

XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009.

Micro-escenarios de trabajo, obreros y dictaduras. Lo posible, lo problemático y lo complejo en la reconstrucción de la conflictividad laboral en estibadores del Puerto de Ingeniero White.

Zapata, Ana Belén.

Cita:

Zapata, Ana Belén (2009). Micro-escenarios de trabajo, obreros y dictaduras. Lo posible, lo problemático y lo complejo en la reconstrucción de la conflictividad laboral en estibadores del Puerto de Ingeniero White. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/1152>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Micro-escenarios de trabajo, obreros y dictaduras. Lo posible, lo problemático y lo complejo en la reconstrucción de la conflictividad laboral en estibadores del Puerto de Ingeniero White.

Zapata Ana Belén

Introducción

En este trabajo pienso desarrollar algunas problemáticas que se presentaron al momento de comenzar a investigar la conflictividad laboral entre los estibadores del puerto de Ingeniero White - en cercanías de la ciudad de Bahía Blanca- nucleados en el SUPA (Sindicato Unido de Portuarios Argentino).

Este puerto tiene/tuvo amplia incidencia en el desarrollo económico de la ciudad. Su actividad central de exportación se vio caracterizada a lo largo de los años por distintos ciclos de la actividad y cambios productivos y/o tecnológicos que influyeron en la cotidianeidad de los estibadores, en sus formas de trabajo y contratación. Algunos de estos cambios desencadenaron conflictos importantes en contextos dictatoriales de represión y ajuste económico. Uno de ellos tuvo lugar en el año 1966 con la huelga nacional en contra de cambios en el régimen portuario dictados por Onganía. Si bien dicha huelga fue de carácter nacional, encontró particularidades locales. La vigilancia y el señalamiento de los trabajadores combativos que realizó la Prefectura en la huelga, imposibilitó por años el acceso al trabajo a muchos obreros “marcados”. Los reclamos por la des-estigmatización y la habilitación para trabajar fueron ejes de lucha de los portuarios hasta otra dictadura, en 1976.

De mostrar “andamios” de la investigación tratará este trabajo. Asumiendo como punto de partida que la cuestión del acercamiento al campo es una práctica que debe ser registrada, socializada, discutida y analizada. Sobre todo a los fines de problematizar los recorridos de la investigación cuando ésta transita lugares tan sensibles como las confrontaciones, luchas laborales, y la represión de actores que hoy nos son contemporáneos, en este tipo producciones sobre historia de “gentes vivas”. En este sentido, expondré algunas de las siguientes problemáticas de la tarea: Cómo reconstruir un espacio de trabajo cambiante a la luz de medidas económicas de ajuste y represión. Qué posibilidades y qué límites encontramos en la reconstrucción por medio de volantes y el acceso a ellos a partir del ex archivo DIPBA. Cuál es el rol de la prensa local como

fuente histórica frente a los sucesos en el puerto: qué puerto fue conveniente mostrar a los bahienses, y cual no. Y que problemas presenta esta cuestión a los fines de una mirada “micro” sobre el pasado.

Perspectiva de reconstrucción y tema de referencia

Mi iniciativa de trabajo general es poder reconstruir parte de la historia de las luchas obreras y la conflictividad laboral local durante la década previa al golpe de Estado de 1976¹ de cara a comprender los sucesos que afectaron al movimiento obrero bahiense en el contexto de la violencia política, la vigilancia y represión. La perspectiva que asumo en esta tarea es la de una reconstrucción de tipo microhistórica, reduciendo la escala del análisis y observando no solo el plano de la localidad en particular, sino también espacios de trabajo internos a esta. Decidí observar la ciudad de Bahía Blanca desde micro-escenarios de trabajo que me permitieran dar cuenta de realidades densas y complejas, aunque también más próximas a las memorias, las experiencias y lo cotidiano dentro del mundo del trabajo.

Este tipo de mirada, admite muchas veces en su relato una reflexión sobre cuestiones constitutivas de la documentación y/o los obstáculos que en torno a ella se presentan a lo largo del recorrido de investigación. En este sentido, sobre las posibilidades de reconstruir microcosmos Carlo Ginzburg en su célebre libro *El queso y los gusanos* nos alienta a que “si la documentación nos ofrece la posibilidad de reconstruir no solo masas diversas, sino personalidades individuales, sería absurdo rechazarla” (Ginzburg, 2008) Alrededor de esta cuestión se suscita la reflexión sobre la necesidad de mantener adecuación entre el tipo determinado de fuentes y la escala particular de la realidad que intentamos reconstruir. Asumiendo esta coherencia de la que hacíamos mención, resulta insoslayable –en estos casos- la utilización de la fuente oral. El primer apartado de este trabajo se refiere entonces, a las posibilidades y problemas que se nos plantea en este sentido ¿Cómo reconstruir un micro- escenario de trabajo en la entrevista? ¿Qué límites y posibilidades encontramos en transitar nuevamente esos espacios junto a los trabajadores?.

Este texto va a dar cuenta desde lo empírico de un conflicto en particular, la huelga de estibadores de 1966 en el puerto de Ingeniero White. Si bien aquí no

¹ Esta investigación más amplia, se ubica en el marco del proyecto presentado para la Beca de Iniciación a la Investigación para Graduados de UNS. Otorgada por la Secretaría General de Ciencia y Tecnología. Res CSU 248 09 . Pero este trabajo sobre estibadores whitenses lo realicé luego de mi experiencia dentro de un proyecto de trabajo colectivo sobre la memoria de la “Calle de los piqueros” junto a Aldo Montesinos y Eleonora Ardanaz con entrevistas hechas para el archivo oral del Museo del Puerto de Ingeniero White.

reconstruiremos en detalle ese episodio, lo tomaremos como punto de referencia constante. Este conflicto se originó a partir de una medida tomada por la dictadura de Onganía cuando modificó el régimen laboral nacional de puertos, a partir de las leyes 16.971 y 16.972 y del decreto 2.729 del ejecutivo. Estas leyes entre otras cosas establecían la habilitación portuaria por 24 horas creando así un horario de trabajo extendido durante todo un día, dividido en 4 turnos de 6 horas cada uno. De 7 a 13, de 13 a 19, de 19 a 1 y de 1 a 7. También impuso que el trabajo considerado insalubre en el puerto no fuera compensado con mayor salario. El artículo 4° de la reglamentación planteaba que “las tareas insalubres no podrán bajo ningún concepto compensarse con un mayor pago, debiendo reducirse la jornada en la forma legalmente autorizada”. Además se estableció la figura de la Capitanía de Puerto cuya función pasó a ser la coordinación de todas las tareas en el ámbito portuario.

La huelga tuvo un carácter nacional, y el SUPA de Ingeniero White no fue una excepción se adhirió a ella el 26 de octubre de ese año, ocasionando la paralización del puerto. Provocó también, un importante operativo de vigilancia por parte del personal de la Subprefectura de Bahía Blanca, quienes monitorearon la situación desde el momento que fue declarada la medida de fuerza, a los fines de evitar manifestaciones en el lugar. Este conflicto tuvo varias instancias de lucha, y se prolongó por varios meses, llegando incluso a una toma de la CGT local en enero de 1967. Los estibadores de SUPA reclamaban a la central obrera una mayor determinación y firmeza ante la pelea que mantenían con el gobierno militar.

Los conflictos dejan registros que hoy en día podemos visualizar a partir de distintas búsquedas. Los volantes son uno de ellos. Estos muestran cristalizadas cuestiones propias del calor de la lucha y la confrontación. Funcionan como plataformas de comunicación para el resto de la sociedad: contando las razones de lucha y los objetos de repudio. Aunque también evidencian antagonismos presentes hacia el interior de la clase cuando el papel se convierte en elemento de denuncia y connotación despectiva a aquellos que “traicionan” la huelga y a sus compañeros, al ir trabajar en los días de paro. Aquí pretendo analizar el peso del volante como fuente más allá de su originario carácter “efímero”. Haciendo referencia a las instancias de significado que pueden adquirir dichos volantes dependiendo de receptor del mismo, pensando por ejemplo en los usos de la volantería por parte de los servicios de inteligencia.

Pensar la reconstrucción histórica ambicionando dar cuenta de lo que “certeramente ocurrió en el pasado”, es un proceso infértil si no reparamos en la

necesidad de complejizar dicha tarea reconociendo que lo que “realmente ocurrió” incluye dimensiones subjetivas de los agentes sociales, y procesos interpretativos, construcción y selección de “datos” (Jelin, 2002) Algunos posicionamientos que encontramos a lo largo de la investigación, se encuentran en distintos medios de prensa escrita. Si bien su carácter como fuente histórica es de suma utilidad, debemos ser cautelosos frente a la mediación de este actor, por ejemplo, al comunicar el devenir de un conflicto obrero. Acerca de desnaturalizar estas mediaciones tratará la última parte del texto, en la cual intentaremos mostrar algunos de los límites y posibilidades al utilizar este medio a los fines de la reconstrucción.

No está de más aclarar que mi análisis se enfoca solo en algunas de las fuentes plausibles de utilizar, esto no excluye las futuras problemáticas en documentos de otro tipo.

La entrevista “caminada” como vehículo para la reconstrucción

Las entrevistas a trabajadores (no solo portuarios) que más me impactaron, las hice caminando por sus lugares de trabajo², indagando en sus labores cotidianas. Generalmente no tienen la comodidad de situaciones de entrevista más tradicionales, pero lo que uno aprende en este tipo de vivencias es impagable. Reconstruir la experiencia del conflicto laboral desde de una escala micro, genera la necesidad de comprender a fondo cuestiones vinculadas a lo cotidiano del mundo del trabajo al cual aludimos. Atraviesan este mundo, los cambios tecnológicos, en los procesos o tiempos de trabajo que muchas veces resultan causales de las situaciones de confrontación.

Hay aquí una primera cuestión: la entrevista resulta –entre tantas otras cosas– una situación de “aprendizaje de oficio” para un historiador/a, que puede ignorar cuestiones técnicas y específicas del trabajo de un obrero. Un primer problema a saldar, que aparece en ese sentido, tiene que ver con el manejo de lenguaje propio del contexto laboral.

Recuerdo las primeras conversaciones con estibadores, cuando en una misma frase aparecían términos tan comunes para ellos como: “gente de faca”, “monito”, “trompeta” y “mano” inmediatamente sentía la necesidad de preguntar de que se estaba hablando ya que los sentidos de esas palabras me eran completamente ajenos. Había

² Una lógica similar de trabajo planteo en el caso de obreros gráficos en la ponencia: “*Necesitaban gente que estuviere en el oficio...*” Del olor a plomo, al olor a tinta en los talleres gráficos de La Nueva Provincia (1973-1976) en III Jornadas de Economía Política de la Universidad Nacional General Sarmiento, a desarrollarse en noviembre del 2009.

mucho para aprender de los estibadores. Después de las explicaciones, uno ya incorporaba que ellos se decían “gente de faca”³, aludiendo a su primer elemento de trabajo luego de la pala, que era el cuchillo. Este cuchillo especial se usaba para cortar los hilos de las bolsas de arpillera con cereal. El “monito” era el bolso que llevaba el estibador - muchas veces cosidos por sus esposas-, las “trompetas” eran las máscaras que se fabricaban para no respirar el polvillo del cereal que paleaban en el barco -las hacían con una media de mujer cortada y una esponja dentro de ella, que se la colocaban en la zona de nariz y boca-. Aunque también podían llevar solo un pañuelo para cubrirse, pero a veces no resultaba tan efectivo. Y la “mano”, era el número determinado de estibadores para realizar una labor. Un trabajador explicaba que la mano también “tenía el nombre de `cuchillo`, cada `cuchillio` consistía en un cortador, tres arrastradotes y un embolsador”⁴

Algunas de estas situaciones de trabajo, fueron relatadas con cierta nostalgia desde el presente donde las condiciones de estiba han cambiado sustancialmente tras la incorporación de avances técnicos, por ejemplo la aparición de los vapores Bulk-carrier: “Hoy en día los vapores modernos que arriban a nuestros sitios cargan cereal y son autoestibantes y no necesitan los servicios de nuestros paleros”⁵

La ventaja de estas entrevistas “caminadas” es que nos permiten recorrer junto a los obreros –por ejemplo- sus trayectos hacia el trabajo. En el caso de los estibadores el espacio de la intemperie cobra un papel central⁶, ya que la situación de “contratación” se daba en espacios abiertos y fue admitiendo modificaciones con el paso del tiempo. El lugar más mencionado en las entrevistas era “el triángulo” o “la parada de los piqueros” (el piquero era el estibador que iba a buscar el “pique”, es decir el trabajo) Este lugar se ubicaba en las cercanías del puente La Niña, y se llegaba a él por el camino o la “calle de los piqueros”, un sendero hecho por el uso, que se encuentra a un costado de lo que hoy es el Museo del Puerto de Ingeniero White.

³ A partir de esta referencia también hablan de las tan comunes rencillas y peleas que se daban entre estibadores cuando esta herramienta de trabajo pasaba a ser un arma blanca.

⁴ Entrevista H.M estibador del puerto de Ingeniero White. Fecha 12/09/2007 Archivo oral Museo del Puerto

⁵ Entrevista H.M estibador del puerto de Ingeniero White. Fecha 12/09/2007 Archivo oral Museo del Puerto

⁶ A modo de comparación con otras experiencias de estibadores del Puerto de Buenos Aires podemos ver en el trabajo de Patricia Berrotarán como ella habla del espacio de trabajo:

“La dispersión y rotación de tareas, la amplitud del espacio, la competencia diaria por los puestos de trabajo tiene su contraparte en estos espacios comunes que generan estrategias de supervivencia y de conocimiento entre los propios estibadores. Los problemas generados por la dinámica de la contratación y la diversidad de tareas se acentúa a partir de la década del '70 con el ingreso de nuevas tecnologías en los medios de transporte y métodos de manipulación de carga” (Berrotarán en Camarero, 2000)

“En aquellos años, acá abajo había un triangulo, la parada. La parada era aquí abajo. Entonces era un triangulo y ahí entraba el capataz y sacaba el capataz. Primero en el '70... pasaron tantas etapas en el Puerto! Primero sacaba [elegía] el capataz, a dedo.”⁷

“En el año '70 venían colectivos llenos [de estibadores] de Bahía a acá”⁸

“Primero sacaban a dedo, los capataces sacaban a dedo...Y después con el tiempo estaba Capitanía de Puerto, adonde te daban un número. (...)”⁹

“Veníamos a la madrugada, trabajábamos acá y después nos íbamos a la tardecita o a la noche haciendo dedo o agarrando colectivo (...) muchísimo trabajo había, venía gente de todos lados!! (...)”¹⁰

Los trabajadores contaban su recorrido: generalmente iban por el “camino o calle de los piqueros” desde el “Cabaret de los machos” un bar de la época donde se juntaban a tomar antes de ir hacia el triangulo. Una vez contratados por el capataz iban para el muelle. El capataz les agarraba el documento y les decía donde tenían que ir. Les pagaba la misma empresa¹¹ que los contrataba, éstas tenían casillas cerca de la parada, que hacían las veces de oficinas, sin embargo a veces les solían pagar arriba del barco. También van apareciendo en los relatos los distintos cambios en los sistemas de contratación. Primero dependía de que el capataz de la empresa los eligiera “a dedo”, luego pasaron a un sistema de número rotativo, sistema dejado de lado con las medidas de Onganía. Este fue reemplazado, luego de la huelga de 1966, por una elección mucho más arbitraria dependiendo de los antecedentes que manejaba la Prefectura:

“A raíz de esto [huelga] le quitaron los permisos a todos los portuarios, empezaron a solicitar antecedentes a cada persona y le daban una cedula plástica. Es una cedula que tiene el nombre de uno, el numero de documento y tenia un numero de Prefectura.” “Y tenias que tener buenos antecedentes porque no se la daban a cualquiera”¹²

“¿El motivo de la huelga? Bueno la entrada de los militares que empezaron a cortar muchas cosas beneficios y demás, entonces la gente quería los

⁷ Entrevista a O.R. estibador ex delegado. Fecha 02/05/2008 Archivo oral Museo del Puerto

⁸ Entrevista a O.R. estibador ex delegado. Fecha 02/05/2008 Archivo oral Museo del Puerto

⁹ Entrevista a O.R. estibador ex delegado. Fecha 02/05/2008 Archivo oral Museo del Puerto

¹⁰ Entrevista a O.R. estibador ex delegado. Fecha 02/05/2008 Archivo oral Museo del Puerto

¹¹ Algunas de las empresas o agencias de estibaje mencionadas son: Monacci, Burtton, Doderó, Gabriel y Martín.

¹² Entrevista a J.A. capataz de estibadores del puerto de Ingeniero White. Fecha 08/03/2006 .Archivo oral Museo del Puerto

beneficios que tuvo siempre y eso empezó a achicar el trabajo. La gente se empezó a ir porque no te dejaban entrar a muchos compañeros los marcaban...Porque había una Capitanía de Puerto¹³ y no los dejaban. Te ponían cruces, este...si tenías cinco cruces no podías entrar.”¹⁴

“Fue así que en 1966 en nuestro puerto empezó a funcionar en concomitancia con el gobierno militar un ente bajo el rótulo de Capitanía de Puerto, estos señores avasallaron todos nuestros derechos y así nos quitaron el número rotativo. Y a partir de esta pérdida todo lo demás se cayó solo, la dignidad del trabajador pasó a ser una utopía”¹⁵

El conflicto aparece en el relato, casi naturalmente como momento de corte y quiebre de una situación cotidiana a otra muy distinta.

Llevar el grabador a la calle va generando algunas marcas de presencia en el testimonio: “*acá* abajo había un triángulo”, “trabajábamos *acá* y después nos íbamos” “vos sabes la gente que ha subido por *este* puente!” “Y subíamos caminando, hay gente que subía en bicicleta con la bicicleta agarradita al costado y subíamos con la bicicleta y el ‘monito’ al lado” “Veníamos *ahí*, por esa parte de *ahí* pasábamos por esta parte de *acá*”

Así y todo, estas formas de entrevistas ayudan en la construcción de representaciones espaciales y del mundo del trabajo que se intenta reconstruir. La ayuda, fundamentalmente viene dada desde una representación que se realiza –en cierta medida- “con” el trabajador, junto a él que guía muchas veces en detalles que pueden parecer pequeños, pero no lo son. Como ser la reconstrucción de la estética de un espacio: “*Antes* esto era todo con tamarisco”, o dar cuenta de lugares que son cambiantes. Quizás no advertir dichos cambios podría llevar a errores o hasta incluso anacronismos en la reconstrucción.

Preg -Esto es Terminal Bahía Blanca

O.R-Ahora

Preg-Antes?

O.R-Antes no tenía nombre. Junta Nacional de Granos, era.¹⁶

¹³ Alusión a la Capitanía de Puerto instaurada por la nueva legislación de Onganía.

¹⁴ Entrevista C.F. estibador del puerto de Ingeniero White. Fecha 01/03/2005 Archivo oral Museo del Puerto

¹⁵ Entrevista H.M estibadores del puerto de Ingeniero White. Fecha 12/09/2007 Archivo oral Museo del Puerto.

¹⁶ Entrevista a O.R. estibador ex delegado. Fecha 02/05/2008 Archivo oral Museo del Puerto

Un problema que se presenta en esta forma de entrevista, tiene que ver nuevamente con las reformas en los escenarios, cambios edilicios que hoy presenta la zona portuaria. La preponderancia de empresas privadas en el presente, han establecido “espacios privados” sobre los que antes eran espacios públicos. Lugares alambrados o con personal de seguridad vigilando, presentan algunos límites (literales) en el avance de la entrevista “caminada”:

O.R.-“Ah! No se puede bajar por acá”

Preg-Ah! que lástima!

O.R.-Porque, ves acá? Que sacaron... como te das cuenta que sacaron los escalones, los escalones. Y ese era todo un galpón, ese cemento que hay ahí era todo un galpón hasta la otra punta, hasta por allá. Y aquella parte de allá que esta toda...que no tiene cemento: ahí estaba el triángulo.¹⁷

Más allá de esta situación problemática, entiendo que esta forma de entrevistar más que dificultades nos brinda posibilidades. Lograr nociones de los espacios transitados por los actores en el pasado, es algo facilitado por el hecho de volver a recorrerlos, aún frente a los cambios que presenten hoy y salvando todas las distancias existentes en las formas de vivir y hacer experiencia en ellos.

Indicios, huellas del pasado: la volatería.

“Durante la jornada de la víspera, la actitud de los estibadores que realizaron tareas fue censurada por el Sindicato Unido de Portuarios Argentinos por medio de volantes distribuidos en diversos sectores de Ingeniero White. No obstante efectivos de la Subprefectura de Bahía Blanca garantizaron la libertad de trabajo como días anteriores.”¹⁸

“En horas de la mañana de hoy un grupo de obreros repartió volantes criticando la acción de otros compañeros que se presentaron a trabajar. Asimismo, trascendió que se habrían producido agresiones verbales entre los trabajadores portuarios sin que estas pasaran a mayores”¹⁹

¹⁷ Entrevista a O.R. estibador ex delegado. Fecha 02/05/2008 Archivo oral Museo del Puerto

¹⁸ LNP, 01-11-1966

¹⁹ El Sureño, 02-11-1966

Me permito reflexionar sobre las posibilidades para la investigación que nos brindan estas fuentes tan utilizadas, los volantes. Antes que nada, voy a detenerme en la denominación de estos documentos: “volantes”, “mariposas”. Ambas denominaciones remiten a lo efímero, a lo volátil, a lo que circula pero no perdura, a lo que tiene un uso específico y coyuntural pero luego se desecha. Estoy pensando también en los usos actuales de los volantes, en los destinos que tienen luego de ser repartidos en una marcha –por ejemplo- ¿Dónde terminan su recorrido luego de haberlos leído? Algunos en las calles, otros en algún bolsillo, otros se rompen y algunos pocos se conservan. Y los que se conservan, quienes los conservan y para qué?...

Entiendo estos registros como huellas o indicios del pasado y “una huella representa un animal que ha pasado por allí” (Guinzburg, 1989) Estos rastros han sido dejados desde la experiencia y de ella se vuelven cristalización.

La experiencia del conflicto tiene múltiples matices, pensar en un conflicto laboral solo como una relación antagónica entre una empresa y los obreros o un gobierno y los obreros, resulta algo simplista. Esto lo podemos ver a través de los volantes, si observamos que gran cantidad de ellos fueron pensados como instrumento de “escrache” desde los sectores más combativos hacia aquellos que “traicionaban” las medidas de fuerza al decidir ir a trabajar pese a esta. La carga agresiva que tienen estos panfletos nos habla de la importancia del repudio, la intensidad con la que se vive “la traición”, la importancia de valores como la lealtad o el compañerismo al llevar a cabo una huelga. Creo que vale la pena citar en extenso fragmentos de uno de ellos:

“Para que Ing. White y los compañeros portuarios y la CLASE
TRABAJADORA TODA conozca quienes son los inmundos carneros que
nos traicionan

J.C²⁰-(Alias `El Vasco Narigón) Vive en G. Torre y Lautaro en I. White. No obstante vivir rodeado de auténticos obreros y compañeros portuarios, sistemáticamente ha venido traicionando a los propios compañeros con los que convive. TODO INGENIERO WHITE DEBE REPUDIARLO...

R.S.- Se domicilia en Fiches y Brown, a tan solo 50 metros de nuestro sindicato. Es hijo de...Ing. White, y no obstante ello, conjuntamente con su hijo Palito carnerea miserablemente. Este Cerdo no ha vacilado en utilizar a su propio hijo, menor de edad, quien inocentemente acompaña a R.S., su

²⁰ En el volante original aparecen sus nombres completos, es decisión mía poner solo sus iniciales en este trabajo.

propio padre, en su continuo carnerear al movimiento portuario. No nos olvidemos que este degenerado, aprovechó a la Organización, a través de sus tíos que son afiliados a nuestro sindicato para lograr beneficios para él y su familia. TODO ING. WHITE DEBE ESCUPIR EL ROSTRO DE ESTE JUDAS DE LA CLASE TRABAJADORA (...)

H.O.B.- LO CONOCE? Es hijastro de un ex delegado general de nuestro puerto. Su padre ha sido y es un excelente compañero portuario. Su hijastro es una vergüenza, no solo para su padre, sino para toda la clase obrera que traiciona(...)

Y AHORA SI...LO INSOLITO, PORQUE ES UNA SORPRESA PARA TODOS...

W.C.- Ing.White debe recordar cuando una pobre criatura clamaba por dos muletas para poderse mover de un lugar a otro. La Organización le facilitó a ella las dos muletas. No Obstante ello, hoy el propio padre de la favorecida por los compañeros portuarios traiciona a sus compañeros de clase (...)
POR ESO TODO INGENIERO WHITE DEBE REPUDIAR A ESTE REPTIL”²¹

El sentido del escrache está dado por la puesta en público de nombres, direcciones, historias personales y hasta fotografías de los llamados “carneros”. Existe una voluntad de llevar a la opinión pública también aspectos de la vida personal de cada uno -como el reclamo que hace al sindicato un trabajador que pidió muletas para su hija- para tornar más repudiable su “traición” al contrato implícito de reciprocidad dado por la ayuda social brindada por el sindicato. Algo que nos posibilita imaginar esta clase de volantes es el nivel de tensiones, de confrontación, de estigmatización –por qué no- que habilitaban este tipo de registros, dirigidos hacia una población pequeña en donde “todos eran conocidos de todos”, todos vivían más o menos cerca y se relacionaban continuamente ya sea por vínculos familiares o sociales.

De todas maneras, evidentemente este no es ni el único ni el principal uso que se le da al volante. Otro valor de esta fuente a la hora de reconstruir la huelga del '66, es el de explicar específicamente qué cuestiones de la legislación de la llamada “Revolución Argentina”, los afectan y perjudican:

²¹ Volante 1966

“Los obreros portuarios de Bahía Blanca, nos encontramos de pie y dispuestos a luchar contra este nefasto decreto, si fuera necesario hasta las últimas consecuencias, y así lo haremos, porque somos concientes que de aceptarlo, el hambre y la miseria entrará por la puerta grande de nuestros hogares, porque eliminar el TURNO ROTATIVO, el cual permite a los obreros portuarios repartir los días de trabajo equitativamente, significa avasallar los derechos obreros legítimamente conquistados. Porque para poder completar el número de estibadores, según el decreto mencionado, se necesita doblar la cantidad. Quiere decir, si en tiempos normales de trabajo, el obrero estibador trabaja cinco o seis días por semana, de esta manera trabajaría de dos a tres días por semana y por mes no alcanzaría a trabajar quince días”²²

Retomando una pregunta inicial ¿quiénes conservan los volantes y para qué? Pocas son las veces que los propios trabajadores los han guardado. Generalmente, si este es el caso, han perdurado uno o dos seleccionados por razones varias, algunas veces hasta por el fetichismo en el deseo de preservar “algo” de su pasado.

Pero hoy nos encontramos con que paradójicamente son los archivos de inteligencia montados para la vigilancia y el seguimiento de diversos actores, los mayores repositorios de esta documentación nada “efímera” para los servicios. Pero “el paso del tiempo puede invertir algunas cosas. La información recopilada por los servicios de inteligencia para destruir un grupo político o sindical puede ser vuelta a utilizar, treinta años después, para recuperarlo de las sombras, para rescatar palabras donde el silencio fue impuesto” (Lorenz, 2007) De aquí creo que es importante rescatar las voces de los trabajadores, su experiencia cristalizada en aquellos volantes, panfletos, y demás materiales que fueron guardados y utilizados en tareas de seguimiento. En este caso quiero hacer referencia a algunos volantes de estibadores encontrados en el ex – archivo DIPBA, hoy al resguardo de la Comisión Provincial por la Memoria.

Estos volantes en su mayoría corresponden a años posteriores a la huelga (a los años 1972,1973²³), no obstante en ellos se toma este hecho como una referencia constante, haciendo uso de esa memoria (Todorov, 2000) no muy lejana en el tiempo:

²² Volante *A la opinión pública*, 1966

²³ Debemos consignar que gran parte del material que recopilaba la inteligencia en este caso, eran listas de candidatos en las elecciones de comisión directiva del SUPA en el año 1972. No escapa al sentido común pensar que estas listas producidas por los trabajadores con fines electorales, fueran utilizadas por

“Es necesario en la oportunidad recordar algunos de los hechos que de ninguna manera los portuarios hemos olvidado. Decimos esto porque parece que la nueva modalidad que se utiliza es la Falta de Memoria y la Mentira. El estibador que hasta 1966 se sentía feliz, realizado y orgulloso de su dignidad de trabajador portuario, aunque no hubiera percibido todo lo que en justicia le correspondía, fresco esta en su recuerdo y en el de los nuevos, las alternativas que nuestro gremio le tocó vivir y nadie olvida ni olvidará jamás (...)”²⁴ (sic)

Podemos entonces utilizar los volantes para reconstruir no solo el hecho de la huelga en sí, sino también las formas de memoria que se elaboraron luego, en su pasado más cercano. Esta “temporalidad” de los volantes, hoy la podemos reconstruir a partir de que fueron ubicados cronológicamente en un archivo de inteligencia. Muchas veces cuando accedemos a la volantería por los propios trabajadores, resulta difícil reconstruir desde la memoria del actor, el fechado de un volante. Esta cuestión queda resuelta cuando el volante se transforma en una parte de un repositorio más amplio y ordenado²⁵.

Quisiera finalizar planteando un problema no saldado: ¿Resulta fructífero traer a colación los volantes en la situación de entrevista con el trabajador?, ¿Cómo dar cuenta de cuándo puede ser fructífero y cuando no?, ¿Como hacerlo sin exponer al entrevistado a una situación que puede ser violenta e incomoda? ¿Hasta dónde resulta honesto como investigador mostrarle el material con el que uno cuenta, y más si aparece su nombre en el? ¿Qué hacer si se trata de volantes que conseguimos en ex -archivo DIPBA?. ¿Que hacer cuando uno de sus nombres aparece fuertemente repudiado por sus compañeros?. Aquí encuentro problemas, preguntas no resueltas aún, que creo solo encuentran su solución en la particularidad de la situación de entrevista, en la confianza lograda, en el grado de interés expresado por el entrevistado, en las demandas que este nos haga...porque los entrevistados también demandan cosas. Apelar a la sensibilidad de saber que en historia reciente trabajamos con “gentes vivas” , es crucial. Creo que estas cuestiones requieren del mayor sentido común y humanidad posible.

los servicios a manera de “listas negras” proporcionándoles nombres, apellidos, números de documentos preferencias de agrupación y grados de militancia.

Fuente: Archivo ex DIPBA, Mesa B, Carpeta 15, Bahía Blanca, Legajo nº 5, caratulado “Sindicato Unido Portuarios Argentinos”.

²⁴ Fuente: Archivo ex DIPBA, Mesa B, Carpeta 15, Bahía Blanca, Legajo nº 5, caratulado “Sindicato Unido Portuarios Argentinos”.

²⁵ De todas formas no deberíamos dejar de problematizar aquellas organizaciones cronológicas en el mismo archivo, como una construcción más.

La prensa y sus problemáticas

La prensa como fuente histórica puede resultar muy útil a los fines de una reconstrucción “panorámica” sobre el movimiento de la conflictividad laboral en un determinado período de tiempo y en un espacio puntual de análisis. Esta panorámica que nos da la lectura sistemática de diarios, periódicos y/o revistas no esta ajena de límites y problemáticas si asumimos que la prensa es un actor político (Borrat,1989) y como tal jerarquiza, selecciona, y construye su visión de la realidad a partir no solo de las opiniones editoriales (que sería lo más explícito) sino también de omisiones o sobredimensiones.

Entendiendo todas estas salvedades, al momento de comenzar los relevamientos en periódicos locales –me refiero específicamente a dos: *La Nueva Provincia* y *El Sureño*-, me encuentro con que son justamente los posicionamientos políticos de ambos diarios los que obstaculizan el acceso a determinada información de la que no dan cuenta en ningún momento, frente a otra que subrayan con mayor ahínco.

Si bien por su parte el diario *El Sureño* dedica varias notas en referencia a la huelga de estibadores del '66, el ímpetu del diario pareciera estar en mantener una sensación de “calma” y “tranquilidad”, siendo que la realidad era de intensa conflictividad. En esta lógica el diario carga las tintas en las divisiones que existen entre aquellos estibadores que se adhieren a la huelga y los que no. Remarcando que los buques siguen arribando al puerto y son descargados con toda “normalidad”. Son numerosas las notas que reúnen este formato:

“Trabaja un Buque en Ingeniero White.

Está trabajando normalmente en el puerto de Ingeniero White el vapor de bandera griega Júpiter, que arribara ayer a nuestro puerto. Cargará unas diez mil toneladas de trigo y avena para Italia, habiéndose estimado que podría zarpar el viernes de esta semana. (...)Se señaló también que no faltó mano de obra a pesar del conflicto que mantienen los obreros afiliados al Sindicato Único de Portuarios Argentinos (SUPA). Por su parte en la Subprefectura Bahía Blanca se informó que además de los 62 hombres que están trabajando en el buque, otros 22 lo hicieron en el tinglado,

descargando vagones con lo que suma 64 los estibadores que se han presentado a trabajar”²⁶

Aquí encontramos algunos de los límites en la utilización de esta fuente para reconstruir la escala micro. Primero, si la intencionalidad está puesta en mostrarnos un puerto que pese a todo “funciona normalmente” la situación de conflicto en toda su complejidad resulta vedada. Tan solo nos permite ver una fracción del mismo, -que es la que sirve para sustentar esta posición-, y es la fracción de aquellos trabajadores que deciden ir a trabajar y no adherirse a la medida. Así y todo, si fuera de nuestro interés recortar el sujeto de análisis y enfocarnos exclusivamente en “los trabajadores antihuelguistas”, tampoco sabríamos demasiado sobre ellos por la prensa, más que la reducción de este actor a una cantidad numérica específica que se repite -con variantes- en distintas notas.

De forma más explícita podemos ver la posición del diario sobre el conflicto en una sección llamada “La Gente Comenta” aquí se desnuda su adhesión a las medidas del gobierno sobre la racionalización de puertos y ferrocarriles:

“Sanear los puertos para lograr la eliminación de los sobrefletes, constituye por eso un modo de defender el poder adquisitivo del salario mucho más eficaz que las manifestaciones retóricas escuchadas con frecuencia. Racionalizar los ferrocarriles para reducir al mínimo posible su déficit, ayudará también a combatir la inflación con igual eficacia.. Porque si para cada artículo que compramos debemos pagar un sobreprecio para los ferroviarios, otros para los portuarios y otra para los trabajadores del azúcar es evidente que los precios no pueden ser baratos”

Por su parte *La Nueva Provincia*, a lo largo de 1966 – incluso en meses previos a la huelga- dedica diariamente muchas notas al mundo portuario. Estas, por lo general, presentaban un puerto en continuo movimiento, de intensa actividad y marcando record de exportación, no solo de cereal sino –y sobre todo- de fruta en numerosas oportunidades. Titulares como “*La exportación en auge*”, “*Embarque record de cereales por puertos bahienses*”, “*Más de mil millones de toneladas de cereales son exportados*”, “*Puerto, momento de trascendencia*” etc...ocupaban mucha de la superficie de redacción del diario. Asimismo, LNP tiene una sección llamada “Movimiento de buques en los puertos de Bahía Blanca” que sale diariamente. Tiene la

²⁶ *El Sureño*, 2 de noviembre 1966

forma de cuadro donde la información numérica, es bien detallada: qué buques son cargados, qué bandera o procedencia tienen, qué empresa de estibaje se ocupa de ellos, cuánto tonelaje carga, cuál es el país de destino, etc. y la misma información hay para los buques que están esperando ser cargados.

Evidentemente al diario le importa comunicar en detalle la actividad exportadora local. En términos numéricos, LNP nos brinda muchísima información; que sistematizada nos puede permitir elaborar variadas estadísticas.

Sin embargo, de la simple lectura sobre el recorte “numérico”²⁷ que hace LNP, pareciera que los buques se cargan y descargan “solos”. A las toneladas y toneladas de cereales, nadie las palea. Y de los record de exportación, los únicos responsables son las empresas de estibaje, o los buques que arriban. Paradójicamente ellos siempre tienen nombres propios: “Júpiter”, “Ranhall”, “Fort Dauphine” etc. mientras que los obreros no solo son anónimos, sino que rara vez se los menciona como fuerza de trabajo vital para el movimiento portuario. Esto claramente resulta un problema para reconstruir la experiencia obrera, o por lo menos debemos reparar en los límites de esta fuente para abordarla.

De forma similar a lo que ocurre con el diario *El Sureño*, recién los obreros aparecen mencionados cuando existe la situación de conflicto. También en *LNP* lo que se relata es la “normalidad” con que se trabaja debido al sector de estibadores que no se adhirieron a la medida:

“Con toda normalidad se trabajó ayer en el vapor de bandera liberiana, único activo amarrado en el puerto de Ingeniero White. En el turno de 7 a 10 efectuaron trabajos 42 estibadores a bordo y otros 22 en tinglados, en tanto que en el turno siguiente trabajaron 40 y 13 obreros respectivamente. Ya en el turno vespertino, de 13 a 16 fueron empleados 45 hombres a bordo y 19 en tinglados, continuándose con igual numero en el turno de 16 a 19. A esa hora se paralizaron los trabajos hasta hoy a las 7.

En todos los casos, el personal que cumplimentó los trabajos fue contratado por la empresa De Leone y por una agencia marítima local. Al igual como

²⁷ “Al cumplirse el primer semestre del año, las exportaciones cerealeras realizadas por los puertos de Bahía Blanca llegan a 1.514.735 toneladas, mientras que en igual período de 1965, las operaciones alcanzaban a 1.040.874 y en 1964 a 819.633 toneladas. Aquellas cifras provisionales se ajustan al total de junio, recogido ayer en fuentes cerealistas bahienses y que son de 207.673 toneladas. Debe aclararse que estos cómputos fueron hechos a buque terminados, es decir considerando exclusivamente los vapores que finalizaron la recepción que tenían asignada, ya que hay a bordo 35.000 toneladas entregadas a cargueros que continúan trabajando. Esa mercadería será tenida en cuenta para la estadística del mes que acaba de iniciar.” LNP, 01-07-1966

vino sucediendo desde que se inició el conflicto portuario a raíz del paro general de actividades decretado por el SUPA filial local, efectivos de la Subprefectura Bahía Blanca garantizaron la libertad de trabajo en la zona portuaria”²⁸

Al igual que el otro diario local analizado, lo único que se subraya del conflicto es que existen divisiones internas entre los que adhieren y los que no a la huelga. Estos últimos generalmente eran los estibadores “changas”²⁹ quienes trabajaban en puerto por fuera de la sindicalización en SUPA y de forma más ocasional. Si bien estas divisiones eran reales, no se puede reducir el proceso del conflicto solo a esto. El hacerlo, nos habla de un posicionamiento expreso, que en el caso de LNP podemos leer en uno de sus editoriales:

- “Los turnos laborales, por ejemplo, han sido una inquietud constante de los exportadores deseosos de alcanzar una mayor continuidad en la labor portuaria, a los efectos de brindar real agilidad a la entrada y salida de buques. La permanencia de vapores en los muelles durante lapsos evidentemente superiores a los que admitiría el tonelaje a recibir, así como la interrupción de la carga en horas de la noche, para continuarla al día siguiente, cuando es escasa la mercadería que resta por depositar en las bodegas, son anomalías que por repetidas, se habían constituido ya en episodios acostumbrados. Su eliminación es uno de los objetivos que afortunadamente, estarían animando a las autoridades oficiales, al dictar las

²⁸ LNP, 03-11-1966

²⁹ LNP publica una solicitada de los obreros “Changas” en la cual ellos dejan bien en claro porque no van a realizar la medida de fuerza. En esta solicitada se pueden ver disputas “intra-clase” que datan de mucho antes de la huelga. Pero que resultan causantes del “apoyo” a las medidas de Onganía por parte de este sector de changas.

“En esa oportunidad (1961) los afiliados de SUPA, en asamblea abierta prometieron hacernos accionistas de la llamada cooperativa a todos los obreros denominados CHANGAS, netamente portuarios, pero sucedió lo más desvergonzado, la traición pues una vez solucionado el mencionado conflicto volvimos a quedar en la misma situación y los llamados compañeros se convirtieron en despiadados explotadores, no solo de los denominados CHANGAS, sino también de sus propios hijos, no dando oportunidad alguna de trabajo libre, ya que en ese momento pasa ese beneficio a un pequeño grupo de acaparadores de trabajo o sea a los afiliados del SUPA, ESTE FUE EL PAGO DE LOS DENOMINADOS SINDICALISTAS OBREROS(...) Por lo tanto recordamos a los compañeros portuarios CHANGAS que de una vez por todas hay que terminar con estos atropellos y la única forma de hacerlo es como sigue:

- 1) No permitiendo que el trabajo se transmita por herencia de sangre al igual que las coronas de reyes y príncipes, como estaba ocurriendo.
- 2) Concurriendo unidos al trabajo y destruyendo su acaparamiento por una pretendida nobleza de la clase trabajadora.
- 3) Eliminar a los dirigentes rentados que son los verdaderos explotadores de la clase(...) **DIOS Y LA PATRIA juzgarán nuestra actuación de aceptar y apoyar la nueva reglamentación dictada por el Superior Gobierno de la Nación..**

LNP, 02-12-1966

resoluciones que comentamos. Así es que se establece, por intermedio de la ley 16.972, que las instalaciones portuarias deberán estar habilitadas las veinticuatro horas del día (...)"³⁰

LNP comulga con las medidas tomadas por el gobierno de Onganía en pos de lo que para él sería “agilizar” la tarea de exportación. El “tiempo muerto” de trabajo en la noche “dificulta” la productividad del puerto, por ello la “solución” de habilitarlo las 24 horas del día es la correcta para el diario. El diario no solo plantea su postura frente al conflicto desde editoriales, sino también de formas más oblicuas como puede ser la sección de Chistes que tenía el caricaturista Lahitte para esos momentos en el diario. El 21 de octubre del '66 uno de sus chistes habla de la situación en White desde un discurso macartista parodiando el arribo, al puerto en huelga, de dos barcos. “Casualmente” uno proveniente de Rusia y otro de Cuba. El diálogo entre dos personas dentro del “chiste” versaba así:

-¡Otros barquitos han vuelto!

-Ellos son muy seguidores.

Pues saben que a “río revuelto”

¡ganancia de pescadores!

El desprecio a la huelga obrera que muestran ambos diarios nos deja un discurso parcial. En última instancia eso no sería nada nuevo si entendemos que toda fuente es una construcción de un actor determinado y en dicha construcción siempre hay posiciones tomadas. Pero esa parcialidad también nos deja “huecos” y ausencias en lo que respecta a la complejidad del mundo de los trabajadores al cual casi nunca se hace alusión.

La forma que encuentro de “saldar” estas ausencias de la supuesta “prensa independiente”³¹ (Borrat, 1989) es recurrir a los escasos ejemplares de una publicación obrera llamada *El Estibador*, la prensa de una agrupación denominada “Unidad y Lucha”. Aquí el conflicto cobra otra intensidad ya que se describen con mayor detalle cuestiones como las motivaciones para luchar, las formas de organización, las internas entre obreros, entre otras cosas. Los límites con los que me encuentro en este caso es la

³⁰ Editorial LNP, 09-10-1966

³¹ Según el autor este tipo de prensa es la que depende de una empresa y no de agrupaciones político partidarias, sindicales, de la iglesia etc. De todas formas el autor advierte los límites de esta caracterización al entender que por obedecer a una empresa estos medios no serían tan “independientes” ya que perseguirían el doble objetivo de lucrar e influir.

falta de conservación de esta publicación que hoy en día solo las han guardado excepcionalmente algunos trabajadores.

Reflexiones finales

“Entonces este hombre nos decía: `te conozco, sé como te llamás, naciste en Córdoba, tu mujer se llama tanto...eso te lo decían todos! te metían un miedo! Y algunos muchachos... yo conozco unas personas que dejaron de venir al Puerto, pobrecitos...”³²

“Nos llevaron a la Base Naval Puerto Belgrano , Punta Alta, (...) y el mar rugía, y el mar rugía y había un tablón y el milico te agarraba de la espalda y te decía si te movés te largo´. (...) Ahí perdías la noción del tiempo, vos te estabas por dormir y venia una cosa que hacia retatata!! y te despabilaban, al rato volvía de vuelta... al pasar los días te crecía la barba (...) había un panel de gente que te hacia preguntas(...). Yo lo que era, era peronista y fui peronista toda la vida!(...) Lo que pasa es que nosotros por ahí emborrachados estábamos dele gritar Viva Perón! Viva Perón!”³³

Las citas refieren a las experiencias de represión que tuvo un estibador en la dictadura de 1976, pero aparecen hiladas en el relato a las situaciones de vigilancia que se empezaron a vivir en el puerto en el ´66. Cuestiones como ésta incitan a querer reconstruir la conflictividad obrera entre dictaduras, para ver que marcas represivas son inaugurales del golpe del ´76, y cuales otras ya eran conocidas por los obreros de dictaduras anteriores. El hacerlo, no está exento de problemas, y algunos de ellos intenté presentar en esta ponencia. De todas maneras las posibilidades están y son muchas.

Por cuestiones de espacio dejé de lado otros aspectos muy interesantes de la tarea de investigación, como pueden ser profundizar sobre el cruce de las fuentes, o la “arbitrariedad” de la escritura. También quedó fuera de este escrito la problematización sobre los informes de inteligencia, no ya como repositorios de documentaciones producida por actores vigilados, sino en tanto productores de informes sobre ellos.

Algo de lo mencionado en esta ponencia permite empezar a pensar las jerarquizaciones que establecemos de algunas fuentes frente a otras, los criterios de la selectividad...: La prensa nos puede dar “panorámicas” de conflictos, pero no nos

³² Entrevista a O.R. estibador ex delegado. Fecha 02/05/2008 Archivo oral Museo del Puerto

³³ Entrevista a O.R. estibador ex delegado. Fecha 02/05/2008 Archivo oral Museo del Puerto

permite observar la experiencia a fondo. La fuente oral nos presenta la memoria, la experiencia y significado del acontecimiento (Portelli, 1991) pero no siempre nos permite “fechar” un dato, tampoco nos brinda la cristalización de las pugnas al calor de la lucha que nos puede brindar un volante, o un acta de asamblea por ejemplo.

Intenté presentar “algo” de la complejidad que implica hacer historia reciente sobre sujetos generalmente desplazados u olvidados: “ ¿quién construyó Tebas de las siete puntas? Pregunta el lector obrero de Brecht. Las fuentes nada nos dicen de aquellos albañiles anónimos, pero la pregunta conserva toda su carga” (Ginzburg, 2000) Similar perspectiva tomé de E. P. Thompson y su voluntad de rescatar “al pobre tejedor de medias, al tundidor ludita, al obsoleto tejedor del telar manual”(Thompson, 1989) de una forma de hacer la historia que tradicionalmente los olvidó y condenó al silencio. Creo que la reconstrucción en escala micro nos proporciona una forma de reivindicar las historias de esos sujetos y darle la entidad que merecen. Desnaturalizar el movimiento “automático” de las cosas: un barco no se carga solo, el cereal no se patea por arte de magia. Entiendo la importancia de conocer y reconocer la cotidianidad y el trabajo de un obrero, porque de no hacerlo estaríamos negando –entre otras tantas cosas- la conflictividad, las pugnas, tensiones y sobre todo las relaciones de explotación de las que resultan víctimas muchas veces.

Bibliografía consultada

- Aróstegui Julio, *Historia y Tiempo presente. Un nuevo horizonte de la historiografía contemporánea*, Cuadernos de Historia Contemporánea, Madrid, 1998
- Borrat Héctor, *El periódico, actor político*, Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona, 1989
- Burke Peter, *Formas de hacer Historia*, Ed. Alianza, Madrid, 1991
- Camarero Hernan y otros, *De la revolución libertadora al menemismo*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2000
- Da Silva Catela Ludmila y Elizabeth Jelin, *Los archivos de la represión: Documentos, memoria y verdad*, Ed. Siglo XXI, Madrid 2002
- Del Pino, Porciano y Elizabeth Jelin, *Luchas Locales comunidades e identidades*, Ed. Siglo XXI, Madrid, 2003
- Funes Patricia, “Medio siglo de represión. El Archivo de la Dirección de Inteligencia de la Policía de la Provincia de Buenos Aires” en *Puentes*, nº 11, año 4, Comisión Provincial por la Memoria, La Plata, 2004.

- Guinzburg Carlo, “Indicios. Raíces de un paradigma de inferencias indiciales” en Carlo Guinzburg, *Mitos, emblemas, indicios. Morfología e historia*. Gedisa, Barcelona, 1989
- Guinzburg Carlo, *El queso y los gusanos. El cosmos según un molinero del siglo XVI*. Península, Barcelona, 2º edición, 2008
- Guinzburg Carlo, *Tentativas*, Prehistoria ediciones, Rosario, 2004
- Guinzburg Carlo, “Microhistoria; dos o tres cosas que sé de ella” en *Revista Entrepasados*, año V, nº 8, Buenos Aires, 1995
- Jelin, Elizabeth, *Los trabajos de la memoria*, Siglo XXI, Madrid-Buenos Aires, 2002
- Kahan Emmanuel, *Unos pocos sensatos. La dirección de inteligencia de la provincia de Buenos Aires ante las instituciones judías de la ciudad de La Plata*, Edulp, La Plata, 2008
- Levin Florencia y Franco Marina (comp.) *Historia Reciente. Perspectivas y desafíos para un campo en construcción*. Paidós, Buenos Aires, 2007
- Lorenz Federico, *Los zapatos de Carlito. Una historia de los trabajadores navales de Tigre en la década del setenta*. Ed. Grupo Norma, colección Militancias, Buenos Aires, 2007
- Portelli Alessandro, “Lo que hace diferente a la Historia oral” en Dora Schwarztein, *La historia oral*, CEAL, Buenos Aires, 1991
- Schneider Alejandro, *Los Compañeros, trabajadores, izquierda y peronismo 1955-1973*, Imago Mundi, Buenos Aires, 2005
- Serna Justo y Anacleto Pons, “El ojo de la aguja. ¿De qué hablamos cuando hablamos de microhistoria?” en *Revista Ayer*, nº 12, 1993
- Serna Justo y Anacleto Pons, “En su lugar. Una reflexión sobre la historia local y el microanálisis” en Frías, C. y Carnicer, M.A. (eds) *Nuevas tendencias historiográficas e historia local en España*. Huesca, IEA-Universidad de Zaragoza, 2001
- Thompson Edward, *La formación de la clase obrera en Inglaterra*, Editorial Crítica, Barcelona, 1984
- Todorov Tzvetan, *Los abusos de la memoria*, Ed. Paidós, Barcelona, 2000