

## **La radicalización de los obreros automotrices: el caso de SITRAC**

**Ianina Harari**

CONICET/Flacso – CEICS

ianinaharari@yahoo.com.ar

En esta ponencia analizamos la emergencia del clasismo entre los obreros cordobeses de FIAT en los '70 mediante el caso del Sindicato de Trabajadores de Concord. Allí se produjo la primera ruptura con las conducciones burocráticas de los sindicatos que nucleaban a los trabajadores automotrices, la cual luego se extenderá al SMATA de Córdoba y en las comisiones internas de la provincia de Buenos Aires.

En este trabajo analizaremos las condiciones de esta ruptura tanto a partir del análisis del lugar de la empresa en la rama, como del proceso y las condiciones de trabajo. Repasamos las principales luchas llevadas adelante en el lugar de trabajo y establecemos su relación con el ciclo de alza de la conflictividad obrera. Intentamos aportar a los debates en torno a la relación entre el accionar sindical y el desarrollo de la conciencia política en esta etapa. Para ello utilizaremos tanto material bibliográfico como entrevistas y fuentes empresariales y obreras.

### **En torno al clasismo cordobés**

Las razones del surgimiento del clasismo cordobés y su naturaleza han sido interpretada por James Brennan y Mónica Gordillo<sup>1</sup>. Estos autores, hacen hincapié en elementos propios de la cultura de los obreros cordobeses para explicar la combatividad de los mismos. En un mismo plano podemos encontrar la sociabilidad en los barrios, la presencia de estudiantes en la ciudad, la circulación de publicaciones de izquierda, el supuesto origen rural de los obreros cordobeses, un sentimiento anti-porteño que les

---

<sup>1</sup> Ver: Brennan, James y Gordillo, Mónica: *Córdoba rebelde, el Cordobazo, el clasismo y la movilización social*, De la campana, La plata, 2008; Brennan, J: *El Cordobazo. Las guerras obreras en Córdoba 1955-1976*, Sudamericana, Buenos Aires, 1994; Brennan, J: “El clasismo y los obreros. El contexto fabril del ‘sindicalismo de liberación’ en la industria automotriz cordobesa, 1970-75”, en *Desarrollo Económico*, Vol. 32, No. 125 (Apr. - Jun., 1992), pp. 3-22; Gordillo, Mónica: *Córdoba en los '60: la experiencia del sindicalismo combativo*, Córdoba, Dirección de Publicaciones de la UNC, 1996; Gordillo, Mónica: “Los prolegómenos del Cordobazo: Los sindicatos líderes del Córdoba dentro de la estructura de poder sindical”, en *Desarrollo Económico*, v. 31, N°122, Buenos Aires, julio-septiembre de 1991; Gordillo, Mónica: “Los sindicatos mecánicos de Córdoba en los '60: el ámbito de trabajo y la dimensión cultural”, en Rodríguez, L., D' Araujo, M., Bitrán, R., Schneider, A., Dowling, J., Gordillo, M.: *Nuevas tendencias en el sindicalismo: Argentina-Brasil*, Editorial Biblos-Fundación Simón Rodríguez, Buenos Aires, 1992.

daría mayor independencia de las centrales sindicales y una empresa cuya idiosincrasia le lleva a intensificar el trabajo. Todas estas variables son igualmente determinantes para los autores y ayudarían a entender la “excepcionalidad” de la lucha cordobesa.

Por otro lado, la interpretación que realizan sobre el clasismo se caracteriza por una visión estática de la conciencia. Para estos autores, no existió ninguna contradicción entre el apoyo por parte de los obreros a las conducciones sindicales clasistas, es decir revolucionarias, y su “identidad peronista”. Como expresa Brennan: “para la mayoría de los trabajadores que apoyaban las tácticas militantes de los clasistas la cuestión no era *clasismo versus peronismo* sino, más bien, representaciones sindicales honestas y eficientes versus sindicatos deshonestos y ineficientes”.<sup>2</sup>

Ahora bien, el mismo Brennan reconoce que las conducciones peronistas cordobesas “se habían visto obligados a asumir una postura anti capitalista a fin de conservar su prestigio entre las bases”<sup>3</sup>. Es decir, que al menos discursivamente se veían obligados a acercarse a las posiciones que eran propias de los clasistas. Por lo tanto, pareciera que no era sólo la “efectividad” lo que despertaba simpatías entre los obreros. Si aquello que se vieron obligados a tomar de los clasistas fueron elementos del discurso revolucionario, debía ser porque las bases se identificaban con este programa. Si no fuera así, los peronistas hubieran imitado otras cuestiones, como ciertas conquistas laborales, y con ello bastaría. Sin embargo, pareciera ser que necesitaban responder, de alguna forma, a la mayor radicalización política de sus bases.

En oposición a lo que plantean estos autores, intentaremos demostrar que la única peculiaridad de los obreros automotrices cordobeses fue haber roto con la conducción sindical peronista unos años antes que sus pares bonaerenses. Creemos que esto se debió a la debilidad de la industria automotriz cordobesa. Por otro lado, sostendremos que la defensa de los obreros a los gremios clasistas no estuvo relacionada con su efectividad, sino que tuvieron que intervenir otros factores. Nuestra hipótesis es que las direcciones que los obreros defienden en su lugar de trabajo están en relación con el grado de conciencia de clase que han alcanzado. En este sentido, intentaremos demostrar que la lucha que emprendieron no obedecía tan sólo a motivaciones económicas y que los obreros de esta planta fueron parte de la fuerza social revolucionaria que se conformó a partir de 1969, con el ciclo de luchas abierto por el Cordobazo.

---

<sup>2</sup> Brennan: *El Cordobazo...*, Op. Cit., p.75

<sup>3</sup> Ídem, p.247

## Crisis y luchas en la rama

Aunque Fiat no es la única empresa automotriz en la que surge el clasismo, ni en la Argentina ni en el mundo. En la etapa de ascenso de la lucha de clases a nivel mundial, los obreros automotrices van a tener una presencia destacada.<sup>4</sup> El protagonismo de esta fracción de clase en estas luchas se debió a dos hechos. Por un lado, la industria vive una crisis a nivel mundial, lo cual provocó que las empresas intenten incrementar los niveles de explotación, sobre todo a partir del aumento en la intensificación del trabajo. Esta alternativa se imponía a la burguesía automotriz dada la base técnica sobre la que opera la rama. Este es el segundo hecho: en este período, la industria automotriz se constituye como una manufactura moderna. Es decir que el trabajo era predominantemente manual con una mecanización periférica. Aquello que los sociólogos llamaron “fordismo” no es más que la disposición de los obreros a lo largo de una máquina, la cadena de montaje, que se encargaba de trasladar las piezas de un puesto a otro<sup>5</sup>. Allí los obreros realizaban las distintas operaciones, de carácter manual y fragmentario, para ensamblar las piezas del automóvil.<sup>6</sup> El hecho de ser un trabajo manufacturero, significaba que el control del trabajo por parte del capital se encontraba limitado y ello otorgaba a los trabajadores cierto poder en el lugar de trabajo para limitar las posibilidades de incrementar la tasa de explotación. Las empresas dependían de la intensificación del trabajo, ya que en las tareas de montaje las posibilidades de mecanización se encontraba limitada<sup>7</sup>. Nos encontramos entonces frente a lo que Marx llamaba la insubordinación del obrero manufacturero.<sup>8</sup>

Ahora bien, dentro del mercado mundial automotriz, Argentina resulta un mercado chico y, por lo tanto, la debilidad de las empresas que operan allí para afrontar una crisis

---

<sup>4</sup> Ejemplos de esto son el Mayo francés, el Otoño caliente italiano, las huelgas de Detroit en los '70.

<sup>5</sup> Esta cuestión había sido anticipada por Marx al explicar el problema del transporte que surge con la división de trabajo manufacturera. Ver: Marx, K.: *El capital*, Tomo I, Cap. XII, ediciones varias.

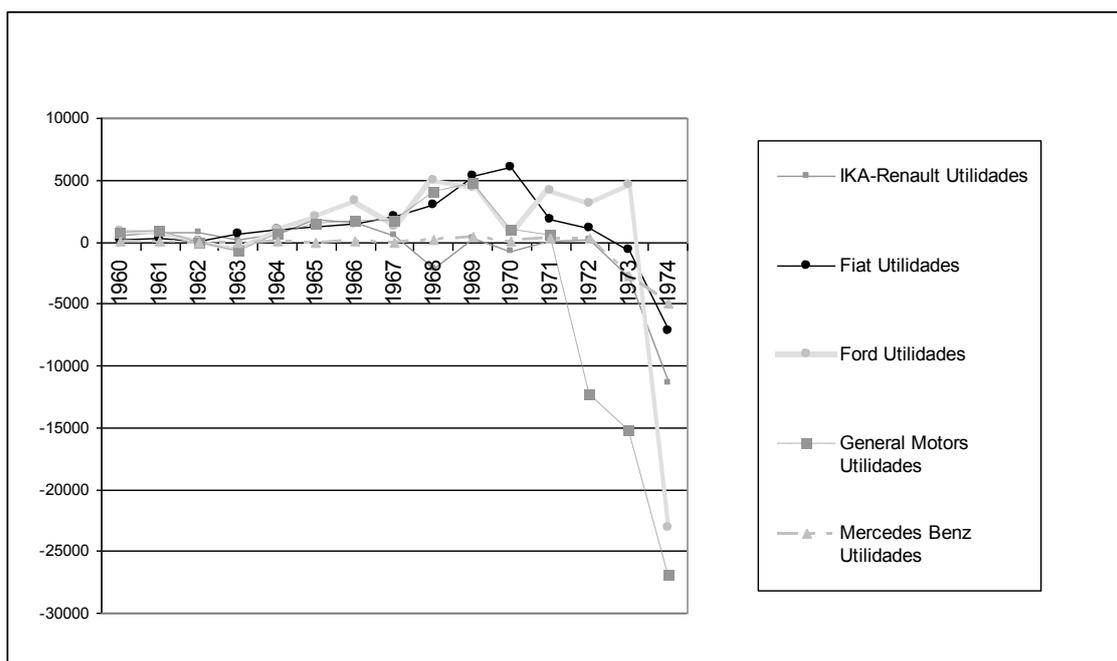
<sup>6</sup> Una mayor descripción del proceso de trabajo lo hemos realizado en: Harari, Ianina: “Los obreros automotrices y sus luchas contra la intensificación del trabajo (1970-1975)”, en *Razón y Revolución n°17*, Buenos Aires, 2º semestre de 2007. Para compararlo con el proceso de trabajo que regía en Francia, por ejemplo, ver Linhart, Robert: *De cadenas y de hombres*, Siglo XXI, México, 1979.

<sup>7</sup> Este problema continuó vigente en la rama hasta el desarrollo de la robótica y la posibilidad económica de incorporarla en la producción, para lo cual era necesaria la centralización de capital que permitiera incrementar la escala de producción.

<sup>8</sup> “Como la destreza artesanal continúa siendo la base de la manufactura y el mecanismo colectivo que funciona en ella no posee un esqueleto objetivo, independiente de los obreros mismos, el capital debe luchar sin pausa contra la insubordinación de éstos. (...) De ahí que durante todo el período manufacturero cundan las quejas acerca de la indisciplina de los obreros”. Marx, K.: *El capital*, Tomo I, Cap. XII, ediciones varias.

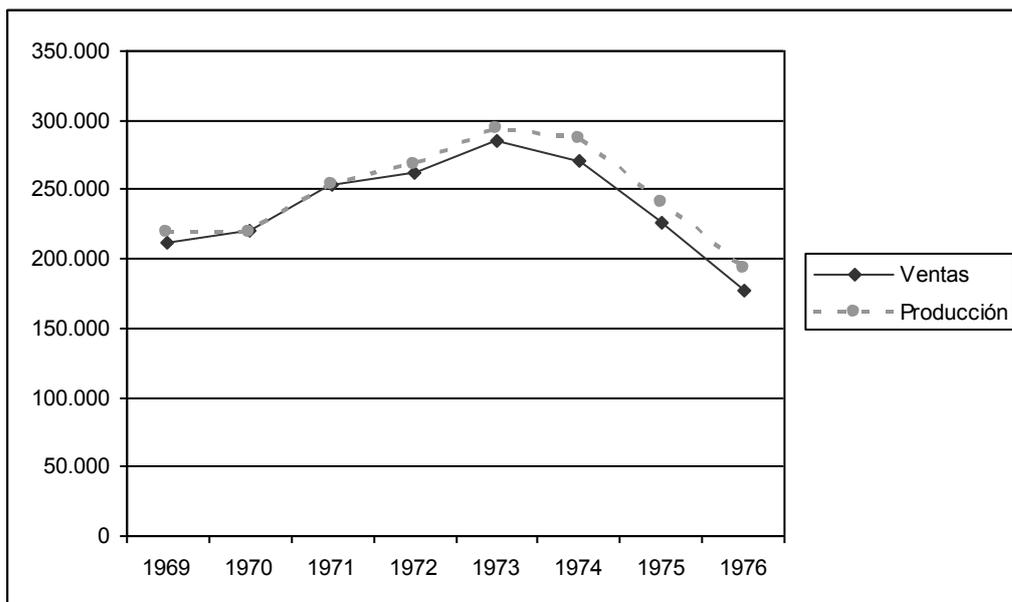
será mayor. No es de sorprender, entonces que la presión sobre los trabajadores argentinos allá sido elevada y, por lo tanto, la conflictividad haya alcanzado los niveles que se vivieron entre el '69 y el '76. No fue exclusividad de Fiat el intento de racionalización que se vivió por esos años, sino que fue común a toda la industria, debido al descenso de utilidades que se produce, como consecuencia de la crisis, como se observa en los gráficos.

Utilidades por empresa entre 1969 y 1974 (en millones de pesos)



Fuente: Sourruoille, Juan: *Trasnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*, Nueva Imagen, México, 1980, p.61.

Producción y venta de automóviles entre 1969 y 1976

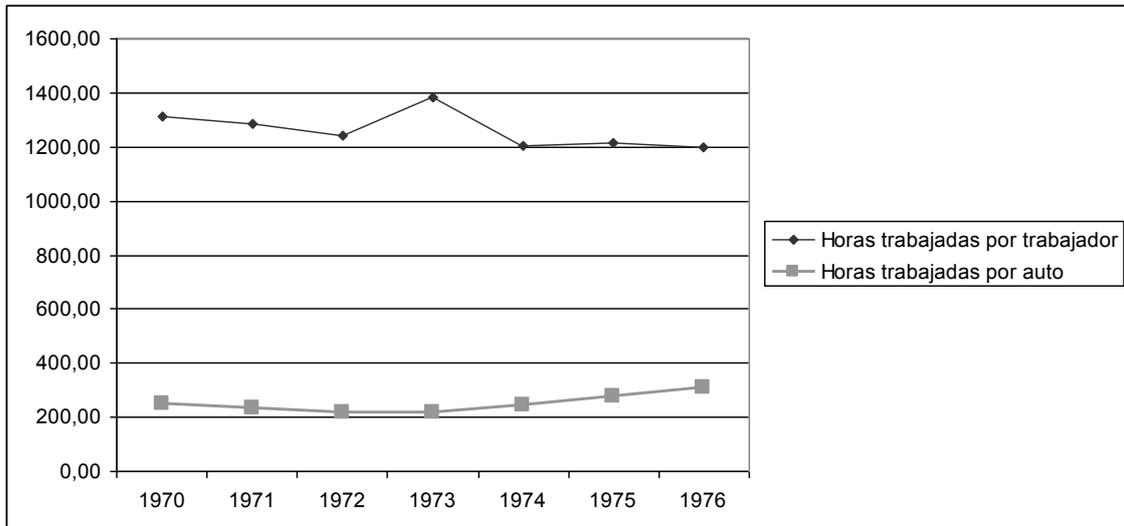


Fuente: ADEFA: *Anuario estadístico*, 1966 a 1976.

Hacia fines de la década del '60 la industria automotriz entra en una crisis que se acentuará hacia la década del '70. La misma exacerbó la competencia y tuvo como resultado una centralización de capitales que puede observarse en la cantidad de empresas que dejan de operar en el sector. Sobre principios de los '70 vemos un aumento de la producción que expresa la búsqueda individual de las empresas por ganar una mayor porción del mercado ante el aumento de las ventas, lo cual genera un cierto alivio en la crisis. Pero a partir de 1973 fue evidente la sobreproducción en la rama y la cantidad de autos fabricados cae en un 40%.

A su vez, en este período la productividad de la rama decae, tanto en automóviles producidos por obrero como en horas trabajadas por auto y por trabajador. Es decir que, ante la crisis, las empresas no logran imponer los despidos para adecuarse a la menor producción e incrementar la productividad.

Horas trabajadas por empleado y por auto entre 1970 y 1976



Fuente: Elaborado con datos de Anuarios de la Asociación Argentina de Fábricas de Automotores de los años 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975 y 1976.

Esta crisis será el marco para la expansión del clasismo en la rama y el rechazo de los trabajadores a las direcciones burocráticas. Este fenómeno, no sólo afectó a Fiat, sino a Renault, Mercedes Benz y Ford y fue lo que impidió a las patronales automotrices resolver rápidamente la crisis<sup>9</sup>.

### Un eslabón débil

Si bien la trayectoria de Fiat en cuanto a utilidades no parece ser diferente al resto, se debe tener en cuenta que la empresa no sólo participa en el mercado automotriz sino que también tenía otras producciones. La venta de automóviles constituía el principal negocio de la empresa. En su esquema de ingresos, éste representaba más del 56% en 1963, seguido por la venta de tractores, 24%, material ferroviario, 12% y motores diesel, 5,9%.<sup>10</sup> Para 1966, la importancia de las ventas de automóviles crece, representando el 76% de los ingresos de la firma.<sup>11</sup> Sin embargo, a diferencia del mercado de tractores donde tenía una participación nunca menor al 30% y con picos de más del 50%<sup>12</sup>, en el mercado automotriz la firma conquistó en 1966 el 20% del mercado y oscilará en torno a ese porcentaje hasta 1976.

<sup>9</sup> Ver: Harari, Ianina: "Los obreros automotrices y sus luchas...", Op. Cit.

<sup>10</sup> Fiat: *Memoria y balance general del ejercicio cerrado el 31/12/1963*

<sup>11</sup> Fiat: *Memoria y balance general del ejercicio cerrado el 31/12/1965*

<sup>12</sup> Fuente: Basco, Juan: "La industria del tractor", BCRA, 1981; Dagnino Pastore: *La industria del tractor en la Argentina*, Instituto Di Tella, Bs. As., 1966; AFAT (Asociación Fábricas Argentinas de Tractores): *Estadísticas de la industria del tractor, 1977-1986*, boletín interno de AFAT, Buenos Aires, 1986; AFAT

Aunque el porcentaje de participación de la firma italiana en el mercado no es despreciable, el mismo se sostenía sobre plantas montadas varios años antes que sus competidoras, e excepción de IKA que ingresa al país en el mismo período, pero que a partir de 1967 pasará a manos de Renault quien cambia parte de las instalaciones. El ingreso de Fiat en el mercado argentino se produce en 1953, tras la sanción de la Ley de inversiones extranjeras. En diciembre de ese año, la firma italiana es elegida junto a otras tres empresas para radicar una planta en el país. En abril de 1954 el gobierno argentino firma un convenio con Fiat para transferirle la fábrica de tractores de IAME, sobre la cual montará su producción. Cabe destacar que la maquinaria de la empresa estatal provenía de la vieja Fábrica de Aviones, cuyo equipamiento databa de varias décadas atrás<sup>13</sup>.

La incursión de la empresa en la producción automotriz comienza en 1956, luego de la interdicción impuesta por el gobierno militar, cuando incorporan la producción de chasis para camiones. En 1960 comienza la producción de automóviles. En 1962 se construyó la fábrica de carrozado de automóviles de El Palomar donde se trasladó parte de la producción de piezas y el montaje de ciertos modelos. En 1965, la planta de tractores es trasladada a la localidad de Sauce Viejo, en Santa Fe, y la planta de Concord se dedica exclusivamente a la producción automotriz y se ampliaron las instalaciones destinadas a la producción mecánica de partes para los automóviles.<sup>14</sup>

Sobre esta base técnica, uno de los pilares de la ganancia de Fiat era el grado de explotación al que sometía a sus obreros, gracias a la poca resistencia que oponían los sindicatos que representaban a estos obreros durante la década del '60. De esta forma, los salarios de Fiat se encontraban entre los más bajos de la rama<sup>15</sup> y las condiciones de trabajo eran peores que en otras plantas. En la planta de Concord regía, por un lado, el premio a la productividad que era remunerado si la producción se elevaba un 25% por ciento. Por el otro, la fábrica había impuesto el acople de máquinas. Este sistema consistía en que los operarios de máquinas debían atender dos al mismo tiempo.

### **De sindicato patronal a sindicato clasista**

---

(Asociación Fábricas Argentinas de Tractores): *Estadísticas de la industria del tractor, 1982-1991*, boletín interno de AFAT, Buenos Aires, 1991.

<sup>13</sup> Un análisis de la maquinaria utilizada en IAME puede verse en: Harari, Ianina: "Crónica de una privatización anunciada: alcances y límites de la producción automotriz bajo el peronismo", en *Anuario CEICS 2007*, Ediciones RyR, Bs. As., 2007.

<sup>14</sup> Fiat: *Memoria y balance general*, ejercicios: 1956, 1963, 1965 y 1966.

<sup>15</sup> Por ejemplo, con respecto a los obreros de IKA, los salarios de Fiat eran menores en alrededor de un 20%, según testimonios de ex obreros cordobeses.

Al instalarse en el país, Fiat enrola a sus obreros en la Unión Obrera Metalúrgica (UOM), uno de los sindicatos peronistas más poderosos del período. Los convenios metalúrgicos se firmaban centralizadamente a nivel nacional. En este sentido, los obreros de Fiat tenían una menor incidencia en las negociaciones de los convenios que sus compañeros de Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA), donde las negociaciones se realizaban por empresa. Además se encontraban divididos de sus compañeros de IKA, la otra fábrica automotriz cordobesa, que estaban afiliados al sindicato de mecánicos. Los obreros de Fiat no se plegaron masivamente a las grandes huelgas del gremio metalúrgico en el '55 y en el '59. En el '55, por ejemplo, la empresa explicaba que pudo neutralizar los efectos negativos que esta huelga le generaba –la falta de suministros- gracias “a la capacidad de los cuadros técnicos directivos y al encomiable espíritu de colaboración de todo el restante personal”<sup>16</sup>. La huelga del '59 finalizó en Fiat con la mayoría de los obreros trabajando. No se habían organizado asambleas para explicar las causas de la huelga ni piquetes que impidieran el ingreso de trabajadores.<sup>17</sup>

De todas formas, en 1960 la empresa decide crear los sindicatos por planta de modo de mantener a sus obreros aislados, aunque aún no se había otorgado la personería gremial debido a la falta de un marco legal que permitiera los sindicatos por empresa. Esta iniciativa aparecía impulsada por militantes de la democracia cristiana nucleados en la Acción Sindical Argentina (ASA). El argumento que esgrimían para ganar el apoyo de las bases era que la empresa no podía otorgar mayores beneficios ya que el convenio de la UOM incluía a empresas más chicas.<sup>18</sup> De esta forma, se crea el Sindicato de Trabajadores de Concord (SITRAC). Al no tener personería, la UOM continuaba representando a los trabajadores de la planta.

Ese año, se producen 200 despidos que incluían activistas y delegados, violándose el derecho de inmunidad gremial, sin que el sindicato peronista tome ninguna medida. En 1962, se produce un conflicto por el despido de un obrero. En este momento el sindicato convoca a asamblea, la cual vota el paro total por la reincorporación. En la fábrica corren rumores de que es un conflicto arreglado porque la empresa necesitaba parar la producción. Unos días después, cuando la empresa pretende aceptar la reincorporación,

---

<sup>16</sup> Fiat: *Memoria y balance general del ejercicio cerrado el 31/12/1956*.

<sup>17</sup> Flores, Gregorio: *SitracSitram. La lucha del clasismo contra la burocracia sindical*, Córdoba, Editorial Espartaco, 2004.

<sup>18</sup> *Idem*.

el sindicato publica un volante atacando a la empresa que es usado por ella como excusa para cortar el diálogo. Se emprende una huelga de dos semanas en la que no se recibe el apoyo del resto de la UOM, de otros gremios ni de la CGT regional. Sobre el final de esas semanas cayó un feriado de carácter optativo, pero quienes no se presentaron fueron despedidos. La empresa accede luego a reincorporar a los cesanteados pero sin reconocerles la antigüedad y despide a la Comisión Interna y a los delegados más combativos. Aquellos delegados que habían carnereado la huelga son designados en la Comisión Interna. Se realiza un juicio a la empresa por el pago de los días perdidos. El sindicato lo pierde y el pago del mismo queda a cargo de los trabajadores. En cada recibo de sueldo se les descuenta el monto correspondiente.

La decepción de los obreros con la dirigencia peronista se tradujo en un alto nivel de desafiliación<sup>19</sup>. La imagen que existía de los sindicalistas era sumamente negativa:

“Cuando yo entré los trabajadores pertenecíamos a la UOM y el secretario general de la seccional Fiat era Jerónimo Carrasco. El tipo de paseaba por la planta y cuando alguien le pedía algo siempre decía: ‘y... no se puede, muchachos’, o ‘ya vamo’ a ve’. En realidad, lo que hacía la empresa era ocupar el espacio sindical con cuatro o cinco tipos que no trabajaban y se la pasaban sentados en una oficina. Se comentaba que ahí adentro jugaban al truco, timbeaban, Había uno de ellos que prestaba planta a un tanto por ciento de interés”.<sup>20</sup>

Hacia 1965, se produce un conflicto entre el SMATA Cordobés, liderado por Elpidio Torres y la UOM, liderada en Córdoba por Alejo Simó y a nivel nacional por Augusto Vandor, por la afiliación de los obreros de Fiat. Ambos sindicatos peronistas intentaban obtener la representación gremial de los obreros de esta fábrica para ganar posiciones. Para ese año se abre la planta de automóviles, como ya hemos mencionado, e ingresan a trabajar operarios de IKA con experiencia sindical que militaron para la afiliación a SMATA. Para evitar esto, la empresa consigue entonces la personería gremial de SITRAC. Se eligen delegados y una comisión paritaria para la discusión del convenio. Pero la UOM, mediante un acuerdo con la empresa, logra el ingreso de 70 operarios, que según fue denunciado eran matones del gremio. Aunque el hecho era vox populi, la

---

<sup>19</sup> *Íbidem*.

<sup>20</sup> Testimonio de Carlos Massera, ex dirigente de Sitrac, en Roitman, S., Et. Al: *El torno y la molotov. Relatos e imágenes de la Córdoba obrera 60-70*, Jorge Sarmiento Editor, Córdoba, 2010.

conducción de SITRAC no toma ninguna medida. Cuando el Departamento de Trabajo convoca a la discusión del convenio, estos representantes de la UOM se presentan explicando que el sindicato metalúrgico había apelado la personería de SITRAC. Ante la confusa situación la negociación se aplaza hasta que se otorga la personería definitiva al sindicato de planta. La discusión del convenio se llevó adelante sin lograr un acuerdo, por lo que se produjo un conflicto que duró 27 días y que finalizó con un lock out patronal y despidos. El SITRAC declara un paro de 48 horas y se decide la toma de la fábrica, que fracasa y los obreros son reprimidos. La fábrica despide 125 operarios, conformados por delegados, representantes paritarios y algunos operarios. Al quedar descabezada la conducción se llama a elecciones en donde se presenta una lista vandorista que triunfa tras acusar a la lista opositora de comunista. De allí en más, el SITRAC quedó en manos de una conducción pro patronal que acataba las órdenes de la empresa en un clima de reflujo del cual estos trabajadores saldrán en 1970, tras el Cordobazo, en el cual no participan orgánicamente.

En marzo de ese año, se repudia en asamblea a la conducción del sindicato. El conflicto había surgido por la firma de un convenio, para el cual la dirección del sindicato no había consultado a las bases y es puesto en evidencia por algunos miembros. Domingo Bizzi, quien había sido radical y mimebro de la Comisión Directiva del SITRAC, recuerda:

“Pasa que había muy pocos delegados, 28 delegados, después cuando nosotros subimos al gremio había 110, porque los delegados se eligen de acuerdo a la cantidad de obreros. Y entonces nosotros nos opusimos, porque ellos querían hacer firmar el convenio por decisión del cuerpo de delegados, ¡pero si éramos 28 no éramos representativos! Había que consultar a la gente. Entonces dijimos que cada uno de los delegados consulte en su sección y al otro día veíamos que hacíamos. Le digo a Monje: ‘estos no van a consultar’. (...) Entonces nos propusimos dejar que votaran para individualizar quiénes decían que habían consultado. Entonces se dio lo que nosotros esperábamos que fuera y dijimos que tenía que pasar a un cuarto intermedio, que no era lógico. Nos levantamos y vamos a las secciones de los tipos que habían votado. Y la primera sección que encontramos era de motores y montaje y le preguntamos a la gente: Y no [habían consultado]... ¡Uy, se armó...! Nosotros presumíamos que se podía armar. Y claro, Monje en la otra sección y Taberna por el otro lado y ser armó un quilombo, se armó

una asamblea enorme. Esa fue la mecha. Y después ahí no se paró más hasta que se tomó el gremio, con una toma de fábrica”<sup>21</sup>.

Los obreros emprenden una lucha por el reconocimiento de la nueva conducción, la firma de un nuevo convenio y un aumento salarial del 40%.<sup>22</sup> El 14 de mayo se produce una toma de fábrica con rehenes que dura tres días, luego de los cuales se consigue el reconocimiento provisorio del sindicato y el llamado a elecciones. De allí en más, los trabajadores emprenden una serie de luchas por mejores condiciones laborales en las que llevaron adelante distintas acciones: huelgas, marchas, tomas de fábricas, toma de rehenes y la convocatoria a un Plenario de Gremios Combativos.

La lucha de los trabajadores de Fiat continuó en ascenso durante el año 1970 y en 1971, a diferencia del Cordobazo del '69, participan en el Viborazo. Ese año había comenzado con una toma de fábrica por la reincorporación de cuatro miembros de la comisión directiva y dos delegado. Luego del Viborazo, caen presos 6 miembros del sindicato.<sup>23</sup> En 1971, se produce la discusión por la firma del convenio colectivo en la cual, luego de tres meses, no logran grandes conquistas, en especial, un aumento sustancial en los sueldos, tal como lo relatan en el Boletín del sindicato<sup>24</sup>. El 25 octubre de 1971, les fue quitada la personería gremial, con el argumento de que las medidas de fuerza tomadas no respetaban los requisitos previstos por la legislación, que carecían de legitimidad y ponían en riesgo la producción<sup>25</sup>. De esta forma, la empresa desconoce a los activistas de SITRAC, que son en su mayoría echados. Las luchas van debilitándose debido a la represión que se ejerce sobre los trabajadores: la fábrica fue militarizada, la dirigencia del gremio perseguida y los trabajadores amenazados con ser despedidos<sup>26</sup>. Los dirigentes realizan una campaña desde afuera de la fábrica con apoyo de los obreros del interior en pos de lograr la afiliación al SMATA, liderado en 1972 por la lista marrón conducida por René Salamanca. Pero la misma fracasó y el Ministerio de Trabajo decreta la afiliación de los obreros cordobeses de Fiat a la UOM, gremio al que ya se había incorporado a los trabajadores de la planta de Palomar.

---

<sup>21</sup> Entrevista a Domingo Bizzi, 6/6/2007, en poder de la autora.

<sup>22</sup> Volante titulado “A los compañeros de Fiat Concord”, abril de 1970 y *Boletín del Sindicato de Trabajadores de Concord*, año 1, n°1, 13/1/1971, Archivo SITRAC, Subarchivo 1, ficha 1.

<sup>23</sup> Volante: “Conferencia de prensa de SITRAC y SITRAM”, 21/4/1971, Archivo SITRAC, *Op. Cit.*

<sup>24</sup> Ídem.

<sup>25</sup> *Resolución n°304, Ministerio de Trabajo, Delegación regional Córdoba, 25/10/1971*, Archivo SITRAC, Subarchivo 6, ficha 4, p. 1.

<sup>26</sup> Volante: “Sí: fracasaron los paros en FIAT”, 8/11/1971. Archivo SITRAC, Subarchivo 1, ficha 3, p.25.

## **De la experiencia a la conciencia**

Vimos en el acápite anterior que los obreros de Fiat realizaron una experiencia con la dirigencia sindical peronista y demócrata cristiana que no les resultó exitosa. Sin embargo, salen de su letargo recién en 1970, al calor del proceso social que se abría luego del Cordobazo. En ese clima, rechazan la vieja conducción y buscan una nueva orientación. Las luchas emprendidas durante el lapso que duró la experiencia clasista en SITRAC tenían como principal objetivo conquistas económicas, además de la defensa del sindicato.

Uno de los principales reclamos era la cuestión salarial. Los obreros de Fiat eran los peores pagos de la industria, situación que el sindicato busca revertir. En la firma del convenio la empresa ofrecía los siguientes salarios<sup>27</sup>:

### **Salario por categoría ofrecido por Fiat**

<u>Categoría</u>	<u>\$ por hora</u>
Oficial superior	463
Oficial	413
Medio oficial adelantado	372
Operario especializado	360
Medio oficial	358
Operario calificado	337
Operario	213
Peón	279

En tanto, en Ford se habían firmado un convenio con salarios más favorables que será utilizado como argumento de la nueva conducción gremial<sup>28</sup>:

### **Salario por categoría en Ford**

<u>Categoría</u>	<u>al 1° de abril</u>	<u>al 1° de agosto</u>
1°	622	647
2°	554	576
3°	513	533

---

<sup>27</sup> Volante titulado: “Paritarias. No nos van a doblegar”, s/f., Archivo SITRAC, Subarchivo 1, ficha 1.

<sup>28</sup> Ídem.

4°	479	498
5°	441	458
6°	404	420
7°	364	378
8°	335	348

Respecto de los salarios negociados por el SMATA Córdoba para IKA, los que reclamaban eran levemente superiores sólo para las categorías más altas, en el primer año de vigencia del convenio salarial de IKA.

### **Salario por categoría en IKA-Renault<sup>29</sup>**

<u>Categoría</u>	<u>al 1° de julio a los 6 meses a los 12 meses a los 18 meses</u>
A2 Oficial superior	383 425 445 499
A3	363 405 424 463
A4	346 388 404 424
A5 Operario calificado	310 343 355 385
B1 Máxima en línea	335 375 388 416
B2	326 363 378 404
B3	310 343 355 385
C Peón	265 279 284 304

Otra cuestión que reclamaban en torno al salario era la abolición del premio a la producción y su incorporación al básico. Uno de los argumentos esgrimidos es que muchas veces la producción caía por causas ajenas al obrero como el desperfecto de una máquina o las deficiencias en las materias primas. Por otro lado, significaba un descuento en casos de ausentismo justificado como una enfermedad.<sup>30</sup>

Otro de los reclamos era la declaración de insalubridad de la FORJA para que se implementen las 6 horas, lo cual ya había sido conseguido por los obreros de IKA. Ante los reclamos y los estudios médicos que realiza el SITRAC para demostrar la insalubridad, la empresa empieza a retirar de forja a los trabajadores en los que es más visible el avance de la enfermedad y quedó trabajando en la sección el 50% del personal

<sup>29</sup> SMATA, Seccional Córdoba: “Nueva escala de salarios vigente desde el 1/4/1971.

<sup>30</sup> *Boletín del Sindicato de Trabajadores de Concord*, Op. Cit.

que continúa trabajando a reglamento. La empresa decide entonces enviar las piezas más pesadas a IKA.

El trabajo a desgano o a reglamento fue una de las medidas, junto con la toma de fábrica y las huelgas que se mantuvo durante 1970 y la primera mitad del '71. De hecho, los obreros lograron reducir los ritmos de producción. Como lo recuerda Gregorio Flores, quien fue elegido Presidente de la Comisión Directiva:

“El ritmo de producción se frenó cuando nosotros subimos. Laburando normalmente, se sacaba, por ejemplo, 10 piezas por operario. Y ellos pusieron un 125% y le daban un premio a la producción. Pero el premio a la producción lo controlaban ellos nada más, nadie sabía cómo se aplicaba el premio a la producción. (...) Entonces nosotros dijimos: ‘En lugar de trabajar el 125% por ciento, vamos a trabajar el 100%, como corresponde’. Y nos negamos a hacer horas extras porque no era obligación. Entonces trabajamos a reglamento. Pero los negros se abusaban, en lugar de trabajar... por ejemplo, suponiendo que trabajando al 125% tenían que sacar 15 piezas, trabajando al 100%, tenían que sacar 10. Los negros sacaban 2 piezas. Y nos hacíamos cargo nosotros de eso. Le bajamos el ritmo de producción”<sup>31</sup>.

El relato de Flores se constata con las denuncias de la empresa. El 31 de marzo de 1971, FIAT presenta una actuación ante la delegación cordobesa de la Secretaria de Trabajo en la cual solicitan una inspección para verificar la disminución de la producción provocada por medidas del sindicato, en especial el trabajo a desgano en la sección de forja.<sup>32</sup> La Secretaría hace lugar a la actuación y envía una inspección a la fábrica en la que se verifica la denuncia. Los funcionarios revisan las planillas diarias de producción y comprueban una caída de la misma desde el mes de enero de es año. De hecho el día 31 de marzo, llegaron a verificar una disminución del 25 por ciento. En la sección de foja los funcionaron detectaron que la merma se venía produciendo desde noviembre de 1970, llegando a ser entre un 30 y un 40 por ciento menor, según consta en las planillas de producción anexadas al acta.<sup>33</sup>

Los obreros de Fiat llegaron incluso a reorganizar secciones dentro de la fábrica:

---

<sup>31</sup> Entrevista a Gregorio Flores, 12/6/2006, en poder de la autora.

<sup>32</sup> Actuación 101.067 del 31/3/1971, Archivo SITRAC, Subarchivo 6, ficha 2, p. 29.

<sup>33</sup> *Acta de la delgación regional de la Secretaría de Trabajo del día 1/4/1971*, Archivo SITRAC, subarchivo 6, ficha 2, p. 31.

“En un momento llegamos a reestructurar una sección completa. A ese jefe no lo querían sacar y esa sección andaba mal. No llegaban ni cerca a los niveles de producción que más o menos podían hacer. Y entonces el jefe decía que era un problema humano. Y entonces le cambiaron como tres veces la gente. No podía ser, había un problema de él. Un problema de conocimientos técnicos para resolver los problemas de él. Y fuimos con el jefe de mano de obra, que es el que determina las producciones, los controles de tiempo. Nosotros le dijimos que íbamos porque seguro que algo íbamos a encontrar, detalles que son técnicos que no tiene nada que ver la gente. Habíamos recorrido las primeras cuatro, cinco máquinas, y el segundo jefe de mano de obra dijo: ‘no, suficiente’. Y al otro día se fue. Porque las primeras cinco máquinas que agarramos estaban trabajando de mala manera, con herramientas con velocidades que no eran las correctas, o sea, el tipo no sabe. Porque si yo veo que está mal afilada una mecha porque no me rinde, la mecha no saca la viruta, porque está mal el ángulo de corte, no corresponde al material, no es lo mismo que yo perfore aluminio o fundición o acero. Porque si el material es más blando se cierra más el ángulo de la mecha, si es más duro se abre más. Pero ese conocimiento lo tenés si sabés la composición del material que estás usando. Al no haber ese conocimiento técnico, indudablemente que lo único que tenés que hacer es agachar la cabeza. Y por eso la importancia de la mano de obra especializada que podía discutir en un mismo nivel con el dueño de la fábrica”<sup>34</sup>.

Otro de los elementos que los obreros lograron eliminar de la fábrica fue el acople de máquinas. Este mecanismo hoy recibiría el nombre de polivelancia y funcionaba en los puestos en donde los obreros operaban máquinas automáticas.

“Había una cosa que se llamaba el acople de máquinas, que era que un operario suponete que trabajaba en un torno, el torno era automático. Vos ponés la pieza, abre la mordaza, te fijás que esté bien centrada, abris un botón y empieza trabajar la máquina. Pero la máquina hace como diez operaciones a la vez y hay como 5 o 10 minutos que el obrero está ahí. Entonces hacían que el obrero ponga en funcionamiento esta otra máquina, y así. Entonces acoplaban el trabajo de las máquinas para que un obrero

---

<sup>34</sup> Entrevista a Domingo Bizzi.

podiera atender dos o tres máquinas a la vez. Pero, claro, el tipo no tenía tiempo ni para respirar porque tenía que estar yendo y viniendo a atender las máquinas. Bueno, nosotros nos opusimos a esa medida. Por ejemplo, un negro estaba en el torno y tenía 5 minutos y le decían ‘vas a trabajar en la pulidora’. (...) [Cuando se eliminó el acople] Esos lugares los iba ocupando otra persona que estaba en una sección que no estaba en la producción. Por ejemplo, un tipo que estaba en almacén lo traían y lo ponían a hacer lavado de las piezas. La gente que ya estaba la iban reubicando por esos lugares”<sup>35</sup>.

A medida que la lucha fue avanzando, quienes dirigían la nueva comisión directiva fueron adoptando posiciones políticas cada vez más concientemente.

“Entonces se produce allí una situación que me eligen delegado de esa sección donde yo estaba. Yo manejaba algunos conceptos, no muy definidos.

*-¿Vos ya estabas cerca de la izquierda?*

Tenía alguna cosa así, pero más por reflejo que por convicciones. Y a todos nos pasó lo mismo. Pero cuando nosotros organizamos eso ya habíamos tomado la determinación de asumir la posición clasista. Y el que tuvo muchísimo que ver con eso fue el abogado Alfredo Curuchet”<sup>36</sup>.

Por su parte, Gregorio Flores, quien fue también miembro de la nueva conducción de SITRAC relata en su libro:

“...la mayoría de los miembros de la Comisión Interna que protagonizó el episodio clasista (Masera, el Gringo Bizzi, que era radical, Páez, que también venía del radicalismo y yo) tenía contactos con la izquierda. Yo tenía algunos compañeros con los que afectivamente estaba muy ligado, que eran del Partido Comunista. Cuando nosotros llegamos al sindicato, en el '70, me ligué enseguida con un ex militante de del Partido Comunista que se había pasado al PRT, Partido Revolucionario de los Trabajadores. Es en esos momentos que empieza una politización mayor sobre todo bajo la influencia de la lucha estudiantil”<sup>37</sup>.

---

<sup>35</sup> Entrevista a Gregorio Flores.

<sup>36</sup> Entrevista a Domingo Bizzi. Curuchet fue el abogado del gremio y militante del PRT. Curuchet fue abogado del sindicato y militante del PRT.

<sup>37</sup> Flores, Gregorio: *Lecciones de batalla*, Ediciones RyR, Buenos Aires, 2006.

A través de la lectura, el contacto con intelectuales y militantes de izquierda y estudiantes los dirigentes de Sitrac van adoptando posiciones revolucionarias. De 110 delegados, alrededor de 80 se reconocían de izquierda<sup>38</sup>. La adopción de posiciones políticas se ve reflejada en las publicaciones del sindicato. Ya en su primer boletín, puede verse que las reivindicaciones de los trabajadores trascienden aquellas relacionadas exclusivamente con sus condiciones de trabajo e incluyen un programa general para el conjunto de la clase obrera cordobesa:

- “-Aumento del 40% y llamado a renovación de convenios
- Contra la abolición del sábado inglés y su implementación en todo el país
- Abolición de la reglamentación de la Ley de Accidentes que quita la conquista del 100% y la reduce al 75%
- Rechazo de la nueva Ley de Alquileres que se convertiría en Ley de Desalojos
- Aumento de 10.000 pesos a jubilados y pensionados. Retorno al tope de los 55 años para jubilarse
- Solución a los problemas de agua, luz y transporte en los barrios
- Libertad a los presos gremiales, estudiantiles y políticos
- Abolición de la pena de muerte, el estado de sitio y toda reglamentación represiva”<sup>39</sup>

Además, allí hay una extensa nota titulada “El SITRAC y la política” donde explican que la naturaleza política de la actividad gremial y la reivindicación de una lucha donde “nada se apropie del fruto de nuestro trabajo”.<sup>40</sup> En junio de 1972, puede leerse en su Boletín n°2 una declaración de su adscripción a un programa revolucionario:

“no estamos en esta guerra para solamente para conseguir que nos paguen un poco más o para que nos den un poco más de libertad. (...) Estamos en esta guerra para destruir la explotación del hombre por el hombre”<sup>41</sup>.

También en este boletín continúa la nota “El SITRAC y la política” pero ya con posiciones más radicalizadas, se explica la diferencia entre el sindicalismo reformista y el que busca fomentar la conciencia de clase. Es decir, que la dirigencia de SITRAC

---

<sup>38</sup> Entrevista a Domingo Bizzi, 23/9/2010, en poder de la autora.

<sup>39</sup> *Boletín del Sindicato de Trabajadores de Concord*, Op. Cit.

<sup>40</sup> Ídem.

<sup>41</sup> *Boletín del Sindicato de Trabajadores de Concord*, n°2, junio de 1971, Archivo SITRAC, Op. Cit.

explicitaba su programa revolucionario y se preocupaban por difundirlo entre sus compañeros.

Flores recuerda la primera vez que se declaró socialista en una asamblea, luego de la cual un grupo de delegados, fogoneados por un peronista de derecha, le reclama explicaciones. Goyo explicó lo que significaba el socialismo y, entonces, los delegados le prestan apoyo.<sup>42</sup>

Este elemento no pareció ser un obstáculo para recibir el apoyo de las bases. El sindicato fue defendido por sus trabajadores, incluso en un contexto represivo como el del '71 en el que varios dirigentes fueron encarcelados. Por ejemplo, en junio de 1971, 40 trabajadores de Materfer fueron trasladados a la planta de Grandes Motores Diesel e intimidados para que se desafilien del SITRAM –gremio de la planta de Materfer cuyas acciones se coordinaban con las de Concord- y se afilien al SMATA. Los trabajadores se negaron, quedando afiliados a su anterior gremio. Esto sucedió a pesar de que, como era conocido, los trabajadores de SMATA contaban con mejores condiciones salariales. Como reconoce el sindicato, los trabajadores de Fiat eran los peores pagos de la industria automotriz.<sup>43</sup> Por otro lado, luego de que le fue quitada la personería gremial, la lucha por afiliarse a otro sindicato clasista, el SMATA dirigido por René Salamanca, continuó dirigida por quienes habían encabezado el gremio, a pesar de su poca “efectividad”, ya que como reconocen, no lograron obtener gran parte de los reclamos. Es decir, que en el caso de SITRAC, la lucha no sólo obedeció a intereses económicos inmediatos sino que se trató de la defensa de los órganos representativos de la clase y de una estrategia particular, lo cual muestra un cierto quiebre en la conciencia reformista de los trabajadores de esta planta.

## **Conclusiones**

El surgimiento del clasismo en la planta de Fiat fue una consecuencia directa del Cordobazo, que marcó el fin del reflujo abierto con la derrota de la resistencia y el inicio de un período de alza en la lucha de clases. En el año 1969 se puede fijar el inicio de un proceso revolucionario que implicó la aparición de una fracción de la clase obrera que abandona el programa reformista, corporizado en el peronismo y la burocracia

---

<sup>42</sup> Flores, G.: *Sitrac-Sitram...*, Op. Cit.

<sup>43</sup> *Resumen de la conferencia de prensa del 8/6/1971*, Archivo SITRAC, Op. Cit.

sindical, y adopta un programa revolucionario. El sindicalismo clasista va a ser una de las expresiones del programa de independencia de clase en este período.

Hemos visto como determinante más general, que la industria automotriz atraviesa a partir de fines de los '60 una crisis que determina la necesidad de incrementar la explotación de sus trabajadores por la vía de la racionalización e intensificación del trabajo, dado el estadio de desarrollo del proceso de trabajo en la rama. Esto no es una particularidad de la Argentina ni de Fiat, en particular. A su vez, el hecho de estar bajo el régimen de manufactura moderna otorga a los obreros automotrices condiciones para establecer un límite al control del capital. El hecho que el trabajo depende aún del obrero, es un potencial arma que los obreros pueden hacer jugar a su favor, en caso de que emprendan la lucha. Esto sucedió no sólo en Fiat, con la experiencia de Sitrac, sino que con poca diferencia temporal sucedió en Renault y en las comisiones internas de Buenos Aires.

En Fiat, además, los obreros sufrían unas de las peores condiciones salariales y laborales de la rama. La empresa se había montado sobre una fábrica de tractores antigua que implicaba ciertas desventajas y debía compensarlas por la vía de abaratar su fuerza de trabajo. Para esto contó con el apoyo del sindicalismo peronista, la UOM. Impone, así, el premio a la productividad y el acople de máquinas.

Para 1970, marcados por un ciclo ascendente de luchas que había comenzado un año atrás, los obreros de Fiat decidieron sacarse de encima a la dirigencia burocrática. No sólo buscaban conquistas salariales y la mejora de las condiciones de trabajo, sino que defendieron activamente su conducción clasista, aún luego de ser echada. La clave de esta adhesión no parece haber sido la efectividad, ya que hubiese sido más sencillo, por ejemplo, sumarse al SMATA que contaba con mejores condiciones sin la necesidad de afrontar semejante esfuerzo. El posicionamiento político del sindicato no disuadió a las bases de apoyarlo.

La experiencia de SITRAC, si bien acotada, muestra un momento de quiebre en la conciencia reformista de la clase, que había vivido en carne propia a la burocracia peronista y su conciliación de clases. Se produce la lucha económica por las condiciones de trabajo y salariales, pero las reivindicaciones trascienden este plano. No sólo está en juego la defensa de la organización sino también la elección de un personal sindical que adopta explícitamente un programa revolucionario, incluso frente a otras opciones que hubieran implicado un avance en términos económicos y en un contexto represivo. Por otro lado, hasta los sindicatos peronistas se vieron obligados a adoptar, parcialmente,

algunos de los elementos discursivos del programa revolucionario. Estos elementos nos dan el indicio de que una fracción de la clase comienza a romper con el programa reformista, es decir con el peronismo, y a acercarse a posiciones revolucionarias.