizaron durante dos años los portuarios de Liverpool, conflicto desatado a raíz del despido de doscientos contratados”.*¹² **Extrañamente los autores no sacan ninguna conclusión de esto y ni siquiera plantean una sombra de duda sobre si la táctica decidida por los trabajadores del Astillero en Asamblea General era más correcta o no que el callejón sin salida adonde se desbarrancaron los despedidos que siguieron sus consejos.**

Al centrar sus energías en garantizar que se haga un nuevo buque, manteniendo como eje la reactivación de la empresa en manos del Estado, los trabajadores demostraron la prudencia, sabiduría y claridad política acumulada en años de luchas y experiencia que más de un “dirigente” debería poseer.

Como botón de muestra señalo que, para septiembre de 1997, tras el inicio de los trabajos para la construcción del granelero para la Orient Shipping el plantel de efectivos de 1100 resultó insuficiente y se abrió el ingreso de nuevos compañeros en Gerencia de Producción hasta que alcanzamos el número de 1700 operarios y empleados. Muchos de ellos debieron reforzar al sector Metalmecánico que participó en la construcción de los aros de compresión y columnas soportes para el futuro techado del Estadio Único,¹³ y del Teatro Argentino de La Plata; otros fueron

¹¹ **Se instalan las carpas...**, Capítulo IV – La lucha de los Contratados del ARS. (Montes José A., Astillero Río Santiago. Su Historia y su Lucha Relatada por sus Trabajadores, Ediciones La Verdad Obrera).

¹² Una nueva clase obrera flexibilizada, Capítulo IV– La lucha de los Contratados del ARS – Astillero Río Santiago. Su Historia y su Lucha Relatada por sus Trabajadores, Montes José A, Ediciones La Verdad Obrera.

¹³ HISTORIA DEL ESTADIO ÚNICO: Esta obra que insumió unas 3300 toneladas de acero aproximadamente La idea de la construcción del mismo nace en 1947, cuando la provincia

destinados a la apertura de una nueva sección, Plástico, para armar lanchas de plástico reforzado aptas para pesca artesanal y recreación. Por último, un sector fue destinado a la realización de varias reparaciones en el Dique Flotante. **Es decir, no sólo se logra recuperar los 160 puestos perdidos en septiembre de 1996, sino que recuperaron 500 puestos de trabajo más.** Y aunque en principio ingresaron como contratados en ésta oportunidad se logró que quedaran efectivos.

Los trabajadores aprenden de las experiencias en la vida y de la lucha por sus derechos. Los más viejos nos decían: *“A veces tenemos que hacer como el tigre; hay que agacharse para dar el zarpazo”* y es lo que habíamos hecho con muy buen resultado. Claro está, esas cosas no aparecen en los manuales o “recetarios” políticos.

“¡Vamo’ astillero, ponga h..., vaya al frente...!”

Si por un lado se buscaba confundirnos y dividirnos desde distintos frentes, por el otro, gracias a las movilizaciones, habíamos logrado remover el avispero político de la provincia según nuestra costumbre. A nuestras acciones específicas se sumaba el paro nacional conjunto de la CGT y la CTA del 8 de agosto de 1996 y el de 48 horas realizado los días 26 y 27 de septiembre. En ambos el acatamiento del ARS había sido ejemplar. Este clima social, que afectaba muy especialmente al conurbano bonaerense, no favorecía al titular de un gobierno provincial que ansiaba proyectar una imagen positiva hacia el resto del país en función de sus inocultables aspiraciones presidenciales. Así que se buscaba calmar las aguas tratando de evitar que el Astillero, con su prestigio bien

expropia el predio de 32 y 23 y las autoridades de aquel entonces deciden construir el estadio para los principales clubes de la ciudad. En 1955 se presenta un proyecto, expuesto en una maqueta, con el propósito de levantar el estadio a orillas del camino General Belgrano y la calle 525. Doce años después Estudiantes y Gimnasia, ante la necesidad de un estadio, hicieron que se inicie la construcción de uno nuevo. Un paso decisivo fue la aprobación de la ley de secesión de tierras que permitió la construcción del reducto deportivo. Un año después la provincia se comprometió a aportar la cifra millonaria para realización de las obras de este mismo. Entre 1995 y 1997 se anunciaron múltiples fechas de inauguración de las obras que nunca llegaron a buen puerto. El primer partido fue en el 2003 cuando se enfrentaron Argentina y Uruguay. El inicio oficial se hizo el 7 de junio de cuando aproximadamente 40 mil persona presenciaron la gran fiesta de inauguraron, en donde se concluyeron diversos espectáculos, entre los cuales se apreciaron fuegos artificiales.

ganado de fábrica de lucha, no confluyera con otros conflictos gremiales provinciales potenciando la fuerza de los reclamos y acrecentando la inquietud social.



La construcción en serie de bulck carriers para exportación, el método más eficaz y eficiente para producir buques, marcó una etapa de reaprendizaje para el plantel del ARS compuesto en un 85% en noveles trabajadores navales.

Por esta favorable combinación de circunstancias ingresa a la Legislatura provincial un proyecto de Ley que autorizaba al Ente Administrador del Astillero Río Santiago a contratar, con el Banco de la Provincia de Buenos Aires, las garantías bancarias

para la construcción de un buque destinado a la exportación. Al enviarse el proyecto se fundamentaba que:

“Dicha operación permitirá dar continuidad a la construcción de naves una vez finalizada la del Buque-Tanque Ona Tridente. Con tal propósito, se encuentran avanzadas las conversaciones con un importante armador europeo.

Con ello, se alcanza el objetivo trazado de mantener la capacidad instalada en funcionamiento, y se procura asimismo la utilización de la mano de obra especializada con que cuenta a empresa.

Por otra parte, la ejecución de los emprendimiento requerirá la incorporación de mano de obra adicional, para enfrentar aquellas actividades en las que su planta estable no alcanza a cubrir, a través del sistema de Trabajo Eventual, con la significación que ello tiene en la lucha contra el flagelo de la desocupación”¹⁴

¹⁴ Mensaje n° 926, Del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires a la Honorable Legislatura, Eduardo Duhalde, 13.08.1996. (Negritas del Autor)

Para ese entonces, el Banco Provincia había tomado conocimiento del texto del proyecto sin presentar ninguna objeción al mismo.¹⁵ El proyecto de Ley elaborado por el gobernador Duhalde incluía en su articulado un sentido reclamo que levantábamos en pos de la reactivación de la fábrica:

*“El Poder Ejecutivo garantizará el cumplimiento de las obligaciones de pago que asuma el Ente Administrador del Astillero Río Santiago ante el Banco de la Provincia de Buenos Aires por las Garantías Bancarias que se otorgue, para lo cual quedan afectados los Fondos de Coparticipación Federal, Ley 23.548, o la que en el futuro la modifique o reemplace, que le correspondan a la Provincia”.*¹⁶

Finalmente el proyecto se aprueba en agosto mismo: el contrato entra en vigencia el 4 de octubre y la operación con el armador holandés se hace efectiva el 12 de diciembre de 1996. Como las obras solo podrían realizarse cuando arribaran las chapas, tardarían cuatro o cinco meses más, era natural que se produjeran retrasos en la obra. La Junta Interna efectúa la denuncia con el objeto de evitar multas al ARS y los plazos deben renegociarse: Quedaba en evidencia que **una gran falla del Astillero Río Santiago residía en la falta de una planificación centralizada**. En el ínterin no estuvimos de brazos cruzados: hubo que seguir presionando a la Empresa para que pague los días caídos y cumpla con las deudas generadas por diferencias en el pago de la Vacaciones del año 1995 y el premio por la botadura del Ona Tridente.¹⁷

De fiesta

La prudencia y paciencia por fin dio frutos. Para alegría de todos los compañeros el 24 de marzo arribaron al Astillero las primeras 6.000 toneladas de chapa naval para la Construcción 69. El buque, encargado por la firma Milantic Trans S.A., perteneciente al grupo holandés Orient

¹⁵ Nota de la Gerencia de Relaciones con Sector Público del Banco Provincia de Buenos Aires al Director Provincial de Asuntos Legislativos Dr. Jorge Luis Macchi, 01.08.1996.

¹⁶ Artículo 3, Proyecto de Ley enviado por Mensaje nº 926, 13-08.1996.

¹⁷ Actas de las reuniones en Subsecretaría de Trabajo, Ankudowicz Jorge – Poggio Alberto – Benítez Juan Ramón – Turner Eduardo (ATE Ensenada), Lobos, Roberto Martín – Álvarez Miguel Ángel (E.A.A.R.S.), 3 y 24.10.1996.

Shipping Rotterdam, finalmente tendría 27.000 toneladas de porte bruto, una eslora de 165,5 metros y una manga de 27 metros. Nada mal para empezar “a vender para afuera”.

El motor sería un Mitsui Man BW 5L50MC de 7300 Hp, otro signo de los “nuevos tiempos”. Recordemos que el motor del Ona Tridente era un AFNE-MAN-BW-6550NC; es decir lo fabricaba Astillero con patente autorizada. Desde ahora, la maquina era fabricada en el extranjero –Japón en este caso– y vendría por partes; aquí sólo se realizaría el armado en el taller de Mecánica, donde también se sometería al Banco de Prueba. Similar situación se presentaba con los otros 44 componentes importados que demandaba el futuro buque, como el radar, los elementos de comunicación satelital y demás auxiliares.

Los trabajos comenzaron a realizarse el lunes 14 de abril, finalizadas las tareas de control de calidad de las chapas importadas de Brasil. Ese día Palleiro atacó a la tan esperada chapa naval de 40 mm, tres metros de ancho y 12 de largo, con los cuatro sopletes alimentados con gas y oxígeno de la Logatome. Para ese entonces, el material ya estaba arenado¹⁸ y granallado.¹⁹ El viejo supervisor empezó a cortar lo que serían los paneles con que se armarían los bloques del buque.

–*Acá hacemos un traje a medida*’²⁰ –comentó el hombre, orgulloso de su máquina y su trabajo. Hoy esta enorme impresora de computación de 15 metros de largo por 8 de ancho, que reproducía los trazos de los distintos sectores de la nave según las indicaciones que un lector óptico tomaba de los planos, está totalmente en desuso. En su lugar se utiliza, desde 2002, una moderna Messer de lectura digital, muchísimo más precisa.

Tras cortar las láminas, como siempre, los compañeros accionaron las máquinas plegadoras, los rodillos y la prensa hidráulica con que se les da la forma apropiada. De allí, la chapa cortada y moldeada fue trasladada por los maniobristas al plato de prefabricado, con grúas y

¹⁸ Se le descarga aire y arena para un primer pulido que le quitará oxido a la chapa y restos de vieja pintura.

¹⁹ Literalmente se la bombardea con menudos granos de metal.

²⁰ Diario EL DÍA, 20.04.1997.

chatones arrastrados por un tractor o la vieja locomotora diesel. Los soldadores comenzaron a unirlos a los perfiles de acero. Antes de montarlos sobre la grada, se los acondicionó para la colocación de las instalaciones eléctricas, de refrigeración y navegación. Una vez que oxigenistas y soldadores terminaron esta fase, las grúas de las Gradadas, con capacidad para levantar 60 toneladas cada una, montaron los cuerpos. Así se inicia la fase de construcción del casco comenzando a revelarse la fisonomía del producto. Una vez, Fabián Gentile²¹ expresaba así su impresión:

*–Cuando empiezan a montar el casco nos asomamos por la puerta del taller (de Mecánica) para ver las formas que va tomando el casco, es muy lindo verlo” – decía dibujando en el aire una suave curva.*²²

Cuando se monta el cuerpo más pesado, es un espectáculo aparte: El bloque de mayor peso de este bulk carrier era de 240 toneladas y presentaba unas dimensiones de 15 metros de altura, 10 de ancho y 16 de longitud. Las cuatro grúas, oportunamente aseguradas, lo elevan a 26 metros sobre el nivel del terreno y posteriormente lo trasladan a su posición final en popa, tras recorrer 180 metros sobre el casco apoyado en Grada. Mientras esto ocurre las Grúas hacen sonar sus sirenas de alarma por si algún desprevenido se le ocurre cobijarse a la sombra del monstruo. A medida que el buque crece, se coloca la cubierta y sobre la estructura del barco comienzan las tareas de alistamiento que comprende la instalación del sistema de refrigeración, electricidad y sala de máquinas. En forma paralela se va construyendo el casillaje, parte superior y habitable del barco, una vez que se anexa a casco finaliza el ensamble y estamos listos para la botadura. A partir de aquí, mecánicos y electricistas trabajan en el interior de la embarcación equipándola con los distintos requerimientos. En la parte superior técnicos en electricidad, herreros, albañiles, carpinteros la dotan de elementos de navegación y confort. Como el Argentine Confidence era para carga, en éste punto se le montó las

²¹ Fabián es ajustador mecánico y al momento de la nota de referencia contaba con 26 años de edad y 10 de servicio en la Empresa.

²² La Creación de un Gigante en Astillero, diario EL DÍA, 20.04.1997.



Juntando firmas en la Legislatura Provincial (agosto de 1997).

cuatro grúas con una capacidad de izado de 30,5 toneladas de peso. A esta etapa corresponde, además, la instalación del motor, líneas de eje, hélice y timón.

¡Y pensar que en los 90, a punto de cerrarse la fábrica, nos decían conflictivos! Mientras

uno está entretenido armando esta mole de 165,5 metros de largo y 27 mil toneladas... ¿qué ganas le quedan de andar de piquete, marchas, quema de gomas y cortes de ruta?

Cierre del Hospital Naval

No sólo el Astillero era foco de los ataques del Plan Económico del Gobierno Nacional; las fuentes de trabajo de los demás afiliados a nuestra seccional también corrían riesgos por el proceso de desmantelamiento del Estado. A fines de 1996 fue cerrado el Hospital Naval de El Dique, el centro sanitario donde nos atendíamos los trabajadores del ARS desde la fundación de la Empresa, quedando todo su personal en la calle.

–Yo recibí el telegrama de despido firmado por el Almirante Stella, el 31 de diciembre al mediodía. ¡Imaginesé que fiesta de fin de año pudimos haber pasado! ¿no? –contaba Juan Carlos Uceda en un video realizado para celebrar los 10 años de reapertura del Hospital. –Con 33 años de servicios, había ingresado en 1964, y 56 años de edad, me encontraba en la calle.

–Por primera vez en la historia sanitaria argentina se cerró un hospital –decía el médico sanitarista Carlos Cassinelli en un reportaje.

La reforma del Estado decidió que había que ajustar y un hospital entero con insumos, equipos, 300 trabajadores y enfermos se cerró de un día para otro por órdenes del Ministerio de Defensa... pero logramos que se reabriera y transformara en un hospital provincial y todos los trabajadores fueran reincorporados. Esto se logró con organización y lucha.

A partir de ese momento se declaró una lucha por la reapertura que duró nueve meses. Es que el Hospital no era un cuerpo extraño en la zona, desde 1917 se inaugura como hospital de agudos y una parte de infecto contagioso. Las 321 compañeras y compañeros afectados instalaron una carpa afuera del Hospital y en ellas siguieron atendiendo pacientes durante seis meses. Se inició una batalla judicial que logró la reapertura pero posteriormente una Cámara sentenció el cierre definitivo. Lejos de desmoralizarse los trabajadores y ATE optaron por seguir la pelea levantando el reclamo de que provincia se haga cargo del hospital. El titular de El Día del 4 de febrero de 1997 era claro: “SE PROPONEN FÓRMULAS PARA REABRIR EL HOSPITAL NAVAL”. Las palabras en el video mencionado de Ramón Benítez como representante de la ATE Ensenada sonaban contundentes: “*Hicimos esta mañana una Asamblea donde informamos sobre el resultado de la reunión que mantuvimos en conjunto con ATE provincia, PECIFA y los representantes de los médicos con el Ministerio de Salud y del Gobierno de Buenos Aires. El doctor Mussi nos dijo que la provincia aportaría todo lo que esté a su alcance pero que no estaba en condiciones de provincializar el Hospital de El Dique*”.

En un acto muy emotivo que se realizó el 28 de septiembre del 2007 tuve oportunidad de entrevistar a algunas compañeras participantes de la lucha:

–Todos los hospitales provinciales pararon en solidaridad. Se hicieron infinidad de movilizaciones a la casa de gobierno bonaerense, a la legislatura en La Plata, al Congreso de la Nación y a la Comisión de Salud en Diputados. Realizamos ollas populares, una carpa frente al Hospital y otras en la Legislatura –recuerda Beatriz Sanvido, en ese momento una simple despedida y hoy integrante de la Comisión Ad-



La pregunta de la pancarta era contundente.
La marcha fue el 12 de marzo de 1997.

ministrativa de ATE Ensenada.

Gabriela Alegre, miembro de la Comisión Administrativa que también hizo sus primeras armas en el sindicalismo durante el conflicto agrega:

– *Algunas cosas las aprendimos de la gente de Astillero; por ejemplo, el 6 de junio se hizo un gran acto en Ensenada. Ahí nos juntamos con los compañeros del Hospital Horacio Cestino, siempre amenazados por el cierre, con los Municipales, los docentes, los desocupados y un montón de comerciantes y vecinos.*

Para llegar a esta acción, una Asamblea del Astillero Río Santiago, a propuesta de la Junta Interna de Delegados, entonces se vota y se realiza el día 30 de abril de 1997 un acto en Plaza Belgrano junto al Hospital Cestino y Hospital Naval. Luego se realiza una marcha por las calles de Ensenada. Al impulso de estas acciones se decide, junto al Sindicato Municipal y otras Organizaciones sociales, constituir “Ensenada de Pié”. Bajo el paraguas protector de esta convocatoria las compañeras del Hospital Naval lograron contar con un gran cinturón de solidaridad.

– *Estábamos desesperadas porque parecía que no había salida, que a los terrenos del Hospital, la Armada los quería vender a hipermercado. ¡Una barbaridad! Se movilizó parte de Ensenada, Berisso y La Plata; peleamos constantemente creo que 10 meses o más. – contaba Amanda, Delegada del Hospital Crónicos El Dique, como se llama ahora el ex Hospital Naval el día que festejaron los 10 años de reapertura.*

Tan fuerte fue el rumor al que se refiere Amanda, incluso lo sostenían dirigentes de ATE Provincia, que Jorge Agustín Justo, Director

de CENCOSUD S.A. envió un fax con membrete de la cadena JUMBO dirigido a ATE Ensenada. En la misiva, con fecha 13 de mayo de 1997, el ejecutivo en cuestión afirmaba que:

"Atento a su fax de fecha 06/05/97, informamos a Uds. que esta empresa no tiene conocimiento de tentativa alguna con la Armada Argentina para contratar un "leasing" por el predio en el cual se yergue el Hospital Naval".²³

El entonces gobernador Eduardo Duhalde decidió recibirlos, comprometiéndose a buscar una solución al conflicto.

–Finalmente logramos que se reabriera como Hospital provincial y todos fuimos reincorporados. ¡No sabés como lloramos cuando el 29 de septiembre de 1997 se firmó del acta en la Gobernación de la Provincia de Buenos Aires!

–Es cierto, –ratifica Sanvido– lástima que Carlitos Cassinelli, que tanto nos ayudó, nunca pudo festejar el triunfo.–

El doctor Cassinelli falleció el 10 octubre de 1997 en un accidente de aviación en Fray Bentos, Departamento Río Negro de Uruguay cuando volvía de un Encuentro de Salud en la provincia de Misiones. Dirigente de la rama Salud del gremio de los trabajadores estatales e integrante del Concejo Directivo Nacional de ATE que se volcó a apoyar el conflicto.²³ Había acordado, a su regreso, reencontrarse con "las chicas y chicos del Hospital Naval" para festejar el triunfo. El destino no lo quiso.

El 1º de enero de 1998 el hospital se reabre ya en la órbita provincial.

–El hospital estaba vacío; habían cortado hasta las puertas para sacar los muebles, ni tapita de luz habían dejado –cuenta desde la pantalla Juan Uceda– Los pastos estaban altos, las puertas sin picaportes... ¡un desastre!

–Nos tuvimos que amoldar a la nueva modalidad de trabajo, estábamos acostumbrados al paciente agudo pero no al crónico, pero habíamos recuperado nuestro hospital – testimoniaron enfermeras que se identificaban como Juanita, Pochi y Cristina.

²³ Entrevista de Rubén Castro, septiembre 1997.

“¡...Yo quiero que el decreto/ ya no moleste más!”²⁴

Como se indica al principio del capítulo, mientras teníamos estos conflictos Zona Franca no dormía y seguía ocupando sectores. Para inicios de 1997 el Ente que la administraba ya tenía instaladas sus oficinas en el segundo piso del Edificio de Dirección y había ocupado todas las tierras en las que no había edificación.²⁵

Se debe destacar que **en este marco desfavorable en que debieron actuar, los profesionales pertenecientes al personal de carrera del ARS dieron una fiera batalla para perder lo menos posible** mientras se cedía según lo ordenado por el “Superior Gobierno de la Provincia de Buenos Aires”. Éste último había designado, a fines de 1995, una Comisión de Transferencia conjunta entre ambos Entes donde luego se sumó el Concesionario de Zona Franca:

“Merced al acuerdo logrado, el Astillero recuperó la Planta de Agua Potable y la cisterna que alimenta al tanque elevado, las que según el trazado del decreto 1332, había quedado fuera del Área de uso particular del ARS.

En lo que hace a la energía eléctrica, el Astillero mantiene el derecho a ocupar y acceder a los lugares que involucren operación y mantenimiento de las líneas de media y baja tensión, tableros de distribución, subestación transformadora, etc. De haber tenido que trasladar la subestación transformadora de potencia y la central de tableros de distribución de media tensión, esta obra habría significado para el ARS una erogación superior a los U\$A 4.000.000

(...) Se logró además seguir haciendo uso de la báscula para camiones evitando así el costoso traslado de la misma.

También se obtuvo en carácter de cesión definitiva la calle que corre contigua al Plato de Armado n° 5, frente a Paneles Planos, lo que permite el acceso de vehículos a ese sector, como también a la Playa de Chapas y a la Línea de Granallado.

²⁴ Esta es parte de una de las canciones con más pegada en nuestras marchas: “Yo quiero un barco, yo quiero una barcaza/ yo quiero que el Decreto ya no moleste más / Yo quiero aumento, los contratado’ a planta/ y que la Zona Franca se deje de avanzar. (Estribillo.) Vamo, Astillero, ponga güevo / vamo’ al frente / que se lo pide/ toda la gente” (N del A)

²⁵ Actas de Transferencia de Sectores 1 y 2, Informe de Comisión de Transferencia, 05.03.1997 La cifra son a valor de la época (N. del A)

*Desde la Planta de Secado de maderas hasta el edificio de Vestuarios, entre la calle y el nuevo alambrado, se recuperó una franja de terreno para el tránsito peatonal del personal”.*²⁶



Además de recuperar la Sala de Bombas, desde dónde se alimenta la red de

incendio, se logró mantener el Dique flotante en su ubicación habitual, en plena operación. Eso pudo ser porque los representantes del Astillero en la Comisión, obtuvieron un sector de terreno en la zona del Dique Flotante para facilitar libre acceso de camiones y grúas afectados a las reparaciones navales. Para lograrlo debió cederse al Concesionario, transitoriamente y en carácter de préstamo, una franja de terreno de 25 metros de ancho por 125 metros de largo en el extremo oeste de la Playa de Chapas para ser usado como depósito de contenedores. **La relocalización del Dique flotante habría significado una inversión de USA 3.000.000²⁷ y la indisponibilidad de unos 300 metros de muelle.** Por último, pese a que el Convenio estipulaba la transferencia que *“todos los bienes, instalaciones y equipos que se encuentren dentro del área a concesionar”*, la gestión realizada permitió el rescate de gran número de equipos industriales, máquinas herramienta, grúas puente, grúa de muelle, transformadores, conductores eléctricos, muebles de oficina, materiales de producción y consumo, chapas, perfiles, etc. La recuperación de estos elementos representó un importante beneficio económico para el ARS.

No sólo los interesados en Zona Franca proseguían desarrollando sus planes; el nuevo Directorio del ARS, encabezado por su Presidente el Capitán de Navío (RE) Eduardo Alberto Horvath demostraba que las caras cambiaban pero los objetivos no. El 3 de marzo de 1997 el

²⁶ Acta n° 4 de Transferencia de Sectores, Informe de Comisión de Transferencia, 05.03.1997.

²⁷ A valores de la época (*N. del A*)

governador Eduardo Duhalde firma el Decreto n° 397²⁸ donde en su artículo 1° explicitaba: *“Apruébase el Convenio acordado entre el Ente Administrador del Astillero Río Santiago, el Banco de la Provincia de Buenos Aires y el Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires para la contratación de un Asesor Financiero en relación con la privatización del Astillero...”*.

Promesa de políticos... como amores de estudiantes

Provincia ya había anunciado que Astillero Río Santiago sería privatizado después de la Empresa de Servicios Eléctricos de Buenos Aires (ESEBA) cuya venta tenía fecha para junio de 1997. Para hacer más apetecible el Astillero a los posibles oferentes en una licitación internacional, como ya se dijo, Gobierno y Empresa buscaban *“reducir los costos laborales”*, es decir, borrarlos algunos rubros salariales, eliminar beneficios. Para ello debía lograr la liquidación completa de nuestro Convenio de Trabajo. Como ejemplo citemos la suspensión del pago por antigüedad, conforme la aplicación de la Ley Provincial 10.430; algo que quebraba el mismo Acta de Transferencia Nación – Provincia que avalaba la vigencia de nuestro Convenio Colectivo de Trabajo.²⁹ No le importó al Gobierno provincial quebrantar un compromiso que él mismo había firmado y al personal proveniente de Nación se nos quitó un año de antigüedad con el consiguiente perjuicio económico. El Directorio aprovechó la coyuntura y contraatacó con su requerimiento de que se abrieran las Paritarias de modo urgente.³⁰

Nuevamente nuestras posturas fueron diferentes:

- El Concejo Directivo Nacional de ATE no se presentaba a las audiencias citadas.
- Un sector minoritario de Delegados planteábamos que no se debía discutir el Convenio hasta tanto no se derogue el Decreto 397.

²⁸ A este decreto se refieren los compañeros en sus cánticos (*N del A*)

²⁹ Acta Reunión Oficina Conciliación Laboral (Delegación Regional La Plata), Ankudowicz Jorge – Turner Eduardo – Benítez Juan Ramón – Barrientos Jorge – Poggio Alberto (ATE Ensenada), Lobos Roberto, Álvarez Miguel (E.A. ARS), 19.03.1997.

³⁰ Circular de la Junta Interna de Delegados de ARS, 04.03.1997.

- La Junta Interna alertaba sobre los riesgos que nos planteaba la encrucijada: Si no asistíamos se podría correr el riesgo de que Trabajo laude dando lugar a los requerimientos de la Empresa; y en el caso de asistir y no acordar con la otra parte, sería Trabajo también quien determine y se dudaba que lo hiciera a favor del trabajador ya que el árbitro era parte del Gobierno también. La Junta Interna reclamó una Asamblea General para que tomáramos postura, a la vez que proponían la elección de Paritarios en la misma.³¹

Finalmente el Directorio logró su objetivo cuando el Concejo Directivo de ATE Nación y la Comisión Administrativa de ATE Ensenada acordaron realizar reuniones para discutir un nuevo convenio o modificar el actual.³² El nuevo Directorio también planteó en las reuniones, con el argumento artero de evitar nuevos inconvenientes o conflictos por despidos, *“la posibilidad de la incorporación de nuevos compañeros a través del mecanismo de ‘cooperativas’”*.³³

En el citado documento la Junta Interna cuestionaba: *“... aquí cabría la pregunta quiénes o de quiénes van a ser estas cooperativas o quiénes la van a dirigir. Esperamos que esta iniciativa no sea también nuestro futuro; estemos bien despiertos y no caigamos en lo que podría ser una trampa”*.

Aunque parezca superfluo, se debe señalar que la propuesta de cooperativas fue rechazada por una amplia mayoría de los compañeros del Astillero debido a que implicaba una “privatización periférica”.

“¡El Turco Menem es así!”³⁴

Pocos días antes de un acto de finalización de obra de la corbeta MEKO 140 ARA ROBINSON, Pancho Banegas me sorprendió visitando mi mesa del “Comedor de Gradas” a la hora del almuerzo. Comentó que se estaba preparando una movida de repudio ante la llegada al Astillero del Presidente de la Nación, Menem, primero en el ranking de los

³¹ Ídem Nota al Pie 31.

³² Acta de reunión n° 242.805,06.06.1997.

³³ Ídem Nota al Pie 31.

³⁴ La frase pertenece a la copla: *“El Turco Menem es así / es el más p... de los gorilas / quiere vender al país / para cambiarlo por cocaína. / Yo le decía que no / que el Astillero no se vendía / Carlos Menem se enojó / y nos mandó a la policía”*.

personajes menos queridos entre nosotros. Por supuesto que me sentí encantado de hacer algo para “expresar nuestra opinión” a éste hombre que tantos disgustos nos había dado.

El acto en cuestión se hizo el 18 de julio de 1997 sobre el muelle de alistamiento frente al Taller de Estructuras y comenzaron a llegar delegaciones barriales bastante nutridas adictas al gobierno. Sin embargo, jugábamos de locales y no íbamos a desperdiciar la oportunidad de repudiar al Decreto 397 y a los planes de Privatización. A esto se sumaban que llegaron compañeras del Hospital El Dique en plena pelea por la reapertura de su fuente de trabajo. Cuando llegué al plato de la Grada 1 ya estaba Ignomiriello, el resto de la Junta Interna y otros compañeros que vinieron a “bancar” la patriada, con carteles contra el decreto. Arrancamos hacia Estructuras; en el camino vi a un grupo de compañeras del Hospital Naval yendo hacia el mismo lado con sus propios carteles.

Despacio, amablemente pero con los carteles en alto nos fuimos abriendo paso entre la multitud. Como íbamos con la ropa azul de Astillero la gente nos sonreía y se iban abriendo, dejando paso a “los dueños de casa”. A cincuenta metros del palco comenzamos a gritar contra el *Turco*, el Modelo de Ajuste y *¡Astillero, Astillero!* sin dejar de caminar, llegamos hasta el palco y seguimos de largo sin dejar reaccionar a los elementos de seguridad. Desde el palco,



El régimen establecido por la ley de Riesgo del Trabajo, que rige desde 1996, significó un retroceso en materia de Seguridad Laboral que nunca fue aceptado por ATE y los trabajadores de Astillero.

Menem no entendía nada, Duhalde sonreía con disimulo y Ankudowicz, que estaba a punto de regalarle al Presidente una réplica del martillo con que Perón puso el primer remate a la fragata ARA “Libertad”, se quedó duro, mirando a cualquier lado...” como perro que pateó la olla”. Salimos del acto y ya en la Grada no hacíamos sino festejar como chicos el disgusto que le dimos a los jefes cuando unos compañeros llegaron gritando: “*¡El Turco se escapa, se está yendo en una combi negra y viene para acá!*” “ Un grupo de jóvenes agarraron unas piedras y empezaron a correr el vehículo con vidrios polarizados. Otros sector no se tragó el anzuelo y exclamó: “*¡Macanas, ese se va por el helipuerto de Zona Franca! Si quieren vamos para allá*”.

No sé quién de los dos grupos tuvo razón y si alguno alcanzó al Presidente pero creo que nunca en tantos años de Astillero vimos retirarse de manera tan ignominiosa a un mandatario nacional... Como se suele decir, *siembra vientos y cosecharás tempestades*.

“¡Andá a cantarle a la A.R.T.!”

Desprotegiéndonos aún más en materia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, a partir de noviembre de 1997, el Directorio del Astillero decide contratar una Aseguradora de Riesgos de Trabajo. Si bien legalmente estaba en condiciones de hacerlo, el régimen no era de aplicación obligatoria.³⁵

La ley de Riesgos del Trabajo, que rige desde 1996, estableció un sistema de seguro de accidentes laborales obligatorio, y cerrado, a cargo de los empleadores y administrado por las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo (ART). De este modo el empleador, en este caso Astillero Río Santiago, se desentendía de la responsabilidad de cubrirnos en estas circunstancias y de pagar las posibles indemnizaciones. Con el nuevo régimen los montos por resarcimiento en caso de pérdida de capacidad física disminuyeron. Al sufrir un accidente o contraer

³⁵ La Ley Nacional n° 24557, sancionada el 13 de septiembre de 1995, había puesto en vigencia este sistema de seguro. La provincia de Buenos Aires adhirió al mismo mediante del Decreto 3918/97, 10.11.97.

una enfermedad laboral, el trabajador o sus familiares no podían reclamar ante la Justicia Civil salvo en caso de dolo, lo que significa que el empleador tuvo intención de provocar el accidente. ¡Algo prácticamente indemostable! Así se estableció que tenían



Hombres y máquinas del Astillero Río Santiago al servicio de construir el Teatro Argentino de La Plata.

derecho a cobrar una indemnización o renta tarifada (sistema cerrado) que debía abonar las ART. El tratamiento médico y la rehabilitación del trabajador accidentado quedaban a cargo de las ART, que también se hacía cargo de los jornales caídos desde el décimo día de la licencia médica del trabajador accidentado.³⁶ Éste sistema se extendió a todos los estatales provinciales con lo cual una masa impresionante de trabajadores quedamos “asegurados”, en Provincia ART, una empresa integrada por el Banco Provincia de Buenos Aires y otras entidades internacionales.³⁷

También fue criticable el modo como se realizó el cambio de sistema. En ningún momento se consultó ni comunicó previamente a los trabajadores ni a su organización gremial. Tampoco se realizó la capacitación correspondiente a los afectados ni proveer de condiciones laborales y la totalidad de los elementos de protección. Apenas entró a regir la ley, muchos trabajadores accidentados o sus familiares se presentaron en los Tribunales impugnando la prohibición de recurrir a la Justicia. Y en la mayoría de los casos, lo hicieron **porque las rentas e indemnizaciones**

³⁶ Clarín, 16.02.2008.

³⁷ Fuente: Accidentes de Trabajo, folleto emitido por el Concejo Directivo Provincial de ATE, enero de 1998.

eran reducidas con relación a las que cobraría cualquier ciudadano si hubiese sufrido un accidente similar. Entonces, los jueces fallaron en favor de los trabajadores y se habilitó la llamada “vía civil”. El caso Cardelli-Astilleros Río Santiago, por ejemplo, llegó a la Corte Suprema de la Provincia de Buenos Aires que sostuvo que impedir a los trabajadores o a sus familiares el acceso a la vía civil significa:

“Discriminar al trabajador en relación a “cualquier otro habitante de la Nación respecto de los terceros que lo dañan o perjudican”. “Un régimen cerrado y excluyente, además de inconstitucional, deviene en injusto” porque la ‘previsibilidad económica’ que la ley le otorga a los empleadores o a las ART se obtiene a costa de aniquilar lo que por derecho corresponde a los trabajadores”.

Hasta trabajando cortamos calles

En un año en que casi no se registran casos de acciones callejeras por reclamos gremiales, Astillero Río Santiago no podía dejar de “colaborar” con los distintos trastornos de tránsito que suelen padecer los sufridos vecinos platenses. Floreal Aguirre, lejos ya de la lid gremial y siendo Supervisor de Mecanizado Pesado documentó, en su personal estilo, un hecho ciertamente singular y describía el suceso de este modo:

“Hace muy pocos días los medios periodísticos locales, a grandes titulares, dieron cuenta de una situación creada en el centro de la ciudad de La Plata, que derivó en serios trastornos y creó un caos en el tránsito vehicular (...) fue la instalación de una gigantesca grúa, que será utilizada para continuar la construcción del viejo coliseo platense, llamado Teatro Argentino. (...) si gigante es la estructura que allí se ha levantado, gigantescos y faraónicos son los componente que serán montados, y para que ello suceda, también fue gigante el esfuerzo para construirlos.

Y precisamente a ocho kilómetros de la ciudad de las diagonales, en la histórica Ensenada de Barragán, en mi viejo y querido Astillero Río Santiago, desde allí saldrán las ochocientas treinta toneladas de acero estructurado que entre diferentes proyectos arquitectónicos completarán la estructura edilicia, incluyendo marquesina, sala lírica y la sala del teatro de prosa.

Un viejo Astillero que sigue mostrando (...) que a pesar de haber perdido territorio por la instalación del Ente Zona Franca, y ser acosado por un

decreto privatizador, a pesar de estos sucesos, no han logrado alambra la capacidad, el talento, la creatividad y el ingenio de su poderoso plantel de trabajadores.

Pero, como somos confesos, consuetudinarios e involuntarios protagonistas de crear inconvenientes en las rutas del país, a causa del envío constante de producción de esta industria pesada como las efectuadas para las grandes centrales hidroeléctricas tales como las turbinas para la represa de Yaciretá, Los Reyunos – Mendoza, Piedra de Águila – Neuquén, Río Grande – Córdoba y muchas más, seguramente se volverá a repetir el congestionamiento en el radio céntrico de la ciudad ante la entrega inminente de los grandes componentes, algunos de ellos de veinticinco metros de longitud.

Quizás se logre ordenar el tránsito adecuadamente, tal vez sea necesario cambiar el sentido de circulación de algunas calles, o a lo mejor, sin ser alarmista ni tremendista, se decida paralizar la ciudad.

No sé lo que ocurrirá.

Pero de lo que sí estoy seguro, es que las toneladas de cemento que serán utilizadas para los distintos basamentos, no borrarán nunca jamás, de cada una de las piezas construidas, las huellas de las manos de un ejército ataviado con un arco iris de ropa color azul, gris, caqui y celeste, que son las manos de los trabajadores de Astillero Río Santiago”³⁸.

Los cinco que faltan p'al peso

A principios de 1998 Astillero vivía un momento singular:

- Teníamos los doce primeros bloques del “Argentina Confidence” sobre la Grada I.
- Participábamos en las obras del Teatro Argentino.
- Se nos había encomendado realizar los aros de compresión y columnas soportes para el Estadio Único de La Plata que insumirían 3.300 toneladas de acero que elaboraríamos en la planta.
- Se habían reiniciado las tareas en las Construcciones 63 y 64, corbetas MEKO 140, para la Armada Argentina.

³⁸“Valor de la Obra del Astillero Río Santiago”, Sección Cartas de Lectores, Diario EL DÍA, 28.11.1997.

- Habíamos entregado, el 24 de septiembre, cuatro de las lanchas de pesca artesanal para la Cooperativa de Pesca de Mar del Plata; con casco de plástico reforzado, de 7,20 metros de eslora y equipados con motores de 50 Hp, radio y compás, magnético y una capacidad de carga de 2 toneladas.
- Los comunicados de la oficina de Prensa del Astillero indicaban que se habían efectuado unas 45 reparaciones en el Dique, lo que daba un total de 265 desde 1993.³⁹
- Por último, las autoridades del ARS anunciaban la firma de un contrato con la empresa MBL para la construcción de barcasas con destino a la Hidrovía Paraguay – Uruguay, de 61 metros de eslora y 11 metros de manga, con capacidad de carga de 2.300 metros cúbicos.⁴⁰

El futuro al fin parecía sonreírnos... hasta que el diablo metió la cola. O mejor dicho, la crisis de una economía globalizada y el deterioro del bipartidismo en la República Argentina. Como suele decirse, a la hora de trabajar en paz... *“siempre nos faltan cinco pal peso”*.

Qué digo cuándo digo crisis

Cuando se habla de crisis, en este caso, es en referencia al efecto de la depresión económica en Japón, que se acrecentó con la devaluación de la moneda tailandesa y la consecuente crisis asiática, también conocida como el “Efecto Dragón”. La crisis estalla en julio de 1997 y sufrimos un coletazo en el Astillero ya que los costos de la construcción naval bajaron muchísimo en Asia y eso deprimió los valores en el mercado internacional. El constructor holandés hizo cuentas: el barco salía más barato hacerlo en Corea, por dar un ejemplo; primero intentó negociar una rebaja y luego comenzó a boicotear una operación comercial que ya no le convenía. **Un cachetazo de la realidad para los irresponsables aventureros que querían quemar las naves del desarrollo de la In-**

³⁹ La reparación (o carenado) de un buque incluye la revisión de todos los elementos debajo de la línea de flotación (comúnmente reparación de timón, ancla y hélices entre otros elementos), limpieza (arenado y pintura) de casco y de tanques. Representa un interesante y rápido ingreso de divisas frescas muy importante para la economía del ARS. (*N del A*)

⁴⁰ Capitán de Navío (RE) Eduardo Alberto Horvath, presidente del Directorio del EA ARS. Diario ÁMBITO FINANCIERO, 22.01.1998.

dustria Naval Nacional para entregarse a la disputa por el mercado internacional a los fenicios contemporáneos.⁴¹

Cuando se habla de desgaste en el bipartidismo es para focalizar en el proceso de deterioro y fragmentación, que sufría la UCR desde su entrega anticipada y precipitada del poder al presidente electo Carlos Menem.⁴² El espacio político dejado en la clase media y sectores “progresistas” por el partido radical era ocupado eventualmente por frentes electorales como el FREPASO.⁴³ Caída esta pata del régimen bipartidista el otro sostén, el Partido Justicialista, debió soportar la enorme presión de asumir todo el poder gubernamental y cargar sobre sus hombros los efectos del desgaste político por cada crisis que se produjera en la República Argentina. Esta situación produjo, inevitablemente, importantes fisuras y enfrentamientos entre la dirigencia justicialista; Carlos Menem aspiraba a un tercer período presidencial y Eduardo Duhalde consideraba que ya había llegado su hora.

Era de prever que la confrontación entre estas máximas figuras del Justicialismo⁴⁴ se trasladaría, directa o indirectamente, hacia las

⁴¹ Este fue uno de los primeros pueblos navegantes de la historia, dando origen a una de las primeras civilizaciones marítimas. Las relaciones comerciales de los fenicios fueron de tal magnitud que podría afirmarse que todo el mundo antiguo comerció con ellos.- *Fuente: La Humanidad de Silvia Vázquez de Fernández.* (En mis años de vida adulta no conocí ministro de Economía argentino que hubiera aprendido algo de este pueblo que además nos aportó el alfabeto. *N del A*)

⁴² El declive de Alfonsín se inicia con la claudicación en el tema de Derechos Humanos al sancionar la Ley de Obediencia Debida y Punto Final, tras el alzamiento “Carapintada”; que le producen una ruptura con los sectores medios progresistas; esto lo llevó el revés electoral en las legislativas de 1987 que, sumado al fracaso en evitar la hiperinflación, y los efectos del Rosarizao en 1989, lo llevó a apresurar la retirada del Poder Ejecutivo.

⁴³ Acuerdo electoral realizado entre el Frente Grande, el Frente del Sur de Fernando “Pino” Solanas y los que tenían su antecedente en el “Grupo de los 8” diputados del PJ que se habían separado del oficialismo, sectores vinculados al movimiento de Derechos Humanos, grupos provenientes de la Democracia Cristiana, el Partido Comunista y el Partido Intransigente- y el partido PAÍS de Bordón. En las elecciones presidenciales de 1995 el FREPASO obtuvo el 29% de los votos, relegando a la UCR por primera vez en su historia el tercer lugar, y se constituyó en la tercera fuerza en la Cámara de Diputados de la Nación. Carecía de una fuerza electoral estable más allá de su penetración en sectores del electorado urbano, particularmente en Capital Federal, Gran Buenos Aires y Rosario.

⁴⁴ Eduardo Duhalde comenzó a estar cada vez más jaqueado por las repercusiones del asesinato al periodista José Luis Cabezas, ocurrido el 25 de enero de 1997. Gonzalo Martínez, presidente de la sindical Asociación de Reporteros Gráficos de la República Argentina (Argra),

organizaciones del movimiento obrero cuyos dirigentes aún presentan una profunda identidad peronista. Astillero Río Santiago y ATE Ensenada no podían ser ajenos a este proceso de lucha interna en el Movimiento Nacional Justicialista y, por supuesto, no lo fueron.



En la infraestructura del Teatro Argentino son evidentes las 830 toneladas de acero elaboradas por Astillero.

sostenía que: *"Hasta el día de hoy nos estamos preguntando el porqué de la muerte"* y afirmaba que *"las causas, más que políticas, son mafiosas"*. Sin embargo, Eduardo Duhalde, consideró estar ante una venganza política contra él por su oposición al gobierno del primer mandatario Carlos Saúl Menem. *"Me tiraron un muerto"*, repetía constantemente. *"No se olviden de Cabezas"*, fue la consigna que explotó en toda la Argentina. La tragedia salpicó también al Gobierno nacional.

CAPÍTULO V DIVIDIDOS COMO NUNCA

Nuevo plantel, nuevos problemas

Un grupo de soldadores recientemente contratados se sentía discriminado en el pago, dada las características de su trabajo. Acostumbrados a las prácticas laborales dominantes en las grandes obras, que favorece a los reclamos por oficios decidieron reclamar una mejora salarial para el sector. Ante la falta de respuesta por parte de la dirigencia gremial, a principios de 1998 negociaron por su cuenta con el Directorio y reclamaron mejoras salariales. Éste, ni corto ni perezoso, aprovechando la ocasión para avanzar sobre el Convenio y dividir a los trabajadores, les concedió una mejora en base a la Productividad. El resto de la sección Soldadura reacciona realizando una asamblea del Sector que decide reclamar un aumento de 30% para el oficio pero por tarea penosa. En la ocasión se eligió un contratado para integrar la Comisión de Seguridad, la conformación de una Comisión Negociadora para presentar los reclamos ante las autoridades del ARS y el pedido de Asambleas de Sección en todo el ARS para reclamar una Asamblea General y contra el Decreto privatizador. El día lunes 9 de febrero, la Comisión Negociadora, sin ningún tipo de amparo gremial, entrevista al Gerente de Producción y le eleva los reclamos. El funcionario se compromete a hacer conocer al Directorio lo solicitado. **La Empresa opta por responder con acciones terroristas en lugar de negociar; el martes 10 despiden a dos compañeros contratados y suspende a tres trabajadores efectivos.**¹

El conflicto queda aislado y en suspenso. Como el grueso del plantel de Astillero, desde Navidad hasta fines de Febrero, se encuentra de vacaciones, salvo contadas excepciones, la fabrica se desmoviliza

¹“Tarea Forzada, Salario Penoso”, Circular de La Marrón, 12.02.1998.

naturalmente; así que las Asambleas de sección no salieron y mucho menos la Asamblea General. En los primeros meses de 1998, ya todos juntos, retomamos la pelea salarial combinándola con el pase a Planta Permanente de los contratados incorporados para realizar los trabajos del “Argentina Confidence” que, como se dijo superaba el número de seiscientos.

Para entonces, el gobierno provincial otorga un aumento generalizado para los estatales provinciales pero exceptúa al personal del Astillero Río Santiago.

Al borde de la ruptura sindical

En el marco de la crisis política nacional y una feroz interna dentro del Movimiento Nacional Justicialista según se describe en el capítulo anterior, comenzó a desarrollarse una confrontación interna en el ATE de Ensenada que por momentos hizo crujir su habitualmente sólida estructura. De un modo inédito para el Astillero —ya que lo tradicional era que fueran convocadas por la Comisión Administrativa y conducidas por miembros del secretariado— el Concejo directivo Nacional y Provincial, acompañados por la Junta Interna, comenzaron a realizar Asambleas Generales en fábrica sin la presencia de los directivos seccionales. Las diferencias que se visualizaron poco antes del despido de los 13 delegados entre la Comisión Administrativa y ATE Nación y Provincia, la actitud diferente hacia los despidos de los trabajadores eventuales entre la Junta Interna y la seccional Ensenada de ATE, así como sobre la postura acerca de las Paritarias, no solo reflataron sino que se agudizaron.

Así comenzó uno de los procesos menos deseados por los trabajadores: la división entre compañeros considerados como los más “*duchos en la cosa política o gremial*”, de aquellos referentes de los que se espera, con cargos o no, una orientación clara y no confusiones y peleas. **Si la división entre los trabajadores es mala en sí misma, cuando se produce en medio de una lucha es peor.** En esta situación la empresa aprovecha nuestras divisiones para su beneficio y es más probable que los trabajadores acepten seguir un camino que ponga en riesgo su estabilidad laboral y la continuidad de la fuente de trabajo.

El 18 de marzo el CDN, CDP y Junta Interna. convocan una Asamblea General en fábrica; en la misma se decide realizar un:

reclamo salarial de \$ 200, retroactivo al 1° de enero y a cuenta de futuras negociaciones. Equiparación salarial entre contratados y efectivos; pago deuda por Vacaciones '97 y movilidad; Pedido de Informes sobre carga laboral para los próximos cinco años, sobre presupuesto de 68 millones de dólares para el ARS, los ingresos por las obras del Teatro Argentino, reparaciones, Corbetas MEKO, etc.; impulsar ley de reactivación de Industria Naval recorrer los distintos bloques políticos de la Legislatura Bonaerense. Conformar un Comité de Seguridad e Higiene electo en Asamblea; Defender de manera irrestricta a todos los compañeros, a la vez que pasar a planta permanente a todos los contratados encuadrados en la solicitud de ATE al Gobierno. Convocar a Elección de Delegados por Sección, respetando las normas estatutarias. Informar a la Comisión Administrativa sobre las resoluciones e invitarla a participar de la próxima Asamblea a efectuarse el 25 de marzo, a las 15 y 45.²

Una nota con estas decisiones es enviada al Ministro de Producción Carlos Brown, con la firma del CDN, CDP y Junta Interna del ARS.³ Por su parte, José Juárez y Francisco Banegas, de la Junta Interna de Delegados, solicitan al Presidente del E.A. ARS, Capitán de Navío (RE) Eduardo Horvath una reunión a fin de tratar los temas mencionados; se compromete la presencia en la misma del Concejo Directivo Nacional y Provincial de ATE.⁴

Juárez-Banegas: un dúo “non grato”

Estas acciones merecieron una rápida respuesta por parte de la agrupación que sostenía a la Comisión Administrativa. La conducción de la Azul y Blanca denuncia por circular lo que entiende como:

² Nota ATE Nación al Secretario General de Seccional Ensenada de ATE, Anibal Díaz (Secretario Gremial) – Oscar Zapata (Secretario Administrativo), 20.03.1998.

³ Nota n° 105/98 de ATE Nación, por CDN: Juan Alfredo González – Anibal Díaz – Jorge Acedo – Oscar Zapata – Gloria Canaviri; por CDP: Hugo Godoy – Rolando Obregón (dos firmas más ilegibles); por Junta Interna: José Juárez – Vicente Ignomiriello – Eduardo Díaz – Francisco Banegas – Luís Flores, (más una firma ilegible), 23.03.1998.

⁴ Nota con membrete de la Junta Interna de Delegados firmada por Delegado General, José Juárez y Delegado de Prensa, Francisco Banegas, 30.03.1998

“maniobras obstruccionistas de algunos sectores que pretenden descalficar a la Conducción Oficial del gremio, confundiendo a los compañeros”.

Señala que en el pedido de reunión la Junta Interna omite incluir en el temario a discutir con la empresa el tema de pase a planta de contratados y su equiparación salarial, aprobado en la asamblea del 18. Avanza aún más en la disputa cuando denuncia la:

*“actitud secesionista compartida por el Concejo Directivo nacional y Provincial de ATE en las personas de Jorge Acedo, Aníbal Díaz, Ángel Caddelli, Cachorro Godoy”.*⁵

Era inocultable que entre la Seccional y el resto de los organismos de ATE existía un abismo que se agrandaba cada vez más; hasta el punto que el Secretario General Jorge Ankudowicz declara **“Personas no Gratas”** a los miembros de la Junta Interna, José Juárez y Francisco Banegas.

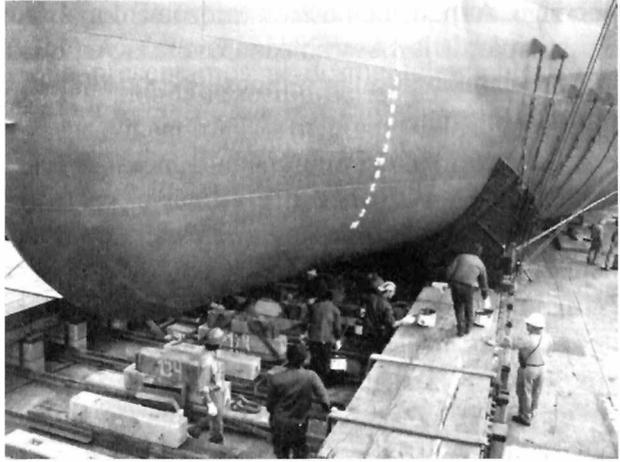
Lejos de amilanarse la Junta Interna, encabezada por José Juárez, continúa su tarea con dinámico accionar. En la Asamblea Ordinaria y Extraordinaria realizada el 30 de marzo en la Sede sindical, en presencia de trabajadores del Astillero, Hospital El Dique, Escuela y Liceo Naval procedieron a comunicar a la Comisión Administrativas la invitación a presidir las asambleas del Astillero. En dicha ocasión, la Comisión sufre un traspie político al serle rechazado la Memoria y Balance por gruesos errores. El martes 31 de marzo la Junta asiste al Congreso Provincial y en su calidad de Congresales electos por la Asamblea Extraordinaria de la Seccional la Junta Interna solicitan el apoyo a las resoluciones de la Asamblea de trabajadores del ARS, recibiendo un espaldarazo por parte de los 500 Congresales presentes.

Tras mantener una serie de reuniones con diferentes legisladores solicitando el pedido de infirmes y el pedido de derogación del decreto privatizador n° 397/97, la Mesa de Delegados convoca a una Asamblea General el 15 de abril, a las 15:45. Durante mayo se realizaron importantes movilizaciones hacia La Plata hasta que la asamblea del 24 de mayo resuelve,

⁵Circular Agrupación Azul y Blanca (Sin Título), Omar Pérez – Presidente, Ángel González – Secretario Gremial, Evaristo. González Secretario de Organización, Ricardo Marazzi, Prensa y Propaganda, sin fecha

por ajustado margen de votos, a pedido de la Junta Interna y ATE Provincia –y el silencio de la Comisión Administrativa–, declarar una tregua por 15 días ante la promesa de la empresa de efectivizar contratados.

Hasta el momento la respuesta de la empresa y el ministro Brown por nuestros reclamos salariales, había sido exclusivamente por los diarios y manifestaban:



Trabajo previo a la botadura.

“El aumento no corresponde” y “las marchas responden a intereses políticos”. Mientras tanto, en las audiencias en Trabajo, sólo dejaban asentados en las Actas que: *“... solicita un Plazo de 30 días para dar respuesta definitiva al tema salarial, y en el transcurso de este plazo, la empresa procederá a ir cubriendo las bajas vegetativas con el personal directo y calificado”*.⁶

Un manotazo de ahogado

Para junio Pío Ankudowicz estaba cada vez más aislado políticamente en la superestructura y su equipo de conducción se había partido. En marzo de este año por circular se comunica la renuncia del Secretario Gremial Eduardo Turner, el Secretario de Organización, Alberto Poggio y el Secretario de Prensa, Ramón Benítez. Aparte de eso aún contaba con un fuerte consenso por parte de los trabajadores de casi toda la seccional, especialmente de la repartición más importante: el Astillero Río

⁶ La Proa, Boletín de la Agrupación Clasista “12 de septiembre” (en la CCC), 02.06.1998.

Santiago. Aunque demasiado tarde la Comisión Administrativa comenzó a participar de las Asambleas Generales; en ellas se votaban las marchas y los reclamos pero las respuestas de los funcionarios eran otorgadas a la Junta Interna.⁷

La autoridad del Secretario General se resentía cada vez más. Para fortalecerse y buscando neutralizar el crecimiento en influencia de la Junta Interna –recordemos que estaba compuesta por adherentes a la lista Blanca, mientras los dirigentes de la seccional pertenecían a la Azul y Blanca– Pío decide tomar el reclamo de muchos compañeros de recuperar la elección de Delegados por Sección y fija como fecha de elecciones el 30 de junio.⁸

Nublando la conciencia

La convocatoria fue pública y sistemáticamente atacada por el Concejo Directivo Nacional, CD de Provincia y la Junta Interna. Lejos de buscar limar las desinteligencias, los dirigentes endurecían cada vez más sus posiciones. El 19 de junio, Ankudowicz envía una nota al CDP reclamando que fije un criterio respecto a la elección de Junta Interna de Delegados alegando una resolución de la Asamblea General realizada el 17 de junio. La dirigencia provincial, en su respuesta, no sólo niega que dicha reunión se haya pronunciado en contra de la elección de ese organismo sino que la Seccional **debería efectuar una nueva convocatoria a elección de delegados** respetando el artículo 75, inciso 5 del Estatuto

⁷ La impotencia del Secretario General era tal que, en determinado momento, envía una carta a la Secretaria General Selva Guillén (CDP) y al Secretario General Juan González (CDN) reclamando que *“se nos informe de las gestiones que están realizando, acerca del pedido formulado por esta Comisión Administrativa en u momento, referente al tema pago de vacaciones, ya que dicho tema fue gestionado por los compañeros Acedo, Cadelli, Quiñones y la pseudo (sic) Junta Interna del Astillero Río Santiago, y avalados por los dos Concejos y por algunos dirigentes nuestros que se aliaron con los privatistas y la Empresa, negociando con la Empresa dicho problema, y dejando de lado la participación de esta Comisión Administrativa”*. Circular n° 03/99 – ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Jorge Barrientos (Secretario Gremial), 06.01.1999.

⁸ Convocatoria sin fecha ni número de referencia, firmada por Skarlac Rubén, Presidente Junta Electoral ATE Ensenada, Ankudowicz Jorge (Secretario General) – Barrientos Jorge, (Secretario Gremial), ATE Ensenada.

de ATE.⁹ Por su parte, el CDN envía un telegrama firmado por su Secretario de Organización Jorge Acedo donde le informan a Ankudowicz, en su calidad de Secretario General de la Seccional Ensenada:

“Reiteramos nuestra presentación efectuada por nota respecto a la convocatoria incorrecta a elección de delegados en el ars. Al respecto le informamos que deberá abstenerse de llevar a cabo una elección violando las normas estatutarias. Lo hacemos responsable del no reconocimiento de los delegados electos dado la notificación antes mencionada”¹⁰

Por supuesto, la personalidad y concepción ideológica de Jorge Ankudowicz le impedían dar un mínimo paso atrás en su decisión y continuó con su decisión de elegir delegados el 30 de junio según los criterios ya fijados. El mismo día de la elección, y agregando más elementos a la confusión general, la Junta Interna publica una nota donde explica que, frente a las posturas del CDP y CDN respecto a las mismas; a las irregularidades observadas en la convocatoria sobre la distribución de los sectores y por ende en la cantidad de delegados a elegir; a la incorrección de tomar carreras como técnicos administrativos y técnicos como secciones, entre otras observaciones, deciden retirar a los miembros de la Junta Interna propuestos con el objeto de no convalidar las irregularidades observadas.¹¹

El 30 también fue distribuida una circular, sin firma, con membrete de ATE Provincia de Buenos Aires, bajo el título: CIRCULAR INTERNA PARA LOS TRABAJADORES DEL ARA – AVALADA POR EL C.D.N. Y EL C.D.P. DE ATE. En ella se expresa que, ante la pasividad de la Comisión Administrativa, ambos Concejos y la Comisión Interna realizaron tres asambleas dentro del ARS sin participación de la misma. En una de ellas se tomó la resolución de:

“Convocar a elecciones de delegados respetando las normas estatutarias”. “Ante estos hechos” –dice el documento– “la Comisión Administrativa se ve obligada a convocar elecciones y pide expresamente que los Consejos Nacional y Provincial fijen la fecha para trasladarla a los compañeros”.

⁹ Nota n° 234/98 de ATE Provincia, Guillén Selva (Secretaria General) – Godoy Hugo (Secretario de Organización), 25.06.1998.

¹⁰ Telegrama del Correo Argentino, 25.06.1998.

¹¹ Nota Junta Interna de Delegados, 30.06.1998.

Párrafos más adelante el texto defiende la eficacia de la Junta Interna para mantener la unidad dentro de la fábrica y ejecutar de modo efectivo las decisiones tomadas en asambleas. Por último, acusa que “la Comisión Administrativa desconoce lo definido en el Estatuto y las razones políticas ante expresadas y avanza en un acto eleccionario que coloca a los candidatos a delegados al borde de la ilegalidad que seguramente planteará el Ministerio de Trabajo. Ambos Consejos entienden que esto implica un acto de irresponsabilidad políticas que es muy coherente con la pasividad demostrada ante la lucha y la acción unitaria que desarrollamos”.

Las elecciones se realizaron entre el 30 de junio y al 1º de julio de 1998 –debido a un asueto dado por la Empresa– y con una masiva asistencia de votantes (78%), incluidos los contratados. De 52 candidatos inscriptos finalmente compitieron 47 y fueron elegidos 33 delegados. Por circular la Seccional informa que no existe impugnación alguna por parte del CDP y CDN, aunque sí del Directorio y cuestiona a aquellos que se inscribieron el 19 de junio, último día de la convocatoria, para luego retirarse.¹²

La Junta Interna responde con una circular de fecha 6 de julio, donde enumera una serie de alertas sobre ilegalidad del acto¹³ y pedido de suspensión de las elecciones¹⁴ por parte de ATE Nación y ATE Provincia porque la dirigencia desconocían la convocatoria de la seccional argumentando que el Estatuto había sido modificado. Entonces los comicios serían convocados recién en agosto, donde se



Un aspecto de la Playa de Chapas hoy totalmente recuperada.

¹² Circular n° 18/98 de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz – Barrientos José, 07.07.1998.

¹³ Nota de CDN, 25.06.1998.

¹⁴ Nota n° 222/98 del CDP, 12.06.1998 y Nota de afiliado a Junta Electoral, 29.06.1998.

elegiría una Junta Interna por lista sábana porque la dirigencia de ATE Nación y ATE Provincia desconocían la convocatoria de la seccional argumentando que el Estatuto había sido modificado.

Echemos barro a ver si aclara

El 15 de julio se realiza una asamblea donde se informa que, por decisión de la conducción nacional de ATE, la elección sería el 12 de agosto; que el plazo de inscripción vencía el 29 de julio y se votaría por lista completa. Los cargos a ocupar eran un Delegado General, un Delegado General Adjunto, un Delegado Gremial, un Delegado Administrativo, un Delegado de Organización, un Delegado de Prensa y 27 vocales en orden correlativo.¹⁵

El Cuerpo de Delegados de Sección –intentando en vano buscar la unificación necesaria en la pelea sindical y conscientes que entre los candidatos que desistieron de participar se encontraban buenos compañeros muy representativos– el mismo 15 de julio **publica un llamado a agotar las instancias a fin de realizar una Asamblea General única**, dónde se informe sobre las gestiones y se resuelva los pasos a seguir. Específicamente solicitaba que el temario fuera tomar como tarea prioritaria el no despido del personal contratado hasta que llegaran nuevos trabajos, solicitar una reunión con el Comité de Seguridad a fin de intercambiar información y acordar el funcionamiento que mejor apuntale su tarea y un seguimiento sobre el pase a Planta Permanente de los contratados con legajo 8000.¹⁶ Respecto al tema de los delegados, eran de la opinión de realizar elecciones complementarias a fin de subsanar todo error o desprolijidad existente en la convocatoria original y luego si, llamar a elección para Junta Interna. Obviamente esta última propuesta cayó en saco roto ante la necesidad de ganar una lucha política antes que unificar a la fábrica.

¹⁵ Resolución n° 008/98, por CDP: Guillén Selva – Quiñones Walter – Godoy Hugo; por CDN: Acedo Jorge – Zapata Osmar, 10.07.1998.

¹⁶ El trabajador con legajo 8000 (o a plazo fijo) se encontraban bajo un contrato que, al vencerse lo habilitaba a ingresar en el plantel permanente del ARS.

Voto... no voto... voto...

Como se puede observar, todos los militantes, en mayor o menor medida, hicimos nuestro aporte a la confusión general. Para gran parte de los trabajadores del ARS la cosa no estaba clara y mientras tanto los 15 días de tregua se habían convertido en 30 y las necesidades de los compañeros y la lucha contra el decreto privatizador 397/97 no eran atendidas. Los afiliados sufrieron una desorientación y constantemente preguntaban:

–*¿Esta elección vale o no?*

–*¿Hay que volver a votar en agosto? ¿Y vos, Corzo, te vas a volver a presentar?*– Porque había tenido el honor de ser elegido segundo delegado titular por los compañeros de Maniobras.

Otros, más resueltos, afirmaban:

–*Yo no voto más, ‘ya fue’...*

A esto hay que sumarle las polémicas entre los militantes gremiales: Si era más legítimo el Estatuto que la voluntad de concurrir a votar de los trabajadores; si tiene más autoridad en el funcionamiento de la fábrica la Seccional o la conducción Nacional y Provincial. Se hacían tantas interpretaciones del texto del Estatuto como grupo de discusiones se armaban. En fin, un tristísimo espectáculo para los trabajadores y un divertidísimo show para la Empresa que se refregaba las manos viéndonos pelear entre nosotros y mientras perdíamos fuerzas en el reclamo por los derechos de nuestros compañeros.

Un hecho que grafica muy bien la situación imperante: En julio del ‘98, tras otras audiencias el 20 de mayo y 24 de junio, se hace una reunión en la Dirección Provincial de Relaciones Laborales. Al comenzar la misma **la parte empresaria** –el Dr. Roberto Volpini, Director del ARS y Miguel Ángel Álvarez, Gerente de Relaciones Industriales– **expresa que al estar presentes el Cuerpo de Delegados impugnados por la Empresa, no participará en la reunión porque no les reconocen legitimación y no firmaran el acta correspondiente.**

A renglón seguido, la representación gremial Nacional, Provincial y la Junta Interna –Jorge Acedo, Hugo Godoy, Walter Quiñones, Ángel Cadelli y José Juárez–, **optan por abandonar el recinto también.** Entonces, los que quedamos –Jorge Ankudowicz Guillermo Weber, Jorge

Barrientos y Gustavo Díaz por ATE Ensenada; Jorge Smith, José Montes, Claudio Sandoval, José Corvalán y Raúl Corzo, por el Cuerpo de Delegados— manifestamos nuestra intención de avanzar sobre los puntos votados por la Asamblea General. Entre estos reclamos estaba:

*“el reclamo al gobierno provincial por la construcción de otro buque, pedidos de ascensos e ingreso del personal femenino con prioridad a las hijas de los trabajadores, recategorización a los compañeros con antigüedad superior a 35 años, incorporación de los que aprobaron el curso de capacitación y de los hijos de trabajadores del Astillero, algunos de ellos ya con la revisión médica realizada y reincorporación de los contratados despedidos operados en el transcurso de esta semana”.*¹⁷

De todos modos la reunión ya no tenía sentido, así que pedimos un cuarto intermedio que se nos fue concedido... **¿Y la respuesta a los reclamos de los compañeros?... ¡Bien, gracias!**

Un extraño con teodolito

Para colmo de males, Zona Franca anunciaba por esa época su necesidad de expandirse¹⁸ y sorprendíamos equipos de trabajo operando con un teodolito en la zona de Playa de Chapas los días 18 de mayo y 10 de julio.

También tomábamos conocimiento que una empresa de capital extranjero, ITL Exolgan, operadora del puerto de Dock Sud, se había asociado al concesionario de la Zona Franca. Según una publicación platense, entre los proyectos a realizarse estaría la construcción de *“un nuevo edificio (show room) con 230 locales de exhibición y unos tres millones de inversión; ampliándose la superficie actual de 70 a 210 hectáreas”*.¹⁹

Redoblando la apuesta

Finalmente el viernes 17 de julio se puede realizar una asamblea unificada a pedido de los compañeros desde las Asambleas de Sec-

¹⁷ Acta de la Audiencia, Dra. Moiso Liliana, Directora Provincia de Relaciones Laborales, Subsecretaría de Trabajo, 17.07.1998.

¹⁸ Diario EL DÍA, 13.07.1998.

¹⁹ Revista del Colegio de Ingenieros, nº 34, abril/mayo 1998.

ción. Al cumplirse los 30 días la fábrica decide movilizarse el miércoles 22 ante la falta de respuesta de la empresa.

Pero las aguas seguían turbulentas: lejos de bajar los brazos la Comisión Administrativa convoca a una Asamblea el 4 de agosto y poniendo en juego todo el peso político de un Secretario General, logra el voto unánime de los presentes reclamando que el Concejo Directivo Nacional y el Provincial se abstengan de realizar elección de Junta Interna de Delegados el día 12 de agosto. También se toma la determinación de que no se realicen los comicios en el ámbito de Astillero Río Santiago y que se convalide la Elección de Delegados de Sección.²⁰ Este endurecimiento de Pío Ankudowicz en realidad era un reflejo de su propia debilidad: Para ese entonces, una gran cantidad de secretarios de la seccional habían renunciado a sus cargos debiendo ser reemplazados por los vocales. La agrupación Azul y Blanca había sufrido una crisis muy profunda al dividirse sus referentes más importantes,

Los comicios del 12 de agosto se realizan con la única participación de la Lista 1 “UNIDAD”, concurriendo 643 votantes; de ellos 623 optaron por la lista Unidad, 15 en blanco, 4 nulos y 1 impugnado.²¹ Los miembros titulares de la nueva Junta Interna eran por Vicente Ignomiriello (Delegado General), José Juárez (Delegado General Adjunto), Francisco Banegas (Delegado Gremial), Eduardo Díaz (Delegado Administrativo) y Verón Manuel, (Delegado Prensa y Propaganda).

A gremialismo revuelto, ganancia de directorio

Los funcionarios gozosos de encontrar a los trabajadores debilitados por sus luchas internas, busca sacar provecho y piden la intervención del Ministerio de Trabajo para resolver la situación del ARS en los siguientes términos:

“nos sorprende el grado de desinteligencias operativas y hasta ideológicas que subrayan las divisiones entre los Concejos Directivos Nacional y

²⁰ Nota n° 194/98, de ATE Ensenada, Dirigida al Sec. Gral. ATE Nación, González Juan, Ankudowicz Jorge (Secretario General) – Gil Gustavo (Secretario Administrativo), 05.08.1998.

²¹ Circular de Junta Interna de Delegados, 18.08.1998.

Provincial de la Asociación de Trabajadores del Estado y la ATE Seccional Ensenada a quien consideramos impulsora de este conflicto gremial que nos afecta como empresa y hace peligrar las relaciones sindicales normales y habituales al amparar la labro gremial de los delegados elegidos los pasado días 30-06-98 / 10-07-98”

A renglón seguido, “muestran la hilacha” y dejan al desnudo la verdadera intención de su pedido:

*“Resulta cuanto menos irritante, que la empresa deba tolerar la perdida de horas de trabajo al tener que permitir que los delegados abandonen su puesto de trabajo para efectuar tareas sindicales”.*²²

Estas palabras nos eximen de probar nada: **La verdadera preocupación del directorio residía en trabar, dificultar o impedir directamente el funcionamiento de nuestra organización gremial dentro del Astillero Río Santiago.** De lograrlo tendría luz verde para avasallar todo lo posible, en nombre de la sagrada “rebaja del costo laboral”, las conquistas logradas por los trabajadores y plasmada en su Convenio Colectivo. **Su postura era una inadmisibles intromisión en la organización interna de los trabajadores, tratando de definir quién y cuántos debían ser los representantes gremiales, cosa que es un derecho inalienable de los afiliados a dichas organizaciones.**²³

Como gato en la leñera

Debo confesar que mi preocupación en esos momentos era que el gremio parecía partirse, daba la impresión que íbamos a perder la histórica unidad gremial que fuera clave para conducir a buen puerto al Astillero durante el vendaval privatista. Al principio no me extrañó que la empresa desconociera a los Delegados de Sección y que al principio se negara a recibirnos. Es lo que siempre hacía alegando la proporción de la ley sindical instaurada por la Dictadura del ‘76; nosotros siempre

²² Nota E.A. ARS. GRI, Lobos Roberto (Asesoría Jurídica) – Álvarez Miguel Ángel (Relaciones Industriales), 05.08.1998.

²³ En este mismo sentido se expidieron la Comisión Administrativa (Circular 23/98, Jorge Ankudowicz (Sec. Gral.) – Jorge Barrientos (Sec. Gremial) – Guillermo Weber (Sec. Acción Social), 16.11.1998 y el Cuerpo de Delegados de Sección del ARS, Circular S/N, con membrete de ATE Ensenada, 16.11.1998.

insistíamos y a fuerza de ocupar el espacio con la legitimidad otorgada por el voto de los compañeros y mientras la Subsecretaría de Trabajo no impugnara, lográbamos la legalidad. Pero esta vez la cosa iba más allá. Tanto Empresa como Gobierno reconocían como interlocutor válido sólo a la Junta Interna y ninguneaba a la Comisión Administrativa.

Buscando romper su aislamiento respecto a la empresa y el gobierno, Ankudowicz practica una fuga hacia adelante movilizándolo a la fábrica en una serie de durísimas movilizaciones garantizadas por el Cuerpo de Delegados de Sección. Aunque el objetivo de Pío solo fuese sobrevivir políticamente, los reclamos eran justos y se daban en el marco de un recalentamiento de las luchas gremiales enfrentando la Flexibilización Laboral, los compañeros entonces participaron con gran entusiasmo. El viernes 21 de agosto nos movilizamos hasta La Plata y el miércoles 26 de ese mes ya estábamos marchando al Congreso de la Nación durante el Paro Activo de ese día convocado por el MTA y la CTA.

Con estas acciones, los funcionarios perdieron su sordera y el 28 de agosto las puertas del Ministerio de la Producción se abrieron para que el ministro Carlos Brown reciba al Directorio y a una delegación gremial integrada por ATE Provincia, y la Junta Interna... sin participación de la Seccional. Al participar en la reunión se enviaba un claro mensaje de que la Junta Interna, de hecho, era tomada como interlocutor válido por el gobierno de la provincia.

Ese fue uno de los días más vergonzosos que tuve que vivir como trabajador destacado para hacer gestiones para mis compañeros. En el hall del ministerio estábamos Pío, Weber, Acedo, Cadelli, Ignomiriello, algún delegado más que ahora no recuerdo, más toda la delegación del Directorio. El ambiente se cortaba con una hojita de afeitar. A eso de las 10, nos invitan a pasar; cuando Ankudowicz ve que ingresan Cadelli e Ignomiriello se niega a participar de la reunión. Acedo, muy prudente, desiste de participar sino está el Secretario General de la Seccional. Hubo un momento de incertidumbre... ¿qué hacer? Había una Asamblea General que esperaba los resultados de la negociación.

–Pío, vos tenés que entrar –le digo a Ankudowicz– Si el problema es que estamos cuestionados los delegados entonces no entramos noso-

tros y listo. Pero vos sos el Secretario General, en la reunión tenés que estar porque a los compañeros alguna solución hay que llevarle.

*–Yo con estos hijos de... no me siento ni loco, estos no representan a nadie –se limitó a decir con su habitual tono peyorativo... ¡y nos quedamos en el Hall esperando quien sabe qué cosa! **Si esto no es mostrar una organización débil frente a la Empresa y el Gobierno, ya no tengo claro el contenido del término debilidad:***

Un acta muy discutida

La reunión en sí tuvo el siguiente desarrollo: Ignomiriello y Cadelli manifiestan

“su inquietud por la continuidad y permanencia de la fuente de trabajo para todos los integrantes, cualquiera sea su categoría y en especial de los compañeros contratados, y muy especialmente, transmiten su preocupación con respecto a la cercana finalización del buque que se estás realizando y la efectiva concreción del segundo barco, solicitando que en lo inmediato no haya despido por falta de trabajo”.

La empresa responde que:

*“a su solicitud, le pedirán ser recibidos en conjunto por el señor Gobernador de la Provincia de Buenos Aires quien le dará respuesta fundada a esta solicitud”.*²⁴

*“Con respecto al pedido de la parte gremial de pase a planta permanente y equiparación salarial de la totalidad de los contratados, la empresa accede en esta primera etapa a completar la planta permanente del Astillero a través de cubrir las vacantes vegetativas y de acuerdo a la solicitud de que fueran cien los incorporados en aquel sentido, la empresa ratifica compromisos anteriores y se compromete a ingresar a la planta las bajas vegetativas producidas el 1º de octubre de 1998 y llegar al número de cien antes del 31 de diciembre de 1998. Con respecto al traslado de la categoría que dejarían vacantes estos contratados a plazo fijo y a ser cubiertos por otros cien del personal eventual, la empresa se compromete a analizar el tema”.*²⁵

²⁴ Artículo 1 del Acta de reunión Por ATE: Ignomiriello Vicente (Junta Interna) – Cadelli Ángel (Rama Defensa), Por ARS: Dr. Volpini Roberto, Dr. Caporal Gustavo, Crevani Roberto, 28.08.1998.

²⁵ Artículo 2 del Acta de reunión (Firmas y fecha, ídem anterior.)

¿Para qué ofrecer más si el adversario no tenía capacidad de reacción? Para rematarla el Directorio peticiona:

*“que se agilice la llegada al puesto de trabajo con posterioridad a la marcada del reloj, y viceversa, que el tiempo de cambiarse y marcar sea prudente por parte de los trabajadores”.*²⁶

Con respecto al mejoramiento salarial *“Los directivos le hacen saber a la parte gremial su preocupación por este reclamo y la imposibilidad de una respuesta inmediata, decidiendo analizar el tema en las próximas reuniones de esta Comisión.*

*La empresa deja constancia que se ha reunido bajo ‘paraguas’ de la tranquilidad laboral, tanto en el ambiente fabril como en el externo”.*²⁷

Así que los directivos no sólo nada decían del destino final para casi 500 trabajadores contratados, sino que se daban el lujo de tomarse su tiempo para pensar si nos daban aumento salarial. Además nos chicanaban exigiendo el cumplimiento de las lógicas reglamentaciones horarias y sutilmente nos coartaba hasta la posibilidad de peticionar como cualquier ciudadano fuera del ámbito de la empresa y del horario de trabajo, so pena de cortar las negociaciones. ¡Un lujo de dialoguismo y buena voluntad!

En Asamblea General del día 31 de agosto, por amplia mayoría, no se aceptó el acta firmada entre la Empresa y Ángel Cadelli y Vicente Ignomiriello. **Los trabajadores del Astillero demostraron una vez más de qué madera estaban hechos: No negociarían solidaridad por plata, no iban a abandonar a su suerte un compañero por un peso más y el acuerdo fue rechazado por amplísima mayoría.** La asamblea reclamó que la próxima reunión con la Empresa, ATE esté representada por Jorge Acedo (CDN), Walter Quiñones (CDP) y Jorge Ankudowicz (ATE Ensenada). La reunión cerró votando una movilización para el 3 de septiembre a las 16 horas en casa de Gobierno en reclamo de la construcción del Buque para Holanda, aún no confirmada. El mitin cerró con una nueva cita para el 7 de septiembre.²⁸

²⁶ Artículo 3 del Acta de reunión (Firmas y fecha, ídem anterior.)

²⁷ Artículo 5 del Acta de reunión (Firmas y fecha, ídem anterior.)

²⁸ Circular ATE Ensenada, Ankudowicz Jorge (Secretario General) – Gil Gustavo (Secretario Administrativo, 01.09.1998.

Como para que no queden dudas de que la situación seguía más confusa que nunca, el 7 de septiembre una nueva Asamblea, esta vez convocada por la Junta Interna resuelve:

*“Acepta el Borrador de Acta presentado en la reunión del día miércoles 2/9/98 en el AFNE Central y leído en esta Asamblea. Concertar una nueva mesa de discusión entre el Ministerio de la Producción – Empresa – ATE (ATE Nación – ATE Provincia – Seccional Ensenada y Junta Interna del ARS). De concretarse en la Reunión con el Gobernador, solicitarle la derogación del decreto 397, el apoyo político a la Ley de Reactivación de la Industria Naval Bonaerense, la confirmación de un nuevo buque y el compromiso de que no haya despidos por falta de trabajo. Nueva Asamblea el lunes 14 de septiembre”.*²⁹

El antecedente de que el acuerdo se había logrado sin participación de la seccional no iba a ser borrado así nomás en la memoria política del ARS. A esto se sumó la impugnación del Concejo Directivo Central a la elección de Delegados por Sección, lo que facilitó que, resolución de Subsecretaría de Trabajo mediante, se acepte la impugnación del Directorio.³⁰ Comenzaba el ocaso de la estrella de Pío Ankudowicz y su equipo de dirección; **presagiando la tormenta del 2001 en Argentina**, que azotaría a los viejos políticos y dirigentes sindicales... **Nuevos vientos soplaban para ATE Ensenada.**

²⁹ Circular Junta Interna, 08.09.1998.

³⁰ Resolución n° 103, Subsecretaría de Trabajo, 09.10.1998.

CAPÍTULO VI “¿YO QUIERO AUMENTO, LOS CONTRATADOS A PLANTA...!”

Ante el panorama descrito en el capítulo anterior, los Delegados de Sección intentaron esbozar una política de unidad. Sus acciones se hicieron con más buenas intenciones que posibilidades de éxito y con limitaciones propias de



El granelero Argentine Confidence, luego rebautizado Calanda.

un organismo legítimo pero sin reconocimiento de parte del poder legal. Otra gran debilidad del Cuerpo era que carecía de conducción centralizada; entre tantas disputas internas a nadie se le ocurría ni comentar sobre la elección de una Mesa de Delegados.

Una delegación compuesta por Leandro Feltri, Sergio Escobar, Ricardo Marazzi, Miguel Ángel Slésar y quien esto escribe, llevó una nota ante el CDP informándoles sobre la resoluciones de la Asamblea de **“constituir una delegación gremial unificada para evitar un nuevo estancamiento en las negociaciones”** y reclamándoles que se hicieran presentes en la reunión del 14 de septiembre con la empresa.¹ Fuimos recibidos por el compañero, Julio Santana, entonces Secretario de Asuntos

¹ Nota del Cuerpo de Delegados de Sección al Secretario Gremial Walter Quiñones, 11.12.1998.

Provinciales quien tomó nota de nuestra solicitud, pero nunca obtuvimos una respuesta concreta al pedido.

Propuesta que no conforma

El 14 de septiembre por la mañana se hizo la reunión prevista con la empresa en el edificio de Corrientes y se realizó la Asamblea General a las 15:45 horas. Se trae un Borrador de Acta Acuerdo con una propuesta que incluía:

1. Pase a planta de algunos trabajadores con legajo 8000.
2. Algunos eventuales pasarían a tener contratos de plazo fijo (Legajo 8000) y serían equiparados salarialmente con los permanentes; los plazos de finalización de contrato se mantenían, desde el 1º de octubre hasta el 31 de diciembre de 1998.
3. Un compromiso de la empresa de mantener al personal actual hasta el 31 de diciembre de 1999.
4. A partir del 1º de septiembre y el 31 de enero de 1999, el Directorio ofrecía 200 ascensos a los mejores promedios de los 3 últimos años y 43 ascensos a los operarios que superaran 35 años de antigüedad.

La postura de la Comisión Administrativa fue dada a conocer por los medios gráficos de la Región:

*“La asamblea de trabajadores reunida en el día de la fecha resolvió repudiar la actitud de los directivos del Ente Administrador del Astillero Río Santiago, quienes condicionaron la firma al acuerdo arribado a que se suspendan los reclamos sobre el aumento salarial que se viene solicitando. La actitud del presidente de la empresa Capitán Horvath y de los directores Roberto Volpini y Gustavo Caporal fue descalificada por los trabajadores y sus representantes gremiales, quienes coincidieron en señalar que expresa un autoritarismo propio de las dictaduras y no del momento democrático que vive la Argentina. Los trabajadores venían negociando racionalmente los reclamos vinculados al ascenso del personal y la estabilidad del personal contratado, hasta que el Capitán Horvath, intempestivamente, condicionaron la firma del acuerdo a que los trabajadores renuncien a reclamar cualquier tipo de mejora salarial”.*²

² Gacetilla de Prensa ATE Ensenada – RECHAZO DE LOS TRABAJADORES DEL ASTILLERO RIO SANTIAGO, Ankudowicz Jorge (Secretario General) – Weber Guillermo

Por tal motivo se decidió por Asamblea, a instancias del Secretario General y con un fuerte consenso de los presentes, a retomar las movilizaciones por las mejoras señaladas y la construcción de un nuevo buque. En un vano intento de debilitar la movilización, el presidente Eduardo Horvath había hecho circular en los días previos un comunicado interno informando sobre la oferta:

“El Ente de Administración del Astillero Río Santiago, comunica por medio de la presente, que ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo con la representación gremial, dentro del marco de la Comisión creada en el ámbito del Ministerio de la Producción ha resuelto:

1. *Pasar a Planta Permanente a 76 trabajadores (legajos 8000) a partir del 1º de octubre*
2. *Incorporar 49 trabajadores eventuales a la planta permanente a medida que se vayan produciendo las vacantes vegetativas correspondientes y pasar 125 trabajadores eventuales a contrato de plazo fijo lo que significará, en ambos casos, un aumento salarial promedio del 20%*
3. *Para los casos previstos en los apartados 1 y 2, se utilizará el mecanismo de selección previsto en el Convenio Colectivo de Trabajo (eficacia, puntualidad, asistencia, etc.) con más los conceptos de antigüedad y cargas de familia.*
4. *Habida cuenta del promedio de los últimos tres años, otorgar 200 ascensos en función de clases y categorías, más 43 ascensos de aquellos trabajadores que superan los 35 años de antigüedad. Este mecanismo se desarrollará entre el 1º de septiembre y el 1º de marzo de 1999, prorrateando en cantidades mensuales iguales*

*Se ha tomado esta decisión ante el convencimiento que la situación económica general de los trabajadores no merece mayores demoras en la toma de decisiones que tiendan a mejorarla, dentro de las posibilidades que la misma está en condiciones de aportar”.*³

Como vemos, la oferta de no despedir hasta diciembre de 1999 del “compasivo” presidente Horvath brillaba por su ausencia en este documento, lo que acentuaba la desconfianza.

(Secretario Acción Social), 15.09.1998.

³ Comunicado ARS, Horvath Eduardo, Presidente, 12.09.1998.

Un capitán pacifista

El 17 de septiembre, por la tarde, consumidos los neumáticos en 7 y 50, estábamos nuevamente en la Casa de Gobierno Provincial donde nos recibió el ministro de Gobierno José Díaz Bancalari.

Horvath insistió con sus circulares llamando *“a la reflexión a todo el personal y en especial a sus representantes gremiales para que reine la cordura”* En ellas afirmaba que *“(No creía) que las soluciones se encuentren a través de actitudes violentas de épocas superadas que tanto mal le han causado al país, ni con exabruptos ni agravios personales que no va a contestar”*.⁴

El capitán se olvidaba que a los *“irreflexivos”* trabajadores temporarios les habían hecho firmar un contrato con:

“vigencia desde el 01/10/1997 hasta el 30/09/1998, fecha ésta en que se producirá su extinción”.⁵ A su vez el acuerdo estipulaba que *“EL EMPLEADOR se reserva el derecho de rescindir el presente contrato laboral, en cualquier momento y sin expresión de causa”*.⁶

Y, hasta ese momento, nada hacía prever que esta prerrogativa no iba a ser usada. Así que los llamados al *“diálogo y la mesa de negociación... para que reine la cordura y se pueda superar la difícil situación actual... y retornar a la normalidad necesaria que permita continuar con el pausado pero firme camino de la reactivación tan ansiada y... aporten el máximo de comprensión para replantear los requerimientos... dentro del marco de racionalidad y bla, bla, bla, bla...”*⁷ sonaban y olían a una hueca perorata de quien tiene su futuro asegurado cobrando el sueldo de militar retirado y funcionario de un gobierno democrático. En tan holgada situación... ¿Como Horvath podría interpretar el sentimiento y pensamiento genuino de un operario a punto de engrosar el ejército de desocupados?

⁴ Comunicado Astillero Río Santiago. Presidente Capitán de Navío Horvath Eduardo, 21.09.1998.

⁵ Cláusula Segunda del Contrato a Plazo Fijo.

⁶ Cláusula Séptima del Contrato a Plazo Fijo.

⁷ Comunicado Astillero Río Santiago. Presidente Capitán de Navío Horvath Eduardo, 21.09.1998.

Respetando las tradiciones

Para el 25 de septiembre las marchas se habían endurecido notablemente. La Seccional Ensenada distribuyó ese día una nota dirigida al Ministro de Producción Dr. Carlos Brown. Si bien el documento tenía construida sus frases de una manera bastante críptica se puede rescatar algunos conceptos:

“... no somos un grupo minúsculo como pretenden hacer creer a la población... quedan (en el Astillero) 400 contratos basura, ¿qué destino tienen esos compañeros?... el punto séptimo (del Contrato a Plazo Fijo) que les hacen firmar a los 174 eventuales... es aberrante y no tienen preaviso ni indemnización, (con más razón) en un Gobierno justicialista.

(El barco para el armador holandés) está atrasado un año en la entrega y del otro barco todavía no hay nada, y no es culpa de los trabajadores, porque nosotros trabajamos y después de nuestro horario salimos a pedir trabajo, para combatir el flagelo de la desocupación, que es función del directorio y del Ministerio de la Producción.

... se está gestando un proyecto de Ley de creación de una sociedad anónima con participación estatal mayoritaria (SAPEM)⁸, y que fin van a tener los compañeros eventuales y los de plazo fijo”⁹

En la ocasión nada parecía presagiar que iba a ser una movida muy diferente a las que habitualmente hacíamos. Cuando pasamos frente al diario El Día nos paramos a saludarlo con nuestra expresiva y escatológica jerga habitual hacia el tradicional medio que había promocionado la maldita Zona Franca. Pero esa vez, un viejo activista gremial, hoy ya jubilado, al llegar frente al rotativo no tuvo mejor ocurrencia que poner un par de cubiertas en desuso en la vereda y prenderlas fuego. Los petardos no tardaron en estallar y en medio de la gran humareda, algún exaltado al borde de quedarse sin trabajo, arrojó un huevazo contra el edificio.

⁸ La Sociedad Anónima con Participación del Estado o S.A.P.E.M. era un proyecto anónimo que fijaba 10% de acciones para los trabajadores pero les legaba toda participación en el Directorio. Así se engatusó a los trabajadores de PGM y otras empresas que luego fueron destruidas.

⁹ Nota firmada por Ankudowicz Jorge, Barrientos Jorge, 25.09.1998.

Este accionar ya constituye una tradición en La Plata, casi como la quema de muñecos a fin de año. Es altamente improbable que una manifestación obrera o estudiantil deje de pasar por el frente del medio de mayor difusión la Región y el más acérrimo defensor del establishment local. Ricardo Haye lo registraba de este modo en un periódico de tirada nacional:

“Allá por los '70, casi todas las manifestaciones callejeras de La Plata tenían la misma desembocadura. La protesta de estudiantes y/o trabajadores solía terminar frente al edificio del diario El Día, en diagonal 80. Cansados de reponer los cristales de sus amplias vitrinas, sacudidos por alguna pedrada artera, los propietarios tomaron un día la decisión de bajar las persianas metálicas y continuar manufacturando el periódico sin contacto visual con la calle. Todo un símbolo, plétórico de significados. Y las movilizaciones continuaron. Cualquiera que fuese su motivación, la consigna que las uniformaba era el canto desafortunado de “El Día miente”.¹⁰ Y Raúl Kraiselburd aprovechaba estos hechos para montar un operativo periodístico que le permitiera aumentar la circulación de su medio, además de continuar con su prédica gorila y antiobrera, desprestigiando los reclamos populares.

Al otro día y en primera plana, el rotativo platense publicó una nota “relatando lo sucedido” a su manera:

“Los manifestantes de ATE – que se movilizaban en el marco de un conflicto que mantienen desde hace meses con el Astillero Río Santiago- intentaron incendiar el edificio del diario y atacaron la personal de EL DÍA con piedras huevos y bulones de diez centímetros de largo y dos de diámetro. Rompieron vidrios del frente, destruyeron con el fuego parte de la puerta principal del edificio y pusieron en riesgo la integridad física de casi un centenar de personas que se encontraban en la oficina de EL DÍA y de comerciantes y clientes de los negocios aledaños

Después siguieron la movilización por el centro de la ciudad. Fueron a la Casa de Gobierno y a la Legislatura. Incendiaron neumáticos en el medio de la avenida 7 y siguieron arrojando piedras y huevos, aunque el ataque más virulento fue el que concretaron contra el diario”.¹¹

³ “Haye, Ricardo, “Sobra de Ágoras Modernas”, LA VENTANA > MEDIOS Y COMUNICACIÓN, Página 12, 01.12.2010.

¹¹ Nuevo Estallido de Violencia en La Plata, diario EL DÍA, primera plana, 25.09.1998.

En páginas interiores, el benemérito diario platense retoma su más rancia tradición gorila para pintar lo que en realidad fue una fugaz acción contestataria de obreros en lucha:

“Llegaron pocos minutos después de las 16:30 al edificio de diagonal 80 con bombas de estruendo, neumáticos, combustible, piedras, bulones de gran tamaño y otros objetos contundentes. Apenas se organizaron, empezaron a arrojar esos objetos contra las puertas y ventanas del diario, poniendo en riesgo a casi un centenar de personas que en ese momento se encontraban en la redacción, los talleres, las oficinas de Publicidad y administrativos de EL DÍA. Después de romper vidrios y atacar a empleados, comenzaron a prender fuego la puerta principal del edificio y otro acceso lateral, con la evidente intención de incendiar las instalaciones.

Además de prender fuego los neumáticos incendiaron directamente la puerta de acceso e intentaron que el fuego se extendiera por el interior del edificio”.

¡Centenares de movilizaciones, cortes de calles, ingreso a edificios públicos, confrontaciones cara a cara con cordones policiales sin agredir físicamente a transeúnte alguno ni ofender siquiera los oídos de alguna hermosa señorita que pasara por el lugar y ese día nos habíamos transformado en los Hunos de Atila atacando las puertas de Roma! **Minutos después llegamos por la calle 48 hasta la sede del canal de televisión América y al ser recibido en la puerta por periodistas del medio, brindamos una nota en tono calmado donde nos explayamos sobre nuestras peticiones.** Todo esto está filmado. ¡Qué febril imaginación la de don Raúl!

Tras todos estos desmanes, la nota pasa revista a las bajas que se cobraron las “hordas bárbaras” en su ataque vandálico:

*“No hubo personas heridas, pero algunos empleados recibieron el impacto de piedras (¿Y cómo no hubo heridos? ¡Oh, maravillas de la plasticidad en la piel de los periodistas!), huevos y ‘bombas de pintura’. En el caso de un periodista, eso le produjo una seria irritación ocular. El edificio fue invadido por una intensa humareda que complicó el funcionamiento del diario durante un par de horas”.*¹²

¹² En Un Nuevo Estallido De Violencia Activistas Gremiales Atacaron A El Dia, pagina 14, diario EL DIA, 25.09.1998.

Recordando sus épocas doradas, cuando en los '76 y '77 publicaba las listas con los nombres de las "bandas delincuentes subversivos" que luego eran asesinados o desaparecidos por el terrorismo de Estado, en el mismo artículo, bajo el subtítulo de '**QUIENES SON**' se puede leer:

"La movilización fue convocada y liderada por la conducción de la Asociación Trabajadores del Estado (ATE), seccional Ensenada, y por el cuerpo de delgados de la planta naviera:

El secretario General de ATE Ensenada es Jorge Ankudowicz, a quien acompañan en el secretariado Gustavo Gil, Jorge Barrientos, Guillermo Weber, Antonio Di Plácido, Alfonso Golovko y Emilio Tronvotti. El Cuerpo de Delegados del personal del Astillero, en tanto –electo en junio pasado– está liderado por José Montes, Jorge Smith y Raúl Corzo, e integrado también por José Odorizzi, Ángel Slésar, Juan González, Rubén Roa, Carlos Ortigosa, Pascual Moyano, Sergio Escobar, Fernando Achucarro, Jorge Pastor, José Ferrando, Luis Beldevere, Leonardo Zévola, Evaristo González, Luis Rodríguez, Fernando Salazar, Leandro Feltri, Claudio Sandoval, Eduardo Corvalán, Gustavo Díaz, Mamerto Sotelo, Miguel Slobdean, Rubén Novelli, Miguel Lago, Carlos Raimundo, Bernabé Pared, Tomás Toto, Martín Romano y Ricardo Marazzi".

El sacrosanto llamado de EL DIA a la solidaridad con su prologada y pundonorosa trayectoria en defensa de las libertades democráticas y la verdad en la Región fue respondido con presteza por todos los políticos del establishment. Es que nadie quería quedar "fuera de foco" con un medio al que necesitan para publicitarse en su carrera profesional de estadistas. Para el sábado 26 de septiembre, los servicios de inteligencia de don Raúl ya habían precisado puntillosamente quienes eran los máximos cabecillas de la sucursal de Al Qaeda en la Ciudad de las Diagonales:

"Solamente en el último mes –entre el 14 de agosto y el 18 de septiembre, desde que la dirigencia de ATE Ensenada y el cuerpo de delegados electo en junio y que integran entre otros José Montes y Raúl Corzo, desplazaron a los dirigentes de ATE Provincia y comenzaron a liderar más claramente los reclamos y las manifestaciones en nombre del personal de Astillero Río Santiago– este diario publicó siete noticias referidas a las movilizaciones orga-

*nizadas por el gremio y a las marchas y contramarchas de las negociaciones con las autoridades de la planta en el marco del conflicto”.*¹³

El “defensor de la libertad de em-Prensa” jamás podrá asociar la reacción de los trabajadores con su entusiasta campaña en favor de la defensa de la Zona Franca y el modelo neoliberal. Quizás por su mente habrá pasado que *“Esta gente del Astillero, tan desconsiderada, no entienden que no pueden detenerse lucrativos negocios por esas peregrinas ocurrencias suyas de que querer vivir de su trabajo”*. Y no solamente buscábamos salario digno y trabajo para nosotros, nos obsesionaba lograr que los contratados pasaran a Planta Permanente.

Morir en las Gradass

El sábado 3 de octubre, a las 8 y 15 horas, la muerte nos dio un cachetazo a todos los integrantes del Astillero. Mientras cortaba con su soplete los metales que unían un andamio al casco de la 75, Juan Carlos Lezcano, de 55 años, perdió el equilibrio y cayó desde unos siete metros de altura. Como el andamio en cuestión no tenía la *tablonada*¹⁴ correspondiente cada metro y medio, el oxigenista golpeó la cabeza durante la caída de tal modo que produjo su deceso de modo inmediato.

La víctima había manifestado en diversas oportunidades su temor a la altura; sin embargo, su situación laboral precaria hacía que no se resistiera a cumplir tareas en esas condiciones. Es que el trabajador revistaba como contratado, aunque había estado cumpliendo tareas por más de 20 años hasta que aceptó el retiro voluntario, y necesitaba conservar el trabajo como fuera ante la carencia de otras fuentes de trabajo en la Región.

La Empresa, ante la falta de garantías en las condiciones de trabajo y previendo que el cuadro de angustia y nerviosismo generalizado pudiera suscitar nuevos accidentes, optó por dar asueto.

¹³ Justificación De La Violencia Bajo El Disfraz De La Disculpa, Diario EL DIA, página 11,26.09.1998.

¹⁴ Serie de tablonas que cubren el vacío interno dejado por la estructura del andamio (*N del A*).

¿Epidemia regional de accidentes?

Los compañeros mayoritariamente se retiraron, pero algunos no pudimos cruzarnos de brazos y simplemente regresar a nuestros hogares. El tema de los accidentes laborales estaba a la orden del día debido a una seguidilla de infortunios ocurridos en la zona: En agosto de 1997 resultaron heridos varios operarios al caerse el encofrado de un cielorraso en Copetro – Ensenada; en noviembre de ese año, fallece un trabajador al producirse un accidente en la obra del teatro Argentino, a cargo de la empresa Huayqui; en marzo de 1998, en una obra de 13, entre 45 y 46 de La Plata, fallece otro obrero producto de una caída desde un andamio; en ese mismo mes se produce otro siniestro en el Teatro Argentino, un trabajador empleado de la empresa Serie se salva milagrosamente al sostenerse de una soga próxima al momento de derrumbarse el andamio donde estaba.¹⁵



Astillero manifiesta en dependencia de Trabajo frente a Plaza Moreno por fallecimiento de Juan Carlos Lezcano.

Debido a esto comenzó a impulsarse la formación de Comisiones Mixtas de Seguridad integradas por representantes técnicos de los sindicatos, las empresas involucradas y los delegados gremiales. Recordemos que también en éste punto los trabajadores del Astillero Río Santiago y la seccional Ensenada de ATE jugaron un rol de avanzada en la materia; desde 1984 se venía planteando la necesidad de crear

¹⁵ Diario HOY, 23.10.1998.

comisiones de este tipo. Entonces reclamamos a la Sección una urgente Asamblea General donde se responsabilizó al Directorio por no tomar las precauciones necesarias para evitar estas desgracias y se convocó a una nueva Asamblea para el lunes 5 de octubre.

Caravana de duelo

La primer decisión el día lunes fue, obviamente, realizar un paro hasta lograr las condiciones mínimas de seguridad. A renglón seguido se votó movilizar hasta la Subsecretaría de Trabajo, el Ministerio de Producción y a la gobernación en señal de duelo y para que la muerte de nuestro compañero no haya sido un alerta en vano. Las denuncias sobre las malas condiciones de seguridad e higiene no eran nuevas en el ARS, apenas unos meses antes la Subsecretaría de Trabajo realizó una inspección debido a ellas, pero nunca logramos revertirlas. La desazón y la bronca estaban a flor de piel. La marcha fue masiva, la mayoría, acorde a la congoja y dolor que sentía, optó por el silencio; otros descargaban su emoción con cantos de repudio a las malas condiciones laborales y a las autoridades que permitían tal cosa en una repartición estatal... ¡justo quién debía dar el ejemplo en cumplir con las normativas que dictaba!

Se constituyó una Comisión integrada por representantes de Astillero, el Gerente de Relaciones Laborales, Miguel Ángel Álvarez, el médico de Trabajo, Juan Carlos López y el Técnico Superior en Seguridad, Víctor de Sandro; por el gremio Alejandro Rayab, Floreal Aguirre, Ángel González y Oscar Franchi y por la Secretaría de Trabajo el arquitecto Oscar Kindzersky, Alberto Castañeyras y Néstor Sosa. Si bien se acordaba *“iniciar las tareas miércoles 7 de corriente mes y año a las 08.00 horas, priorizando las zonas en las que se realicen trabajos de altura verificando los elementos de protección personal”*¹⁶, el paro se extendió por una semana y hasta tanto la Comisión, no recorría los sectores de riesgo y se expedía asegurando que estaba en condiciones, no se realizaba tarea alguna en los mismos.

¹⁶ Acta con firma de Secretario de Trabajo Roberto Mario Moullieron, 06-10.1998.

¿Por qué se mata la gente en el trabajo?

Un periodista me pidió una explicación sobre el suceso pocos días después; mi respuesta fue otra pregunta muy simple pero cuya respuesta demandaba toda una investigación:

–Si todos sabíamos lo que le ocurría a Lezcano... ¿A quién se le ocurre mandar una persona de 55 años y 100 kilos de peso, más o menos, a treparse a un tablón apenas agarrado de una sogá? Si alguien tiene la respuesta debería ser el Gerente de Relaciones Industriales de quien depende el Departamento de Seguridad e Higiene.

Ese mismo día, inquirido por el mismo periodista, el Gerente de Relaciones Industriales, Miguel Ángel Álvarez, dio una escueta pero elocuente respuesta:

–Desarmar andamios es peligroso. Reconozco que Lezcano no tenía puesto le cinturón de seguridad.¹⁷

Pese a la contundencia de su tono, las palabras de Álvarez eran insuficientes para explicar nada como lo demostraron las conclusiones del Comité Empresa-Gremio.¹⁸ Tras describir una extensa lista de “condiciones inadecuadas” constatadas, el informe presentado:

“Habiendo procedido a realizar un relevamiento de las condiciones de seguridad, los días 7, 8 y 9 del corriente en los sectores Dique Seco (sic), Construcción 63 y Construcción 69” finaliza con las siguientes conclusiones: “En general, para los referidos sectores, establecer normas de procedimientos para realizar las tareas de riesgo, capacitar al personal sobre las normas referidas, entrega de elementos de protección personal adecuados a los riesgos de prevenir y mantener orden y limpieza.

Así mismo los futuros andamios se deben armar ajustándose a las condiciones establecidas en la normativa vigente (contar con barandas, zócalos, travesaños diagonales, tablonés sujetos a la estructura, escaleras de acceso y

¹⁷ Diario HOY, 09.11.1998.

¹⁸ En esa oportunidad constituido por el propio Gerente de Relaciones Industriales Miguel Ángel Álvarez, el Médico de Trabajo, Dr. Juan Carlos López y el Técnico Superior en Higiene y Seguridad, Víctor De Sandro como representantes del ARS; por parte gremial, estaban Alejandro Rayab, Floreal Aguirre Ángel González y Oscar Frachi; por la Secretaría de Trabajo Juan Carlos Zamponi y Néstor Sosa.

*anclaje de los mismo a puntos fijos, asegurando inmovilidad lateral y vertical, rigidez y estabilidad)*¹⁹

El texto era concluyente: **Ni la ART había cumplido con todas las normativas exigidas para el régimen establecido ni la Superintendencia de Seguros de Trabajo, ni la Empresa y ni siquiera algún funcionario de la Secretaría de Trabajo se habían tomado la molestia de verificar si la compañía de seguros cumplía o no con las exigencias... tal cual lo venía denunciando ATE.**

Culpables se buscan

En el curso de la investigación y proceso posterior a este hecho, la fiscal platense Rosalía Sánchez entendió que “los encargados de supervisar las medidas de seguridad no cumplieron debidamente con su función” y dictó el procesamiento por “homicidio culposo” del supervisor de Maniobras, Hugo Capdevila y al Inspector en Seguridad Laboral, Eduardo Turner.²⁰

Por supuesto, la acusación despertó el repudio e indignación de todos los trabajadores del Astillero, decididamente, a los directivos les convenía pagar 9 pesos por obrero a una ART y no poner las medidas de seguridad.²¹ ¡y encima ninguna de las dos se hacía cargo si el trabajador era afectado por un siniestro y culpaban a otros trabajadores! Así que de nuestro lado salía el dinero para pagar el sistema, la víctima de los accidentes y los culpables de producirlos, negocio redondo. ¡Y nosotros éramos empleados del Estado que imponía las normas y debería ser ejemplo de cumplimiento! Los trabajadores de Maniobras, donde se desempeña Capdevila como Supervisor votamos hacer público un repudio generalizado al proceso penal de nuestro compañero y de Eduardo Turner. El 2 de junio del 2000, la Comisión Administrativa y la totalidad de las agrupaciones sindicales reunidos en la sede de Ortiz de Rosas 30 emiten un comunicado en el mismo

¹⁹ Acta de la Comisión de Seguridad (firmada por los nombrados en nota al pie 46), 09.10.1998

²⁰ Diario HOY, 31.03.2000.

²¹ A valores de ese momento (*N del A*)

tono firmado de conjunto y lanzan un petitorio a fin que el conjunto de afiliados puedan expresarse sobre este punto.

El Fiscal Carlos Ariel Argüero, a cargo de la investigación penal, ofreció un diagnóstico que podría avalar cualquier trabajador preocupado por los derechos gremiales de sus compañeros:

*“evidentemente no se invierte en materia de seguridad en Astillero Río Santiago... Sólo se provee de los elementos de protección personal como casco, botines y ningún otro, sin que se los capacite correctamente, agravando la situación de falta de inversión necesaria”. Uno de los puntos más importantes de la pericia era el referido a la “psicología laboral” del trabajador, en donde el perito de la Corte analizó “los bajos salarios por los que trabajan estos obreros, que los llevan muchas veces a desafiar grandes alturas y trabajos de excesivo riesgo, con tal de conservar sus puestos. También se tiene en cuenta los problemas familiares que afectan a los obreros por los magros sueldos”.*²²

El perito en Seguridad Industrial utilizó una comparación alegórica entre los trabajos de riesgo y un equipo de fútbol donde, en ambos casos, es responsabilidad de quien supervisa –llámese técnico o contratista– quien debe velar por el estado anímico de la persona y sobre todo, por su capacidad técnica.²³ Claro que aquí no se debería haber velado por el estado anímico sino por la vida de Juan Carlos y la de todos los trabajadores del Astillero... y este no es un capítulo que haya concluido en la actualidad. El experto, en su investigación, buscaba datos que le permitieran el encuadre de delito culposo a la muerte del compañero y decidir si se procesaba o no a los supuestos responsables. Por supuesto nuestra perspectiva es absolutamente diferente a la del funcionario judicial ya que nosotros como luchadores sindicales no buscamos culpables sino determinar las causas para evitar que se repita la anomalía que pone en riesgo la salud y la vida de nuestros pares.

Finalmente, el fiscal penal Marcelo Carlos Romero pidió al juez de garantías que tramitaba la causa que dicte el sobreseimiento de los dos procesados, argumentando:

²² Diario HOY, 09.11.1998.

²³ Diario HOY, 23.10.1998.

“Según surge de la investigación penal, la causa no puede ser elevada a juicio oral porque el hecho no encuadraría dentro de una figura legal, ya que de los elementos reunidos se pudo saber que los implementos de seguridad exigidos en la tarea fueron correctamente provistos a la víctima, como así también se acreditó que Capdevila y Turner estaban cumpliendo otras tareas que surgieron en la jornada de trabajo mientras Juan Carlos Lezcano cayó al vacío de una altura aproximada a los siete metros produciéndose la muerte”.

*El mismo Romero agregó que “de lo expuesto surge que no se ha violado un deber de cuidado, lo que es penado por el artículo 84 del Código Penal”.*²⁴

“Aprovechando la volada”

En medio de la tragedia, el 9 de octubre, Roberto Martín Lobos y Miguel Ángel Álvarez, como Apoderados del Ente Administrativo ARS y con la “sensibilidad” que caracteriza a una maquinaria burocrática, impugnaron las elecciones para delegados celebradas el 30 de junio y el 12 de agosto de 1998. Las fundamentaciones para avanzar en su calculado plan de azuzar las divisiones internas del movimiento obrero del ARS fueron:

“... el órgano directivo central no ha ratificado en estas actuaciones la conducta asumida por la Seccional Ensenada y, por el contrario, ha comunicado una nueva convocatoria lo cual implica tácita reconocimiento por su parte de la ilegitimidad legal y estatutaria de los comicios celebrados en fecha 30 de junco del corriente año.

Que los fundamentos expuestos llevan a concluir que las elecciones llevadas a cabo el 30 de junio en el ámbito de la empresa recurren de eficacia jurídica.

Que lo que hace a las efectuadas el 12 de agosto se debe determinar la cantidad total del personal, división por turnos de trabajo, número de trabajadores afectados a cada uno de ellos y cantidad de delegados con mandato vigente”.

²⁴ Diario EL DÍA, 28.06.2000.



Víctor Canteros recuerda a Ricardo Lezcano en la inauguración de la farmacia sindical. En segunda línea, Vicente Ignomiriello, Francisco Banegas y Alberto Vieyro.

Más allá de este supuestamente ecuaníme planteo, el Director Nacional de Asociaciones Sindicales sólo dispuso: *“Declarar la Ineficacia Jurídica de la elección de delegados de personal efectuada el 30 de junio de 1998 por la Seccional Ensenada de la Asociación de Trabajadores del Estado en Astillero Río Santiago”*²⁵

La Comisión Administrativa responde con recurso de reconsideración, mediante un extenso documento firmado por Jorge Ankudowicz.²⁶ En él se presenta una serie de elementos legales que rebatirían la declaración de ineficiencia jurídica. Entre ellas se enuncia:

1. Que la convocatoria del 12 de agosto del CDP y CDN de ATE fue realizado en forma arbitraria e ilegítima, además de violar la voluntad de los trabajadores que se desempeñan en las distintas secciones del Astillero Río Santiago
2. Que la convocatoria por lista completa se hace en abierta contradicción con lo resuelto en la asamblea de trabajadores del 18 de marzo de 1998.
3. Que el 26 de junio del corriente se comunicó al Delegado Regional del Ministerio de Trabajo de la Nación la lista de empleado inscriptos para participar en el acto comicial. Posteriormente se comunicó el resultado eleccionario al Pre-

²⁵ Artículo 1º, Disposición A.I. N nº 103 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 09.10.1998. La medida se hace efectiva a partir del día 20 de octubre y se reafirma con una inspección en sede el 29 de junio de 1998 (Cédula de Notificación, CDE. EXPTE. N° 243.814/98 (MTSS de la Nación) Departamento Gestión Operativa La Plata.

²⁶ Dirigido al Director Nacional de Asociaciones Sindicales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de la Nación, 03.11.1998.

sidente de la Junta Electoral del CDN de ATE, al Delegado local del Ministerio de Trabajo, al gerente de Relaciones Industriales del ARS y a los Secretarios Generales de ATE Provincia y Nación, sin merecer nunca la convocatoria ni los actos posteriores celebrados impugnación alguna.

También rebatía todo asidero legal al desconocimiento del derecho de la seccional a convocar actos de estas características, ya que si bien el “órgano directivo central” no ratificó la conducta asumida por la Comisión Administrativa tampoco la impugnó en su oportunidad. *“Como colofón de lo expuesto”* finaliza el documento, *“la asamblea de trabajadores del ARS del 4 de agosto repudió la convocatoria a elección del día 12 de agosto y resolvió instruir a la seccional Ensenada de ATE para que comunique al CDP y CDN a que se abstenga de convocar dicha elección, que no se vote en el ámbito del Astillero y convalidó la elección del 30 de agosto”*.

Una perspectiva personal

Sin capacidad ni ánimo para rebatir jurídicamente los argumentos antes mencionados, como militante sindical y sujeto partícipe de los sucesos que se describen, no puedo dejar de señalar algunas debilidades e incongruencias en las argumentaciones. Para comenzar difícilmente podría evaluar el verdadero espíritu de la convocatoria votada en la Asamblea del 19 de marzo, un dirigente que se había negado a presidir o participar en tal reunión.²⁷ Recordemos que el Secretario General seccional debió ser informado por nota sobre las resoluciones ya que no había estado presente. Por otro lado, más arriba he citado el telegrama del 25 de junio del CDN que precisamente informaba a la seccional sobre la necesidad de abstenerse de convocar a la elección del 30 de agosto por ser considerada incorrecta, en una clara señal de desacuerdos en las interpretaciones del Estatuto.

Cuando me reincorporé, aún con tarea liviana de un accidente sufrido en agosto de 1997, pude corroborar que, en efecto, el espíritu

²⁷ Debo consignar que yo tampoco pude participar de tal evento por encontrarme convaliente de un accidente de trabajo ocurrido en agosto de 1997.

imperante en los compañeros era reorganizar el Cuerpo de Delegados de Sección. Claro que una gran parte demostraba mucha confusión sobre si se habían modificado o no las normas estatutarias. Entiendo que esto ocurría porque, **desde agosto de 1997 en adelante ingresaron cientos de nuevos compañeros, la mayoría muy joven y sin experiencia de lucha.** Además, siendo el obrero argentino históricamente apegado al legalismo, este factor pesaba mucho a la hora de tomar partido.

En efecto, la Asamblea General del 4 de agosto votó, entre otras resoluciones *“No se votará en el ámbito del Astillero Río Santiago”*, pero luego, por diversas motivaciones ni la dirigencia de la Seccional, ni los integrantes del Cuerpo de Delegados ni ningún grupo “espontáneamente organizado” realizó accionar alguno para que esta decisión se cumpla y los comicios se desarrollaron con normalidad. **En definitiva, la resolución fue un saludo a la bandera ya que las luchas políticas se definen siempre con acciones concretas y no sólo discursivas.** Esta muestra de debilidad y vacilaciones acarrearón un desgaste en el sector de trabajadores que defendían al Delegado de Sección, restándoles efectividad y capacidad de conducción.

Finalmente, el Secretario General *Pío* Ankudowicz comenzó a sufrir un proceso de aislamiento dentro y fuera del Astillero sólo contrarrestado por su carisma y gran audacia, logrando mantener su liderazgo efectivo hasta que fue vencido en las elecciones de seccional realizadas el 22 de septiembre 1999.

Mantengo con firmeza que el órgano ideal de organización interna de una fábrica o sector de trabajo sigue siendo el Delegado por Sección y nunca una lista completa. A mi entender éste último método obliga al elector a acentuar las diferencias ideológicas y políticas en su decisión de voto. A su vez, la obligación de conformar una lista *“tapona”* la posibilidad de candidatearse a muchísimos trabajadores, sinceramente interesados en la defensa de nuestros derechos, más allá de que opine como él o no en otros campos del quehacer humano. La historia de nuestras luchas como clase social nos demuestra que el organismo Delegado de Sección reaparece con obstinación siempre que hay necesidad de defenderse de las desigualdades sociales de nuestra Sociedad.

Eso, a pesar de que eventualmente sean sustituidos por otras formas de representación impuesta tras una feroz batalla política.

Si es para bien de los compañeros, está bien

La sumatoria de la tragedia que se cobró la vida a Lezcano, el escándalo fogueado por el rotativo platense con el mezquino afán de incrementar la venta de ejemplares y el principio de anarquía interna motivado por las luchas fraccionales exigían una resolución política. El 26 de octubre hubo una reunión entre el Dr. Carlos Brown y el Capitán (RE) Eduardo Hovath y resolvieron tal salida que luego se plasmó en un acta que oficialmente fue firmada el 27 de octubre.²⁸ En la misma se acuerda lo siguiente:

- 1) *Las partes de común acuerdo, ratifican lo actuado por la empresa en el comunicado emitido el 17 de septiembre, en virtud de que los derechos reconocidos en dicho acto fueron fruto de conversaciones previas.*²⁹
- 2) *Dada la partida presupuestaria para el año entrante no ha sido modificada en cuanto a las previsiones del presente año, se asegura la estabilidad laboral para todos los trabajadores, incluyendo contratados a plazo fijo y eventuales, hasta diciembre de 1999.*
- 3) *La empresa declara su firme voluntad de continuar con el destino principal de esta industria, es decir, la construcción de grandes buques. En este marco ratifica en forma expresa el compromiso de construir un nuevo buque como continuidad laboral del "Argentine Confidence". Asimismo, se compromete a gestionar, a través del Ministerio de la Producción y el Empleo, una reunión conjunta con el Sr. Gobernador con la finalidad de dialogar sobre lo expresado en este acto.*
- 4) *La Empresa se compromete a eliminar de los contratos a plazo fijo, el artículo 7 de la actual redacción de los mismos. Es decir, lo relativo de la rescisión unilateral.*
- 5) *La empresa asume el compromiso de abonar el día correspondiente a los festejos de la Industria Naval. Dicho pago se hará efectivo con la liquidación de haberes del mes de octubre*

²⁸ Por ATE firman Acedo Jorge, Cadelli, Ángel, Ignomiriello Vicente, Juárez José, Lezcano Ricardo y Mowczan Nicolás. Por el ARS, Dr. Caporal Gustavo y Álvarez Miguel Ángel.

²⁹ Se refiere al Comunicado del presidente Horvath (N del A).

- 6) *Se continuará en éste ámbito de discusión con los temas pendientes, con reuniones cotidianas, hasta su solución. Esto incluye el pedido de aumento salarial y la evaluación del concepto de prestación horaria (media hora)*

Los puntos 2, 3 y 4 eran un rotundo triunfo de los reclamos realizados en todas las movilizaciones del año. Sin importar quien recibiera el rédito político por firmar el acuerdo, los afiliados, los trabajadores del Astillero Río Santiago resultaban beneficiados, sino en todas sus necesidades, al menos en gran parte. *Por ejemplo, el punto 4, sobre le artículo 7 es significativo, ya que era lo solicitado en la nota entregada al ministro Carlos Brown en la accidentada marcha del 25 de septiembre, cuando fueron los sucesos del diario El Día.* Así lo planteé en la Asamblea que se hizo en el portón del ARS, donde expresé que no iba a ser obstáculo para que la Asamblea decida libremente si aceptarla o no y por ende no iba hacer moción alguna sobre el punto. Aunque sí reproché que no hubiera sido parte del acuerdo el Secretario General de la Seccional, como correspondía por su investidura y por lo tanto no la iba a apoyar.

A mediados de noviembre, la Comisión Administrativa informa sobre un pedido de reunión conjunta con autoridades del Ente Administrador del ARS, ante la Secretaría de Trabajo. En el mismo texto convoca a una Asamblea General para el 25 de noviembre de 1998 por la gestión de un nuevo barco, aumento salarial, pase a planta permanente y contrato fijo y contra la Sociedad Anónima (SAPEM), temas que habían quedado pendientes.³⁰ En circular posterior reconoce que *“Esta Comisión debía llamar a Asamblea el día 26/10/1998, solicitamos la disculpa pertinente a los compañeros”*, debido a que tal reunión de trabajadores no se efectuó.³¹

Estas eran las actitudes que legitimaban el accionar independiente de la Junta Interna. Como quiere el lenguaje popular: *“La culpa no es del chancho...”*.

³⁰ Circular de ATE Ensenada n° 288/98, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Jorge Barrientos (Secretario Gremial), 16.11.1998.

³¹ Circular de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Jorge Barrientos (Secretario Gremial)

Propuestas de reactivación

Sintetizar lo ocurrido ese año en una mera lucha entre dirigentes por intereses personales o de camarillas sería una burda simplificación que ocultaría el fondo de la verdadera discusión. En realidad, camino al estallido del 2001, se estaban haciendo insostenibles los discursos privatistas – primermundistas que habían dominado la década.

Un par de documentos nos muestran que el choque era de dos proyectos que estaban confrontando no sólo en el ARS y a nivel gremial sino en el resto del país y en toda institución pública o privada que tuviera incidencia en los rumbos políticos de la Nación.

Propuesta de la Junta Interna

El primer documento, sencillo pero contundente, fue un saludo por el día de la Industria Naval de la representación gremial interna de la fábrica reconocida oficialmente:

“Esta Junta Interna, junto a un grupo de trabajadores quienes impulsamos un proyecto de Ley que tiende a la reactivación de la Industria Naval Bonaerense y que como todos sabemos ya tiene estado parlamentario y esperamos que en el corto plazo tenga la sanción y se transforme en Ley... Además estamos trabajando en dos proyectos, uno que modifique la estructura jurídica de la empresa a los efectos de hacerla más ágil en cuanto a los procesos de licitación, compras, etc. Y el otro que tiende a la participación de los trabajadores en la conducción de la empresa”³²

A esto se le sumaba el reclamo por la derogación del decreto 397, del 3 de marzo de 1997.

Propuesta de ATE Provincia

Sin especificar el día de emisión, durante el mes de noviembre y con el membrete del Concejo Directivo Provincia de ATE, circularon por el Astillero copias de un documento de cuatro carillas de extensión sustentando la necesidad del sistema de Cogestión, una reivindicación de ATE Nación

³² Circular Junta Interna, 11.09.1998.

Página 14, La Plata, Viernes 21 de Agosto de 1998

Ruidosa protesta de trabajadores del Astillero



Con quema de gomas,
protestaron los empleados del Astillero

desde 1984. Allí se describía la actual naturaleza de la propiedad estatal:

“Tanto el viejo estatuto de AFNE S.A. como en el Proyecto del S.A.P.E.M. se abren las puertas del Capital Privado a través del paquete accionario (30% en el primer caso y 49% en el segundo). En cambio, en el estado jurídico actual dichas puertas están cerradas, pero han sido reemplazadas por un precipicio final que es la privatización total.

(...) Los trabajadores exigimos la cogestión porque, a pesar de nuestra humilde condición, hemos sostenido sobre nuestros hombros la

continuidad del Astillero, mientras el resto de la Industria Naval Argentina iba cerrando sus puertas una por una. Los trabajadores no queremos ser parte del “paquete” accionario de una Sociedad Anónima ni de ningún otro. Lo que queremos es ser protagonistas de nuestro propio destino participando en la conducción de la fábrica que venimos defendiendo desde hace años.³³

Más adelante el documento explica cuáles serían las condiciones legales para el proyecto que se impulsa:

“(...) desde ATE estamos tratando de recrear las condiciones que hagan posible el desarrollo de la Industria Naval Argentina.

En este sentido ya se ha presentado la Ley de F.I.N.B.O. para el financiamiento de la construcción de buques, hoy estamos presentando la Ley de Cogestión para que los trabajadores tengamos participación real y efectiva

³³ Circular de ATE Provincia, 1°. *La Propiedad Estatal*, Quiñones Walter (Secretario Gremial), Obregón Rolando (Secretario de Finanzas), Ángel Cadelli (Secretario Administrativo), 11.1998.

en el Astillero, y en el futuro cercano presentaremos la Ley de Conferencia de Fletes para proteger el mercado interno del Transporte Marítimo".³⁴

El documento posterior es de similares características y abunda sobre cómo sería el futuro gobierno del Astillero Río Santiago. Describe otras experiencias de participación obrera en el control de la Empresa:

"El Director Obrero que supimos tener en el pasado (73 -76), era una especie de "francotirador" condenado de antemano a luchar en soledad y perder todas las votaciones del directorio. Pero como el marco era el gobierno de Perón y esto sucedía por primera vez, fue un paso adelante en un camino que no habíamos transitado nunca. Tan "raro" era todo que la creación del Director Obrero la realizó el Ministro de Defensa (Dr. Robledo) para satisfacer al Presidente de la Nación y no por pedido de los trabajadores.

*Hoy la situación es totalmente diferente, la participación de los trabajadores en los asuntos de la empresa se ha vuelto una necesidad imperiosa para que lo acumulado con nuestro esfuerzo no se escape por las malas administraciones.*³⁵

Luego el documento se explayaba en esquemas sobre las diversas posibilidades de Directorio que hubo en 1973-1976, la vigente en esos momentos como Ente Autárquico de la Provincia y las formas hipotéticas según la voluntad política (inclusión de Capital Privado, aplicación de la SAPEM) y finalmente el que defendían los autores, el Directorio Proyecto ATE Cogestión Astillero Río Santiago. Inclusive en un raptó de febril imaginación, la pluma de los firmantes alzaba aún más el vuelo y expresaba:

"Por otra parte, si así fuera la voluntad de la Provincia el orden enunciado puede trastocarse y hasta el Presidente del Directorio podría ser un trabajador".

³⁴ Circular de ATE Provincia, 3°. *Nuestro Marco Jurídico*, Quiñones Walter (Secretario Gremial), Obregón Rolando (Secretario de Finanzas), Ángel Cadelli (Secretario Administrativo), 11.1998.

³⁵ Nuevamente el documento llevaba el logo de ATE Provincia y lo firmaban, Quiñones Walter (Secretario Gremial), Obregón Rolando (Secretario de Finanzas), Ángel Cadelli (Secretario Administrativo), 11.1998.

¡Como si algún gobierno de los partidos políticos tradicionales de Argentina cedería tal espacio de poder a alguien que “no sea de su palo” como se suele decir en la jerga política! **A lo mejor el párrafo sólo era la expresión de deseo de alguno de los firmantes.**

Propuesta de la Izquierda

No quiero omitir que, apoyados por sectores muy pequeño de trabajadores del ARS, existía otro proyecto de REACTIVACIÓN BAJO CONTROL OBRERO. La propuesta en sí era presentada bajo dos matices en disputa:

- a. Uno, que defendíamos algunos, se encontraba sintetizado en el proyecto del diputado Luis Zamora presentado ante el Congreso Nacional.
- b. El otro, que proponía un autoadministración obrera (similar al régimen de cooperativas) se desarrolla en los dos últimos capítulos del libro “Astillero Río Santiago, Su Historia y su Lucha”, escrito por un grupo coordinado por José Montes, Delegado en el ARS.

Ambas propuestas, además de presentarse en forma dividida, confrontaban en inferioridad de fuerzas políticas frente al proyecto privatizador y el de reactivación coordinada con los grandes armadores. La cuenta de estas disidencias internas se saldaría en 1999, con las elecciones para autoridades de la Comisión Administrativa. **Como siempre, nuestros compañeros al votar marcarían el rumbo que tendríamos que seguir aquellos que voluntariamente nos ofrecíamos a servirlos.**

Tirando en yunta

Lo concreto es que había un proyecto de reactivación para el Astillero en danza y dos fuerzas importantes gremialmente, pese a diferencias específicas, habían decidido llevarlo adelante. El frente estaba compuesto por quienes conducían los destinos de ATE Nación y Provincia (Verde – ANUSATE) y una agrupación dinámica (Blanca – “8 DE OCTUBRE”), que conducía la Junta Interna del ARS y tras una firme batalla política durante todo 1998, eran la representación oficial de la fábrica.

El siguiente paso para poder aplicar el proyecto de trabajo era conquistar la conducción de la Seccional Ensenada de ATE, para lo que se constituye el Frente de Recuperación de ATE Ensenada con el objetivo de participar en las elecciones gremiales del próximo año.

La conducción de la Seccional, Azul y Blanca, agotada por el ejercicio de dos períodos, con diferencias entre sus cuadros más importantes –ya había renunciado una línea importante del Secretariado, debiendo ser reemplazados por vocales–, evidentemente no pudo o no quiso participar del acuerdo. Por otro lado, las otras agrupaciones sindicales actuantes, generalmente de pensamiento progresista y de izquierda (Bordó, Naranja, Marrón, Violeta) no compartían los contenidos del proyecto por cuestiones ideológicas, ya que se daría bajo el signo de los gobiernos surgidos por las elecciones generales y manteniendo el marco jurídico del capitalismo.

Una botadura con muchas connotaciones

Perdida toda expectativa de cierre del ARS para convertir la totalidad del predio en una Zona Franca Comercial; convencidos de que los trabajadores del Astillero no aceptarían ser *simples* “talleristas navales”, tirando por la borda su orgullo y trayectoria de “Astillero grande, el quinto en Latinoamérica”; agotadas las posibilidades de encontrar un “empresario emprendedor que quisiera hacer una inversión de riesgo en la actividad naval” (había quedado desierta la licitación internacional), los funcionarios del gobierno bonaerense debieron buscar otra salida.

La botadura del bulk carrier “Argentine Confidence”, realizada el viernes 11 de diciembre de 1998, fue una buena ocasión para que el gobierno de la Provincia hiciera público el nuevo giro político. Durante el acto, el presidente del Astillero, Eduardo Horvath, se refirió a la crisis que afectaba a la industria naval nacional señalando que la misma se debía:

“a normativas propias y circunstancias internacionales que inciden en forma negativa” aunque seguidamente destacó que *“el astillero ha producido una profunda evolución merced a la decisión del gobernador Eduardo Duhalde, quien asumiendo los riesgos y con destacada visión y sensibilidad social*

aceptó el desafío que significó la transferencia del ARS a la provincia y le otorgó el apoyo necesario para que pudiera levantarse". Luego de nombrar los trabajos en marcha, cerró su alocución diciendo "tenemos varios proyectos a punto de consolidarse, lo cual demuestra por sí sólo que el astillero está en plena reactivación".³⁶

Por su parte, el ministro de Producción, Carlos Brown, destacó que:

"hace unos días me preguntaba por qué no se pueden construir barcos para Argentina. Lamentablemente existen una serie de limitaciones, impuestos y distintas circunstancias que no nos colocan en un nivel competitivo para hacer barcos en nuestro país, en cambio somos competitivos y nos miran con atención en Estados Unidos, en Alemania, en Holanda. Si bien es satisfactorio que en esos países nos tengan en cuenta, al mismo tiempo nos provoca el deseo de que estas condiciones cambien, porque si nos miran de otros países, ¿por qué no del nuestro?"

Trazando un paralelo entre la botadura del Ona Tridente y la del Argentine Confidence, el ministro provincial señaló que *"son dos hechos distintos. Aquella fue la primera botadura, desde que se iniciara la reactivación del Astillero y se había iniciado bajo la gestión del Estado Nacional.*

En cambio éste es nuestro, lo hicimos nosotros y hoy lo estamos botando para que en meses más esté surcando los mares del mundo como lo hace hoy el Ona Tridente.

... el Astillero seguirá construyendo barcos porque va a seguir con ésta acción, pero será a partir de nuestra propia responsabilidad, de nuestra propia demostración de que somos capaces".

Respecto a las conversaciones con su par de Economía que sostenía por esa época, Brown expresó que:

"soy extremadamente optimista porque están viendo que se puede confiar en el Astillero, en sus trabajadores, en sus técnicos. Por supuesto que tenemos dificultades y que costó mucho llegar a éste presente, no solamente en plata sino además en el sacrificio de una vida, pero Astillero Río Santiago es una realidad que muestra una actividad importante.

³⁶ "Astillero Río Santiago Botó el Bulk Carrier Argentine Confidence", *Ámbito del Comercio Exterior*, suplemento de *Ámbito Financiero*, 17.12.1998.

Estoy seguro de que, en poco tiempo más se estará botando otro buque y será gracias al esfuerzo de todos los trabajadores, de los dirigentes gremiales que vivieron momento difíciles y con quienes discutimos mucho pero que hoy estamos en paz trabajando intensamente".³⁷

Un último discurso para el análisis, el del gobernador Eduardo Duhalde, encantadísimo de mostrarse en un marco que hacía honor a su slogan Cultura de Trabajo:

"Serán muy pocas mis palabras en esta ocasión porque me he sentido absolutamente interpretado por quienes me precedieron en el uso de la misma. Yo quiero muy simplemente levantar simbólicamente una copa, brindar en las vísperas de las fiestas de Navidad y Año Nuevo para que la familia del Astillero Río Santiago vea cubrir por los tiempos de los tiempos estas gradas con barcos de estas características". Tras esta introducción, el mandatario ratificó su compromiso para *"que éste Astillero no solamente no cierre sus puertas sino que hoy, como parte integrante de la zona franca de esta localidad y que es la principal zona franca de nuestro país, siga incorporando, como en estos últimos meses, un promedio de 150 trabajadores mensuales. Hoy ya son mil las empresas que están incorporadas en la Zona Franca, no hay un sólo espacio y la estamos ampliando para que otras 400 que están esperando y en todas ellas nuevamente lo que estamos deseando para todos los argentinos: puestos de trabajo, que es realmente la lucha que tendremos que dar desde cada provincia argentina y desde la Nación"*.

Ilusas palabras del gobernador que, en lo que respecta a los nuevos emprendimientos, jamás pudieron plasmarse.

Por último manifestó que *"la conquista del trabajo en éste fin de siglo es una verdadera lucha. Por lo menos en éste rincón del nuestra provincia quiero decirle que junto a ustedes, los trabajadores y los directivos de Astillero Río Santiago y Zona Franca estamos ganando la batalla"*.

El discurso cerró con un augurio: *"Entonces al levantar la copa simbólica pido para que el próximo año, cuando sea mi último año como gobernador, pueda venir a despedirme de los trabajadores del Astillero y de sus autoridades viendo un barco a punto de terminarse"*.

³⁷ Ídem anterior.

CAPÍTULO VII

“¡YO QUIERO UN BARCO, YO QUIERO UNA BARCAZA...!”

La lectura del capítulo anterior podría causar la impresión de que, por las divisiones de la conducción, los trabajadores del ARS estábamos debilitados frente al gobierno; pero lejos estaba esto de ser realidad. En concreto, de los 1.106 empleados y trabajadores permanentes en 1993, iniciábamos el '99 con 1806 agentes, como llama la Empresa a su personal de planta. Es decir: éramos más; teníamos más capacidad de movilización y por lo tanto, éramos más fuertes. En cuanto a lo salarial, el dirigente provincial Omar Núñez¹, anunciaba al finalizar una reunión en Secretaría de Trabajo el 10 de diciembre, un acuerdo Directorio del ARS-ATE que contemplaba *“un incremento salarial de 60 pesos a partir del 1º de enero próximo; el pase a planta permanente de 125 trabajadores contratados y la equiparación salarial para otros 174 compañeros temporarios, lo que representa una mejora del 20%”*.²

No se presentaba a la vista penurias por falta de trabajo, al menos en el futuro inmediato: Se estaba realizando el Horno de Distensionado en el Taller de Mecánica para el tratamiento térmico de los nudos del anillo soporte del techo del Estadio Único de la Plata y se tenía que terminar las dos últimas corbetas del Proyecto MEKO 140, para la Armada Argentina. Entre esto planes de trabajo se hallaban dos que corrieron diferente fortuna: Debía hacerse una entrega de siete lanchas de pesca artesanal más para completar el número de quince, trabajo que fue abruptamente interrumpido y se pensaba realizar barcazas para la Hidrovía Paraguay-Paraná, que luego fueron derivadas a otro astillero argentino, dado que nuestra condición de usuario de Zona Franca hacía costosa la realización de trabajos para el mercado interno.

¹ Miembro de la conducción de ATE Provincia y se desempeñó como Secretario General de la Central de Trabajadores Argentinos (Regional La Plata – Ensenada) hasta el 7 de febrero de 2005, fecha en que falleció.

² Diario EL DÍA, 11.12.1998.

Fondo Naval Bonaerense

El 10 de diciembre la Cámara Baja provincial había tomado una resolución auspiciosa, convirtiendo en Ley el proyecto del diputado Osvaldo Mércuri. Por la misma se financiaría a la industria naval bonaerense a través de un fondo que estaría constituido por “no menos del 0,5% del presupuesto bonaerense”.³ El 29 de diciembre, la misma Cámara aprueba la sustitución del artículo 1 de la Ley 11.837⁴, relacionado con la contratación de garantías bancario por parte del Ente Administrador del Astillero Río Santiago, por el texto siguiente:

*“Artículo 1º. Autorízase al Ente Administrador del Astillero Río Santiago a contratar con el Banco de la provincia de Buenos Aires, previa intervención del Ministerio de la Provincia de Buenos Aires, las garantías bancarias por un monto de hasta U\$A 27 millones, necesarios para llevar adelante la construcción de buques destinados a la exportación”.*⁵

En la botadura número 54 del Astillero, la del “Argentine Confidence”, se anunciaron compromisos que vimos difíciles de cumplir: La Milantic quería realizar otro buque granelero, el “Orange Confidence” (posible, había demandas de bodegas en el mercado naviero internacional); la construcción del nuevo buque comenzaría en marzo próximo (falso, no se podía porque no daban los tiempos para la compra de insumos imprescindibles, como la chapa naval); Astillero seguiría incorporando personal a un ritmo de 150 trabajadores por mes (dudoso, ¿Adónde los iban a meter si las instalaciones se habían reducido drásticamente por la Zona Franca? ¿Con qué les iban a pagar si el presupuesto provincial aprobado para el 99 no preveía esos sueldos?)⁶

³ Diario EL DÍA, 11.12.1998.

⁴ “La ley 11.837 se sancionó a fin de posibilitar al ARS la obtención de garantías bancarias ante la concreción de un contrato con una firma holandesa para la construcción de dos (2) buques por carga a granel presupuestado en 18 millones de dólares y un (1) buque para una firma alemana por 27 millones de dólares. Posteriores evaluaciones y vicisitudes del contrato determinaron que se iniciara la construcción del segundo de los buques precedentemente indicados”, Mensaje 1049 del P.E. bonaerense, 15.12.1998.

⁵ El proyecto había sido presentado por el Gobernador Eduardo Duhalde “con el objeto de dotar de elasticidad a la autorización conferida al Ente Administrador del Astillero Río Santiago para contratar garantías bancarias”, Mensaje n° 1049 del P. E. Provincia de Bs. As., 15.12.1998.

⁶ Diario EL DÍA y HOY. 12.12.1998.

Sin embargo, nosotros ya “nos habíamos quemado con leche” y por eso estábamos “curados de espanto” con las promesas de los gobernantes. La carta de la organización gremial, leída durante el acto reflejaba esa preocupación y, si bien agradecían a la Provincia, recordaba que “*nuevamente quedan las Gradass vacías*”.

Equivocarse de trinchera

En pleno verano de 1999 la habitual astucia sindical de Pío Ankudowicz hizo agua y comenzó a desarrollar una táctica de defensa que lo dejó “fuera de escuadra”. A las 8 de la mañana del 12 de enero llegó hasta ATE Ensenada un fax proveniente de Holanda; traducido del inglés el texto decía literalmente:

ANEXO E

CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN FECHADO 12/03/1996

NOTIFICACIÓN BAJO ARTICULADO III

A: ASTILLERO RÍO SANTIAGO

Notificamos de acuerdo al Artículo III del Contrato de Construcción fechado 12/03/1996, que ejercitamos nuestro derecho contractual de cancelación de dicho Contrato y demandamos el pago correspondiente de todas las sumas debidas, de acuerdo en el Contrato, sin perjuicio de nuestros derechos bajo el contrato.

Fechado 12 de enero de 1999

Firma: ROSET VAN WEELDE

Presidente de MILANTIC TRANS S.A.

Por cuenta y orden de (MILANTIC TRANS S.A.)

Ese mismo día, en horas de la tarde, la redacción del diario El Día recibía una nota dirigida a Raúl Kraiselburd y firmada por Ankudowicz y Barrientos⁷; en la misma se pedía que “*publicara el fax que adjuntamos dirigido por el presidente de la Compañía Holandesa al Astillero*”.

⁷ Jorge Barrientos, en ese entonces secretario gremial de ATE Ensenada.

Río Santiago (...) con la cancelación de los dos únicos contratos vigentes en el Astillero (el que se botó el 10 de diciembre a de 1998 las 11 horas) (textual) y el que se debería empezar a construir en marzo”.

Al día siguiente más de uno de nosotros se atragantó con el desayuno cuando leyó el siguiente titular:

**“Demandarán a Astillero por más de 8 millones de pesos
DENUNCIAN BAJA CALIDAD DE UN BUQUE GRANELERO”⁸**

¡Esto era una afrenta al esfuerzo de nuestros compañeros y a la extensa historia del Astillero Río Santiago! ¿Qué canalla, enemigo del Astillero, había emitido tal infundio? Leyendo la nota uno se informaba que el ingeniero César Espona, representante de la firma europea en nuestro país:

“denunció en la víspera el contrato con el ARS debido a la baja calidad con que fue construido el navío”. Acompañado, según reza el artículo, “por el Secretario Gremial de ATE Ensenada, Jorge Barrientos”, Espona explicó a los medios que “desde el inicio mismo de la construcción del barco advertimos problemas de baja calidad de las soldaduras y de los trabajos en acero, por lo que, junto con un inspector inglés, comenzamos a detallar nuestros reclamos que, como en la construcción de todo navío, se habilita a tal efecto. Normalmente, esos reclamos no suelen ocupar más de dos libros, pero en el caso del ‘Argentine Confidence’ ya vamos por el sexto”.

El agente de la Milantic finalizó sus declaraciones asegurando que la firma pediría “el embargo del navío al tiempo que se demandará al ARS por una suma superior a los 8 millones de pesos, cuatro por cada navío, por los daños y perjuicios ocasionados por la situación denunciada y por una cifra no determinada en concepto de lucro cesante”.

Parecía una película surrealista: En diciembre el Gobierno nos alaba diciendo que somos una empresa confiable y al mes siguiente, el cliente nos acusa que somos unos torpes que ni para soldar servimos... En definitiva, ¿cuál era nuestra evaluación? La explicación del ministro

⁸ Diario EL PLATA, 13.01.1999.

de Producción no parecía mucho más alentadora para nuestro futuro. El mismo día y por el mismo medio que César Espona, Carlos Brown aseguraba que la postura de la empresa se relacionaba:

“con la crisis asiática de los mercados, que motivó una reducción de los precios internacionales de los granos del orden del veinte por ciento, lo que a su vez influyó en la baja de los costos de los fletes y también de los barcos (la Milantic) en realidad está buscando renegociar el precio de construcción del navío” que había sido estipulado en 18 millones de dólares.⁹

Era increíble; los mismos que cantaban odas completas ensalzando los beneficios de la globalización, ahora nos decían que... ¡la misma globalización nos estaba matando! Como sea, en la práctica, la decisión del armador significaba que no recibiría el buque al que ya estábamos dando el alistamiento final y que, además, desistía de comenzar el otro navío similar, el “Orange Confidence” según lo pactado con el Astillero. ¡Encima el holandés tenía la osadía de querer embargarnos y sacarnos 8 millones de dólares cuando, hasta el momento, solo había invertido menos de 800 mil dólares! Esto fue posible porque la construcción había tenido una inmejorable financiación concedida por el Banco Provincia y garantizada por el Estado bonaerense al poner los avales correspondientes. Hasta el momento de esta crisis, el costo de la construcción del barco (el 70 u 80%) lo había solventado en la práctica el Estado provincial.

Respuesta Argentina

Gustavo Caporal, director del ARS a cargo de la presidencia en ausencia de Eduardo Horvath, salió al cruce del representante argentino del armador holandés y aclaró que en la rescisión del contrato:

“ponen como única causa el atraso de la entrega del buque sin hacer mención a ninguna otra circunstancia”.¹⁰ Además desdramatizó la situación al explicar que “vamos a terminar el Argentine Confidence y construiremos el Orange porque tenemos el dinero del crédito para hacerlo, para lo cual no es condición necesaria que tengamos los clientes que los compren ahora”.

⁹ Diario EL PLATA, 13.01.1999.

¹⁰ Diario HOY, 14.01.1999.

Esto último era rigurosamente cierto, ya que el mensaje de la gobernación, al mandar el proyecto de sustitución del artículo 1 de la Ley 11.837 decía:

*“Cabe señalar que la modificación propuesta mantiene incólume el monto contemplado por la citada ley, previendo que las garantías puedan avalar la construcción simultánea de más de un buque destinado a la exportación” y, ante el remanente ocioso de 8 millones de dólares de las garantías bancarias, puntualizaba: “se destaca que la modificación propiciada admitiría afectar el saldo precedentemente señalado para la construcción de un nuevo buque, lo que reactivaría la industria que desarrolla el Astillero y garantizaría la fuente de trabajo y remuneraciones de los numerosos trabajadores que prestan servicios en el mismo”.*¹¹

Por suerte, un periodista responsable se le ocurrió llamar a la NKK y comunicarse con un vocero de la consultora para despejar al fin toda duda sobre la calidad de los trabajos, el cuál respondió que *“todas las afirmaciones de la compañía holandesa carecían de veracidad”*¹²

La Junta Interna de Delegados también reaccionó con muy buenos reflejos y ese mismo día emitió un comunicado que fue publicado en los rotativos de la región al día siguiente, 14 de enero de 1999:

“La Junta Interna de Delegados del ARS informa:

- 1) *Que ante la diferencia contractual planteada entre el armador Holandés y el Astillero Río Santiago, esta Junta Interna ratifica los compromisos asumidos con anterioridad entre la empresa, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y la representación gremial en la cual se acuerda la continuidad laboral de la totalidad de los trabajadores hasta el 31 de diciembre de 199 y de a realización de un segundo buque, acuerdos refrendados en la Secretaría de Trabajo de la Provincia...*
- 2) *Que esta Junta Interna no acostumbra a hacer lobby en favor de un armador que sólo busca su propio beneficio, sin importarle el perjuicio que puede ocasionar a los trabajadores y sus familias, máxime cuando sus voceros salen a los medios a transmitir esta situación sin importarles el daño que ocasionan a cientos de trabajadores que se encuentran de licencia.*¹³

¹¹ Mensaje n° 1049, Gobernador Eduardo Duhalde, 15.12.1998.

¹² Diario EL DÍA, 14.01.1999.

¹³ En obvia referencia a la presencia de un Secretario de la Comisión Administrativa en la redacción del rotativo acompañando al representante del armador cuando éste declaró contra

- 3) *Que el único interés que nos mueve a los trabajadores es el interés en la construcción de Buques, sin importarnos de cuál será su armador.*¹⁴

Tropezar dos veces

En concreto, en esta pelea, el acompañamiento de la Comisión Administrativa a un cliente extranjero que desacreditaba públicamente a la mano de obra de los trabajadores del Astillero y se enfrentaba al gobierno de una provincia argentina, dejaba a la organización gremial muy mal parada y del lado de la trinchera equivocada. No era la primera vez que esta conducción de ATE Ensenada cometía un error de este tipo: Ya en octubre de 1998 se había hecho pública una polémica similar entre Jorge Ankudowicz y la Empresa. La Comisión Administrativa de ATE (Ensenada) había tomado contacto el 15 de octubre con el director de la empresa holandesa Orient Shipping Rotterdam B.V., Koos de Kreiji y le manifestó su *“preocupación por la falta de avance en las negociaciones para encarar la construcción del segundo barco “Orange Confidence”*. En la ocasión, según informa la Comisión Administrativa:

“Koos de Kreiji nos expresó su descontento con muchos detalles constructivos del Argentine Confidence y que si los mismos no eran arreglados no encararía la construcción 70 (segundo barco), hecho que le hicieron saber a las autoridades del Astillero Río Santiago y si la calidad del barco actual no es la correcta, plantearon rechazar su construcción vigente”.

La respuesta de los gremialistas azules y blancos no fue la mejor:

“la seccional Ensenada de ATE cree que los desperfectos encontrados no se deben a errores cometidos por los trabajadores, ya que desde hace mucho tiempo se viene reclamando a la Empresa el cumplimiento de sus obligaciones, incluida la mejora de la seguridad para evitar accidentes lamentables como el que le costó la vida a un compañero”.

Con lo cual daban crédito a la palabra del cliente, a su buena voluntad y a la existencia de defectos graves en la construcción. Siempre

la empresa y la calidad de nuestro trabajo, Diario EL DÍA, 14.01.1999.

¹⁴ Comunicado de Prensa, Junta Interna de Delegados, Vicente Ignomiriello (Delegado General) – José Juárez (Delegado Adjunto) – Francisco Banegas (Delegado Gremial), 13.01.1999.

según Pío, la peligrosa condición laboral que le costó la vida a Juan Carlos Lezcano *“también preocupa a los holandeses dado que desde hace un año viene planteando seguridad al Directorio”*. Finalmente, la delegación gremial expresó por circular que:

“Volvimos a insistir con el segundo barco y recibimos la misma repuesta: que si la calidad del buque no es la que ellos quieren no hay segundo barco, allí nos comprometimos a garantizar que los trabajadores harán todo lo que tiene que hacer y que las demás cuestiones deben resolverla con el Directorio de la Empresa y el Ministro de Producción”.¹⁵

El mismo comunicado de la C.A. de ATE Ensenada fue publicado por el diario El Día en su edición dominical del 18 de octubre. Ante esto, la empresa, a través del jefe de Prensa y Ceremonial del ARS, Roberto Martínez Christian, rechazó:

“categóricamente la versión sobre la existencia de errores en la construcción del buque Bulk Carrier, de 27000 TPB para el armador holandés Orient Shipping”. Tras indicar que el control del barco se estaba realizando de acuerdo a las pautas del contrato, dentro de los estándares de las normas internacionales y corría por cuenta de la sociedad internacional de construcción de buques NKK (Nippon Kadi Kyokai), de Tokio, empresa elegida por el mismo armador, el vocero del Directorio indicó que *“la empresa, por otra parte, no comparte el procedimiento del secretario de ATE Ensenada al presentar ante el armador extranjero obvios problemas que toda construcción conlleva. Quedaría la sensación de que los buques que este Astillero fabrica son entregados a los armadores con fallas. Las inspecciones de control de calidad que se efectúan por el astillero, el armador y la sociedad de clasificación, son hartos suficientes para advertir y corregir cualquier defecto en el desarrollo de la obra”*.¹⁶

En definitiva el conflicto con la Milantic continuó pero las gestiones de las autoridades del ARS en ese momento lograron alejar el fantasma tan temido de la parálisis laboral al firmar el 10 de mayo el *“contrato por la venta de la Construcción n° 69 y la realización de la Construcción n° 70 con la firma alemana MASK B.T.C. ASTRAMAR”*.¹⁷

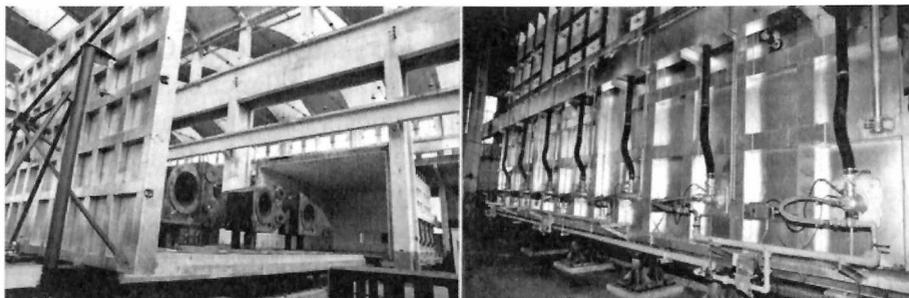
¹⁵ Circular S/N de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Guillermo Weber (Secretario Acción Social), 19.10.1998.

¹⁶ Diario EL DÍA, 20.10.1998.

¹⁷ Circular de la Junta Interna de Delegados, Vicente Ignomiriello (Delegado General) – José Juárez (Delegado general Adjunto) – Manuel Verón (Delegado de Prensa), 10.05.1999.

El horno de distensionado

En medio de tantos disgustos el 22 de marzo tuvimos una pequeña alegría: Se pone en marcha el Horno de tratamiento térmico uno de los más grandes del país *“Producto del esfuerzo de operarios, técnicos e ingenieros fue diseñado y construido, repito, con ingeniería y tecnología propia en el ámbito del taller de Construcciones Mecánica”*¹⁸.



Dos aspectos del Horno de Distensionado.

Como características principales de esta obra se destaca una plataforma accionada mediante sistema hidráulicos y mecánicos, pudiendo transportar hasta 100 toneladas de acero, hacia un local con revestimiento de fibra cerámica de 12 metros de largo por 8 de ancho y 6 de altura. El dispositivo cuenta también con tableros computarizados y encendido electrónico, alcanzándose temperaturas de hasta 800° C para el tratamiento de las piezas.

Camino a las elecciones

El viernes 26 de febrero en la calle Ortiz de Rozas n° 80, apenas a 50 metros de la sede de ATE Ensenada, se tuvo una señal determinante del ingreso a la recta final del enfrentamiento entre las agrupaciones más poderosas de nuestra Seccional y del Astillero Río Santiago. En horas de la tarde se inaugura un local del FRATE (Frente de Recuperación ATE – Ensenada) donde se invita a participar quienes tengan el *“objetivo primordial*

¹⁸ Floreal Aguirre, en Carta al Lector, Diario EL DÍA, 10.03.1999.

la recuperación del gremio, para que éste vuelva a estar al servicio de los trabajadores, y no de un sector minoritario cuya finalidad es el bienestar personal, dejando de lado toda defensa gremial que beneficie a los trabajadores".¹⁹ El Frente en cuestión se vería plasmado en un acuerdo Lista Blanca-Verde que llevaría una lista común de candidatos para Comisión Administrativa y Centro de Jubilados y Pensionados.

La Comisión Administrativa optó por atrincherarse en la sede de ATE Ensenada buscando reagrupar sus fuerzas. El 12 de marzo realiza una reunión sobre Defensa de la Fuente de Trabajo con el Centro de Jubilados ATE Ensenada y la Agrupación Azul y Blanca.²⁰ Tras ratificar las quejas contra las autoridades nacionales y provinciales de nuestra Organización Gremial por realizar gestiones por su cuenta acompañada de la Junta Interna, cierra su mensaje informando que convocaba a una Asamblea General para el martes 23 de marzo de 1999, a las 15:30 horas.²¹ Finalmente, Ankudowicz se decidía a entablar un diálogo con las bases y presentar pelea en función a las elecciones de septiembre.

A partir de aquí todo suceso gremial en el Astillero fue atravesado con un verdadera batalla de comunicados y ataques verbales donde algunos afirmaban tener al sindicato con *"superávit en todos los balances"*²² y otros rechazaban uno tras otro los informes de Memoria y Balance²³ *"por considerar que la Memoria no se ajustaba a la realidad y en cuanto al balance presentaba muchas irregularidades..."*.²⁴ Las disputas Blanca – Azul y Blanca ya eran un clásico en nuestra Seccional; sin embargo comenzaron a verse signos que esta no iba a ser una batalla electoral más. A partir del 19 de abril pasamos a tener un nuevo secretariado en ATE Ensenada cuya constitución era:

¹⁹ Circular sin fecha de la Agrupación Blanca "8 de Octubre –Juan Domingo Perón", ATE Ensenada.

²⁰ Circular ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Antonio Di Plácido (Secretario de Turismo y Deportes), 16.03.1999.

²¹ Circular ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Antonio Di Plácido (Secretario de Turismo y Deportes), 22.03.1999.

²² Circular de ATE Ensenada, sin número, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Emilio Tronvotti (Pro Secretario de Finanzas), 02.03.1999.

²³ Esto ya había ocurrido en 1997 y 1998.

²⁴ Circular EL FRATE INFORMA, sobre Asamblea del 15 de abril de 1999 cuando fue rechazado el Balance por tercera vez consecutiva, sin fecha.

*Jorge Ankudowicz (Secretario General), Juan González (Secretario General Adjunto), Evaristo González (Secretario Gremial), Guillermo Arias (Pro Secretario Gremial), María Luisa Yáñez (Secretario de Organización), Omar Pérez (Secretario de Prensa y Propaganda), Horacio González (Secretario de Acción Social), Antonio Di Plácido (Secretario de Turismo), Emilio Tronvotti (Secretario de Finanzas), Antonio Stein (Pro Secretario de Finanzas).*²⁵

Ante esta novedad, el Concejo Directivo Nacional solicita por nota la documentación de renuncia de los integrantes del Secretariado electos por el periodo 06.11.1995 al 06.11.1999 ó en su defecto, actas de la Comisión Administrativas de la seccional, donde conste separación de cargos de los mismos. Asimismo la convocatoria a la Asamblea general de Afiliados, con temario para tratar específicamente cambios en el secretariado, más el acta de la Asamblea con resolución y aprobación de lo actuado.²⁶

Por su lado la agrupación Blanca publicó un extenso comunicado donde explicaba que:

“Hace poco más de un año y debido a la ausencia tanto física como en la gestión de la Comisión Administrativa, nuestros compañeros de la Junta Interna tuvieron que tomar la responsabilidad de conducir y canalizar los reclamos de los trabajadores del Astillero.

Fue así con idas y venidas, en donde la Junta Interna tuvo que tomar decisiones que a veces no gustaron al trabajador pero que solo tenían por objeto evitar caer en errores a los cuales nos inducían una alianza espuria en donde grupos antagónicos de toda la vida se juntaron con el solo objetivo de satisfacer unos de sus necesidades políticas y otros su estupidez”.

En este punto se enumera una serie de conquistas alcanzadas por los trabajadores del ARS en los últimos 13 meses, entre ellos, unos 290 ascensos, pase a planta permanente de 125 trabajadores contratados, recuperación de las 8 horas sin disminución salarial, eliminación de la

²⁵ Circular nº 05/99 de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz – Antonio Di Plácido, 20.04.1999.

²⁶ Fax de ATE Nación referido a nota 199/99, Jorge Acedo (Secretario Gremial) – José Alfredo González (Secretario General), el viernes 22 de abril de 1999.

cláusula de rescisión unilateral de los contratos, sanción en la cámara de Diputados de la Ley de Reactivación de la Industria Naval Bonaerense (FINBO), equiparación salarial de unos 175 contratados, reconocimiento antigüedad a los mismos, apertura de carrera de supervisor para los compañeros guincheros, retroceso de varias subcontrataciones en trabajos de la corbeta. El documento prosigue dando un diagnóstico:

“... en cuanto a lo institucional... por primera vez en la vida de nuestra Seccional, la misma se encuentra totalmente aislada, no por la voluntad expresa de los Concejos Directivos Nacional y Provincial de ATE, por los partidos políticos con representación parlamentaria, por instituciones sociales, por la comunidad, etc., sino que tiene que ver por una actitud soberbia, personalizada, antidemocrática llevada adelante por la Comisión Administrativa en los últimos años.

Pero también fueron las desavenencias en el seno de la C.A., cuando en una primer instancia se separaron de los cargos al Secretario Adjunto, Secretario Administrativo y al tesorero, todos ellos envueltos en una ola de rumores. Un tiempo después fueron el Secretario Gremial, Secretario de Organización y el Secretario de Prensa en situaciones similares al los anteriores. Últimamente fueron el Secretario de Acción Social y el Pro Gremial, estos últimos en un maremágnum de acusaciones y hasta una denuncia penales e institucionales. Es decir que de 11 secretarías que en su momento fueron elegidas por la voluntad de los afiliados de la ATE, solo quedan 3. No obstante, lo raro de esta situación hace unos días se nos comunica de una nueva conformación del secretariado de la C.A. y que a nuestro modesto entender carece de legitimidad”.

Más adelante, los autores se formulaban una serie de preguntas entre las que figuraba:

“¿La denuncia firmada por un Secretario de la C.A. y ratificada en la asamblea de balance; y que de acuerdo a nuestro criterio es la de mayor gravedad por el grado de las denuncias, tendrán por objeto blanquear algunas situaciones económicas y financieras de nuestra Seccional? ¿Esta serán razones por las cuales el balance presenta serias irregularidades? ¿Cuáles son los motivos por los cuales la C.A. no presentó la Memoria tal cual lo prevé el Estatuto? ¿Qué objetivo persigue formular la impugnación a la Junta Electoral ante el Ministerio de Trabajo cuando la misma fue elegida en una Asamblea convocada y presidida por la C.A., o se busca beneficiar

a alguien? ¿No se estará buscando la intervención del Gremio para de esta manera salvar la ropa?”.

Respecto a una convocatoria a Asamblea General, los entonces opositores se refieren en estos términos:

*“Y como pareciera que aquí no ha pasado nada, los que ahora están nos convocan a asamblea so pretexto de una supuesta defensa de la Fuente de Trabajo que ellos mismos descalificaron apoyando los dichos del inspector del buque (Diario El Día, 13/1/99), que demostraron no tener capacidad de gestión dado que nadie los recibe, situación esta que ellos mismos provocaron y que con estas actitudes lo único que buscan es satisfacer sus necesidades personales”.*²⁷

Confundiendo a propios y extraños

El escándalo estalló cuando en una circular, con membrete de la Agrupación Azul y Blanca, se acusó a la nueva Comisión como “*trucha*” y a sus componentes como “*usurpadores*”. La misma nota denuncia que “*con referencia a la nota 01/99 donde por Comisión firma el Secretario General y el Vocal Evaristo González y al final de la nota figura el nombre de la Agrupación Azul y Blanca, nunca fue avalada por esta Mesa ni la mayoría de sus adherentes*”²⁸ La circular fijaba una posición durísima hacia la conducción de la Seccional: “*Es por esto que, hacemos público nuestro desacuerdo con el Secretario General de tomar decisiones autoritarias a las que ya nos tiene acostumbrado. Por consiguiente toda nota, circular, etc. que no esté refrendado por los integrantes de la nueva conducción carece de toda validez*”. A continuación daba la nómina de la Mesa de Conducción de la Agrupación:

Luis Rodríguez (Presidente), Marcelo Pérez (Secretario General), Gabriel Chávez (Secretario de Actas), Leandro Feltri (Secretario Gremial), Gustavo Díaz (Secretario de Prensa), Ricardo Marassi (Secretario de Organización), Diego Oliva (Secretario Político), Julián Altamiranda (Secretario de Finanzas), Jorge Pastor y Claudio Sandoval (Revisores de Cuenta).

²⁷ Circular Agrupación Blanca “8 de Octubre – J.D. Perón”, 30.04.199.

²⁸ Circular Agrupación Azul y Blanca, Luis Rodríguez (Presidente) – Marcelo Pérez (Secretario General) – Gustavo Díaz (Secretario de Prensa), 29.04.1999.

Para complicarle más las cosas a los legos, Eduardo Turner²⁹ sintió la necesidad de publicar el 11 de mayo una nota firmada de puño y letra, saliendo al cruce de la circular de la Agrupación Blanca del 29 de abril de 1999 que describía su alejamiento de la conducción de ATE Ensenada como una obligada separación.:

“En un principio –afirmaba el “Chango” Turner, como lo conocemos todos– quiero recalcar que nadie me separó del cargo que sustento, que me fui del Gremio por propia voluntad, por divergencias con el Secretario General de ATE Ensenada.

Tomé la decisión de no profundizar dichas divergencias para evitar situaciones que podían influir negativamente en los reales intereses de los trabajadores, y fisurar aún más la relación gremial, por ello fue que envié una nota dirigida al Secretario general y le manifesté que (tras tomar unos días de vacaciones) a partir del 1º de octubre de 1997, me presentaba ante la empresa a cumplir tareas laborales, desistiendo de la licencia gremial. Esa nota fue entregada al gremio el 05/09/97...

También expreso que, a pedido de muchos compañeros conocedores de mi conducta clara y transparente, a través de la circular de marzo de ‘98, les expuse a la totalidad de los trabajadores del porqué de esa decisión, ya que todos tenían que saber mis diferencias con el Secretario General”.

Esta circular también fue firmada por los compañeros Ramón Benítez y Alberto Poggio, ya que ellos habían tomado la misma decisión, cinco meses más tarde que el subscripto. Así que era oficial, la Agrupación Azul y Blanca, decana de nuestra Seccional y que había llegado a conducir toda la Asociación de Trabajadores del Estado, sufría una nueva diáspora.

- 1) En el ‘75 había sido por las disidencias entre las distintas posturas de las corrientes del peronismo alrededor del gobierno de Isabel y López Rega. Algunos lo sostenían, otros practicaban un apoyo crítico y un tercer sector optó por enfrentarlo a balazos. Imposible mantenerse dentro de una misma Agrupación y del seno de la Azul y Blanca surgió la Gris, la Celeste, etcétera.

²⁹Al momento de escribir el documento que se describe, Turner tenía 43 años de servicio en el ARS y 6 años y medio como Secretario de ATE Ensenada.

- 2) En 1984 la división se daba para saldar cuentas sobre la actitud tomada por unos y otros ante la Dictadura del Proceso de Reorganización Nacional, como se autodenominó la dictadura militar. El costo para la Azul y Blanca fue dejar de ser una agrupación nacional.
- 3) Esta vez, la crisis la determinó el fin del gobierno de Carlos Menem, ejecutor de políticas totalmente contrarias a las banderas del Justicialismo y contra las que siempre se había combatido desde sindicalismo argentino. Durante la década del '90, un sector de la dirigencia gremial más poderosa (los denominados *Gordos* de la CGT) habían pasado con armas y bagajes al apoyo servil de las medidas neoliberales. Por su lado, corrientes como el MTA, como fracción interna de la CGT, y otra, la CTA, optando por la ruptura, eligieron enfrentarlo en mayor o menor grado; estas diferencias tampoco iban a ser gratuitas y alguien debía pagar los costos políticos.³⁰

Ver para creer

Volviendo a la pelea por la Fuente de Trabajo debo remarcar que, después del “Siganme, no los voy a defraudar”,³¹ la desconfianza política era el sentimiento más generalizado en la mayor parte de los trabajadores del Astillero, así que los compañeros iban a monitorear paso a paso el desenlace del conflicto con la Milantic.

*El “11 de marzo se realizó la Asamblea en la cual se puso a consideración el Acta-Acuerdo sobre la deudas de botaduras y vacaciones, la cual fue aprobada por unanimidad... en lo referente a la construcción del próximo buque, se resolvió quedar a la espera del regreso de los directivos de la Empresa que se encontraban renegociando el contrato de la C69 con el armador holandés”.*³²

Así fue que la Asamblea General del 11 de mayo de 1999 votó, entre otros puntos, conocer los pormenores de los contratos firmados por las construcciones 69 y 71 y que las chapas para la última construcción nom-

³⁰ Paralelo a éste fenómeno, al ser una empresa del Estado provincial distante apenas 60 kilómetros de la Casa Rosada, era cuestión de tiempo que la pelea Menem – Duhalde se reflejara de algún modo en el Astillero Río Santiago.

³¹ Slogan con que ganó las elecciones de 1989 que lo convirtieron en Presidente de la Nación a Carlos Saúl Menem (*N del A*)

³² Circular de Junta Interna, Vicente Ignomiriello (Delegado General) – José Juárez (Delegado Adjunto) – Manuel Verón (Delegado de Prensa), 22.03.1999.

brada ingresen al Astillero antes de las elecciones generales. Además, fijar al 14 de mayo como fecha tope para el cobro de algunas deudas que la Empresa mantenía con nosotros. Para darle fuerza al reclamo nos concentramos a las 11 y media frente al Edificio de Dirección el día jueves 13 de mayo.³³ Confirmando que uno no podía dejar la resolución de las cosas en manos de los funcionarios y alegremente dedicarse a otra cosa por los medios de comunicación masiva se anunciaba que el plan de privatizaciones del gobierno provincial no había sido dejado de lado sino postergado para luego de las elecciones. Desde el edificio de 6 y 51 se indicaba que:

*“Se necesita un consenso muy grande, porque no se puede seguir con esto en plena etapa electoral’ (...) La lectura parece simple: siempre las privatizaciones resultaron incómodas a los gobiernos, sobre todo, teniendo en cuenta que, generalmente, arrojan algún tipo de costo social”.*³⁴

La primera empresa privatizada durante el período duhaldista fue ESEBA, el gigante proveedor de energía que poseía Buenos Aires y por último se produjo la cesión de OSBA a la empresa Azurex, ambos negocios sumamente rentables. Las versiones del periodismo no terminaba ahí:

*“Durante 1997, el gobierno de Eduardo Duhalde consiguió un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo de aproximadamente 350 millones de dólares destinados a un ‘Programa de Apoyo a la Reforma Estatal y Fortalecimiento Fiscal’. En los contenidos del préstamo estaban incluidas las privatizaciones de ESEBA, OSBA y de Astillero Río Santiago para el cual se proponía desde el organismo internacional llamar a un sistema de asesoría para su entrega en manos privadas. Debido a la presión gremial que se opuso firmemente a la privatización, y según el Gobierno, a la contratación por parte del Estado de nuevos trabajos, la idea de la cesión quedó en punto muerto pero también latente para el próximo gobierno”.*³⁵

Por supuesto, todo esto fue desmentido por el ministro de Producción, Carlos Brown, aunque de un modo singular: “... nosotros no hacemos nada porque no hay nadie interesado”.³⁶

³³ Circular s/n° de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Juan González (Secretario Administrativo), 13.05.1999.

³⁴ Diario HOY, 23.05.1999.

³⁵ Ídem. nota al pie 25.

³⁶ Transcrito de la circular 24/99 del ARS, según circular s/n° de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Evaristo González (Secretario Gremial) – Antonio Di Plácido (Secretario de Turismo y Deportes), 28.06.1999.

Rastreando el contrato

Careciendo de respuesta sobre el tema de las Construcciones 69 y 71 – y ante las versiones firmes de la posible conformación de una S.A.P.E. M S.A. camino a la privatización del ARS – la Asamblea General se reúne nuevamente el 9 de junio, a la hora de salida (15:30)³⁷ y se decide realizar una movilización hasta Casa de Gobierno. Cuando llegamos, bajo una lluvia intensa, ingresó una delegación a solicitar tomar vista de los Contratos de Venta y Construcción firmados el 10 de mayo con la empresa suiza, el ministro Díaz Bancalari responde que eso era imposible porque la Empresa los había retirado el 22 de junio de los Organismos de la Constitución Provincial como Contaduría General del Gobierno, Fiscalía y Asesoría de Gobierno. Este es el circuito imprescindible que debe realizar todo acuerdo comercial del Astillero Río Santiago para ser legalizado y es un paso previo ineludible para convocar el llamado a licitación de las chapas. El funcionario se comprometió a

“que pondría una persona de su confianza para el seguimiento de todo lo concerniente en destrabar y darle prioridad a los papeles que la Empresa había retirado de la Asesoría de Gobierno y que lo plantearía en reunión de Gabinete a su par Doctor Brown”³⁸

Nuestra conclusión fue: La empresa no sólo nos retacea la información, también parece buscar que se demore el ingreso de insumos necesarios para comenzar a trabajar en el nuevo buque. Algunos compañeros se preguntaban: ¿Estarán en la misma que aquellos que dicen que somos vagos o que trabajamos mal?

En concreto, la Empresa llevó los contratos hasta la Asesoría de Gobierno el jueves 15 de julio. De todos modos, para la Comisión Administrativa, se le presentaba un paisaje de gestiones similar a un laberinto kafkiano lleno de ardidés, puertas trampas y recovecos donde desaparecía el expediente, así al menos lo confiesa por circular:

“Nos contactamos el día martes (20 de julio) y la persona designada nos informó que ya lo había retirado, pasándolos a la Contaduría de Gobierno, y

³⁷ Circular s/nº de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Juan González (Secretario Administrativo), 01.06.1999.

³⁸ Circular s/nº de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Juan González (Secretario Administrativo) – Evaristo González (Secretario Gremial), 22.07.1999.

*después a la Fiscalía General de Gobierno, de no mediar ningún inconveniente y estando todo en regla la semana entrante estaría todo hecho”.*³⁹

Diez días después el panorama no era mucho más alentador para la acorralada y aislada conducción de ATE Ensenada: Al dirigirse hasta la Fiscalía para interiorizarse de los trámites que tenían realizando se les contestó que recién ese día

*“se reintegraba el señor Fiscal de Gobierno teniendo a la firma después de su consideración los contratos, trámite que se resolvería a la brevedad posible terminando la fiscalía, una vez firmados, su actuación. Posterior a esto corresponde hacer un Decreto correspondiente”. Al conectarse “con la gobernación atendiéndonos el Sub – Secretario designado... le preguntamos en qué tiempo saldría el Decreto, contestándonos que una vez firmado pro el Fiscal de Gobierno y remitiendo a su área donde se empezó todo de nuevo era cuestión de poco tiempo”.*⁴⁰

De este modo, los dirigentes volvían solamente con una respuesta de compromiso por parte del gobierno, sin plazos determinados ni nada que se les parezca y sin siquiera saber el número del expediente.

En ese momento gran parte de los afiliados más activos de nuestra Organización desconocíamos los engorrosos mecanismos contables del provincia de Buenos Aires en que estaba inmersa nuestra empresa. Mal podíamos conocer entonces que entre otros pasos, la Fiscalía de Estado debía analizar cualquier contrato que se realizara y determinar si afectaba o no a los intereses provinciales. Por eso muchos, entre los que me encontraba, nos mantuvimos escépticos sobre el tema laboral cuando, a los dos días de la marcha, la Junta Interna emite una triunfal circular donde informaban que:

*“tal como lo venimos pregonando y en plazos previstos, el expediente n° 91/99 relacionado con el contrato para la Construcción 71 contó con el **dictamen favorable de la Fiscalía General de Gobierno**, ingresando en el día de mañana a la Gobernación, para que el Sr. Gobernador firme el decreto correspondiente”.*⁴¹

Ankudowicz no se resignó y convocó a una movilización el día 12 de agosto, a las 15 y 30 horas, hasta:

³⁹ Ídem nota al pie anterior.

⁴⁰ Circular s/n° de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Juan González (Secretario Administrativo), 02.08.1999.

⁴¹ Circular s/n° de la Junta Interna de Delegados del ARS, José Juárez (Delegado General Adjunto) – Manuel Verón (Delegado de Prensa), 04 08 1999.

“Economía, Ministerio de la Producción y Gobernación en busca de respuestas en cuanto al decreto de la construcción del barco, el otorgamiento de la plata o el endeudamiento para la compra de las chapas para empezar a construir el barco, y que llevamos las gradas vacías desde el 11 de diciembre de 1998 (ocho meses).

La derogación de los Contratos Basura, pase a Planta Permanente, ascenso para los compañeros relegados y en condiciones.

Y por enésima vez poner en conocimiento a los candidatos a Gobernador, la Sra. Meijide y Dr. Ruckauf y sus respectivos legisladores que nos deroguen la Ley Provincial n° 11.615 de privatización del Astillero y el decreto n° 397 de Privatización quede sin efecto⁴².



Una fotografía de la última movilización realizada por Astillero en el siglo pasado.

El último escopetazo

No fue la última de ese mes, el reclamo callejero se repitió. Un anónimo cronista relataba de este modo la última manifestación de Astillero Río Santiago del siglo pasado:

⁴² Circular s/n° de ATE Ensenada, Jorge Ankudowicz (Secretario General) – Juan González (Secretario Administrativo), sin fecha.

Ruidosa manifestación frente a Casa de Gobierno
EL CAOS NUESTRO DE CADA DÍA

Con bombos, redoblantes y bombas de estruendo, alrededor de un centenar de trabajadores de Astilleros Río Santiago volvieron a hacer oír sus reclamos. Cortaron varias calles del centro. Hubo un inspector agredido.

El ajetreado micro centro de nuestra ciudad volvió a estremecerse ayer, modificando –una vez más– el ya poco apacible panorama vespertino. Enarbolando viejos reclamos, más de un centenar de trabajadores de los Astilleros Río Santiago se manifestaron por las calles de La Plata, en demanda de trabajo y la resolución de viejos conflictos, que jaquean la continuidad de una de las tradicionales fuentes de trabajo en la región.

‘A bailar, Astilleros, que el que no baila es un carnero’, fue el hit entre los enfervorizados manifestantes, quienes se ubicaron en las escalinatas de entrada a la Casa de Gobierno, cortando la calle 6 desde 50 hasta 54. Precisamente, en ésta última esquina se apostaron varios móviles de la Policía de la Provincia, ante la posibilidad de que pudiesen registrarse incidentes. Minutos antes, los obreros –llegados al lugar en una decena de colectivos– habían cerrado el tránsito en 6 y 50,7 y 50, y diagonal 80 de 6 a 7, produciendo la quema de cubiertas y provocando el lógico entorpecimiento vehicular en la zona de Plaza San Martín.

‘Por lo menos estos muchachos afinan un poco’, bromeó un automovilista, mientras seguía con su cabeza el contagioso ritmo de cumbia que interpretaban bombos, redoblantes y timbales.

Sin embargo, no todos se sumaron al clima de alegría que trasuntaba el reclamo, teñido de angustia ante el fantasma de la desocupación. Detrás de las elevadas rejas, colocadas para impedir el ingreso de los manifestantes, los efectivos de la Guardia de Infantería bonaerense observaban la tranquila protesta, con el gesto severo en su mirada y la mano firme sobre los temibles bastones de madera. Aunque todo marchaba por carriles relativamente normales, el clima era algo denso. Un poco por la bronca de quienes sostienen no ser escuchados por las autoridades, y otro tanto por esa mezcla extraña que se producía en el ambiente: algo de pesadez, elevada humedad, y el humo levemente anaranjado que despedían varias bengalas marinas, colocadas en las narices mismas de los representantes del orden.

Las consignas entonadas por los trabajadores de Astilleros fueron repetidas una y otra vez, sólo interrumpidas para dedicar algún piropo a tres bellas adolescentes que se animaron a cruzar entre la muchedumbre. Sin embargo, y casi como por arte de magia, una presencia no anunciada acalló de pronto el sonar de los instrumentos.

‘Muchachos, acá está el señor Quintar –en referencia a **Ernesto Quintar**, subsecretario de Control Urbano–, que dice que le informaron que un inspector ha sido golpeado en la marcha de hoy’, vociferó con ayuda de un megáfono **Raúl Corzo**, delegado del gremio, aclarando que “yo ya le dije que eso no era cierto, ¿verdad?”, preguntó, recibiendo como respuesta un ‘**noooo**’ casi a coro.

Antes de retirarse, el titular del organismo municipal explicó a “**Hoy**” que un agente de tránsito, **José Luis Roca**, debió ser internado, asegurando que ‘seguramente se habrá tratado de algún empujón, pero no creo que haya habido una agresión’, aseverando que ‘también les pedí que levanten los cortes de calles, que molestan a vecinos y automovilistas’, dijo.

Pacíficamente, el impecablemente trajeado Quintar se retiró, mientras la rítmica protesta iba languideciendo lentamente.

Los argumentos del reclamo

Al tradicional reclamo de que se pueda construir otro barco, los trabajadores del astillero agregan ahora el pedido de que ‘se resuelva la situación de muchos contratos que vencen en los primeros días de octubre’, dijo a este medio **Raúl Corzo**, delegado de la Asociación de Trabajadores del Estado (ATE), señalando además que ‘esta vez, también repudiamos la acusación que ha caído sobre dos compañeros por un accidente ocurrido el año pasado’.⁴³

Por suerte, el 2 de septiembre el debate quedó resuelto: El gobernador Eduardo Duhalde firma el Decreto 2.400 por el que, habiendo tomado vista del Expediente n° 2774-091/99 del Ministerio de la Producción y el Empleo, aprobaba “*los contratos firmados el 10 de mayo de 1999 entre el Ente Administrador del Astillero Río Santiago y Wilhem Finance Inc. Por cuenta y orden de B.T.C. Bulk Transport Corporation, para la terminación de la construcción del buque n° 069 y la construcción del buque n° 071*”.⁴⁴, según numeración del mismo ARS.

⁴³ Diario HOY, 27.08.1999

⁴⁴ Artículo 1°, decreto n° 2.400, Gobernador Dr. Eduardo Duhalde, 02.09.1999.

Antes de fines de septiembre, la empresa emite una breve circular interna que textualmente expresa:

“Se comunica que se ha abierto la obra C71, iniciándose con el envío de las preparaciones de trabajo correspondientes a componentes de alistamiento:

- *Construcción de bridas*
- *Construcción de 12 tanques no estructurales*

*El disponer de estos elementos ya construidos al momento del montaje de blocks en gradas, adelantarán las tareas de pre –alistamiento”.*⁴⁵

El conjunto de la fábrica suspiró aliviada.

En la recta final

Para agosto ya se veía que la ruptura de la Azul y Blanca era irreversible y los dirigentes y apoderados de la agrupación, Daniel Suárez y Gustavo Gil, reservaron el color Azul en vista las elecciones del 22 de septiembre de 1999. Esta lista estaba encabezada por la fórmula Guillermo Weber y Luís Rodríguez, conspicuos dirigentes de la veterana agrupación bicolor, así quedó en evidencia que el fraccionamiento no era menor.⁴⁶ Al reverso de un volante con fecha 29 de julio, la Mesa de Conducción⁴⁷ explicaba que se debió adoptar ese color

*“Al tomar conocimiento de la resolución de la Junta Electoral Nacional, en la que resuelve **no otorgar** el color solicitado, a pesar de la documentación suministrada, ... con la firma de la mayoría de sus adherentes auto convocados en día 7 de abril, ...,*

2º) Que en la actual conducción 6 de los 10 miembros de la Mesa anterior fueron ratificados para conducir la nueva Mesa...,

3º) Que la decisión tomada, fue por la falta total de actividad por parte de la Presidencia que ejercía otro compañero, quien... se manejó en forma totalmente arbitraria e inconulta, para el tratamiento de distintas actividades y decisiones de la misma.

⁴⁵ Circular n° 40/99 del ARS, Ing. Naval Oscar Baridón (Gerente General), 21.09.1999.

⁴⁶ Circular con logo de Agrupación Azul y Blanca, firmada por Lista Azul, 29.07.1999.

⁴⁷ Según las firmas al pie, integrada por Luís Rodríguez (Presidente) – Marcelo Pérez (Secretario General) – Gabriel Chávez (Secretario de Actas) – Leandro Feltri (Secretario Gremial) – Gustavo Díaz (Secretario de Prensa) – Ricardo Marassi (Secretario de Organización) – Diego Oliva (Secretario Político) – Julián Altamiranda (Secretario de Finanzas) – Jorge Pastor y Claudio Sandoval (Revisores de Cuentas).

5º) *Que tampoco se tuvo en cuenta que dentro de los que avalan la conducción actual se encuentran compañeros adherentes fundadores de esta Agrupación*". Un párrafo escrito al pasar por la nueva lista poco tiempo después se convirtió en una frase profética: *"Pero si pesó para tomar esta resolución totalmente equivocada e irracional, el hecho de que adjudicarle el color al otro sector en pugna de ATE Ensenada, traería aparejado una confusión a los futuros votantes, creando un ámbito favorable a la lista de la cual son partícipes, la coalición Blanca Verde (Actualmente Blanca FRATE)"*.

Conforme se acercaban la fecha de los comicios y la información sobre la fuente de trabajo era cruzada por versiones que se desmentían unas contra otras, recrudecía la campaña electoral. Las listas opositoras más importantes coincidían en denunciar el rasgo autoritario prevaleciente en el estilo de conducción de Pío, pero se diferenciaban en otras propuestas. Mientras la lista Blanca se comprometía a lograr.

"La jerarquización de las distintas carreras, un comité de seguridad en serio, cursos de perfeccionamiento que permitan la adecuada utilización del capital humano".⁴⁸

La lista Azul se quejaba de la situación imperante.

"En estos días (todos los martes asamblea, todos los jueves movilización) más allá de que fue avalada por los trabajadores" y reclamaba un espacio de participación proponiendo que *"los estamentos de ATE, conjuntamente con los referentes (Candidatos) de cada lista, concurren a Economía y Casa de Gobierno para verificar el estado actual del expediente, para luego informar los resultados obtenidos"*.⁴⁹

Por supuesto, se presentaron otras listas como la Naranja de ATE Ensenada y la Marrón – Violeta ("Lista Unidad de Luchadores Efectivos y Contratados").

En forma personal, opté por no colaborar aún más con la confusión y el divisionismo generalizado de mis compañeros y sólo participé como candidato a Secretario Administrativo en un acuerdo de agrupaciones a nivel Nacional, encabezado por el dirigente de los mineros de Río Turbio, Ricardo Bordón. En esa misma lista fueron candidatos Jorge

⁴⁸ Volante con logo de FRATE – frente de Recuperación ATE Ensenada – Lista Blanca, sin firma, agosto de 1999.

⁴⁹ Circular Lista Azul, sin firma, 31.08.1999.

Smith (candidato a Secretario de Prensa y Propaganda), Carlos Daniel Ortigosa y Carlos Raymundo (candidatos a Revisores de Cuenta), todos pertenecientes al Astillero Río Santiago.

Respecto a todas estas agrupaciones y candidatos, los militantes del FRATE no anduvieron con medias tintas y denunciaron que:

“... el día 24 de agosto, en la Asamblea realizada en el Astillero, quedó de manifiesto el acuerdo político – gremial realizado entre la Comisión Administrativa de la Seccional Ensenada, conducida por la Agrupación Azul y Blanca, y la Corriente Clasista y Combativa, el MAS y el Partido Obrero, representados en la Lista Naranja, Violeta, Bordó y Negra.

En la mencionada Asamblea, el Secretario General de nuestra Seccional, después de exaltar la figura del Candidato de dicha lista, Bordón, sellaron en la Asamblea dicho acuerdo con un abrazo caluroso, como así expresara el mismo Pío.

Esto nos permite explicar muchas de las actitudes que se han sucedido en los último tiempos en nuestra Seccional.

*El FRATE ratifica el compromiso de trabajar para la unidad de ATE en su conjunto y no para el beneficio personal de algunos dirigentes, que han llevado a ATE Ensenada al aislamiento de los otros estamentos de nuestra organización, lo cual repercute en contra de los intereses de los trabajadores”.*⁵⁰



Las elecciones del 22 de septiembre de 1999 fue contundente y marcó el inicio de un ciclo histórico en la gestión de ATE Ensenada. En la foto se muestra el momento de asumir.

⁵⁰ Circular Frente Recuperación ATE Ensenada (FRATE), Vicente Ignomiriello – Claudio Villanueva – Margarita Barrera – José Juárez – Lía Iacona, sin fecha.

El 22 de septiembre de 1999, al final del escrutinio, se cumplía la profecía de la lista Azul en su comunicado de fundación: La división de la Azul y Blanca colaboró muchísimo en el triunfo de la fórmula Vicente Ignomiriello-José Juárez. **La sumatoria de votos entre esta lista y la Azul daba una cifra holgadamente superior al obtenido por el frente de agrupaciones Blanca-Verde.**

Marchando hacia el tercer milenio

El último año del siglo XX cerraba con señales por demás significativas. Se presentaban perspectivas alentadoras respecto a la fuente de trabajo y se iniciaba un nuevo ciclo en la Asociación Trabajadores del Estado – Seccional Ensenada. Por supuesto, lograrlo no fue sencillo y debió pagarse un precio por parte de los trabajadores como consta en esta obra.

Desde ya, no creo que el camino que nos espera en defensa de la Industria Naval Nacional, la aprobación de las leyes naval, por mantener al ARS bajo la órbita estatal, sea más fácil que el realizado por mi generación. Sólo queda la esperanza de que nuestra experiencia pueda servir en algo a los más jóvenes para aliviarles algunos dolores de cabeza que sufrimos por nuestro desconocimiento e inexperiencia tanto en la lucha gremial como en la convivencia democrática.

QUINTA PARTE

Sumario

INTRODUCCIÓN

Capítulo 1: GIRANDO EN LA INCERTIDUMBRE

Capítulo 2: RECONSTRUIR LA CULTURA LABORAL DEL ARS

Capítulo 3: EL ARS Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XXI

Apéndice Complementario

CONSTRUCCIONES DEL ASTILLERO RÍO SANTIAGO

DISCURSO DE NÉSTOR KIRCHNER EN EL ARS

INTRODUCCIÓN

Se ha elegido cerrar esta obra, por ahora, en el capítulo anterior, al inicio del siglo XXI. ¿Quién no ha sentido que una etapa de su vida se cerraba en ese momento y comenzaba un nuevo ciclo? Es una fecha que nos involucra a todos sin excepción... parece prudente dejar que decan-



Ensenadazo realizado en la esquina de Presidente Perón y Dr. Sidotti, 23-06-2006.

ten las aguas hoy turbulentas para desarrollar en detalle los acontecimientos más recientes. De otro modo, el apasionamiento por defender la opinión sobre cuál es hoy el mejor camino para nuestra Empresa nos puede enturbiar el tratamiento histórico de, por naturaleza siempre cargado de subjetividad. ¿Podrá esta decisión ahorrarnos desgastantes polémicas? Al menos esa es la intención.

En lo que me concierne no quiero hacer historia de las batallas que quedan para defender nuestra Fuente de Trabajo y el Patrimonio Nacional. No reservo para mi persona un rol de mero espectador en este quehacer ya que siempre es más apasionante hacer Historia que escribirla. Es de esperar que de las nuevas generaciones surja otro trabajador que alguna

vez pueda escribir: *“Hemos superado nuestro propio récord; somos una empresa estatal de producción, abierta desde hace 100 años”*.¹

En los primeros años del nuevo milenio, la situación nacional e internacional obligó a probarnos nuevamente –como seres humanos y como individuos pertenecientes a la clase obrera– a muchos de los personajes que cumplimos diferentes roles en la fase anterior. El tercer milenio ya presentó al Astillero Río Santiago y a su plantel de trabajadores navales, nuevos desafíos para su bien ganado prestigio de calidad artesanal en sus trabajos.

A su vez el nuevo siglo interpeló a ATE Ensenada como Sindicato de lucha. En este tiempo hicieron su aparición, entre los casi 2000 nuevos trabajadores, jóvenes compañeros que son nuestra esperanza de continuidad en la Organización Gremial obra de aquellos pioneros de 1925 y 1927. Nuestros muchachos hoy se están probando: por supuesto, lo hacen cometiendo en ese camino los errores lógicos y sufriendo las decepciones de todo aprendizaje.

A continuación se borronea los trazos gruesos de lo que podría ser una hipotética Quinta Parte de **Un Sentimiento Llamado Astillero**.

¹ Todo recorte en un relato histórico es arbitrario. Si la historia oficial de la Empresa quiere recordar al 16 de junio de 1953 –fecha en que fuimos institucionalizados como Empresa del Estado por el primer gobierno justicialista– como hito fundacional; mi preferencia es que hay un periodo previo de vida del Astillero Río Santiago como se ha registrado en el Primer Capítulo de la Primera Parte de esta obra. (*N del A*)

CAPÍTULO I

GIRANDO EN LA INCERTIDUMBRE CRÓNICA

Así nos sentíamos en el Astillero Río Santiago a fines del siglo XX y principios del XXI. ¿La razón? La permanente falta de planes de construcción a mediano y largo plazo. Cada barco que botábamos nos despertaba sentimientos contradictorios. La pluma de un hombre sensible sintetizó de la mejor manera nuestra mortificación interna:

“En los primeros días de diciembre próximo, desde las gradas cincuentenaria, la construcción n° 69, de 27 000 toneladas de porte bruto, fabricada en el histórico y querido Astillero Río Santiago, con su casco de doble fondo y su proa bulbo, buscará sediento las turbias aguas del Río de la Plata, impulsado por las manos y el fervor de los trabajadores navales, que no sólo aplican cotidianamente su inigualable experiencia, sino que paralelamente luchan por la defensa de su fuente de trabajo apuntalando el marco necesario que haga mantener la esencia para lo cual fue creado, la de construir barcos”. – Escribía el supervisor Floreal Aguirre, y agregaba: *“Este acontecer, sin ninguna duda, concitará la atención y por ende, la emoción, no sólo de los trabajadores y sus familia, sino también de las diferentes autoridades de la región. La Provincia y aún de la órbita nacional, que seguramente estarán presenciando la botadura de esta unidad llamada “Argentine Confidence”.*

Éste suceso evidentemente, no ocurre a diario dado la complejidad y la envergadura de ésta obra que necesita de muchas toneladas de acero para conseguir, conforme a los requerimientos, su figura final. Lo que sí ocurre a diario es el desfile de un ejército de curtidos hombres que, a las primeras horas de cada jornada, desde los distintos sectores, llámense soldados, origenistas, caldereros, pintores, trazadores, electricistas, maniobristas, mecánicos, carpinteros, control de calidad, etcétera, desafiando las inclemencias del tiempo en las cuatro estaciones del año, cada uno de ellos con herramientas en mano, dedican todo en cada día que Dios les regala.

A todo lo sintéticamente dicho, muchas cosas más podrían se agregadas, pero la prioridad es una: Habrá un instante en pocos días más, en el momento cumbre, cuando la botella de champaña haya estallado contra el casco, cuando las sogas hayan sido cortadas y los dispositivos de frenado sean liberados. Allí, en ese instante, nosotros, los trabajadores, comenzaremos a luchar con las emociones.



Corbeta Misilística ARA "Gómez-Roca" última construcción realizada en nuestro país. Fue entregada por Astillero Río Santiago el 17 de mayo de 2004.

Por un lado la euforia y la alegría de ver una nueva criatura de acero flotando sobre las aguas con esbelta y gallarda figura transformada en un símbolo emblemático dado que es el primer barco construido para un país extranjero, en este caso para Holanda, en este bastión naval que posee la provincia de Buenos Aires.

Por otro lado, estaremos ante el fuerte mensaje que significa ver las gradas vacías, las cuales hace multiplicar la profunda preocupación de los trabajadores, ante la presencia de un panorama con rostro de inestabilidad laboral, dada la ausencia de una nueva construcción.

Pero habrá también rostros humanos, rostros de funcionarios, rostros de ejecutivos, en especial de aquellos sobre los cuales pesa la responsabilidad del destino de esta Industria Naval, de la que depende el sustento de mil ochocientas familias".¹

Como vemos, son expresiones muy alejadas de las que reflejaban un ciego optimismo hacia el pujante progreso y fe en el futuro de la Nación Argentina, propia de los primeros años de nuestro Astillero.

¹ Diario EL DÍA, 28.11.1998.

“¿Qué harán nuestras manos mañana?”

Otro testimonio del sentimiento generalizado de los trabajadores ante una botadura lo brindó el compañero más antiguo, por ese momento, de Buques Militares La oportunidad se presentó con la entrega de la fragata ARA “Gómez Roca”. Con el acto se cerraba un ciclo que se había iniciado en 1974 y la oportunidad era propicia para dirigirse directamente y en público ante la máxima autoridad del país, el Presidente de la Nación y Jefe de la Fuerzas Armadas, el doctor Néstor Kirchner.

El 17 de mayo del 2004, en el Apostadero Naval de Dársena Norte, ante el silencio de la nutrida delegación de trabajadores del ARS que se habían trasladado desde Ensenada en colectivos, tras los saludos protocolares, Adolfo Rubén González expresó:

“Es un orgullo para nosotros entregar la última Corbeta de la serie MEKO 140 a la Armada Nacional, realizado con el esfuerzo y amor que le ponen los obreros del Astillero Río Santiago, expresión genuina de la mano de obra argentina.

Queremos agradecer a la Armada la confianza que ha puesto en el ARS desde su inicio. Por eso decimos que, para nosotros, la Armada no es un cliente; es nuestro socio en un proyecto común: Que la Argentina siga construyendo buques para que nuestra bandera flamee por los Mares del Mundo.

Desde mi humilde puesto de trabajador le solicito que el Proyecto Patrullas de Alta Mar (PAM) se puedan construir en nuestro Astillero para que nuestra mano de obra que se perfeccionó en Buques Militares no se pierda”.

En éste punto, *El Negro* González dejó de leer el papel que temblaba entre sus manos, levantó la mirada hacia el Palco Principal y seguramente clavando su profunda mirada el Presidente, exclamó con voz ronca de emoción, a la par que se estremecían los encargados del protocolo castrense por esa fuga del libreto establecido:

“¡Señor Presidente, Señores! Hoy tenemos alegría y tristeza mezclada. Alegría por un lado al saber de la tarea realizada y cumplida. Y tristeza por el otro, al saber que, cuando volvamos a nuestro sector ya lo veremos vacío. ¿Qué trabajo tendremos? ¿Qué harán mis manos mañana? ¿Qué harán las manos de mis compañeros?

Como cristiano, Señor Presidente, Señor Almirante, que Dios Bendiga y Guíe sus funciones y la Virgen a esta Corbeta y a su dotación”.

Su intervención fue felicitada con el aplauso cerrado de los presentes, aunque algo menos tibio por parte del personal de Ceremonial de la

Armada, que recién respiró aliviado cuando el Negro González pronunció la última palabra. ¿Habrán creído que le íbamos a salir con una de la Banda Descontrolada? Es que **hay gente que jamás aprenderá que uno puede ser combativo pero nunca un desubicado...**

CAPÍTULO II RECONSTRUIR LA HISTÓRICA CULTURA LABORAL EN EL ARS

Volver a aprender



En la industria naval no se improvisa. Desde la confección de los primeros planos hasta el último de los elementos que concurrirán a formar el todo, es decir, un buque, deben ser elaborados en armonía. El personal asignado a cada tarea debe ser altamente capacitado

y los elementos puestos a su disposición, de extraordinaria precisión. En todo astillero —y Río Santiago no es la excepción— se trabaja con un sentido especial de responsabilidad artesanal. Casi puede decirse que ese sentido de responsabilidad, por fuerza, vibra en el ambiente y alcanza a todos los trabajadores. Esto es muy importante y su consecuencia inmediata es la calidad. Al reiniciarse paulatinamente el ciclo productivo Astillero se encontró con una limitación que sufría toda la rama manufacturera en la República Argentina. Comenzamos a pagar el costo de relegar durante décadas a la industria. Se había modificado para mal el sistema educativo, entre otras cosas, abandonando a las ENET, escuelas públicas de formación técnica. La falta de valoración de los oficios tuvo como consecuencia, por ejemplo, la ruptura de los lazos familiares. ¿Qué hijo iba a pretender el mismo destino que su padre cuando éste, tras una vida de trabajo honesto y sacrificio, se retiraba de la vida activa cobrando una jubilación miserable?

Carlos Casarico, ya con 47 años de antigüedad en la Empresa, refiriéndose a su oficio de calderero aprendido en la Escuela de Formación Técnica del ARS, explicaba: “...*hoy por hoy, como en muchos otros oficios, hay problemas en el recambio de trabajadores. Se fue mucha gente cuando acá no había trabajo, entonces el recambio no se produjo*”.¹ En algunos oficios específicos, como el de soldador naval, el de calderero o el de origenista, conseguir trabajadores capacitados y que combinen juventud con experiencia es difícil.

El diagnóstico fue compartido por sectores empresarios, Francisco Gliemmo, presidente de la Unión Industrial del Gran La Plata, reconocía por ese entonces: “*En este momento, como sociedad, estamos necesitando técnicos en todos los niveles y no se puede encontrar. Esto no viene de ahora, lo que pasa es que la reactivación industrial dejó éste fenómeno al desnudo*”.²

Gracias a las políticas y la cultura desindustrializadoras dominantes a fines del siglo XX, se debía reconstituir a la clase obrera en Argentina en su capacitación para producir y en su orgullo de ser trabajador. En cierta forma se volvía al punto de fundación del ARS, sólo que esta vez, el valioso rol cumplido por los Talleres Navales de Río Santiago, lo debía cumplir no sólo la ETARS, sin todos los talleres del Astillero que se convertirían en Escuelas de Formación Obrera.

La certeza de haber sido...

Al cierre de esta obra, Astillero albergaba a tres generaciones de trabajadores: aquellos que pasaron los sesenta años y están a punto de jubilarse; los de cuarenta y pico, que ingresaron en los '70, cuando el trabajo abundaba y los más pequeños –veintidós o veintitrés años– que son egresados de la escuela o entraron luego del traspaso a la provincia. Según transcurren los años los nuevos compañeros son claramente dominantes: De los 1106 que seríamos al pasar a provincia quedarán 600 o 700; es una realidad que la mayoría de los actuales 2800 sólo conocen

¹ Diario EL DÍA, 07.05.2006.

² Diario EL DÍA, 07.05.2006.

la mayor cantidad de nuestras luchas por relatos de sus padres, videos o por transmisión oral de los protagonistas de la época.

–Las nuevas generaciones se han integrado bien; tengo buena relación con la muchachada –aseguró una vez el maniobrista Fernando López Osornio, hombre de Astillero desde el año '74. En la sección Maniobras hay muchos jóvenes. En realidad, creo que somos nosotros los que nos adaptamos a ellos –se corrigió rápidamente.

Como sea, todos ellos se alimentaron de la memoria colectiva y recuperan la historia del Astillero apelando a los recuerdos de las generaciones primitivas. Una de las frases más escuchadas es “los más viejos cuentan” pero los viejos se van y ya no pueden ser escuchados. Éste fue el disparador para escribir este relato, modesto esfuerzo en el camino de construir la historia integral del primer Astillero Integral de América. Por supuesto que todo ha cambiado y el reaprendizaje no va a ser sencillo.

–Soy un admirador de la juventud, pero comparando con la época nuestra, es el día y la noche. Ahora no hay mucho interés, nadie te dice que quiere ser oficial mecánico, que quiere aprender un oficio. ¡Traéme un tipo así!, – dijo una vez Domingo Fianaca enojado, el avezado hombre de Control de Calidad aseguró – Mi oficio es mirar, entonces, estuve mirando y noté que hay pibes de veinte años manejando un tractor. ¡Nooo, eso es para un viejo! Los pibes tienen que aprender un oficio. Si acá nadie se lo niega.

–El desinterés por aprender es generalizado –nos contó el antiguo delegado de la Fundición, Flamini– pasa en todos lados, le pasa lo mismo a mi hijo... ¿cómo aprendíamos el oficio antes? Estaba el oficial, vos lo ayudabas, barrías, porque no se puede laburar entre la mugre, limpiabas las herramientas, las guardabas, ahí ibas aprendiendo los nombres de las herramientas. Y así era todo el proceso de aprendizaje hasta ser medio oficial, oficial. El otro día le dije a mi pibe, enfrente de casa hay una carpintería hermosa, enorme ¿Porqué no vas a verlo a fulano, yo le hablo, así lo ayudás, vas aprendiendo el oficio...?’ ¡Me sacó cagando!

Flamini quizás como producto de su formación y un forzoso destierro tiene una mirada más abarcativa de los cambios y la problemática de la época:

–Yo veo que hay una gran diferencia entre aquel Astillero y éste. No digo que era mejor o peor, pero es diferente. Como los cambios que se vivieron en el país, el Astillero es parte de este país... Las que se produjeron en líneas generales influenciaron, NOS han influenciado a todos, yo también soy parte; no la veo desde afuera y digo 'Ah, los muchachos de hoy esto o aquello'. Se ve que todos estamos penetrados por ese proceso.

Una de las cosas que a mí me parece que ha penetrado en la sociedad y en nosotros es eso del individualismo, de la visión del 'Sálvese quien pueda', ¿no?; de perder de vista lo colectivo, lo del conjunto. Qué a lo mejor no se manifiesta si vamos a o no a una marcha o no se luce. Se manifiesta en otras cuestiones. Se expresa mucho la salida individual en la mucha desesperación por las horas extras. Antes se hacía extras pero había una concepción distinta. Qué se yo, después del accidente del otro día³ se hizo extras en el lugar mismo del accidente; antes un accidente así producía una reacción de repudio generalizada.

Después que las extras, ¿por qué se hacen? Antes tipo las hacía para hacer su casita, construir para la familia, para un proyecto de ese tipo, no tan ligado al consumismo. Hoy se hace para comprar el auto, te dicen: 'Y... tuve que hacer un esfuerzo, me sacrificué... ¡pero llegué al 0!' Y esto no discrimina entre jóvenes o viejos; el otro día subió al colectivo un hombre grande y se sentó delante mío, al lado de un pibe. ¡Dos tipos macanudos! Por lo menos, yo los conozco sólo del saludo o acá en el laburo... la cosa es que se saludaron, el tipo grande le dice:

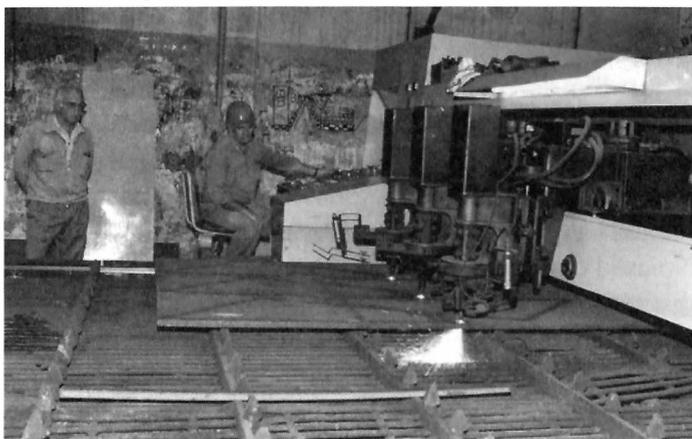
–Che, yo recién vuelvo de vacaciones... ¿están dando extras?'

–Sí, sí, hace poco empezaron...

Los tipos no se ven no se cuanto hace tiempo y lo primero que se dicen es: '¿Te dan extras, no te dan extras?'. ¡Cómo si fuera una reivindicación propia y no algo que la empresa te da porque te necesita!

³ Se refiere al accidente del 14 de febrero, que le costó la vida a un Juan Carlos Rollieri, de 22 años, además de afectar gravemente a Carlos Dos Santos, Horacio Sierra y Guillermo Muñoz. También sufrieron contusiones leves otros 7 operarios.

Me acuerdo que en el '75, cuando conseguimos las seis horas para Fundación, ¡hacía cinco años que nadie hacía una sola extra! Pero no porque no se dejaba, porque en la actitud había



Héctor Ponte observa un trabajo de oxicorte realizado en la Logatome de Estructura, hoy obsoleta.

una correspondencia con lo que estábamos peleando. Sí estábamos pidiendo seis horas... ¿cómo íbamos hacer extras? En cambio ahora, yo veo que algunos sectores hoy piden las seis horas, las consiguen y después pedían quedarse sábados y domingos. Y a mí me parece, no sé como arreglaron, pero si además de las seis horas le daban extras todos los días, ¡capaz que se quedaban!"

Tu lugar en el mundo

Si hay un espacio y un trabajo donde una persona puede satisfacer la necesidad de sentirse estimado por los demás, de gozar de una sensación de seguridad a largo plazo y saciar la sed de experimentar cosas nuevas, esa es la Industria Naval en general y el Astillero Río Santiago en particular. Ésta relación se explica, en parte, por las características singulares del trabajo naval. La construcción de buques, visto desde un plano más abstracto, ha originado toda una serie de creaciones históricas, jurídicas, científicas, literarias, artísticas, de estrategias y de tácticas militares, de ritos religiosos, de ciencia ficción que no sólo enriquecieron la cultura general de la Sociedad sino que constituye un imaginario colectivo que impregna al obrero durante el desarrollo de su actividad profesional.

Quien desarrolla su oficio en una fábrica automotriz, por ejemplo, siempre le toca estar en la parte de la cinta transportadora donde se ajusta el tornillo derecho, nunca ve el auto terminado, ve siempre el tornillo derecho; ese operario esta alienado del producto final de su trabajo ya que salen por miles y miles de unidades.⁴ La construcción de cada unidad de navegación, en cambio, es todavía fruto de una creación artesanal, casi artística, ya que tiene características tecnológicas y arquitectónicas propias. No es la obra personal de un maestro sino de un grupo de trabajadores de distintos niveles y profesiones; pero cada uno de ellos desempeña su oficio proyectando en él su personalidad de tal modo que deja un sello particular en la obra colectiva. Un hombre del Astillero puede estar informado al instante sobre todas y cada una de las fases del avance de obra, luego el conjunto trabajando en equipo, característica fundamental de las industrias de hoy, le va dando forma a los cuerpos, los une, monta el casco, lo entrega al agua. El comentario, en el 2006, de Fabián Gentile, de Ajuste Mecánico fue muy acertado en ese aspecto:

—Está bárbaro eso de asomarse por el portón del taller todos los días y ver los avances del barco en la grada.

Entregando un hijo al río

En algún momento a lo largo de los 15,25 o 30 años de vida útil del buque —y a veces varias veces— éste vuelve al astillero para ser reparado por los mismos hombres que lo construyeron, como el hijo golpeado por la vida retorna al hogar paterno para recuperar fuerzas. La tendencia a humanizar objetos o animales cercanos es muy fuerte en las personas y es casi natural que surjan lazos afectivos con esos barcos y talleres donde se invierten muchas horas de vida y esfuerzos. De este sentimiento habló Héctor Ponte⁵ en cierta ocasión:

⁴ Estas son las características del sistema Fordista de organización del proceso de trabajo en las industrias de producción en serie y a gran escala. Logró optimizar los ritmos de producción eliminando tiempos muertos en los tiempos productivos, mediante una línea de montaje, cinta de transportadoras y herramientas estandarizadas. Tuvo su auge máximo en la década del '60 y comienza a agotarse entre 1973 y 1974.

⁵ Héctor Ponte ingresó en 1953 como Ayudante Menor, cursando cuarto año de Tecnicatura Naval en horario nocturno en el Colegio Industrial de Ensenada. Comenzó en la

–Vos tendrías que presenciar una botadura.⁶ Ahí te vas a dar cuenta por qué la gente de Astillero peleó tanto. Hay gente que llora cuando el buque se va al agua, hay un amor por todo eso. Cuando el barco está en la grada y viene la botella, se rompe y empieza a mover despacito, ese momento es eterno. Cuando toca el agua vos ves que la gente tira el gorro, el casco por el aire, se abraza, salta, corren el barco. Y después cuando el barco se va, se siente una tristeza... no creo que haya nadie en el Astillero que no haya sentido algo adentro.

La majestuosidad de cada nave que se construye y la versatilidad que tendrá en el mar aún en las condiciones más adversas, confiere a quienes la hicieron la seguridad de haber avanzado un poco más sobre el dominio de la Naturaleza. Los progresos técnicos en la estructura o planta propulsora o en los detalles de alistamiento y de servicios, que se incorporan necesariamente en cada buque, se trasladan desde los más remotos tiempos hasta el presente, a las manos del trabajador naval. Todo el legado de esta industria, desde los comienzos de la Humanidad, que reciben y manejan los hace sentirse continuadores de una actividad que nace con el Hombre.

Aunque su evaluación sea menos optimista que la de Ponte; Oscar Flamini no puede dejar de opinar sobre éste punto común entre los hombres más antiguos del ARS:

–Antes había una preocupación más concreta por el Astillero, por el laburo, en la gente. Por ejemplo, yo era Moldeador y moldeaba un ancla en la Fundición. A la noche estaba el desmoldeo, yo entraba a las seis de la mañana, ese día capaz que me venía a las cinco para ver cómo había salido. Había una preocupación, un amor, era como algo que era tuyo, que habías hecho vos. Me parece que ahora hay más desinterés, no digo que sean vagos, pero la actitud es... ‘Bueno, vengo a trabajar, cumplo, me llevo lo que más puedo, doy lo que menos puedo’. No hay sentido de pertenencia.

Oficina Técnica, dibujando planos sobre un tablero; ante la insistencia de sus superiores, pasó al Taller de Estructura. A partir de 1990 fue Jefe del Departamento que agrupa las Áreas de Taller, Prefabricado y Gradas. Fue uno de los fundadores del Club Astillero y Presidente de su Comisión Directiva en repetidas oportunidades, incluso luego de jubilarse con 50 años efectivos de antigüedad en el ARS.

⁶ Botadura: Maniobra realizada para que un navío tome contacto por primera vez con su elemento natural, el agua.

El sentimiento de pertenencia y de amor al buque perdura después que el hombre se retira de su vida activa, Ponte lo expresó así:

–El que se jubila y se pone el pijama y las pantuflas, chau. Hay que seguir, tener una ocupación. Por suerte estoy en el club Astilleros y siempre hay algo para hacer. Me quedaré allí, renegando.

Otro veterano del ARS, Domingo Fianaca, aquél del mascarón de la Libertad fallido y los gases lacrimógenos de los Infantes en 1962, lo resumió de este modo:

–A mí siempre me gustó navegar, estar en los barcos. Me voy a comprar un barco, por lo menos para poder cruzar el charco.



Recuperar los oficios perdidos durante el proceso de des-industrialización sufrido por Argentina entre 1989 y 2001 es una tarea que Astillero viene realizando a marcha forzada

Este proceso construye toda una sensación de pertenencia para el trabajador involucrado, de que ese trabajo terminado es suyo realmente. Esto es imposible de lograr en industrias como la automotriz o de electrodomésticos, mucho más impersonales por la producción en masa. Esta consubstanciación tan íntima, tan simbiótica y tan consciente del trabajador con su fuente de trabajo quizás sea la razón que explica la supervivencia de nuestra planta naval. El operario la siente como de parte de su existencia... *y no es preciso aclarar que con la Vida propia no se negocia, solo se entrega con la muerte.*

CAPÍTULO III

EL A.R.S. Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XXI

Entre los trabajadores más antiguos se sabe que “Industria de Industrias”, “Madre de Industrias”. “Industria de Convergencia” son algunos de los nombres que recibe la Industria Naval. Se ilustra su carácter multiplicador y reactivador en la economía. Lo saben y por eso a ellos ya no le hace mella uno de las más viejas acusaciones que reciben:



La reactivación plena del Astillero y la Industria Naval siguen pendientes.

–*Ustedes son deficitarios.*

No es casual que los principales países ribereños del mundo apoyen de manera decidida tanto directa como indirectamente (léase subsidios). Estas naciones son conscientes que el dinero allí colocado retorna con creces al circuito económico; no lo ven como plata que cae en saco roto, sino como una inversión efectiva y rentable. A contrapelo de esta tendencia mundial, la República Argentina casi siempre le dio la espalda a su industria naval

Claro que con las transformaciones económicas que trajeron la mundialización de la sociedad y la globalización de la economía es evidente que el Astillero Río Santiago que debemos soñar no es exactamente el

Astillero que nuestros padres y abuelos nos dejaron. La idea de un único astillero integral actualmente no es viable. Hoy los buques no se construyen más como en los años 40 o 50, época en que fuimos diseñados como Planta Naviera. Pese a la resistencia antiglobalizante de amplios sectores de la Humanidad, no es posible cerrar los ojos a algunos cambios que no se pueden revertir en el mediano plazo. También hay que tener la sabiduría de entender que hay algunas transformaciones que directamente no pueden ser revertidas.

En la actividad naviera la tendencia es que un astillero construya lo que se llama el acero, todo el resto de los componentes de equipamiento los provee la industria subsidiaria. Lo que no deben resignar nunca los trabajadores navales es la voluntad de que la República Argentina tenga la capacidad de defender su Soberanía y de lograr independencia económica. Para ello, es la Nación –y no sólo el ARS– el que debe contar con una industria subsidiaria con capacidad de construir todos los componentes requeridos por la Industria Naval. Es decir, se debe contar con una red integrada en la actividad naviera a nivel nacional que, de conjunto, permita mantener la capacidad de desarrollar una Industria Naval Nacional con posibilidades productivas y no ser una simple terminal de montaje de barcos.

Por otro lado, todavía la defensa del Astillero como fuente de trabajo es de gran interés para la comunidad de Berisso y Ensenada. Nada ha logrado revertir todavía al achicamiento histórico de la oferta laboral en la Región, empezando por el cierre de la Base Naval, de los frigoríficos SWIFT y Armour, la paralización del puerto y de las obras públicas, para rematar con la privatización de YPF y PGM y la reducción de puestos de trabajo en Propulsora (hoy Acíndar) producto de la flexibilización laboral.

Situación de la “moderna” flota argentina

Los buques más nuevos incorporados a la flota pública, datan de principios de la década del 80. Desde entonces, no se han encarado nuevas construcciones, ni para la ampliación ni para la renovación de la flota. Siete de los barcos que figuran en el listado al final del apartado (los indicados con asterisco) fueron construidos en astilleros argentinos. Seis de los 21 buques (el 28.6%) tienen más de 40 años, incluidos varios

que superan los 60. Casi todos los restantes han alcanzado o rebasado – los 25 años de servicio.

La apreciación sobre la “vida útil” de un buque puede plantearse como muy relativa, pero no se exagera al afirmarse que varios de los considerados en la tabla ya la han superado sobradamente. Entre los restantes se puede decir con total seguridad que han pasado, cuanto menos, la mitad de las suyas. Por otro lado, el proceso de proyecto, diseño, aprobación, trámite presupuestario y construcción de embarcaciones de este tipo o de una serie de ellas, según opinión de algunos expertos, demora un apreciable tiempo que se mide en varios años.

La adquisición de barcos usados, tampoco se presenta sencilla. Baste recordar como simple ejemplo al respecto, el reciente rechazo del Ministerio de Defensa a la incorporación de buques franceses para la Armada, que más allá de su buen estado de conservación poseían por la tecnología propia de su época de construcción una cantidad de asbestos que dicha cartera juzgó inaceptable.

¿Qué tenemos y cómo están nuestros barcos?¹

a) Avisos y Guardacostas. Son las unidades destinadas al control y monitoreo de la actividad pesquera nacional y extranjera en un vastísimo espacio de jurisdicción e interés nacional.

Estas unidades de superficie llevan gran parte de la responsabilidad internacional que cabe al país en materia de “Búsqueda y Rescate”. Allí están cuando resulta necesario apoyar una operación de buceo en aguas profundas, asistir a buques en emergencia, o efectuar un remolque en mar abierto, por ejemplo. Unidades de este grupo, tal el caso del Aviso “SUBOFICIAL CASTILLO” participan anualmente de operaciones como la conformación de la “Patrulla Antártica Combinada”, junto con la Armada de Chile, de significativa trascendencia internacional.

En relación con los Avisos de este grupo, que incluye a los más viejos de la serie, se discute desde hace años un proyecto de renovación, por vía de la construcción en el país de una serie de buques denominados “Patrulleros Oceánicos Multipropósito”. Sin embargo, y a pesar de reiterados anuncios, no está aún a la vista el inicio de construcción de la primera de estas unidades para la Armada.

¹ Fuente: NUESTROMAR, 2008.

b) Buques de Investigación. Un ejemplo de sus actividades: Se sabe de las dificultades crecientes que el Instituto Nacional de Investigaciones Pesqueras enfrenta para cumplir con su exigente programa de campañas. La labor, indispensable para contribuir a asegurar el carácter sostenible de nuestras pesquerías, es alterada mucho más de lo razonable debido al estado de sus antiguos y largamente utilizados buques.

De nuestro único buque hidrográfico con capacidad marítima, depende en gran medida que el país pueda continuar actualizando su cartografía náutica, responsabilidad esencial para garantizar una navegación segura en nuestro dilatado litoral atlántico. En cuanto al buque oceanográfico, no sólo constituye el único en su tipo, sino que en virtud de una determinada capacidad de navegación en zonas de hielos se ha convertido desde hace varios años en un elemento crucial para el apoyo de la actividad científica antártica. Equipado recientemente con un nuevo sistema batimétrico, sus próximos compromisos incluyen, entre otros, relevamientos complementarios para el trabajo de la Comisión de Determinación del Límite de la Plataforma Continental (COPLA).

c) Buques antárticos. Al drama del Irizar sumemos la ausencia del otro buque de transporte polar “BAHÍA PARAÍSO”. Concebido como un medio de apoyo y complemento ideales para el “IRÍZAR”, fue construido en el país en 1980. Después de nueve años de fructíferos servicios, se hundió en la Antártida en 1989, a raíz de un desgraciado accidente náutico. Como siempre, las recomendaciones acerca de la necesidad de reemplazarlo de un modo adecuado, fueron sepultadas por la consabida “acuciante necesidad” de atender otras prioridades.

d) Transportes. Son una de las escasas herramientas la Nación dispone de modo inmediato para resolver emergencias de transporte marítimo, sea por operaciones militares o por catástrofes de cualquier índole. La utilización de uno de estos buques como medio de transporte, sostén y apoyo del contingente argentino desplegado como parte de la misión de paz de la ONU en Haití, mostró palmariamente la importancia de contar con este tipo de capacidades. No menos importante resulta la tarea de los incorporados al Servicio de Transportes Navales, cuya flota contribuyó a sostener por años el magro tonelaje de transporte de bandera argentina. Estos buques han resultado, desde siempre, una inigualable fuente de adiestramiento para marinos, especialmente de la Armada, en el arte de navegar la compleja geografía de nuestro litoral oceánico. Los cuatro son de fabricación nacional.

Para completar el panorama, se debería considerar otros buques, como los de la Dirección de Vías Navegables (dragas y balizadores), o las distintas embarcaciones marítimas de menor porte, como las patrulleras costeras utilizadas por la Prefectura Naval en múltiples actividades cotidianas. El análisis al respecto, sólo contribuiría a agravar la descripción. Como es observable, no estamos hablando de capacidades sobredimensionadas ni de las que se pueda prescindir alegremente.

Si bien en el análisis se incluyen algunas naves de la Armada, se dejó de lado en este caso a las unidades de combate. Este aspecto del debate se incluye en el marco más amplio de las políticas de defensa, y de la totalidad del instrumento militar. Pero si se hace un análisis similar al precedente sobre los componentes flotantes de combate de nuestra Armada, no revelará diferencias sustanciales con el resto.

Función	Nombre	Armador	Año de Construcción
Aviso	SOBRAL	Armada	1944
Aviso	SUBOFICIAL CASTILLO	Armada	1944
Aviso	GURRUCHAGA	Armada	1945
Aviso	IRIGOYEN	Armada	1949
Guardacostas	DELFIN	Prefectura Naval	1958
Investigación pesquera	CAPITÁN CÁNEPA *	INIDEP	1964
Investigación hidrográfica	COMODORO RIVADAVIA *	Armada	1974
Rompehielos	ALMIRANTE IRIZAR	Armada – DNA	1978
Transporte	BAHÍA SAN BLAS *	Armada	1978
Transporte	CANAL BEAGLE *	Armada	1978
Investigación oceanográfica	PUERTO DESEADO *	Armada – CONICET	1979
Transporte	CABO DE HORNOS *	Armada – STN	1979
Investigación pesquera	DR EDUARDO L HOLMBERG	INIDEP	1980
Aviso	TENIENTE OLIVIERI	Armada	1981
Guardacostas	MANTILLA	Prefectura Naval	1981
Guardacostas	AZOPARDO	Prefectura Naval	1981
Guardacostas	THOMPSON	Prefectura Naval	1981
Transporte petrolero	INGENIERO KRAUSE *	Armada – STN	1981
Guardacostas	PREFECTO FIQUE	Prefectura Naval	1982
Guardacostas	PREFECTO DERBES	Prefectura Naval	1982
Investigación pesquera	CAPITÁN OCA BALDA	INIDEP	1983

Nuestra propuesta para reactivar el sector naval

Frente a esta situación, sólo la imprevisión parece haber reinado durante los últimos 25 años. Entre las escasísimas excepciones a esta regla, se inscriben la ya mencionada iniciativa de construcción de buques patrulleros, hasta aquí con ritmo sugestivamente perezoso, y las tareas de reparación mayor y modernización de la Fragata “LIBERTAD”. Estas últimas, debe aclararse, no se iniciaron en oportunidad de cumplirse los plazos de un programa aprobado y financiado con anticipación debida, sino cuando la vieja y digna Embajadora se decidió simplemente a ‘decir basta’.

Cuando los trabajadores del Astillero reclamamos la reactivación de la Industria Naval y bregamos por la sanción de nuestros proyectos de leyes no se lo hace por una simple necesidad sectorial de “*defender el laburo*” sino porque nos preocupa como argentinos que la Nación pague altos costos en términos de falta de seguridad, pérdida de credibilidad e incumplimiento de ineludibles obligaciones tanto locales, como asumidas frente al resto del mundo.

“Contar con una flota de buques públicos, apta en cantidad, características técnicas y estado de mantenimiento, constituye una necesidad indispensable para el desarrollo y concreción de las aspiraciones e intereses argentinos en el mar. No es aventurado afirmar que en poco tiempo más, careceremos virtualmente, de dicha herramienta. Resulta por tanto imprescindible que el Congreso Nacional y el Poder Ejecutivo tomen cartas en el asunto. Y sólo si se lo hace urgente y decididamente, será posible comenzar a visualizar un principio de solución para el mediano y largo plazo. ¿Tendremos esta vez un capítulo dedicado a las muchas y trascendentes materias aún pendientes en el campo de la actividad marítima, entre las que se incluye claramente la que aquí planteamos? ¿O deberemos seguir confiando en que ‘Dios es gaucho y marinero’?”²

La alternativa a ésta situación está plasmada en los articulados de nuestro proyecto de creación del Fondo de la Industria Naval Nacional:

Artículo 1°: *Crease el Fondo de la Industria Naval Nacional (F.I.N. N.), con afectación específica al financiamiento productivo de la actividad de los Astilleros radicados en la República Argentina.*

² Fuente: Fundación NUESTROMAR, mayo 2008.

Artículo 2°: *El fondo se conformará y estará integrado con los siguientes recursos:*

- a) *Con no menos de cinco centésimos (0, =5% del Presupuesto de la Nación.*
- b) *Aportes y donaciones de la Nación, la Provincia, los Municipios y los Particulares.*
- c) *Todo otro recurso que ingrese a su patrimonio o bienes que adquiriera en cumplimiento de su objeto.*
- d) *Con no menos del cinco por ciento (5%) del total facturado por fletes de importación / exportación (impuesto al flete) el primer año de vigencia de la presente ley; del cuatro por ciento (4%) el segundo año; del tres por ciento (3%) el tercer año y del dos por ciento (2%) el cuarto año, a partir del cual se mantendrá constante en el tiempo.*

Artículo 3°: *Los recursos del Fondo serán aplicados exclusiva y excluyentemente al otorgamiento de créditos y subsidios para la construcción, modificación y/o reparación de buques y actividades de investigación y desarrollo, capacitación e incorporación de tecnología en Astillero radicados en la República Argentina.*

Las utilidades realizadas y liquidadas de cada ejercicio presupuestario serán reinvertidas en mejorar la administración del Fondo, obras de infraestructura, capacitación laboral y profesional, respectivamente, referidas a materia específica de la Industria Naval.

Artículo 4°: *El destinatario y beneficiario primario del crédito y/o subsidio del Fondo, en el caso de construcción, modificación y/o reparación de buques o embarcaciones será el Armador Cliente de la Industria Naval Nacional.*

Los Astilleros podrán acompañar la oferta con un plan de crédito y/o subsidio específico para la construcción, modificación y/o reparación de buques o embarcaciones ofrecidas, pero deberán consignar en tales supuestos que el beneficiario o contratante será en todos los casos el Armador.

Artículo 5°: *Una vez acordado el crédito o subsidio, antes de habilitar cualquier transferencia de recursos por parte del Fondo, el Armador deberá acreditar haber realizado una inversión inicial efectiva no inferior al quince por ciento (15%) del valor total del navío si se trata de un buque nuevo, o del total de la reparación o modificación si se trata de un buque usado o en navegación.*



Los trabajadores navales de Ensenada mantienen en alto su propuesta de Fondo para financiar la actividad naviera nacional.

Recíprocamente, cuando se trate de actividades de investigación y desarrollo, capacitación o incorporación de tecnología, será el Astillero quien deberá acreditar una inversión inicial efectiva no inferior al quince por ciento (15%) del valor total acreditado por el Fondo para esa actividad.

Artículo 6°: *En todos los casos las garantías a suscribir por el Armador incluirán una hipoteca naval a favor del Fondo, con un privilegio no inferior al segundo grado, sobre el buque construido. La garantía hipotecaria puede ser complementada por otras, de cualquier naturaleza y modalidad, pero no sustituida o reemplazada, ni siquiera parcialmente, hasta la cancelación total del crédito.*

Artículo 7°: *Cuando el Fondo así se lo establezca en cumplimiento de su función tuitiva de la Industria Naval Nacional podrá promover, aceptar o rechazar la concurrencia de proveedores de equipos e insumos, tanto nacionales como extranjeros, incentivando el desarrollo de proveedores en orden a promover la integración vertical de la industria nacional.*

Artículo 8°: *El Fondo será gerencia do y administrado por un Ente, cuya creación se hará por acto administrativo emanado por el Poder Ejecutivo y estará a cargo de un Directorio.*

La Entidad a crearse funcionará como Ente Autárquico de Derecho Público y gozará de plena capacidad jurídica para actuar en la esfera pública y privada. Dictará su propio Estatuto y Reglamento Interno (...)

El mismo estará integrado por un Presidente y cuatro (4) miembros, cuyas designaciones se harán de la siguiente forma:

- a) *Un Presidente y dos (2) de sus Directores serán designados por acto del Poder Ejecutivo Nacional y a propuesta del Ministerio de la Producción.*

- b) *Un miembro en representación de los Trabajadores del quehacer específico organizados gremialmente, mediante designación por acto del Poder Ejecutivo Nacional.*
- c) *Y un miembro en representación del sector Empresario vinculado a los Astilleros Nacionales mediante designación por acto del Poder Ejecutivo Nacional.*
- d) *Y un miembro en representación del sector Empresario vinculado a los Astilleros Nacionales.*

Las remuneraciones que perciban el Presidente y los cuatro (4) directores serán equivalentes a la de subsecretario y Director Nacional de la Administración Pública Nacional respectivamente.

La reglamentación a dictarse contendrá las disposiciones pertinentes en materia de duración de mandatos y renovación, vacancias, controversias por representación de sectores, requisito e inhabilitaciones para los cargos, atribuciones y deberes de sus miembros, convocatoria a sesiones, quórum para sesionar, formas a cumplir para adoptar decisiones del Directorios, y demás aspectos que hagan a su funcionamiento.

Artículo 9º: *El Directorio del Ente, para cumplir con su función de administrador del Fondo deberá realizare los estudios económicos – financieros que determinen la factibilidad de los proyectos presentados. La afectación de recursos para financiar su funcionamiento en ningún caso podrá superar el siete por ciento (7%) del total de los fondos que administra. Anualmente deberá elevar un informe de gestión, sin perjuicio del sometimiento al régimen de Auditorías Internas que determine de oficio el mismo Ministerio o a pedido de los sectores representados en el propio Directorio, además de los contralores normales y permanentes.*

Artículo 10º: *Los recursos del Fondo serán distribuidos primariamente conforme a la capacidad productiva actual de cada astillero postulado, demostrable por el tonelaje construido y en construcción de buques y embarcaciones en el período inmediato anterior al momento de hacerse la planificación anual. La reglamentación establecerá el distribuidor secundario*

Como puede observarse, se trata de todo un plan estratégico para el reflotamiento de la Industria Naval. Sin embargo, el presidente Néstor Kirchner cedió a los lobbies de los grupos empresarios ligados a la importación de chatarra naval y sólo emitió el decreto 1010, un paso positivo que derogaba las leyes menemistas pero insuficiente para resolver el problema de fondo.

El proyecto fue presentado con lógicas variaciones por el Diputado Nacional Carlos Brown³, el 7 de agosto del 2004 y por el Diputado de ATE Claudio Lozano, el 4 de agosto de 2006.⁴ En ambas ocasiones nuestra propuesta durmió el sueño de los justos en los cajones de políticos más preocupados en el aumento de sus dietas que en incrementar la demanda de mano de obra en actividades productivas.

Condiciones para el desarrollo de la industria naval

La legislación sobre el campo de la actividad naviera es necesaria porque la Industria Naval necesita de condiciones económicas y legales perdurables debido a que produce un bien de capital, el barco, de la más alta complejidad y tamaño, cuyo valor unitario a veces supera el patrimonio del astillero. A su vez sus características particulares las requieren porque:

- El proceso de su construcción requiere de un largo período de elaboración ya que, desde que se coloca la orden de compra hasta que el buque es entregado, pueden transcurrir de uno a tres años. Esto expone a la posibilidad de sufrir variaciones sobre los costos de materiales y mano de obra, también a las oscilaciones de oferta de bodegas en mercado internacional.
- La actividad naviera juega en el duro mercado internacional, dado que la tecnología está a ese nivel; compitiendo permanentemente en el mercado de las reparaciones de barcos de banderas distintas y en construcciones de buques para el mercado exportador e interno.
- Es muy sensible a las políticas que se apliquen en áreas de la exportación de servicios, y de las regulaciones del transporte por agua y de la pesca.
- También requiere cierta permanencia de las reglas de juego (económicas, aduaneras, etc.) debido a la importante inversión de capital físico y recursos humanos que la caracterizan.

Desafíos y perspectivas inmediatos para el ARS

Terminada la serie de cinco buques graneleros “Argentine Confidence”, “Alpina”, “Maloja”, “Madrisa” y “Cassana”, para el mismo cliente,

³ El proyecto fue acompañado por las firmas de los legisladores Lorenzo Pepe, José María Díaz Bancalari, Miguel Saredi, Carlos Alberto Martínez y Saúl Ubaldini, entre otros.

⁴ Sus co-firmantes fueron Edgardo Depetri, Marta Maffei, Silvana Giudici, Norma Morandini, Hermes Binner, Eduardo Camaño, Juan Carlos Lucio Godoy, Eduardo Di Pollina, Carlos Guillermo Macchi y Juan Carlos Bonacorsi.

Whilhem Finance Inc., y finalizada nuestra participación en el techado del Estadio Único; podemos decir que el nuevo plantel de trabajadores del ARS ha superado una prueba de fuego en su capacitación hacia los desafíos actuales. Al cierre de este libro es posible enumerar:

- ✓ La anunciada construcción de ocho superbuques producteros para la República de Venezuela fue decayendo hasta convertirse en cuatro petroleros. Finalmente devino en la construcción un tanquero productero de 47 000 toneladas de Porte Bruto, el “Eva Perón”, con opción a otro. Se avanza a un ritmo acorde a los requerimientos del cliente aunque no sea el deseable ni aprovechando todo el potencial de la empresa.
- ✓ El Proyecto POM (Patrulleros Oceánico Multipropósito) en que derivaron las PAM ¿progresan? con una lentitud desesperante⁵.
- ✓ De los 78 millones de pesos prometidos para la renovación tecnológica de nuestra empresa, apenas llegaron 3 millones y no hay señales de futuro envíos.
- ✓ La promulgación de las Leyes que defiendan y reactiven a la Industria Naval aún es música del futuro.

Como es de suponer, frente a estos elementos las perspectivas no son muy halagüeñas, al menos en el corto plazo. Sin embargo, los trabajadores aceptamos el reto que significa que Astillero recupere su rol histórico de colaborador en el desarrollo de la Industria Naval. Aún soñamos y consideramos una tarea pendiente lograr el reconocimiento de la Industria Naval Argentina como uno de los principales motores de la producción y el empleo nacional. La nueva empresa que nos marca el siglo XXI es aportar nuestra experiencia y excelencia de trabajo para proyectarnos hacia la integración sudamericana vía el MERCOSUR y le vamos a poner el cuerpo como siempre lo hicimos. **Es factible que la concreción del Modelo Productivo Integrado de Industria Naval formulado, que armonice las distintas infraestructuras disponibles en la República Argentina, tanto en la órbita estatal como privada, sea una alternativa.** Si bien coexisten múltiples y muchas veces contradictorios intereses en el sector naviero, en el ARS apostamos por su éxito. Parafraseando al cineasta argentino, **si alguna vez se pudo... se puede.**⁶ Queremos maxi-

⁵ Al cierre de esta edición Astillero Río Santiago ganó la licitación por este proyecto.

⁶ Me refiero a la frase utilizada para publicitar la película *La Argentina Latente*, de Pino Solanas. (*N del A*)

mizar el Valor Agregado Nacional porque así se generarían nuevos puestos de trabajo y queremos avanzar en la *asociatividad, complementariedad y especialización* entre todos los actores de la Industria Naval porque eso elevaría nuestro potencial de competitividad.

Los argentinos del astillero situado en la margen derecha del río Santiago, en Ensenada, a 60 Km. de la Capital Federal de la Republica Argentina, no abandonamos ni abandonaremos el otro aspecto de su objeto social: Ser una empresa de interés estratégico para la Nación. Sabemos que en nuestro recorrido debemos agilizar las gestiones para fabricar los Patrulleros de Oceánicas Multipropósitos (POM) que reforzarán a la Armada Argentina su rol de centinela costero frente a la depredación de nuestra riqueza ictícola y al atentado a la Soberanía nacional que representa la pesca ilegal por barcos factorías extranjeros.

Al cierre de esta obra **estas son nuestras esperanzas de trabajo... Y si la esperanza no llega, la iremos a buscar como siempre, en la calle y con la lucha.**

Raúl Corzo,
Ensenada, Mayo 2008

CONSTRUCCIONES NAVALES BOTADAS DESDE 1953 HASTA EL 2008

Nº DE BOTADURA	ARMADOR	CONSTRUCCIÓN Nº	TIPO	NOMBRE	FECHA BOTADURA
01	Armada Argentina	01	Fragata	AZOPARDO	11/12/1953
02	Armada Argentina	02	Fragata	PIEDRABUENA	17/12/1954
03	Armada Argentina	03	Fragata velero	LIBERTAD	30/05/1956
04	Armada Argentina	04	Remolcador	QUILMES	08/07/1959
05	Armada Argentina	05	Remolcador	GUAYCURÚ	27/12/1956
06	F.A.N. F	06	Buque Fluvial	CIUDAD DE PARANÁ	19/12/1959
07	M.T. N	08	Barcaza Tanque	A.G.T.F. 1279	12/07/1957
08	M.T.N.	09	Barcaza Tanque	A.G.T.F. 1280	19/09/1957
09	F.A.N. U.	14	Buque de Carga	LAGO ARGENTINO	19/05/1962
10	F.A.N. U.	15	Buque de Carga	LAGO ALUMINÉ	16/11/1963
11	Armada Argentina	16	Lancha Hidrográfica	CORMORÁN	10/08/1963
12	E.L.M. A.	17	Carguero	ALMIRANTE STEWART	29/08/1964
13	Y.P. F	18	Buque Tanque	FLORENTINO AMEGUINO	24/11/1966
14	Ejército Argentino	21	Balsa Transp. Pesado	ZÁRATE	24/11/1966
15	Armada Argentina	22	Lancha Patrullera	LYNCH	06/10/1965
16	Armada Argentina	23	Lancha Patrullera	EREZCANO	03/02/1966
17	Armada Argentina	24	Lancha Patrullera	TOOL	14/07/1966
18	S.E.O. P.	25	Pontón Cisterna	S.E.O. P 19 P	23/03/1966
19	S.E.O. P.	26	Pontón Cisterna	S.E.O. P 20 P	29/04/1966
20	S.E.O. P.	27	Pontón Cisterna	S.E.O. P 21 P	21/06/1966
21	Ejército Argentino	30	Balsa Transp. Pesado	GUALEGUAY	19/06/1967

22	Ejército Argentino	31	Balsa Transp. Pesado	GUALEGUA- YCHÚ	05/10/1967
23	E.L.M. A.	32	Carguero	RÍO DE LA PLATA	31/05/1969
24	E.L.M. A.	33	Carguero	RÍO PARANÁ	08/11/1969
25	Armada Argentina	34	B.D.T.	CABO SAN ANTONIO	20/07/1968
26	Navifrut	35	Carguero Frigorífico	CIPOLLETTI	08/11/1969
27	E.L.M. A.	37	Carguero	RIO CINCEL	13/09/1971
28	E.L.M. A.	38	Carguero	RIO TEUCO	21/12/1971
29	E.L.M. A.	39	Carguero	RIO DESEADO	28/07/1972
30	E.L.M. A.	40	Carguero	RIO IGUAZÚ	12/05/1973
31	E.L.M. A.	41	Carguero	RIO GUALEGUAY	02/02/1974
32	Armada Argentina	42	Fragata Misi- lística	SANTÍSIMA TRINIDAD	12/11/1974
33	S.I.M.	43	Granelero	CIUDAD DE ENSENADA	22/11/1975
34	Y.P.F.	45	Petrolero	INGENIERO HUERGO	11/09/1976
35	Y.P.F.	46	Petrolero	INGENIERO SILVEIRA	07/03/1980
36	E.L.M. A.	47	Carguero	ALMIRANTE STORNI	18/10/1977
37	E.L.M. A.	48	Carguero	NEUQUÉN II	10/03/1978
38	E.L.M. A.	49	Carguero	LIB. GRAL. SAN MARTÍN	26/09/1978
39	E.L.M. A.	50	Carguero	DOCTOR ATI- LIO MALVAGNI	19/01/1978
40	E.L.M. A.	51	Carguero	PDTE. RAMON S. CASTILLO	16/08/1979
41	E.L.M. A.	52	Carguero	GRAL. M. BELGRANO	30/05/1980
42	C.I.A.M.A. R	55	Multipropósito	PATRICIO MURPHY	27/02/1981
43	MARUBA	56	Multipropósito	CENTURIÓN	28/06/1981
44	Y.P.F.	57	Petrolero	JOSE FUCHS	11/12/1981
45	Y.P.F.	58	Petrolero	PDTE A. ILLIA (ex CAPITAN CONSTANTE)	30/10/1982
46	Armada Argentina	59	Corbeta P-10	ESPORA	23/01/1982
47	Armada Argentina	60	Corbeta MEKO 140	A.R.A. ROSALES	04/03/1983
48	Armada Argentina	61	Corbeta MEKO 140	A.R.A. SPIRO	24/06/1983

49	Armada Argentina	62	Corbeta MEKO 140	A.R.A. PARKER	30/03/1984
50	Armada Argentina	63	Corbeta MEKO 140	A.R.A. ROBINSON	23/11/1984
51	Armada Argentina	65	Corbeta MEKO 140	A.R.A. GÓMEZ ROCA	14/11/1986
52	ELMA	66	Porta-conte- nedor	ISLA GRAN MALVINAS	28/05/1985
53	ELMA	68	Porta- contenedor	ISLA SOLEDAD	06/08/1988
54	TRANS ONA	67	Petrolero	ONA TRIDENTE	20/03/1996
55	WILHEM FINAN- CE INC.	69	Bulk Carrier	CALANDA (Ex Argentine Confidence)	11/12/1998
56	WILHEM FINAN- CE INC	71	Bulk Carrier	ALPINA	31/01/2003
57	WILHEM FINAN- CE INC		Bulk Carrier	MALOHA	
58	WILHEM FINAN- CE INC	74	Bulk Carrier	MADRISA	30/03/2006
59	WILHEM FINAN- CE INC.	75	Bulk Carrier	CASSANDRA	18/01/ 2008
60	TRANS ONA	76	Remolcador	DON LORENZO	26/02/2007

“¡GRACIAS, TRABAJADORES DEL ASTILLERO RÍO SANTIAGO!”

En el año 2003, durante el acto de entrega del buque granelero “Alpina”, por primera vez en calidad de presidente de la Nación, se hizo presente en el Astillero Río Santiago el doctor Néstor Kirchner. Previa a ésta, había realizado una visita como precandidato justicialista siendo gobernador de Santa Cruz en ejercicio el 18 de noviembre del 2002. En dicha ocasión fue puesto al tanto de las necesidades de la Industria Naval, de nuestra lucha en Defensa de la Fuente de Trabajo y los proyectos elaborados por los trabajadores.

Tanta lucha, tanto esfuerzo parecía no haber sido en vano si un funcionario tan importante se tomaba la molestia de visitarnos. Para los más curtidos compañeros, luego de haber fatigado tanta calle en Capital, golpeado tantas oficinas de funcionario insensible, pintado tanta pared, quemada tanta goma en desuso, que alguien de las alturas tuviera el gesto de notar que existíamos y expresar que nuestra lucha había hecho la diferencia sobre los destino del Astillero, era un cambio alentador. Las palabras del fallecido Presidente no fueron escuchadas con indiferencia:

“Queridos compañeros y amigos trabajadores de Astilleros Río Santiago; señor Gobernador; autoridades; amigas, amigos; compañeros presentes: Les agradezco profundamente la invitación y la posibilidad de compartir con ustedes aquí este día en que es un verdadero orgullo para todos nosotros poder mostrarle al mundo y poder decir que aún en la Argentina, después de todas las cosas que han pasado, después de haber rematado el trabajo nacional, después de haber quebrado nuestra industria y después de querer habernos hecho sentir vergüenza de nuestras cosas, le podamos decir al mundo entero y a los argentinos mismos que acá está la mano de obra argentina, que acá está el trabajo nacional, que acá están los trabajadores argentinos dando un ejemplo de cómo se construye la patria y cómo se vuelve a poner en marcha esta querida Argentina.

Ustedes tuvieron el gesto de hermanos, afectivo y cariñoso, de recibirme cuando vine aquí a Astilleros, cuando vine con clara conciencia nacional a tratar de ver cómo estaba nuestro querido Astillero. Yo lo escuchaba recién

a Felipe decir que nuestros trabajadores son los mejores del mundo, yo le quería agregar que gracias a la lucha de los trabajadores de Astilleros es un astillero que está en el mundo, porque si no seguramente también hubiera sido rematado y privatizado, como tantas empresas nacionales. (Aplausos)

No tengan ninguna duda de que tenemos el claro compromiso de que no va a haber quien nos desvíe de este objetivo de consolidar el trabajo y la producción nacional; que vamos a trabajar con Astilleros Río Santiago y con tantas producciones e industrias nacionales paralizadas o quebradas por la política de arrastre que nos tocó vivir; que nuestras empresas nacionales y extranjeras tendrán que entender que para trabajar en Argentina también hay que comprar en la Argentina, hay que ayudar a producir en la Argentina y que las empresas petroleras y pesqueras que son las que ponen nuestros ojos en nuestros astilleros empiecen a construir barcos en nuestro país como corresponde. Esta tarea la vamos a llevar adelante con mucha fuerza desde el Gobierno Nacional. (...)

El Estado nacional va a acompañar y va a poner todos sus esfuerzos para que llegue el trabajo a este Astillero y para que definitivamente recupere la potencialidad que algunos le quisieron quitar.

Compañeros, compañeras, amigos y amigas: les digo profundamente, como un hombre de la cultura malvinera y de los hielos continentales, que me siento realmente feliz de compartir trabajo argentino, de compartir esperanza argentina, para nosotros, los que están acá y los que nos escuchan, es hora de que nos volvamos a sentir orgullosos de nuestras cosas. Durante mucho tiempo nos dijeron que no sabíamos trabajar, que éramos un costo alto, que no teníamos los precios necesarios para potenciar la producción, era un discurso mentiroso neoliberal que nunca más debe volver a la Argentina. (...)

Muchísimas gracias. Gracias por compartir con ustedes. Muchas gracias por este trabajo y por este esfuerzo. ¡Fuerza! ¡Fuerza y Coraje! Gracias.”⁷

Sin duda un punto de inflexión, un cambio de rumbo respecto a la visión de la clase política hacia nuestras luchas en defensa de la fuente de trabajo... al menos en lo discursivo.

⁷ Fragmentos del discurso del presidente de La Nación, Néstor Kichner (subrayado del autor), Astillero Río Santiago, 26-06-2003.

FUENTES

- Storni, Segundo R; INTERESES ARGENTINOS EN EL MAR, Edición del Instituto de Publicaciones Navales, Centro Naval (1957)
- María Celia Cotarelo – Fabián Fernández, LA TOMA DE FÁBRICAS, Argentina, (1964)
- González Climent, Aurelio; HISTORIA DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA, AFNE (09/04/1973)
- González, José – Bezus, Rodolfo – Droghei, Jorge – Bombardelli, Rodolfo – Pappalardo, Roberto – Coordinador Profesor González, Isidoro; HISTORIA DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA (Asignatura Inducción Naval, ENET – Privada de Fábrica “Astillero Río Santiago”, agosto de 1978)
- Junta Militar, Documentos Básicos y Bases Políticas de las Fuerzas Armadas para el Proceso de Reorganización Nacional (Buenos Aires, República Argentina, 1980).
- García Tallada, Manuel J.; ELMA Y LA MARINA MERCANTE ARGENTINA; IIº Congreso del Mar (10 al 15 /12/1978)
- Díaz, Claudio, LA PRENSA CANALLA
- Díaz, Claudio, MANUAL DEL ANTIPERONIMO ILUSTRADO
- Baschetti, Roberto; DOCUMENTOS DE LA RESISTENCIA PERONISTA (1955-1970) (Bs. As.; Editores Punto Sur, 1988)
- Palacios, Héctor A.; HISTORIA DEL MOVIMIENTO OBRERO ARGENTINO, Tomos 1 al 4, Ediciones Gráficas Mundo Color (1992)
- Obra Colectiva – Coordinador: Montes, José A; ASTILLERO RIO SANTIAGO, SU HISTORIA Y SU LUCHA. (Ediciones La Verdad Obrera, septiembre de 1999)
- Liliana Carulli, Liliana Caraballo, Noemí Charlier, Mercedes Cafiero; NOMEOLVIDES, Memoria de la Resistencia Peronista 1955-1972 (Editorial Biblos, 2000)
- Comisión de la Verdad, hacia la Justicia – PRESENTACIÓN DE LA CTA ANTE LA CÁMARA FEDERAL DE LA PLATA (22 /03/2000)

- Comisión provincial por La Memoria (Centro de Documentación y Archivo), Astillero Río Santiago y ATE ENsenada (1957-1992). Con introducción de Raúl Corzo
- Varios Autores; EMPRESAS RECUPERADAS CIUDAD DE BUENOS AIRES; Secretaría de Desarrollo Económico, Gob. Ciudad. Autónoma de Bs. As.
- ASTILLERO RIO SANTIAGO – Publicación Institucional (2004)
- Galasso, Norberto, LA TRAICIÓN DE LA BURGUESÍA INDUSTRIAL/ De Frondizi a Guido”, 2005, Centro Cultural Enrique Santos Discépolo – Cuadernos para la Otra Historia, Buenos Aires, Argentina
- Corzo, Raúl Arnaldo, JUAN CARLOS LÓPEZ OSORNIO – EL DÍA MÁS HERMOSO (2007)
- Rapaport, Mario Daniel, HISTORIA DE LA ECONOMÍA ARGENTINA DEL SIGLO XX, La Página, Buenos Aires (2007)
- Luna, Félix, HISTORIA INTEGRAL DE LA ARGENTINA (2007)
- Eduardo Grunberg y Marcelo Tarapow, en “Fragata Libertad - Imágenes con historia” (inédito).

Internet

- Página Institucional, HISTORIA DE LOS YACIMIENTOS PETROLÍFEROS FISCALES (www.ypf.com.ar)
- De Lorenzo, María Florencia; LOS COMIENZOS DE YPF (www.uca.edu.ar)
- Sabsay, Fernando; PRESIDENCIAS Y PRESIDENTES CONSTITUCIONALES ARGENTINOS. Colección Fin del Milenio (www.país-global.com.ar)
- RIO NEGRO on-line (02 /06/ 2001)
- Corzo, Raúl Arnaldo; RECONSTRUCCIÓN DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA: ¿POR DONDE EMPEZAR? – 2004 (www.monografias.com)
- Corzo, Raúl Arnaldo; APUNTES PARA UNA LEGISLACIÓN NAVAL ORIENTADA A LA DEFENSA NACIONAL – 2005 (www.monografias.com)
- Ministerio de la Producción (Buenos Aires) – HISTORIAL DE NOTICIAS 2006 (www.mp.gba.gov.ar)

Periodísticas

- CONTRIBUCIÓN DE LA INDUSTRIA NAVAL ARGENTINA A LA DEFENSA NACIONAL – Navitecnia (Tomo XXXVI, n 5, Mayo de 1982)

- Suárez, José Manuel – LA INDUSTRIA NAVAL: UN OBJETIVO NACIONAL. Navitecnia, (Tomo XXXVI, n ° 7, Julio 1982)
- Rosetti, Jorge A.; EDMUNDO MANERA: UN PIONERO DE LA INDUSTRIA NAVAL; El Cronista Comercial (15/ (04/1985)
- NUEVO BARCO PARA ELMA, Revista Marketing y Negocios /pág. 37, n° 32, Agosto 1988)
- Antonini, Pablo – Hernández Lois – Luciana – Fabricio, Leandro; Astillero Río Santiago – CONTRA VIENTO Y MAREA; Revista En Marcha (24 /05/ 2003)
- Agencia de Noticias Sud Americana (ANSA) – LA ESMA UN CENTRO DE HORROR; La República, Uruguay (AÑO 8 – N° 1424; 25 /03/2004)
- Teodoro Boot – El Retorno del Astillero Río Santiago – NAVE INSIGNIA. Causa Popular (2006)
- Dele Ville Carlos – El Mundo de Berisso (Anuario 2006)
- El Estatal de Ensenada – Secretaría de Prensa de ATE Ensenada (Diversos ejemplares, 2005 –2006)
- Los Pibes del Astillero – Taller de Comunicación Oral y Escrita – Lengua y Literatura – ETARS – Gerencia Recursos Humanos Astillero Río Santiago (2001– 2006)

Otras

- ARCHIVO PERSONAL, OSCAR GARCIA, trabajador jubilado Taller de Fundición (ARS)
- SINTESIS DE PRENSA ATE ENSENADA – 1962-1967. Juan Carlos Godoy.
- 120 HORAS POR UN DERECHO, Raúl Olmo, inédito, 1987
- 80 ANIVERSARIO – publicación institucional, ATE – Ensenada, Secretaría de Prensa, 2007.
- Circulares ATE Ensenada
- 50 ANIVERSARIO – Publicación Institucional, ATE Seccional ENSENADA, 1977.
- SER DELEGADO HOY – Orígenes y Evolución de las Organizaciones Sindicales en Argentina, Seminario Sindical “Compañero Ricardo Lezcano” (Textos: Corzo, Raúl, Coordinación: Vicente Ignomiriello); ATE Ensenada, 2004.
- Volantes de Lista AZUL Y BLANCA, BLANCA (8 de Octubre – Juan Domingo Perón), BORDÓ (12 de Septiembre – La Proa), NARANJA, MARRÓN, VERDE

(ANUSATE), CELESTE y VIOLETA, agrupaciones sindicales actuantes en el ámbito de ASTILLERO RIO SANTIAGO

- Publicaciones y Documentos del Movimiento Al Socialismo (MAS), Movimiento Socialista de los Trabajadores (MST), Corriente Clasista y Combativa (CCC-PCR) y Partido Obrero (PO), corrientes políticas con presencia en el ARS.
- Archivo personal Hugo Rodríguez, supervisor ARS.

ÍNDICE

A modo de prólogo.....	7
------------------------	---

Primera Parte

Capítulo I. El astillero nuevo.....	13
Capítulo II. ATE Y ETARS: Dos instituciones capitales.....	39
Capítulo III. Una vida como la vida misma.....	61
Capítulo IV. AFNE se enrola en la resistencia.....	83
Capítulo V. Más que lento... paralizado.....	123
Capítulo VI. Camino al Cordobazo.....	161

Segunda Parte

Capítulo I. Democracia al rojo vivo.....	189
Capítulo II. ¡Catorce dos cincuenta o paro nacional!.....	209
Capítulo III. Una noche de siete años.....	237
Capítulo IV. Proceso contra la industria naval.....	269
Capítulo V. Nuestro aporte por Malvinas.....	279

Tercera Parte

Capítulo I. Pedir trabajo.....	297
Capítulo II. La permanencia.....	327
Capítulo III. ¡A la “lona” con las compañías!.....	353
Capítulo IV. Adiós, industria para la defensa.....	367
Capítulo V. El enseñadazo.....	385
Capítulo VI. Nace la banda descontrolada.....	411
Capítulo VII. La Zona Franca.....	435
Capítulo VIII. Aterrizan los albatros.....	459

Cuarta Parte

Capítulo I. ¡Provincializados!	483
Capítulo II: “...¡Pelea, pelea la reactivación!”	517
Capítulo III. ¡Delegado, ya lo sabe todo el mundo...!	553
Capítulo IV. ¿Después del Trans-Ona qué?	567
Capítulo V. Divididos como nunca	599
Capítulo VI. “¡Yo quiero aumento, los contratados a planta...!”	617
Capítulo VII. “¡Yo quiero un barco, yo quiero una barcaza...!”	645

Quinta Parte

Introducción	673
Capítulo I. Girando en la incertidumbre crónica	675
Capítulo II. Reconstruir la histórica cultura laboral en el ARS.....	679
Capítulo III. El A.R.S. y la industria naval en el siglo XXI	687
Construcciones navales botadas desde 1953 hasta el 2008.....	699
“¡Gracias, trabajadores del Astillero Río Santiago!”	703
Fuentes	705

Se terminó de imprimir en Impresiones Dunken
Ayacucho 357 (C1025AAG) Buenos Aires
Telefax: 4954-7700 / 4954-7300
E-mail: info@dunken.com.ar
www.dunken.com.ar
Octubre de 2011

UN SENTIMIENTO LLAMADO ASTILLERO

Este libro parece narrar una historia imposible para esta Argentina del siglo XXI. La épica de una unidad productiva que soportó los embates desindustrializantes y el imperio de las ramas de servicios que exigía la globalización del mercado mundial. Una fábrica del Estado que sobrevivió al Estado desertor de los noventa y al Estado cooperativista post – 2001 gracias a la consecuencia de sus trabajadores y a la buena voluntad del Pueblo Bonaerense. Una empresa estratégica para la Defensa Nacional que subsiste a los mandatos de las Potencias que nos derrotaron en Malvinas, un ejemplo de que **hay una Argentina que no se rinde.**

La gesta del Astillero Río Santiago también es una historia de mujeres y hombres. Nacida por impulso de una Nación que aprovechaba las Instituciones del Estado para desarrollar sus fuerzas productivas, sólo pudo subsistir gracias a la voluntad inaudible de simples paisanos que no querían perder su identidad de obreros navales. Todos ellos figuran en estas páginas porque el autor se negó a contar una historia tuerta.

También por este motivo figuran sus desencuentros, sus conflictos, su tragedia. Desencuentros, conflictos y tragedia que no son originales de esta fabrica ya que solo son la traslación del drama de un país en una fuente de trabajo durante casi 75 años.

“Sangre, Sudor y Lágrimas” se le pidió al pueblo inglés en 1940. Ese mismo año, a orillas del río Santiago, comenzaron a rellenarse los bañados de Ensenada para construir este astillero. Desde entonces, engrandecerlo, defenderlo y perpetuar su actividad exigió el mismo precio a quienes trabajaron y trabajan en sus talleres y oficinas. No se deja otro legado a las nuevas generaciones que ingresan al A.R.S y no es otro el mensaje que intenta dejar **Un Sentimiento Llamado Astillero.**

ISBN 978-987-02-4845-3



9 789870 248453