

“Impacto de las decisiones sindicales en la actividad portuaria
en la ciudad Puerto Madryn, Chubut (2012-2017)”



Año 2019

Mariela Guadalupe Pereyra

Licenciatura en Gestión de Recursos Humanos

Universidad Empresarial Siglo 21

Licenciatura en Gestión de Recursos Humanos



Proyecto de Investigación Aplicada (PIA)

Impacto de las decisiones sindicales en la actividad portuaria
en la ciudad Puerto Madryn, Chubut (2012-2017)

Pereyra Mariela Guadalupe

Agradecimientos

A todos y cada uno de los que me acompañaron de una u otra manera para llegar hasta aquí y en especial a quienes me acompañan desde el más allá.

Resumen

Los puertos constituyen uno de los principales circuitos económicos de la ciudad de Puerto Madryn.

Los sindicatos – “una asociación continua de asalariados con el fin de mantener o mejorar las condiciones de su vida laboral” (Webb y Webb, 1920:1) son las instituciones claves que representan a los trabajadores en el capitalismo, con impactos en una amplia gama de resultados desde salarios y beneficios, satisfacción laboral, productividad y con resultados macroeconómicos como la inflación, el desempleo y el crecimiento económico.

La importancia de los portuarios en la conformación del movimiento obrero es ampliamente reconocida; sin embargo, hasta la actualidad no se ha sistematizado su conocimiento en el ámbito nacional desde la perspectiva de la historia de los trabajadores.

El presente trabajo investiga sobre el impacto de las decisiones sindicales en la actividad portuaria de la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina en el período 2012-2017.

El objetivo es conocer las particularidades de los conflictos, los sectores involucrados, los motivos de sus demandas y a quienes señalan como responsables de esos conflictos que los llevan a tomar determinadas decisiones de lucha y la manera en que esas decisiones afectan en lo cotidiano la economía y el desarrollo de la ciudad en sus tres principales pilares, pesca, aluminio y turismo, también conocer como desde los gobiernos, ya sea Nacional, Provincial ó Municipal influyen directa ó indirectamente en las mismas.

Esta situación de reconocimiento de la importancia de la temática por un lado y la carencia de obras publicadas por el otro, sugiere la necesidad de profundizar el estudio del impacto de las decisiones sindicales en la actividad portuaria y en tal sentido proponer una agenda preliminar de trabajo para futuras investigaciones.

Palabras clave: conflicto – puerto – sindicatos

Abstract

Ports constitute one of the main economic circuits of the Puerto Madryn city.

Trade unions - "a continuous association of wage earners in order to maintain or improve their working conditions" (Webb and Webb, 1920:1). They are the key institutions representing workers in capitalism, with impacts on a wide range of outcomes from wages and benefits, job satisfaction, productivity and macroeconomic outcomes such as inflation, unemployment and economic growth.

The importance of dock workers in shaping the labor movement is widely recognized; however, their knowledge has not yet been systematized at national level from the perspective of workers' history.

This paper investigates the impact of union decisions on port activity in the city of Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentinian in the period 2012-2017.

The objective is to know the particularities of the conflicts, sectors involved, reasons of their demands and those who point out as responsible for those conflicts that lead them to take certain decisions of struggle and the way in which those decisions daily affect in the daily life the economy and the development of the city in its three main pillars, fishing, aluminum and tourism, also to know how governments, whether National, Provincial or Municipal influence them directly or indirectly .

This situation of recognition of the importance of the subject on the one hand and the lack of published works on the other, suggests the necessity to deepen the study of the impact of union decisions on port activity and in this regard, propose a preliminary work agenda for future research.

Key-words: conflict - port - trade unions

Indice

Agradecimientos-----Pag 1

Resumen y palabras claves -----Pag 2-3

Indice -----Pag 4

Capítulo 1

Introducción -----Pag 5-8

Objetivos Generales y específicos-----Pag 9

Capítulo 2

Marco Teórico-----Pag 10-17

Capítulo 3

Metodología-----Pag 18-25

Capítulo 4

Resultados -----Pag 26-28

Capítulo 5

Discusión -----Pag 29-34

Referencias -----Pag 35-36

Anexos -----Pag 37-45

Capítulo 1

Introducción

Introducción

El ámbito de este trabajo son los puertos de la ciudad de Puerto Madryn, provincia de Chubut, el muelle de cargas Almirante Storni y el muelle de pasajeros Comandante Luis Piedra Buena ambos constituyen uno de los principales circuitos económicos de la ciudad y la región, así como uno de los atractivos turísticos, puesto que tanto residentes como visitantes transitan el Muelle Piedra Buena como uno de los paseos favoritos de la ciudad y es uno de los lugares preferidos de los pescadores, el muelle Comandante Luis Piedra Buena se encuentra en pleno centro de la ciudad mientras que el muelle Alte. Storni está ubicado a tres kilómetros de éste.

Durante la década de 1990 los análisis sobre la conflictividad social estuvieron signados por un notorio pesimismo. En este sentido, se intentaba comprender la pasividad obrera por la vía de la aceptación y complicidad de los sindicatos para con las políticas económicas neoliberales, junto con la redefinición de un peronismo que ya no tenía en ellos su columna vertebral y se apoyaba en las redes de tipo clientelar (Levitsky, 2005).

Para comprender la recurrencia de los conflictos sucedidos realizamos un recorte temporal, el período estudiado en este trabajo (2012-2017) el cual fue establecido en concordancia con diversos hechos que tuvieron como consecuencia que el mencionado circuito económico se viera perturbado por diferentes situaciones de conflictos sindicales que indirectamente afectaron, no solo la operatoria portuaria sino las importaciones y exportaciones en el Muelle Alte. Storni, así como el atraque de cruceros, ascenso y descenso de pasajeros en el Muelle Comandante Luis Piedra Buena, afectando también a las plantas de la Industria pesquera y a la planta de aluminio ALUAR S.A.I.C, (Aluminio Argentino), principal planta de Argentina. Para dar cuenta de este proceso como ya hemos mencionado se han tomado un período de 5 años (2012-2017), abarcando de esta forma la fase de mayores conflictos gremiales, observando las transformaciones en la dinámica conflictual, delimitando los sujetos de protesta y sus repertorios de acción.

El surgimiento de estos conflictos, que se vieron de manifiesto en forma de protesta, cortes de ruta, bloqueos de ingreso a muelle y plantas, total cese de actividades, me motivó a indagar acerca de las particularidades de la conflictividad, intentando comprender quienes fueron los principales involucrados, cual era el contenido de sus exigencias y cual era la

manera en que materializaban la diferentes necesidades y compensaciones a lo que oportunamente solicitaban.

Aborde este trabajo de análisis utilizando como fuente primaria los tres periódicos locales y revistas específicas en temas de puertos, así como boletines y bibliografía especializados.

En la última década la industria portuaria ha experimentado importantes cambios, mostrando un sólido crecimiento y expansión a nivel mundial. Los principales cambios que han podido observar es el aumento de tráfico de contenedores en los puertos (duplicando sus cifras), otro cambio importante ha sido el tamaño de las embarcaciones, ya que éstas sea porta contenedores o cruceros tienden a aumentar sus esloras (largo del buque) aumentando la capacidad de los mismos y también la industria de Cruceros ha cursado un creciente proceso de popularización, convirtiéndose en una parte principal del sector turístico y alcanzando un nivel de enorme significación como factor económico en todo el mundo lo que también se ha podido experimentar en Argentina y en la ciudad de Puerto Madryn.

Este crecimiento conlleva a que los trabajadores se organicen y agrupen en diferentes gremios y sindicatos, teniendo como objetivo de trabajo que las tareas operativas deban ser coordinadas y realizadas en tiempo y forma de manera ordenada en pos del beneficio recíproco de todas las partes intervinientes.

Esta variedad de actividades son realizadas por los trabajadores portuarios clasificándose en estibadores, guincheros, maquinistas, apuntadores, choferes, etc.; los cuales han conformado sindicatos teniendo una gran presencia y actividad gremial, a nivel nacional y provincial, lo que implica que también esté presente en el ámbito portuario, esto ocasiona que la presencia de los sindicatos con toda su actividad gremial sean protagonistas cotidianamente en el quehacer portuario y como tal, que las decisiones que éstos tomen impacten directa o indirectamente en la actividad portuaria de la ciudad de Puerto Madryn.

Los trabajadores marítimos han demostrado en la historia argentina un poder asociativo y una capacidad de acción sindical de gran alcance, relacionados en primer término con la ubicación estratégica del sector dentro de la economía agroexportadora y el consecuente poder de presión ante gobiernos y empresas. La misma centralidad y fortaleza tuvieron los armadores y compañías del sector exportador, en particular los armadores, lo que hizo del espacio portuario un lugar donde el conflicto obrero adquirió una particular visibilidad e intensidad. (*Caruso, 2011;Conicet*)

Los sindicatos afectan los resultados económicos y atraen considerable atención de las

empresas y de los gobiernos, y en algunos países los sindicatos siguen influyendo en el desarrollo de políticas de diversos temas, especialmente a través de organizaciones laborales y partidos políticos.

Con todo, se procura a partir de estas líneas aportar conocimiento sobre un fenómeno local de protesta de trabajadores portuarios, dando lugar así al objetivo de evaluar cual ha sido el impacto de las decisiones sindicales en la actividad portuaria en los puertos de Puerto Madryn, Almirante Storni y Comandante Luis Piedra Buena en el período 2012-2017, coincidente con el cierre de una de las principales plantas procesadoras de pescado de la ciudad, analizar cuales han sido las principales causas de conflicto y como han afectado los ingresos económicos en la ciudad de Puerto Madryn, y a la vez obtener un resultado numérico analizando el contenido de la información relevada, que permita poner en números el impacto estudiado.

Para todo ello se establecieron los siguientes objetivos.

Objetivo general

“Evaluar el Impacto económico de las decisiones sindicales en la actividad portuaria en la ciudad de Puerto Madryn, provincia de Chubut, 2012-2017”

Objetivos específicos

- ❖ Identificar las causas de los conflictos laborales planteados en los diferentes gremios de Puerto Madryn a través de datos estadísticos, entrevistas y observaciones.
- ❖ Identificar los principales agentes o factores causantes de estos conflictos.
- ❖ Analizar la relación entre los diferentes conflictos con variables como el tipo de conflicto, causa del mismo, gremio interviniente.
- ❖ Evaluar las pérdidas económicas sucedidas.

Capítulo 2
Marco Teórico

Marco Teórico

En la última década la industria portuaria desarrolló importantes cambios, mostrando un sólido crecimiento y expansión global. Algunos de los principales cambios que ha sufrido son el aumento de tráfico de buque de contenedores en los puertos, cifra que se ha más que duplicado desde el año 2002, otro de los cambios importantes ha sido el tamaño de las embarcaciones, en la década anterior alcanzaba los 7 mil TEUS, un TEUS equivale a veinte pies, lo que significa que un barco antes podía trasladar 350 contenedores, en la actualidad abundan los barcos de 15 mil y de 18 mil TEUS, que podrán trasladar 750 y 900 contenedores.

También la industria de cruceros experimentó un creciente proceso de popularización, convirtiéndose en una parte principal del sector turístico y alcanzando un nivel de enorme significación como factor económico en todo el mundo, afortunadamente también en nuestro país y en especial en la región patagónica donde ha presentando un crecimiento en la infraestructura portuaria, puesto que las navieras de cruceros hace alrededor de 20 años han implementado en sus líneas el itinerario Patagonia, por lo cual se halla establecido entre los meses de octubre a marzo de cada año la temporada de cruceros, a modo de ejemplo cito el crecimiento en períodos de diez años.

Año 1996 ingresaron 10 cruceros con 4600 pasajeros, en el año 2006, 28 cruceros con 32500 pasajeros y en el año 2016 ingresaron 39 cruceros con un total de 82984 pasajeros.

Esto demuestra el claro crecimiento de la industria de cruceros en la ciudad de Puerto Madryn.

Fuente://www.appm.com.ar/estadisticas

Cuando las embarcaciones de pasajeros llegan al puerto gran cantidad de actividades se desarrolla a partir del amarre de un buque, dichas actividades portuarias deben poder ser coordinadas y realizadas en tiempo y forma ordenada en pos del beneficio recíproco de todas las partes, siendo el principal benefactor el pasajero que visita la ciudad. En nuestro país existen tres puertos que reciben a estas grandes embarcaciones, Buenos Aires, Ushuaia y Puerto Madryn, estos cruceros tienen una eslora (longitud de la embarcación desde la proa a la popa) de entre 60 y 361 metros y llegan a transportar entre 500 y 6200 pasajeros.

“En términos generales, podemos afirmar que el trabajo en los puertos argentinos tuvo sus inicios de una manera primitiva en lo que respecta a infraestructura y estructura laboral, la

cual se hallaba determinada por la contratación eventual. (Hobsbawn,1979,p.222).”, pero actualmente en la ciudad de Puerto Madryn existen gremios organizados y los impactos son en su mayoría positivos. En la realidad este sistema de organización eficaz es difícil de lograr, debido a la cantidad de intereses y actores presentes en los puertos.

Los puertos Alte. Storni y Comandante Luis Piedra Buena de la ciudad de Puerto Madryn constituyen, los principales circuitos productivos y turísticos de la ciudad, el primero nos propone una diversidad de actividades, desde la carga, descarga y almacenamiento de mercaderías, estiba de mercadería utilizando variedad de equipos y maquinarias en relación con el tipo de carga que se transporta y el segundo es uno de los tres puertos de nuestro país que recibe cruceros de gran tamaño en cada temporada entre los meses de octubre y abril de cada año. En ambos muelles sin conflictos operativos y con la organización de los trabajadores, la operatoria se desarrolla en un marco de tranquilidad y respeto. A diferencia de lo que sucede en momentos de conflicto.

Por lo tanto, con este trabajo se plantea el objetivo de conocer y analizar el nivel de impacto negativo sobre la actividad portuaria debido a las particularidades de cada conjunto de personas que trabajan en los puertos y a los diferentes breves sindicales.

“En el año 2000 y 2007, se conoce que este tipo de conflictos en Argentina viene pasando por ejemplo, manifestaciones, piquetes y enfrentamientos irrumpieron en las calles del puerto de Mar del Plata.” Nieto, A., & Colombo, G. (2014). Si bien se habla del puerto de Mar del Plata en esos años, en Puerto Madryn se sucede algunos años más tarde.

En Puerto Madryn en el período de los años 2012-2017, se vivieron momentos de alta conflictividad social debido al problema socio-económico que presentó en ese momento la actividad pesquera.

Para comprender dicho impacto realizamos un corte temporal de mediano plazo en el análisis de la conflictividad, el cual se justifica a partir de un hecho concreto que se vivió en la ciudad. Durante el año 2012 se inició una de las principales crisis pesqueras en Chubut y en especial en Puerto Madryn, puesto que una de las principales industrias tuvo una crisis económica, como el caso de la empresa Alpesca S.A, dedicada a la captura y el procesamiento de productos pesqueros para el mercado europeo, los productos se exportaban listos para su comercialización. La empresa llegó a procesar el 10% del total (promedio de 285.000 tons) capturado en nuestro país de *Merluccius hubbsi* (merluza argentina) la cual habita la costa oriental del cono sur, desde los 28° latitud Sur hasta Islas Malvinas. Esto

demuestra la importancia que tenía la planta y los problemas que se generaron a partir de los casi 1300 empleados que se quedaron sin trabajo, cifra interesante para una planta pesquera en una ciudad que por ese entonces tenía alrededor de 80000 habitantes.

La comunidad entre los años 2012-2017 se vió afectada por diferentes tipos de manifestaciones, cortes de rutas nacionales y provinciales, enfrentamientos que irrumpieron los ingresos a ambos muelles y a plantas procesadoras de pescado, situaciones de conflicto y un panorama desalentador se vivió en la ciudad. Es importante aclarar que en base que el avance de las actividades portuarias es continuo, en la ciudad de Puerto Madryn, el Muelle Alte. Storni se encuentra activo y operativo las 24 horas del día los 365 días de año, solamente cuestiones climáticas hacen que el muelle no se encuentre operativo, dicha condición es controlada y regulada por la Prefectura Naval Argentina, (P.N.A), quien es autoridad en todos los puertos del país, aún con la condición de muelle cerrado por malas condiciones climáticas ambas terminales cuentan con personal y guardias mínimas las 24 horas los 365 días del año, como parte de los servicios de calidad que brinda la Administración Portuaria.

Esta investigación se centrará en los movimientos sindicales ó gremiales que agrupan las diferentes actividades que se desarrollan en los puertos y donde cada gremio tiene su propio convenio colectivo de trabajo. El marco en el que se desarrollan las actividades está dado por las generalidades que determina la Ley de Contrato de Trabajo (N° 20744), la Ley de Puertos 3755 y los Convenios colectivos de Trabajo respectivo a cada actividad.

En el presente trabajo analizaremos los medios con los que cuenta cada Sindicato al momento de resolver un conflicto y cual es el rol del estado dentro y fuera de los mismos, si el estado actúa y se involucra en los conflictos sindicales portuarios.

En el caso de los puertos de la Patagonia Argentina los que se encuentran en la provincia de Chubut, particularmente, el Muelle Alte. Storni y Muelle Comandante Luis Piedra Buena son los que presentan características únicas en la región (aguas muy profundas y de libre amarre). Ambos puertos son de gran importancia socio-económica y turística de la región. Dicha importancia trae aparejado un aumento, en la cantidad de actividades que se realizan, por lo tanto un aumento en la cantidad de personal que trabaja en las distintas áreas y actividades que se realizan en el puerto. Teniendo como consecuencia mayor presencia de los sindicatos. A partir de la década del 2000 comenzaron a tener relevancia los grandes conflictos sindicales de los trabajadores del puerto y sus gremios.

Actualmente los principales sindicatos portuarios que funcionan en la ciudad de Puerto Madryn son los siguientes: SOMU, SUPA, STIA, SAOP.

El SOMU es el Sindicato Obreros Marítimos Unidos, el cual en el año 1947, como entidad sindical autónoma, obtuvo su denominación actual: Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), representando a los trabajadores de marinería y maestranza. A comienzos de la década del sesenta (1960), se integró a las 62 Organizaciones Peronistas, teniendo en Puerto Madryn más de 600 afiliados. El SUPA es el Sindicato Unido Portuarios Argentinos, del cual el 8 de febrero de 1947 se concreta el acuerdo que reglamenta el trabajo de los Estibadores Portuarios. El S.U.P.A quedará formalmente constituido en 1964 bajo la conducción del histórico dirigente Eustaquio Tolosa. Actualmente el S.U.P.A se encuentra integrado plenamente a la C.G.T, a la CATT y a las 62 Organizaciones Gremiales Peronistas de Capital Federal. El STIA, es el Sindicato Trabajadores Industria Alimentación; surge en el año 1947, en Córdoba, para atender la necesidad de agruparse en defensa de sus derechos, dando inicio a un largo camino de lucha que fue consolidando la institución hasta convertirla en uno de los grandes sindicatos de la actualidad. Por último el SAOP es el Sindicato Administrativos y Operativos Portuarios, tiene sus inicios en el año 2013, obteniendo reconocimiento local y en noviembre del 2014 obtiene Personería Gremial. Este gremio nace para cubrir la necesidad de nuclear a los trabajadores administrativos y operativos portuarios, con sede en Puerto Madryn, tiene 50 afiliados, todos ellos han firmado un acuerdo plurindividual con la empresa. Tanto a nivel nacional como local a los conflictos que mayor importancia o atención se le presta son aquellos, en el que los trabajadores y empresarios se enfrentan como bloques claramente definidos: huelgas, piquetes, manifestaciones, es decir: reclamos colectivos y generalmente coordinados por las organizaciones sindicales o incluso de trabajadores desocupados.

Referente a estos conflictos, actualmente en Argentina hay un vacío metodológico.

La falta de una metodología en la resolución de conflictos es lo que brinda una interesante oportunidad de poder explorar un terreno casi desconocido que permite trazar un camino que lleve a profundizar la manera en que los conflictos pueden resolverse generando el menor impacto negativo, no sólo para la actividad portuaria, sino de la comunidad en general, por ello la importancia del estudio. Por lo tanto esta investigación se centró en las actividades gremiales ó sindicales, que agrupa las distintas actividades que se desarrollan en los puertos y donde cada trabajador está asociado a un gremio, dependiendo de la actividad que realice

Durante el período analizado se produjeron 21 hechos de protesta, entre los que se contaban piquetes, ollas populares, cortes de Ruta Nacional N°3 y Ruta Provincial N°1, bloqueos de ingreso a plantas pesqueras, plantas procesadoras de harina de pescado, así como a la empresa ALUAR S.A.I.C, siendo ésta la principal planta de aluminio del país quedó inmersa en este conflicto, se produjo la paralización del parque industrial pesquero con la realización de huelgas en las diferentes plantas.

Se enumeran a continuación algunos de los conflictos sucedidos para poder profundizar en ellos en la situación generada.

En el año 2013 se produjeron ocho conflictos, que se detallan a continuación, el día 7 de marzo se bloqueó la planta procesadora de harina de pescado Moliendas del Sur, se impidieron las exportaciones de materia prima producto de un conflicto de origen laboral; el 28 de abril ante el cierre de la empresa Argenova, quedan 40 empleados despedidos, la empresa Pescanova también se encuentra en crisis internacional y cierra su filial en Argentina; el 22 de mayo se producen manifestaciones en el puerto de Comodoro Rivadavia ya que continúa el conflicto con la empresa Argenova, hay manifestaciones en las calles y el puerto cerrado; el 27 de agosto los empleados de la empresa Alpesca S.A en Puerto Madryn cortan Ruta Provincial 1, paralizan totalmente el parque industrial pesquero, no permiten traslado de camiones con contenedores hacia el Muelle Alte. Storni, el conflicto es por la deuda salarial que mantiene la empresa; el 2 septiembre es protagonista el SOMU de bloqueo a las exportaciones desde todos los puertos patagónicos tras fracasar negociaciones salariales con varias empresas pesqueras; el 24 septiembre se profundiza el conflicto por el inminente cierre de la empresa Alpesca, cortes y manifestaciones en zona portuaria; el día 27 noviembre en el Muelle Alte. Storni, un conflicto laboral de marineros, impiden descargar langostino del barco tangonero Promarsa III, conflicto pergeñado por el SOMU contra la empresa Alpesca S.A. y como último evento del año el 19 diciembre, se produce el bloqueo en ingreso al muelle Alte. Storni. Amenaza de corte de Ruta 3. La empresa Alpesca cerró su planta. Trabajadores marchan por las calles de Puerto Madryn alterando la tranquilidad del centro de la ciudad y peligra la paz social de la localidad.

En lo que respecta al año 2014, se produjeron cuatro incidentes, el día 23 enero se bloqueó el ingreso a Aluar S.A.I.C, (empresa Alumino Argentino) impidiendo la salida de camiones hacia el puerto, este conflicto es con la gente de la estiba de la empresa Socia. Derivaciones de Alpesca; el 28 enero dos cruceros evitan amarrar en Puerto Madryn por piquetes en inmediaciones del Muelle Cte. Luis Piedra Buena y actos violentos en conflicto pesquero.

Ante rutas cortadas y manifestaciones en la calle, los cruceristas no pueden descender en la ciudad; el 23 febrero los marineros nucleados en el SOMU paralizan toda la flota pesquera de Chubut. Dictan conciliación obligatoria y que no es acatada por el SOMU, piden aumento salarial y finalmente el 11 diciembre por interna del gremio entre la conducción nacional y auto convocados locales. Parancamiones hacia pesqueras e interrumpen el proceso productivo retrasando las exportaciones.

En el año 2015 sucedieron tres conflictos los cuales comenzaron pasada la mitad del año, el 30 septiembre se produjo un conflicto en pesquera Ian Fish de Madryn ante el despido de cuarenta personas, en tanto el 20 octubre hubo cortes de acceso a Puerto Madryn por vía terrestre, esta protesta fue realizada por los empleados de Red Chamber en reclamo al gobierno provincial por permisos de pesca de la Ex Alpesca para la reactivación de la planta, finalmente el 1 de diciembre las mismas personas amenazan con bloquear el muelle Comandante Luis Piedra Buena ante la llegada de cruceros. Durante el 2016, hubo tres conflictos, el primero el 21 de junio que el SUPA (Sindicato Unido Portuarios Argentino) paralizó puerto Rawson y bloqueó los accesos a la capital chubutense por las dos rutas. Ante la baja actividad de invierno piden subsidios estatales; el 2 de octubre el Siconara, (sindicato de conductores navales) inmoviliza la flota amarilla de Rawson. Los armadores piden conciliación para que salgan los barcos este reclamo es de índole salarial y el 1 de noviembre el SOMU (sindicato obreros marítimo unidos) y SUPA (Sindicato Unido Portuarios Argentino) cortan las dos rutas de entrada a Rawson y paralizan la actividad portuaria. No dejan zarpar ningún barco hacia zona de pesca. Piden actualizar el convenio colectivo de trabajo. Para concluir durante el **2017** se registran sólo dos incidentes, el 9 de mayo el STIA (Sindicato de trabajadores de la industria alimentación) inició huelga en todas las plantas procesadoras de pescado pidiendo aumento salarial por conflicto con CAPIP (cámara argentina patagónica de industrias pesqueras) se demoran exportaciones de varias pesqueras por no poder completar las cargas comprometidas, se paraliza la actividad portuaria el 15 noviembre nuevamente el STIA impide sacar contenedores al Muelle Alte. Storni para exportación de centro logístico Vientos del Sur. Conflicto por encuadramiento gremial de 13 empleados del frigorífico.

Lo cual pone de manifiesto que el impacto sobre la actividad portuaria debido a conflictos laborales es muy significativo en la ciudad, ya sea para el conjunto de la comunidad en

general como para los distintos trabajadores agrupados en los gremios que intervienen en el abanico de actividades que se desarrollan en los puertos de la ciudad.

Los trabajadores que realizan o desarrollan distintas actividades dentro de los puertos lo hacen bajo la regulación de la Ley de Contrato de Trabajo (N° 20.744), dicha Ley es la norma general que sistematiza las diferentes regulaciones sobre el contrato laboral previamente dispersas. Fue sancionada en septiembre de 1974 y reglamentada con cambios en mayo de 1976, fecha a partir de la cual su texto fue modificado en reiteradas ocasiones, siendo en diciembre de 2016 su última actualización. Seguido a la Ley Contrato de trabajo, también la Ley 23557 de asociaciones sindicales regula algunas de las cuestiones sindicales y además los sindicatos tienen sus propios Convenios Colectivos de Trabajo, que rigen según su actividad.

Los trabajadores portuarios, por su parte, constituyeron un gremio líder dentro del movimiento obrero argentino debido a su posición estratégica dentro del modelo económico nacional. A modo de ejemplo vale recordar que, en la Argentina a principios de siglo XX, el gremio de estibadores contaba con 15.000 obreros sindicalizados, uno de los mayores números registrados según fuentes sindicales; comprendiendo en la definición de *organizados* a aquellos miembros adheridos formalmente, que participaban en las actividades gremiales. Este número resulta útil como indicador general de la influencia que dicha sociedad de resistencia tenía sobre los trabajadores del sector (FALCON, 1986), si bien en situaciones de conflicto en las zonas portuarias también participaban trabajadores no sindicalizados.

En Argentina, el sindicalismo revolucionario se originó primero como fracción partidaria dentro del Partido Socialista, y tras su expulsión en 1906, constituyó una corriente autónoma de fuerte corte antiparlamentarista, antipartidario y antiestatista, posicionamientos que se fueron modificando en la práctica al calor de las luchas y la experiencia posterior. El grupo de militantes entonces socialistas, lectores y difusores de la obra de Sorel y otros teóricos del *sindicalismo* europeo, comenzó a editar el periódico *La Acción Socialista* en 1905, aún dentro del PS, a la par que participaba activamente en la Unión General de Trabajadores (UGT). Ya por fuera de la estructura partidaria impulsó la Central Obrera Regional Argentina (CORA) en 1909, y en 1910 renovó su publicación periódica bajo el nombre de *La Acción Obrera*. El sindicalismo revolucionario, que dirigió las centrales obreras más importantes de la segunda y tercera década del siglo, fue así una corriente político gremial fundamental en todo este período (Bertolo, 1993; Del Campo, 1986).

Capítulo 3
Metodología

Metodología:

En el presente trabajo de investigación se aplicó la metodología cualitativa. “Este tipo de trabajo intenta comprender el comportamiento humano y describir el sentido de las acciones humanas (Canales Cerón , 2006; Vieytes 2004)”. Entendiendo que los sindicatos están conformados por personas, hemos tratado de conocer como éstas viven las actividades cotidianas, cuales han sido sus grandes conflictos y como han sido resueltos, poniendo atención a lo expresado por los entrevistados acerca de sus vivencias y experiencias en especial en los tiempos de conflictos.

Es una investigación exploratoria y cualitativa.: Al comienzo del trabajo de investigación traté de conocer el impacto de las decisiones sindicales en la actividad portuaria en la ciudad de Puerto Madryn, en el período 2012-2017. Una de las características que me llevó a investigarlo es lo poco que había acerca del tema, en el camino de búsqueda de la información comprobé la inexistencia de análisis al respecto.

Datos primarios: como primera fuente de información fueron recolectados artículos periodísticos de medios locales y nacionales, además se realizaron entrevistas semiestructuradas.

Participantes: voluntariamente participaron 5 cinco personas, referentes gremiales ya que fueron los secretarios de cada uno de los sindicatos estudiados, la fuente primaria fueron el Señor Hector Monroy, Interventor del SOMU, Señor Ricardo Franco Secretario General del SUPA, Señor Enrique Sebastian , Secretario General del SAOP y Señor Luis Nuñez, Secretario General del STIA.

El instrumento utilizado fue una entrevista semiestructurada, que se encuentra adjunta en los anexos.

El enfoque de la investigación es exploratoria y cualitativa. Se procedió a recolectar los datos en las entrevistas, las cuales fueron coordinadas telefónicamente con suficiente antelación con cada uno de los secretarios, las mismas se llevaron a cabo en las oficinas propias de cada uno de los entrevistados con un tiempo de duración promedio de cuarenta y cinco minutos. Las entrevistas se llevaron a cabo en un clima de cordialidad y respeto sin ningún tipo de inconvenientes.

Análisis de la información relevada en las encuestas:

Para determinar las temáticas más comunes de los conflictos, del análisis efectuado a las encuestas realizadas se pueden interconectar tres grandes relaciones entre categorías:

| | | |
|-----------------|------------|-------------------|
| A) Conflicto | Bloqueo | Perdida económica |
| B) Interrupción | Retraso | Perdida económica |
| C) Ex – Alpesca | Conflictos | Pérdida Económica |

Los entrevistados de los diferentes sindicatos refieren algunas temáticas en común, como que “en los últimos 5 años los conflictos sucedidos han estado relacionados con la empresa ex Alpesca S.A”. (Hector Monroy- SOMU).

“Todos los conflictos afectan la operatividad portuaria, sea que se desarrollen en muelle, en la ruta ó en planta, ya sea en buque por marineros, en muelle por estibadores ó camioneros siempre atrasan las exportaciones ocasionando retrasos en el círculo económico.” (Hector Monroy- SOMU).-

En Puerto Madryn la mayoría de las protestas gremiales tomaron como medidas directas sobre la actividad del puerto un bloqueo del mismo, lo que cual generó un impedimento de descargas de buques y un cese en las exportaciones. Estas acciones sucedieron principalmente por el grupo de trabajadores que pertenecen a la industria pesquera de la ciudad, y dichas acciones tienen un efecto directo sobre las demás actividades portuarias.

En el año 2014 como consecuencia de los conflictos y posterior cierre de la empresa pesquera ALPESCA S:A. se generó un escenario de conflictividad y tensión social.

“Sin dudas la ex – Alpesca ha sido la generadora de los conflictos. Cortes de ruta, bloqueo de muelles que impidieron el descenso de pasajeros y la normal atención a buques de cargas, manifestaciones en la ciudad, etc.- También en el 2014 hubo problemas con CONARPESA, ya que en ese momento anunciaron alrededor de 40 despidos, por un conflicto en planta,

finalmente se llegó a un acuerdo y se despidieron sólo dos personas pertenecientes al SOMU y fue con justa causa. (Hector Monroy- SOMU).-

Esta situación afectó la actividad pesquera y de exportación, y un efecto secundario de este conflicto fue perjudicar la industria del turismo de cruceros. Los trabajadores despedidos realizaron manifestaciones en el ingreso al Muelle Comandante Luis Piedra Buena que obligó a navieras a evitar la recalada de algunos cruceros, el efecto directo de este reclamo fue la pérdida económica para el puerto y la región (comercios, agencias de turismo, etc.). “se bloqueó ingreso a muelle por incumplimientos de las empresas de estiba, en el 2013, hubo muchos paros vinculados a la situación de Omar Segundo, empresario que era dueño de SOCIA(Segundo Omar y Cia, empresa de estibajes.” (Ricardo Franco, Secretario S.U.P.A). Durante el año 2015 hubo menor cantidad de conflictos, principalmente se trataron conflictos laborales en pesqueras y que también tienen repercusión en el ámbito portuario porque se frenan exportaciones, no se cumple con despachos de contenedores programado, entre otras cosas.

“La ex – Alpesca generó muchos conflictos, también Pesquera Veraz, Argenova, Moliendas del sur, Conarpesa, Poseidón, etc.-“ (Luis Nuñez-Stia)

En el año 2016 la mayoría de los conflictos portuarios en Chubut tuvieron epicentro en el puerto de la capital provincial, Rawson, el SUPA gremio de los estibadores sitiaron la ciudad bloqueando todos los ingresos pidiendo subsidios, durante la temporada de invierno. Esta estación es la temporada de pesca de langostino (producto con un gran valor económico ya que se exporta casi en su totalidad). Los gremios que intervinieron fueron el SUPA y el SOMU que tomaron la decisión de parar toda la “Flota Amarilla” (asiento tradicional de buques pesqueros dedicados a la pesca de la especie Merluza Común y Camarón, además últimamente se ha desarrollado la pesquería del langostino patagónico, todos los buques que la componen son de color amarillo) y no descargan la mercadería. La base de esta protesta fue un reclamo salarial. Una vez tomada la decisión de paro, se adhirió el sindicato de Siconara, sindicato de capitanes. “Entendiendo el ámbito del puerto como una cadena de trabajo, cualquier eslabón que detenga su marcha, indefectiblemente afecta al resto, por eso, sea cual sea el gremio o los compañeros que tengan conflictos, siempre de una manera u otra nos vemos todos afectados”. (Enrique Sebastian-S.A.O.P.).

Ante la falta de respuesta a los reclamos tanto los trabajadores independientes como los sindicatos optan por “paralizar un puerto” porque en términos prácticos esa mecánica de

protesta les resulta “exitosa”, ya que a partir de esa acción se aceleran rápidamente las negociaciones hasta que se descomprime el conflicto y se llega a un acuerdo.

Otro ejemplo sucedió el 28 de enero de 2014, en el ingreso al Muelle de Cruceros Comandante Luis Piedra Buena, se realizó un piquete impidiendo el amarre de dos cruceros, el Queen Victoria y el Silver Spirit que traían 1776 y 418 pasajeros respectivamente. Como consecuencia el puerto no tuvo el ingreso del cobro de la tasa de pasajeros, que en ese momento costaba ocho dólares, lo cual representó en un sólo día una pérdida de U\$S 17.552 y al no bajar los pasajeros también los comercios de la ciudad perdieron sus ventas, con más el antecedente negativo que dejó el conflicto mencionado.

La experiencia de los últimos años demuestra que ante un conflicto trabado, los gremios optan por afectar la actividad portuaria en forma directa e indirecta, y a partir de ese evento se acelera la búsqueda de una salida, no sin que se produzcan siempre pérdidas económicas.

Dichas pérdidas económicas fueron analizadas según el siguiente detalle:

Se elaboró el siguiente cuadro detallando por cada año, el originante del conflicto, a que empresas ó sectores de la actividad portuaria afectó y se determinó cual fue la consecuencia inmediata ya sean bloqueos ó en diferentes casos las pérdidas económicas.

Tabla 1

| Origina el conflicto | Empresa afectada | Motivo/Incidente | Consecuencia | Pérdida económica |
|----------------------|-------------------------|---------------------|--|-------------------|
| Año 2012 | | | | |
| Alpesca S.A | Aluar S.A.I.C | Falta documentación | No ingresan camiones- Retrasa exportaciones | \$ 3.200.000.- |
| S.U.P.A | Puerto | Bloqueo muelle | Impiden operatoria | \$ 1.500.000.- |
| Año 2013 | | | | |
| S.T.I.A | Moliendas del sur | Bloqueo de planta | Impiden exportación | U\$S 15.000.- |
| S.T.I.A | Argenova Y Pescanova | Cierre de planta | 40 empleados despedidos | |
| S.T.I.A | Argenova | Bloqueo de Puerto | Impiden operatoria | |
| Emp. Alpesca | Parque Pesquero | Bloqueo de Puerto | Impiden operatoria | |
| S.O.M.U | Puerto | Bloqueo de Puerto | Impiden operatoria | |
| S.O.M.U | Puerto | Conflicto laboral | Impiden descarga Buque langostino | U\$S 48.000.- |
| Emp. Alpesca | Población en general | Cierre de planta | Corte RN 3 | |
| 2014 | | | | |
| S.O.C.I.A | Aluar S.A.I.C | Cierre de planta | Bloqueo de planta | U\$S 178.000.- |
| Emp. Alpesca | Puerto | Cierre de planta | No amarran 2 cruceros | U\$S 17.520.- |
| S.O.M.U | Flota amarilla | Bloqueo de Puerto | Retraso exportación | |
| S.O.M.U | Parque Pesquero | Bloqueo de planta | Retraso exportación | |

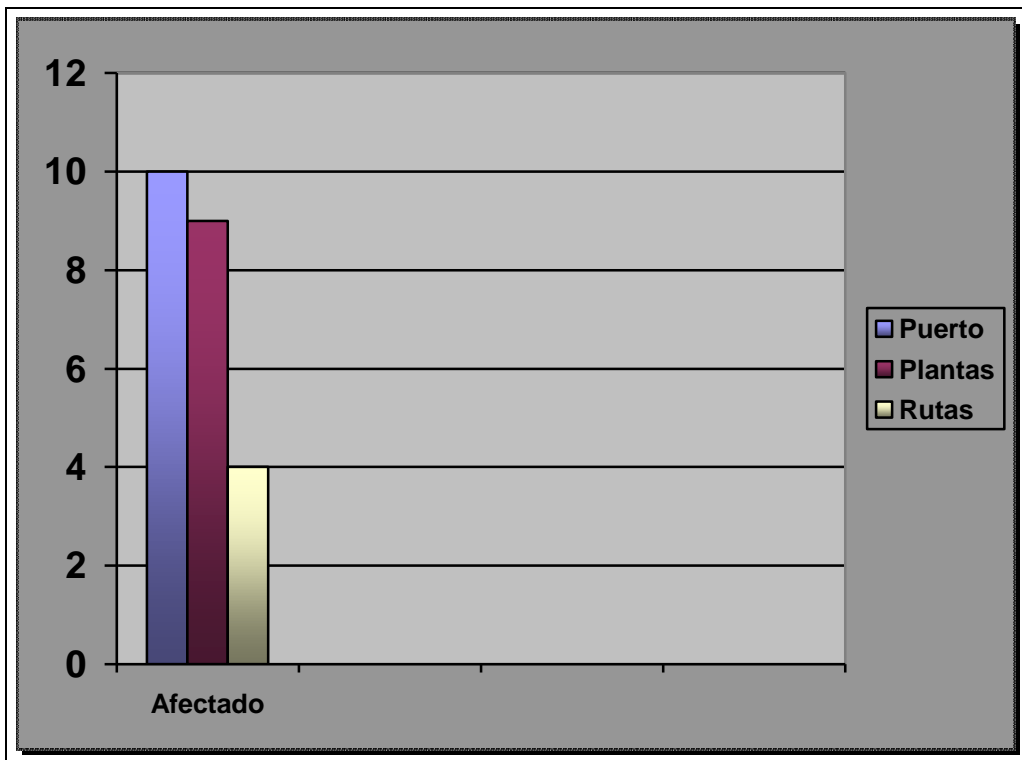
| | | | | |
|--------------|--------------------|-------------------|-------------------------|--------------|
| 2015 | | | | |
| S.T.I.A | Pesquera IAN FISH | Bloqueo de planta | 40 empleados despedidos | |
| Red Chamber | Población en gral. | Corte RN 3 y RP 1 | | |
| Red Chamber | Puerto | Bloqueo de Puerto | No amarra 1 crucero | U\$S 8.500.- |
| 2016 | | | | |
| S.U.P.A | Puerto | Corte RN 3 | Retraso exportación | |
| SI.CO.NA.R.A | Flota amarilla | Bloqueo de Puerto | Retraso exportación | |
| S.O.M.U | Población en gral | Corte RN 3 y RP 1 | Retraso exportación | |
| S.U.P.A | Población en gral | Corte RN 3 y RP 2 | Retraso exportación | |
| 2017 | | | | |
| S.T.I.A | Parque Pesquero | Bloqueo de planta | Retraso exportación | |
| S.T.I.A | Puerto | Bloqueo de Puerto | Retraso exportación | |

(Datos recabados por el autor)

Gráfico de principales afectados por los conflictos

(Datos recabados por el autor)

Tabla 2



En función de los datos relevados y presentados en este gráfico se observa que el Puerto se vió afectado en el mayor número de conflictos, en segundo lugar le siguieron las plantas del Parque Industrial y en tercer lugar las Rutas Nacionales y Provinciales.

Se puede observar claramente en la cantidad de conflictos que sucedieron.

Capítulo 4

Resultados

Resultados

(Datos recabados por el autor)

Tabla 3

| Sindicato | Cant. de afiliados | Actividad | Cantidad conflictos |
|------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------------|
| S.U.P.A | 500 | Portuarios | 3 |
| S.O.M.U | 600 | Marineros | 5 |
| S.T.I.A | 2000 | Ind. alimentación | 14 |
| S.A.O.P | 55 | Adm. y Operativos | 0 |

En este cuadro podemos observar la cantidad de afiliados de cada uno de los sindicatos y los conflictos en los que cada uno de éstos participó.

Durante el período 2012-2017, ésta investigación se propuso el análisis de los cuatro principales gremios portuarios en cuanto a su interacción con la operatoria portuaria y las plantas del parque industrial de Puerto Madryn: el S.T.I.A, Sindicato de Trabajadores de la Industria de la Alimentación; S.O.M.U, Sindicato Obreros Marítimos Unidos; S.U.P.A, Sindicato Unido Portuarios Argentinos y S.A.O.P, Sindicato de administrativos y operativos portuarios.

Dentro de ese marco obtuvimos información de cada uno de ellos, se comprobó claramente que los que cuentan con mayor cantidad de afiliados han sido protagonistas de 19 de los 21 conflictos ocurridos en el período estudiado. El sindicato con mayor número de afiliados es el S.T.I.A, Sindicato de Trabajadores de la Industria de la Alimentación, cuenta con 2000 afiliados los cuales participaron en el período estudiado de 14 conflictos gremiales por diferentes razones. Luego el S.O.M.U, Sindicato Obreros Marítimos Unidos, que cuenta con 600 afiliados, en su mayoría marineros que efectúan sus tareas en los diferentes buques, efectuaron 5 huelgas, vinculadas principalmente con los eventos de Alpesca y las cuales impidieron exportaciones, mientras que el S.U.P.A, Sindicato Unido Portuarios Argentinos con sus 500 afiliados realizaron 3 movilizaciones, en las cuales estuvieron involucradas las empresas Alpesca, Meibar, Socia y Conarpesa, provocando el cese de prestación de servicio tanto en jurisdicción portuaria como en plantas pesqueras, en tanto que el S.A.O.P, en su carácter de Sindicato de Administrativos y Operativos Portuarios con un menor número de afiliados, 55 en total, no ha realizado huelgas por su entidad gremial, pero si ha acompañado al resto de los gremios en cada uno de los eventos, motivando entonces una participación indirecta en todos y cada uno de los conflictos desde el año 2014, que fue el año de su creación, es importante aclarar que el S.A.O.P nuclea a la casi totalidad del personal que se desempeña en la Administración Portuaria de Puerto Madryn, (www.appm.com.ar) ente estatal no gubernamental que administra todas las actividades de los muelles Alte. Storni y Cte. Luis Piedra Buena desde el año 1995.

Capítulo 5

Discusión

Discusión

En términos generales, el objetivo de esta investigación es evaluar el impacto de las decisiones sindicales en la actividad portuaria, en la ciudad de Puerto Madryn Chubut, entre los años 2012-2017.

La relación entre los sindicatos, el estado, las empresas privadas y la actividad portuaria se ha analizado en este trabajo pudiendo establecer cual es la relación entre cada una de las partes.

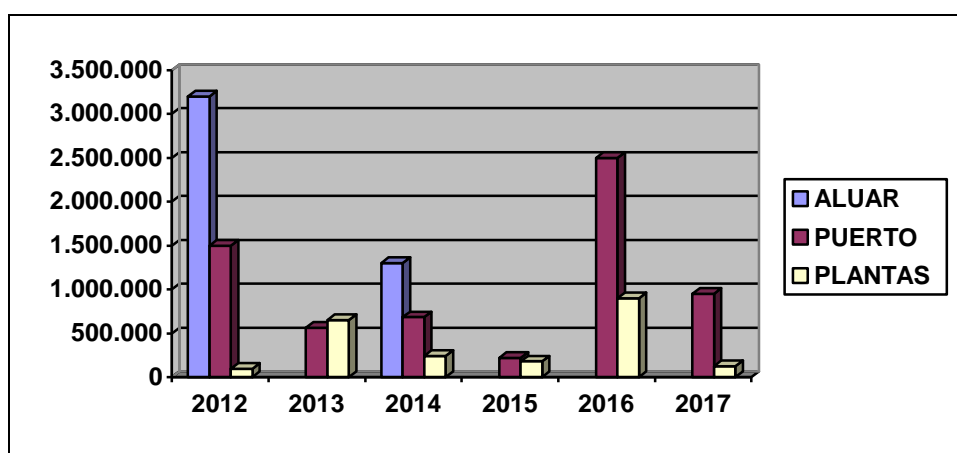
A partir de los datos obtenidos se pone de manifiesto que los cuatro principales sindicatos estudiados cuentan con alrededor de 3200 afiliados, los cuales permanecen activos, dinámicos y realizan todas sus actividades diariamente en los muelles Alte. Storni y Comandante Luis Piedra Buena de la ciudad de Puerto Madryn, así como en las plantas procesadoras de pescado del parque industrial pesquero de la ciudad de Puerto Madryn.

Las principales causas de conflictos han sido con empresas pesqueras, ya sea por el cierre de las mismas como es el caso de la empresa Alpesca S.A, (empresa sudafricana del grupo Invin & Johnson), que dejó alrededor de 1300 trabajadores a la deriva por un tiempo prolongado, también las empresas Conarpesa, Meibar, Socia, Moliendas del Sur, Poseidón y Pesquera Veráz entre otras, todas ellas han originado en el período analizado una veintena de conflictos graves, que impactaron en la actividad portuaria, con la correspondiente consecuencia de perjuicio económico.

Gráfico por Empresa y pérdidas en Pesos

(Datos recabados por el autor)

Tabla 4



Fuente: Area ADMyF APPM

En este gráfico y en función de los datos obtenidos desde el área Administración y Finanzas de la Administración Portuaria, se observa por cada año las pérdidas económicas, siendo el Puerto el que más afectado se vio, estando en segundo lugar la Empresa Aluar S.A.I.C que es el mayor usuario del Muelle Alte. Storni y por último las plantas del Parque Industrial de la ciudad de Puerto Madryn.

De la información expuesta en los gráficos podemos concluir que el Puerto fue el mayor afectado en cuanto a cantidad de conflictos, 10 de un total de 21, lo cual conforma un 47,61% de los conflictos, en tanto las plantas procesadoras de pescado se vieron afectadas en 7 ocasiones, lo que representa un 33,33% y los cortes de ruta que afectaron a toda la comunidad fueron 4 en total representando el 19,04%, afectando éste último no a los habitantes de Puerto Madryn y alrededores sino también a los automovilistas y camioneros que circulaban desde las provincias del Norte al Sur ó viceversa, puesto que el tramo de la Ruta Nacional 3 comprendido entre Sierra Grande y Trelew, con Puerto Madryn como ciudad intermedia, es el único paso de ruta interprovincial.

En lo que respecta a dinero también es el Puerto al que se le generó mayor importe de pérdidas económicas, pudiendo contabilizar pérdidas por un importe de \$4.919.300, el siguiente afectado en la escala de dinero fue la empresa ALUAR , con una pérdida de \$4.500.000 y las plantas procesadoras del parque industrial pesquero tuvieron pérdidas por \$2.193.800.-

Lo precedentemente expuesto es lo que a priori se puede calcular, también se debe mencionar los impactos en la sociedad de Puerto Madryn, que debió convivir con estos 21 fuertes conflictos y con la tensión social que generó cada uno de ellos, en especial en los cortes de ruta que alteraban la normal circulación de los ciudadanos.

El Estado provincial ha intervenido en los conflictos de la empresa ex Alpesca, no así con el resto de las empresas.

La manera en la que Estado actuó fue “Expropiando” la empresa, con el fin de evitar su vaciamiento y otorgando subsidios a los empleados para poder dar continuidad al plan que tenían en ese momento el cual era poder vender la empresa.

Podemos decir que en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, en el período de tiempo estudiado 2012-2017, el cierre de una planta pesquera generó en la actividad portuaria conflictos, que a pesar de haber tomado intervención el gobierno provincial, no pudieron evitarse generando no sólo la pérdida de la paz social sino pérdidas económicas, que según detalle expresado superaron los 12.000.000 de pesos, entre otras cosas.

Dos de los sindicatos estudiados, (S.T.I.A y S.O.M.U) fueron los generadores de 17 de los 21 conflictos sucedidos, el resto acompañaron en los piquetes y movilizaciones. También podemos esbozar que, si bien los puertos no estaban involucrados en la causa raíz de las huelgas y piquetes, vieron afectada en todos los casos su actividad cotidiana, hecho que generó pérdidas económicas casi imposibles de calcular, si consideramos no sólo las operaciones que no pudieron realizarse, sino también la reputación que perdió el Muelle de Cruceros Comandante Luis Piedra Buena a nivel internacional, todos los puertos de cruceros se encuentran regulados por el Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, (P.B.I.P.), mediante el cual las medidas de seguridad deben ser estrictas, y los piquetes realizados impidieron el normal descenso y seguridad de los pasajeros, con el consecuente perjuicio.

Las decisiones sindicales tuvieron un efecto negativo en la actividad portuaria en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, en el período 2012-2017, ya que ocasionaron la disminución de productividad en los puertos, el freno a las importaciones de la empresa ALUAR S.A.I.C, como también a la actividad portuaria y el cese de actividades en las plantas del parque industrial pesquero, con más los perjuicios derivados de ello en la población y el entorno.

Conclusiones

Los resultados encontrados en este primer acercamiento a conocer el impacto de las decisiones sindicales en la actividad portuaria en la ciudad de Puerto Madryn, podemos decir que:

- ❖ Las decisiones sindicales tuvieron un efecto negativo en la actividad portuaria en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, en el período 2012-2017, puesto que influyeron negativamente en la economía de la ciudad.
- ❖ El Puerto, sin ser el causante de los conflictos, fue el que se vió afectado mayor número de veces en cuanto a cantidad de conflictos, vió perturbada sus operaciones en un total de 10 conflictos sobre un total de 21, lo cual conforma el 47,61% de los conflictos, un porcentaje muy elevado .
- ❖ Al no poder evitarse de ninguna manera el cierre de una planta pesquera, la consecuencia directa fue que generó en la actividad portuaria conflictos que ocasionaron pérdidas económicas calculables por más de 12.000.000 de pesos y las incalculables por la caída en el consumo en la ciudad.-
- ❖ Si bien en la ciudad de Puerto Madryn el parque industrial cuenta con una planta de aluminio, empresas de pórfidos y cerámicas entre otras las principales causas de conflictos han sido con las empresas pesqueras.-

Referencias

Barriga, O., & Henríquez, G. (2003). Las relaciones sindicales como objeto de estudio. La presentación del objeto de estudio. Cinta de Moebio. Revista de Epistemología de Ciencias Sociales, (17).

Bertolo, (1993).

Canales Cerón, (2006); Vieytes (2004).

Caruso, (2011);Conicet .

Ciancaglini, N. P. F. (2011). El lugar de los trabajadores portuarios en la historia laboral (Argentina, 1880-1930). *Antíteses*, 4(7), 223-245.

Convenios Colectivos de Trabajo: 372/04 STIA -356/03 SOMU – 670/13 SUPA.

Cutuli, R. D. (2017). El tratamiento jurídico de los cuerpos productivos: El caso de la industria pesquera. Mar del Plata, Argentina. Trabajo y sociedad, (29), 693-705.

Del Campo, H. (2005). Sindicalismo y peronismo: Los comienzos de un vínculo perdurable (No. 329 (82) PJ). Siglo Veintiuno Argentina.

Falcón, (1986).

Flores-Kanter, P.E& Medrano, L.A(2019).Núcleo básico en el análisis de datos cualitativos: Pasos, técnicas de identificación de temas y formas de presentación de resultados. Revista Interdisciplinaria. En Prensa.

HOBSBAWN,(1979),p.222. El lugar de los trabajadores portuarios en la historia laboral.

Jorge Bustos , (2016) SUPA denunció intromisiones políticas en la vida gremial y la Municipalidad lo cruzó fuerte. Diario Jornada.Pag-02 de 20.

La Nación/ Economía .(2012) Sigue el paro en plantas pesqueras de Chubut.

Levitsky, (2005).

Ley de Contrato de Trabajo N° 20744.

Ley de Puertos N° 3755.

Mario Gallero.(2014). Artero Lamentó las pérdidas en el Puerto por el paro del SUPA. El Diario de Madryn. Pág.5 Regionales-

Nelson Saldivia. (2017). El STIA va al paro, pero la adhesión sería escasa; Revista Puerto;Pag 1/3-25.

Nieto, A., & Colombo, G. (2014). Lucha de calles en la industria de la pesca. Una interpretación del porqué de su regularidad (1997-2007). Conflicto social, 2(1), 168-194.

Roberto Suarez. (2016). Problema en Puerta/o LU 17. Com.

Saad de Bianciotti, C. (2005). Conciliación laboral como medio de resolución de conflictos. Gaceta Laboral, 11(3), 303-315.

www.appm.com.ar

Anexos

1- Cuadro de análisis

Cuadro de conflictos 2012-2017-

| Sindicato | Cant. de afiliados | Causa del conflicto | Empresa provocante | Afecta al puerto | Intervino el estado |
|------------------|---------------------------|---|--|--|-------------------------------------|
| S.U.P.A | 500 | Cierre planta Despidos | Alpesca- Meibar- Socia- Conarpesa | Si-Bloqueo de ingreso | Si No No |
| S.O.M.U | 600 | Acuerdos por despidos | Alpesca | Si-Impiden exportaciones | Si |
| S.T.I.A | 2000 | Despidos de Alpesca e ingresos a otras plantas | Pesqueras varias | Si-Bloqueo ingreso. Corte R.N.3 | Si |
| S.A.O.P | 55 | No | ----- | Acompaña resto Sindic. | ----- |

2: Modelo de Encuesta

1-P: Cuales han sido las principales causas de conflicto en su gremio en los últimos 5 años?

2- P: Cual de estos conflictos ha afectado la operatividad portuaria? Y de que manera ?

3- P: Cual es la empresa que provoca mayor índice de conflicto? Cuales?

4- P: Cual es el rol del Estado en los conflictos que se han generado?

5- P: Cuantos afiliados tiene su sindicato? Creció ó disminuyó en los últimos 5 años?

3: Documentos fotográficos



Conflicto SOMU -2013-

Se produce el día 2 de septiembre paralizando el parque industrial pesquero de Puerto Madryn, impidiendo el traslado de contenedores refrigerados al Muelle ALte. Storni retrasando las exportaciones, el conflicto es por la deuda salarial que mantiene la empresa Alpesca S.A.



Ex Alpesca- corte ingreso a Muelle Storni-24-9-2013

El día 24 de septiembre de 2013 se profundiza el conflicto por el inminente cierre de la empresa Alpesca, se producen cortes y manifestaciones en zona portuaria.



Corte Ruta Nacional N°3- Año 2014-

El día 28 de enero cortan la Ruta Nacional N° 3 lo cual impide la normal circulación e interrumpe la conexión con la ciudad de Trelew y Rawson, capital de la provincia del Chubut. Habida cuenta de ello dos cruceros que debían amarrar en el Muelle Piedra Buena y ante la imposibilidad de transitar la ruta para llegar a los puntos turísticos de la zona, deciden levantar su escala en la ciudad.



SUPA. Corte ruta 3- Junio 16

El SUPA paralizó el puerto de Rawson y cortó la ruta nacional 3, ante la baja en la temporada de invierno solicitan subsidio.



Paro STIA- Parque Industrial-Mayo 2017-

Se produce el día 09 de mayo un bloqueo en el Sindicato de Trabajadores de la Industria de la Alimentación, el cual produjo pérdidas imposibles de calcular según el Gerente General.



Bloque a exportaciones Ex Alpesca S.A-2017

Tiene lugar el día 15 de noviembre y es realizado por el STIA en las plantas procesadoras de pescado solicitando la actualización de Convenio Colectivo de Trabajo .