

Las cooperativas de estibajes portuarios en la República Argentina

*Emilio Zigon**

Sumario: **1. Aspectos históricos.** 1.1. Reclamos de los estibadores portuarios. 1.2. Aspectos coyunturales. 1.3. Aspectos administrativos. 1.4. Aspectos de gestión conductiva. 1.5. Ordenamiento institucional. 1.6. Recursos sectoriales. 1.7. Acciones judiciales. 1.8. Regularización laboral. 1.9. Reacción laboral y decisión estatal. 1.10. Mediación de la Iglesia. 1.11. Las cooperativas de trabajos portuarios. 1.12. Nuevas disposiciones. **2. Otros antecedentes.** 2.1. De las cooperativas Portuarias. 2.2. Nuevos acontecimientos. 2.3. Otras acciones. 2.4. Las cooperativas portuarias, factores de desarrollo. 2.5. Las cooperativas portuarias, factores de mejoramiento social. 2.6. Las cooperativas Portuarias, factores de elevación cultural. 2.7. Las cooperativas portuarias como estímulo al trabajo. **3. La empresa cooperativa de trabajos portuarios.** 3.1. Definición de cooperativas. 3.2. Elementos que entran en su desarrollo. 3.3. La humanización en la gestión cooperativa. 3.4. una nueva concepción de la labor portuaria. 3.5. Nuevas metas en el trabajo portuario. **4. Análisis detallado de cooperativas de estibaje en la Argentina.** **5. Conclusiones.** **6. Consideraciones finales.**

I. Aspectos históricos

1.1. Reclamos de los estibadores portuarios

El trabajo de estibaje en el sector portuario argentino, se realizó siempre bajo un régimen donde el trabajador sacrificado, se dedicaba a la realización de pesadas tareas manuales, tanto en la carga como en la descarga o desestibaje de cereales y otras mercaderías en los silos, elevadores y galpones existentes en los puertos conocidos en nuestro país.

Transcurría el año 1951, cuando los estibadores portuarios, que gestionaban una garantía en la cantidad mensual de jornadas de trabajo, lograron del Gobierno de la Nación, la concesión de los Servicios de estibaje en elevadores terminales y otras instalaciones portuarias administradas por la Junta Nacional de Granos, ente estatal que realizaba y realiza, el manipuleo de granos en distintos puertos argentinos.

Esta concesión inicialmente solo fue autorizada para el Sindicato Unico del Puerto de Buenos Aires, al que se le concedió por medio de una Fundación, la suma de \$ 10.000 para que así comenzara a desarrollar su actividad principal.

Como se observa, el apoyo y la concesión de tareas se dio únicamente al Sindicato en Buenos Aires y no a los del interior. Estos agrupamientos del interior, todavía bajo la influencia de la F.O.R.A. (Federación Obrera Regional Argentina) eran en realidad, organizaciones independientes sin personería gremial que, mediante algunos movimientos

(*) *Licenciado en Cooperativismo. Delegado de la Dirección de cooperativas de la Provincia de Santa Fe en Rosario.*

de tipo huelguístico, lograron en 1946, suscribir un convenio laboral con el Centro Marítimo en Rosario, obteniendo el reconocimiento de ciertas normas de trabajo y un salario equivalente al que ganaban los estibadores de Buenos Aires.

El Sindicato Unico Portuarios Argentinos (SUPA), logró en 1952 su personería gremial con un ámbito de actuación en todo el territorio nacional y el 2 de Noviembre del mismo año los puertos del interior se integraron a esa organización sindical, como seccionales, además de extenderse la concesión del servicio de manipuleo de cargas de la Junta Nacional de Granos a todos los puertos de tipo cerealero del país.

1.2. Aspectos coyunturales

Una vez que las seccionales del SUPA culminaron con su afiliación a la central sindical, todas ellas se transformaron en receptoras de los servicios de la obra social que se instituyó a instancias de la organización central con recursos que proporcionaban los distintos puertos: Bahía Blanca, Necochea, La Plata, Buenos Aires, San Pedro, Ramallo, San Nicolás, Rosario, Villa Constitución, San Lorenzo, San Martín, Santa Fe, Diamante y Concepción del Uruguay.

1.3. Aspectos administrativos

Toda la faz administrativa se gobernaba desde una estructura denominada accionariado Obrero del SUPA, que a su vez dependía de la Comisión Directiva Central.

También la contratación de trabajos era centralizada. Las facturaciones por servicios provenientes de las seccionales que operaban en las instalaciones de la Junta Nacional de Granos, eran cobradas por la Comisión Directiva Central, la que, en representación de todas las seccionales, firmaba los contratos con el mencionado organismo.

A su vez las seccionales existentes en los puertos citados en 1.2., Recibían del Accionariado Obrero desde Buenos Aires el dinero para el pago de salarios, vacaciones, sueldo anual complementario y todos los servicios de Obra Social, con un aporte del 9 % sobre las facturaciones que también cubría el pago de jornales por los accidentes de trabajo, indemnizaciones por incapacidad laboral y otras situaciones análogas. Además la Obra Social comprendía el pago de subsidios por casamiento, nacimiento, prestaciones de servicios de salud al socio, préstamos a los retirados por acogerse a los beneficios de la jubilación, gastos de sepelio y anticipos sobre haberes, devengados en épocas de receso de la actividad en puerto.

Por otra parte el SUPA central, tenía a su cargo el pago de aportes y contribuciones previsionales con la Caja de la Navegación, como único empleador reconocido.

1.4. Aspectos de gestión conductiva

Es indudable que Accionariado Obrero significó para su época una estructura de tipo social de verdadera avanzada, que tuvo algunas deficiencias manifiestas en la capacidad conductiva. El enfrentamiento que se generó entre dirigentes, enrolados en distintas corrientes políticas, a su vez generaron divisiones en sectores internos, por lo que se desembocó en luchas sin razón que afectaron a toda la estructura descripta.

Esta anomalía terminó en huelgas, o para mejor decir, en paros, que se realizaban con la finalidad de demostrar su oposición a la conducción nacional del SUPA.

1.5. Ordenamiento institucional

La Confederación General del Trabajo, trató de normalizar esta situación. En 1953 interviene el SUPA, medida que alcanzó a todas las seccionales. Noventa días después se regularizó la situación con la elección de nuevas autoridades, las que sin embargo y pese a su buena voluntad, se encontraron ante una difícil situación económica en la entidad, con imposibilidad de recuperación a corto plazo.

La Dirección Central había dejado de efectuar aportes previsionales a la vez que cuantiosas deudas contraídas con instituciones médico-asistenciales y la imposibilidad de girar las sumas de dinero para el pago de jornales, tradujeron a la situación dramáticas instancias.

1.6. Recursos sectoriales

Ante la situación planteada, los portuarios del interior, reunidos en un Congreso convocado a los fines de resolver la situación creada, resolvieron concertar un acuerdo por el cual se establecía que cada seccional retendría el 80 % del total de las facturaciones, y el otro 20 % se destinaría como aporte a la central, debiendo ésta efectuar y atender los aportes previsionales y todos otros gastos administrativos.

Por su parte la Caja de Previsión de la Navegación concedió una moratoria para que así se cancelara la deuda existente hasta ese momento de acuerdo a los salarios abonados en cada puerto. Sin embargo, este acuerdo no fue cumplido por Buenos Aires, y las relaciones con todos los puertos del interior sufrieron un importante deterioro.

1.7. Acciones judiciales

En virtud de la situación apuntada, se iniciaron distintas acciones judiciales, tales como embargos sobre facturaciones. De igual modo los ex-empleados del Accionariado; que sufrieron despidos por razones de orden gremial o político, crearon una tensa situación de nivel económico, tornándose difícil la economía en todos los puertos afectados.

1.8. Regularización laboral

Tras la situación existente de crisis gremial y que afectaba al trabajo en los puertos del país, y ya transcurrido parte del año 1960, la Junta Nacional de Granos resolvió el llamado a licitación para la regularización laboral.

Algunas cotizaciones para realizar los mencionados trabajos por parte de Accionariado Obrero, no fueron tomados en cuenta por la Junta Nacional de Granos, y, por el contrario, dispuso adjudicar las tareas a contratistas privados.

1.9. Reacción laboral y decisión estatal

El gremio portuario, ante la situación planteada, dispuso iniciar una medida de fuerza, que resultó demasiado larga, ya que durante 74 días se paralizó toda actividad en puertos, con la excepción del puerto de Rosario que no acató el paro y sí dispuso impugnar las licitaciones, especialmente las cotizaciones de los contratistas, logrando finalmente obtener la contratación de los servicios.

1.10. Mediación de la iglesia

Las gestiones realizadas por el Cardenal Antonio Caggiano a solicitud del gremio portuario, lograron encauzar definitivamente todos los acontecimientos y, como primera instancia de los mismos, se obtuvo un contacto con el entonces Ministro de Economía, Ing. Alvaro Alzogaray, el que tomó una drástica medida, anulando la licitación. Para ello se basó en el incumplimiento por parte de los adjudicatarios. Por Decreto 3125, se adoptó la medida de contratación directa de estos servicios, localmente, esto es, en cada puerto, pero con la condición de que los estibadores portuarios se organizaran en cooperativas de trabajo.

1.11. Las cooperativas de trabajos portuarios

Tras las primeras gestiones, la reacción de los trabajadores fue inmediata, nucleándose todos en cooperativas de trabajo, y así a cada puerto le llegó la reactivación mediante un sistema emanado de la Doctrina Cooperativa, y con la instrumentación de entidades regidas por disposiciones de la ley 11.388 de Sociedades Cooperativas se integraron responsablemente, administrando el producto de su trabajo en libertad, lo que les dio una nueva visión de autonomía empresarial, pero encuadrándose dentro de los principios cooperativos.

1.12. Nuevas disposiciones

Al asumir la Presidencia de la Nación el Dr. Illia, los trabajadores portuarios se encontraban nucleados en cooperativas, que con todos los problemas de organización y eficiencia cumplían con las condiciones laborales impuestas, pero ya administrando el producto de su trabajo.

Es allí donde se deroga el decreto 3125, y se restablecen las condiciones de trabajo en puertos por el decreto 1798.

En 1977, el Decreto Nacional 377, que deja sin efecto el anterior, puesto en marcha recientemente, contiene disposiciones que afectan la normal tarea de estibaje en puerto por parte de las cooperativas.

2. Otros antecedentes

2.1. De las cooperativas portuarias

Cubriéndose bajo el sistema cooperativista, los puertos recuperaron poco a poco su fisonomía de actividad intensa. Todos los trabajadores mejoraron notoriamente su imagen laboral y dentro de la concepción doctrinaria participaron cada vez más en la nueva administración empresarial.

Sin embargo, algunos hechos críticos lograron modificar las condiciones laborales, junto a sustanciales elementos que afectaron al campo económico-social.

Transcurría el año 1966, y disposiciones puestas en vigencia dieron como resultados la supresión de las convenciones colectivas de los gremios y suplantadas las condiciones laborales a través del Decreto 2729. Como reacción, el SUPA decretó una huelga general por tiempo indeterminado, a la vez que en el orden internacional se solicitó y logró un boicot a todo buque que enarbolará la enseña nacional.

2.2. Nuevos acontecimientos

Solamente el puerto de Bahía Blanca acató la disposición del SUPA, por lo que la Junta Nacional de Granos rescindió el contrato a la cooperativa allí existente.

Las demás entidades cooperativas que nucleaban a trabajadores en otros puertos siguieron prestando sus servicios de estibaje en forma normal, aceptando las disposiciones impuestas con un carácter verdaderamente insólito.

2.3. Otras acciones

La circunstancia laboral por la que atravesaban los trabajadores portuarios con imposiciones en sus tareas de estibaje, que se tradujo en situaciones realmente insólitas en obreros de un espíritu deseoso de empuje gremial, nos demuestra como lógica consecuencia de un análisis profundo, que los avances tecnológicos, la modernización, el progreso de los métodos, han sido producto de las diversas gestiones mancomunadas que surgieron de los sindicatos que obtuvieron su personería gremial en 1967, y luego las mismas cooperativas de trabajo, que a medida de transcurrir el tiempo, se fueron mentalizando de su innegable condición de empresa, con el sentido doctrinario cooperativista, que realmente contienen.

En el campo social, ha sido sin duda importante el accionar de estas entidades cooperativas, que indudablemente han comprendido la majestad impuesta al campo de la solidaridad que se logra mediante la aplicación de los principios de la cooperación.

2.4. Las cooperativas portuarias, factores de desarrollo

Las entidades creadas son sin duda, un factor preponderante para el mejoramiento de la atención del trabajo en los puertos del país. El esfuerzo laboral se ha visto dimensionado, y en consecuencia, la menor estadía de los buques en puerto, así como de los medios de transporte de cereales (camiones, vagones, etc.) han dado una nueva fisonomía, que se observa en la agilidad impuesta, abaratando los costos, lo que en definitiva beneficia al país mismo, con una nueva imagen de plena actividad.

2.5. Las cooperativas portuarias, factores de mejoramiento social

Básicamente ha sido el mejoramiento social de sus asociados, lo que redundó también en el mejoramiento social de la familia y la comunidad toda, el nuevo ordenamiento logrado por medio de la cooperativa.

Los trabajadores portuarios se dieron a la tarea de lograr una manifiesta integración laboral, y, por medio de ella, obtener la capitalización de sus cooperativas, situación que dio frutos también en la faz social de sus asociados, con logros realmente notables, que son vivo ejemplo para otras entidades cooperativas.

2.6. Las cooperativas portuarias factores de elevación cultural

Por imperio de la ley 20.337 / 73, que en su artículo 42, refiere específicamente la obligación de invertir un 5 % de los excedentes generados en la entidad en servicios o trabajos realizados, en educación cooperativa.

2.7. Las cooperativas portuarias como estímulo al trabajo.

Las cooperativas de trabajos portuarios han determinado la nueva situación de mejoramiento laboral y eficiencia; esta última demostrada en la constante superación de los problemas que se presentan a diario, ya sea en nuevas disposiciones estatales, regulando la actividad, o en la concepción equivocada de algunos funcionarios que no conocen en profundidad el espíritu que anima a los hombres integrantes de la fuerza laboral de la empresa cooperativa.

Disposiciones que se oponen a que las cooperativas desarrollen con cierta normalidad su trabajo, o períodos donde este mismo trabajo no se realiza por la falta de llegada de granos o la acción de competencia desleal promovida por empresas de otro nivel organizativo que aún coexisten con las cooperativas, para realizar trabajos en puerto a menor costo que aquella pero que no abonan sueldos legales, a la vez que no depositan las retenciones al personal o directamente desaparecen, sin cumplir debidamente con todas las disposiciones hoy vigentes en materia laboral. En tanto, las cooperativas son constantemente vigiladas por los organismos estatales de control, obligadas a tributar impuestos que no competen a su esencia de actividades sin fines de lucro, y demás acciones que entorpecen la clara convocatoria para la cual fueron integradas.

Por ello, estas empresas, con características específicas, que deben regirse por la ley 20.337 y demás disposiciones emanadas de la autoridad de aplicación y órganos locales competentes de orden provincial, son realmente imagen clara del concepto de Bien Común donde el hombre como persona humana alcanza el logro más importante, que es el expresado en la encíclica "Mater et Magistra" de S. S. Juan XXIII:

"Se debe tender a que la empresa venga a ser una comunidad de personas en las relaciones, en las funciones y en la posición de todos los sujetos de ella".

3. La empresa cooperativa de trabajos portuarios

3.1. Definición de cooperativas

En la Conferencia Internacional del Trabajo, en su 50ª Sesión, celebrada en 1966, se dispuso definir a las cooperativas de la siguiente manera:

"La cooperativa es una asociación de personas que se han agrupado voluntariamente, para lograr un objetivo común, mediante la constitución de una empresa, democráticamente dirigida, aportando una cuota equitativa de capital necesario y aceptando una justa participación en los riesgos y en los frutos de esta empresa, en cuyo funcionamiento los miembros participan en forma activa".

En consecuencia, extraemos de esta definición:

- a) Es un vínculo que asocia a personas que profesan iguales conceptos para lograr en definitiva un objetivo común.
- b) Su dirección es democrática, ya que participan en iguales condiciones tanto en derechos como en obligaciones.
- c) Existe una aportación equitativa del capital social.
- d) Participan en riesgos, y de igual modo en la obtención de beneficios.
- e) La educación de los integrantes de las cooperativas, es quizá el pilar fundamental para el desarrollo cooperativo.

3.2. Elementos que entran en su desarrollo

Como distingo de las demás formas empresarias, las cooperativas de trabajos portuarios, tienen un claro objetivo, y es el de que sus asociados presten servicios en su doble calidad de empresarios y usuarios.

Esto hace que se establezca la diferencia entre sindicatos y cooperativas, por el hecho de que cumplen con el ejercicio de actividades económicas, además de que resalte también la voluntad de sus asociados, que es en definitiva maximizar la persona humana, y el concepto cristiano del bien común.

3.3. La humanización en la gestión cooperativa

La marcada diferencia que existe entre las cooperativas y las sociedades de capital, y que resalta en el hecho de que en la primera no domina el capital, sino más bien se da preeminencia al asociado, o sea al factor humano y no al factor material, lo que en definitiva es no admitir la prosecución de obtener lucro en forma permanente, tal como lo hace la empresa común, la que no lleva implícita la esencia y la presencia de la doctrina cooperativa.

3.4. Una nueva concepción de la labor portuaria

La constante prédica que se realiza en distintos niveles de empresas o estructuras administrativas del Estado, va ampliando el horizonte que tienen ante sí las cooperativas de obreros portuarios.

Es en tal razón, que debe expresarse el carácter continuo que se verifica, en la acción desarrollada por los hombres que dirigen a las cooperativas de estibaje, y aun más por la presencia en ellas de asesores conscientes de su responsabilidad, al brindar sus conocimientos sobre doctrina cooperativa y la aplicación de nuevos métodos organizativos que en definitiva harán posible que las entidades actualicen su estructura.

Pero además del aspecto ya citado, que hace a la función de claros perfiles humanitarios, también son relevantes las actividades de educación y capacitación cooperativa que se desarrollan en algunas entidades y que sin duda repercutirán también en toda la población de estibadores en los puertos del país.

3.5. Nuevas metas en el trabajo portuario

Además de una constante modernización en la utilización de máquinas y métodos, también corresponde que se citen, las normas de contratación que desde disposiciones estatales modifican aspectos fundamentales, vigentes hasta hoy.

Esas normas, o exigencias, que plantean inquietudes, tales como una rápida contactación con entidades que realizan el comercio de exportación de cereales -entre las que deben citarse a Asociaciones de Cooperativas de segundo grado o, en un caso, de primer grado- más la posibilidad de que intervengan en la licitación de unidades de silos y elevadores en todos los puertos argentinos, donde ellas existen, hace que las cooperativas portuarias necesariamente presenten en sus tareas fórmulas de costos y capacidad de trabajo totalmente competitivas, como realmente corresponde a una empresa moderna. En ese concepto, desde su administración hasta su organización laboral requieren creatividad e imaginación de sus directivos y de los asociados, así como de un profundo concepto de honestidad cooperativa.

4. Análisis detallado de cooperativas de estibajes en la Argentina

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Total de Cooperativas	31	31	29	29	23	18
Total de asociados	5.762	5.992	4.554	4.563	4.011	3.916
Capital social subcripto	269.007	6.036.105	8.720.929	9.865.087	11.470.231	25.503.062
Capital social resarcido	102.873	5.957.234	8.154.597	9.749.087	11.332.861	25.503.032
Reservas	12.317.099	78.850.060	475.427.517	1.351.731.554	7.751.289.538	7.481.276.529
Excedentes	41.103.697	178.711.904	486.427.527	707.152.921	3.315.930.054	3.820.191.945
Pérdidas	188.628	13.281.904	12.849.539	11.787.005	11.864.218	11.664.724
Total operaciones	206.845.623	710.697.105	1.844.467.584	3.843.985.171	15.791.639.368	25.744.489.528

1. Debemos agregar a los datos que anteceden, que, por resolución Nº 328 del Instituto Nacional de Acción Cooperativa, se inscribe —con matrícula nacional Nº 9136 y provincial Nº 1480— la FEDERACION DE COOPERATIVAS DE ESTIBAJES PUERTOS ARGENTINOS LTDA., con sede en Villa Constitución, Provincia de Santa Fe, la que nuclea a entidades cooperativas de trabajos portuarios de distintos puertos del país. En su Estatuto, al referirse al objeto social, expresa, entre otros fines: "Establecer un vínculo permanente entre todas las cooperativas de trabajos portuarios de la República Argentina".

5. Conclusiones

Se puede observar claramente en el precedente cuadro estadístico, que en los últimos años ha disminuido el número de cooperativas y también de asociados a las mismas.

Prudentemente, se determina que la actividad en los puertos manifiesta una constante mejora en las operaciones que se realizan y son las cooperativas de estibajes las que en los últimos veinte años dieron muestras de corregir los graves defectos laborales existentes.

6. Consideraciones finales

La labor portuaria desarrollada por la cooperativa ha sufrido, en sus comienzos, diversas crisis, tanto laborales como institucionales. Pero de éstas ha surgido, ahora, un contexto de planes con proyección al futuro, que ha hecho, de la simpleza del ser humano trabajador de nuestros puertos, un hombre con elevado concepto de la solidaridad; con una nueva y profunda concepción del amor a su cooperativa; con constante adquisición de elementos que lo elevan a aquel lugar preponderante de respeto a su tarea sacrificada, pero con una comprensión más amplia y completa de la importancia de su salud –tan poco atendida en épocas ya superadas, donde solamente interesaba realizar la tarea, no importa en qué condiciones, ni cuáles eran los peligros que lo asechaban- con una visión nueva, de la integración con cooperativas hermanas, y con ello la planificación de un desarrollo consistente hacia un fin último, que es el mejoramiento social del hombre trabajador portuario.

De tal manera, pues, cuanto más profundo sea el concepto de la cooperación, será tanto más firme el avance de las cooperativas de estibadores, hacia esa meta dorada, de una adhesión permanente del asociado hacia su empresa solidaria.

Bibliografía consultada

1. INSTITUTO NACIONAL DE ACCIÓN COOPERATIVA (ÍNAC). Síntesis estadística. Años 1976, 1977, 1978, 1979, 1980.
2. DECRETO N° 3125 DEL SUPERIOR GOBIERNO DE LA NACION, (Ing. Alvaro Alsogaray, Ministro de Economía de la Nación).
3. Leyes 11.388 / 26 y 20.237 / 73 de Cooperativas.
4. GAMBINA, Julio C. Democracia cooperativa. Las comisiones de asociados, instrumentos de participación. En: Revista del Instituto de la Cooperación, vol. 7 (1980), N° 3, págs. 225 y ss.
5. GUERRERO, Gonzalo. Cultura y Cooperativismo. En: Revista del Instituto de la Cooperación, Rosario, vol. 7 (1980), N° 4, págs. 386 y ss.
6. LAIDLAW, A. F. Las cooperativas en el año 2000. En: Revista del Instituto de la Cooperación, Rosario, vol. 8 (1981), N° 1 / 2, págs. 79 y ss.
7. MLADENATZ, Gromoslav. Historia de las Doctrinas Cooperativas.
8. COOPERATIVISMO. Publicación de la Federación de Cooperativas de México.
9. ACCION. Periódico del Instituto Movilizador de Fondos Cooperativos, varios números.
10. INFORMES COOPERATIVOS. Publicación de las cooperativas portuarias.
11. INVESTIGACIONES SOBRE SINDICALISMO PORTUARIO.