

*Conflicto y desmovilización en la Argentina del  
Cordobazo. Un análisis comparativo de FIAT  
Concord Córdoba y FIAT Palomar Buenos Aires,  
1969-1972<sup>1</sup>*

**Rodolfo Laufer**

INSTITUTO DE HISTORIA ARGENTINA Y AMERICANA "DR. EMILIO RAVIGNANI"  
CONICET- UBA

**Camillo Robertini<sup>2</sup>**

UNIVERSIDAD DE CHILE, INSTITUTO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES (IEI)

**Agustín Santella**

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES "GINO GERMANI" (UBA), CONICET

---

ABSTRACT

---

This article makes a comparative analysis between the different worker experiences developed in two company unions of the Fiat Group in Argentina in the period after Cordobazo (1969). While at the SITRAC, in the Concord plant in Córdoba, there was a strong unrest and a confrontational and radicalized trade union action (*clasismo*), at the SITRAFIC, in the Palomar plant in Buenos Aires, the conflict was limited and remained the predominance of a negotiating and conciliatory unionism (*vandorismo*). In order to explain these different trajectories,

---

<sup>1</sup> Una primera versión de este artículo fue presentada en la *Jornada de Estudios Córdoba, mayo 69, inicio de una lucha prolongada. 50 aniversario del Cordobazo*, del Institut des Hautes Etudes de l'Amérique Latine (París, Francia, junio 2019) y en las *XIII Jornadas de Sociología. Las cuestiones de la sociología y la sociología de la cuestión* (Universidad de Buenos Aires, agosto de 2019). El artículo es el resultado de una escritura colaborativa entre los tres autores en todas sus partes. Solamente a efectos de la evaluación científica, atribuimos de la p. 1 a la 10 a Rodolfo Laufer, de la 11 a la 21 a Camillo Robertini y de la 21 a la 31 a Agustín Santella.

<sup>2</sup> Este artículo forma parte del proyecto 2020/2023 de Camillo Robertini "Fiat y los regímenes militares en Chile, Brasil y Argentina. Un mapa transnacional del autoritarismo fordista: 1964-1982" n. 3200530 financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID).

we analyze the union experiences of both working groups and the relationship between both processes.

**Keywords:** Fiat Argentina, Cordobazo, company union, clasismo, vandorismo.

Este artículo analiza comparativamente las diferentes experiencias obreras desarrolladas en dos sindicatos de fábrica de la empresa Fiat en Argentina en el período posterior al Cordobazo (1969). Mientras en el SITRAC, de la planta de Concord en Córdoba, se vivió una fuerte conflictividad y una acción sindical confrontativa y radicalizada (el clasismo), en el SITRAFIC, de la planta de Palomar en Buenos Aires, la conflictividad fue limitada y se mantuvo el predominio de un sindicalismo negociador y conciliador (el vandorismo). A fin de explicar estas diferentes trayectorias, analizamos las experiencias sindicales de ambos contingentes obreros y la relación entre ambos procesos.

**Palabras clave:** Fiat Argentina, Cordobazo, sindicatos de fábrica, clasismo, vandorismo.

---

## Introducción

El Cordobazo de 1969 fue el punto de inicio de un intenso ciclo de movilización y radicalización política en Argentina, que tuvo su expresión particular en el movimiento obrero. En ese marco, en distintos puntos del país fueron creciendo experiencias sindicales combativas, antiburocráticas y clasistas, cuyo caso paradigmático fue el desarrollado en los sindicatos SITRAC (Concord) y SITRAM (Materfer) de las plantas de FIAT en Córdoba a partir de la defenestración de las conducciones sindicales “amarillas” y el ascenso de una nueva conducción clasista. Sin embargo, en esos mismos años, en las plantas de la misma FIAT situadas en la localidad de Caseros, Provincia de Buenos Aires, los trabajadores se mantuvieron predominantemente inmersos en el marco de una cultura empresarial paternalista y de un sindicalismo de tipo vandonista, negociador y conciliador. ¿Cuáles fueron los factores que condicionaron estos dos tipos de experiencia obrera? ¿Qué hizo que en dos sindicatos de fábrica de la misma empresa los trabajadores tomaran caminos diferentes, uno hacia el clasismo y otro hacia el vandonismo?

El objetivo de este artículo es realizar una contribución a los estudios de historia del trabajo en la Argentina del Cordobazo, a partir de la consideración de dos estudios de caso que, a pesar de pertenecer a la misma empresa y tener sindicatos de fábrica, presentan un marcado contraste. El primero está signado por una fuerte conflictividad y una acción sindical confrontativa y radicalizada, mientras que el segundo por una conflictividad limitada y un sindicalismo negociador y conciliador. La periodización establecida, de 1969 a 1972, parte de comprender al Cordobazo como el punto de inicio de un ciclo de movilización que comienza con el estallido obrero y popular del 29 de mayo de 1969 pero tiene un alcance temporal más amplio, y su cierre se justifica por la implementación por parte de la dictadura de la “Revolución Argentina”, la empresa y la Unión Obrera Metalúrgica (UOM) de una ofensiva que en gran medida logra sofocar las disidencias en ambos casos de estudio. De este modo, nuestra indagación interviene en los ya clásicos debates acerca del desnivel de la movilización obrera en Buenos Aires y el interior de la Argentina, las estructuras, experiencias y tendencias sindicales desarrolladas en los años '70 y el accionar de las distintas fuerzas políticas que intervinieron en el movimiento obrero en este período. La perspectiva comparada de casos contribuye a integrar, añadiendo complejidad, dimensiones analíticas usualmente separadas en distintos estudios de caso únicos.

La problemática planteada fue explícitamente abordada en los trabajos de Juan Carlos Torre (1989) y Daniel James (1990). Así, el primero se preguntó: “¿Cómo interpretar, entonces, la comparativamente mayor propensión al

conflicto laboral y al cuestionamiento de las direcciones sindicales observada en los núcleos obreros del interior en la coyuntura político-social anterior a 1973?" (Torre, 1989, p. 55). Tomados de conjunto, ambos autores señalaron tres aspectos fundamentales a ser considerados a la hora de interpretar las disímiles historias sindicales en Córdoba y Buenos Aires: el medio urbano (o "clima laboral"), las estructuras sindicales y el paternalismo empresarial. El primer punto hace referencia al contraste entre espacios urbanos como el de Córdoba, en los que la fábrica y el barrio obrero ocupaban un rol central, cimentando la identidad y solidaridad obrera, y el conurbano bonaerense, en el que la vasta estructura urbana diluía, dispersaba e individualizaba a los trabajadores. El segundo alude a la presencia en Buenos Aires de una estructura sindical centralizada y con fuertes controles y mecanismos de represión y cooptación, diferente a la de Córdoba y otras zonas del interior, en la que la presencia de sindicatos de empresa y seccionales con mayores dosis de autonomía, si bien por un lado debilitaba la fuerza colectiva de los trabajadores, brindaba también mayores oportunidades para la presión y la iniciativa de las bases y la oposición. Finalmente, James remarcó que la política de las multinacionales instaladas en la Argentina al calor del desarrollismo, tendiente a la conformación de sindicatos de fábrica, "facilitó a las empresas aislar a la nueva fuerza laboral del movimiento sindical nacional y aplicar nuevos estilos de relaciones laborales basados en el paternalismo empresario, los beneficios sociales y las facilidades para el tiempo libre" (James, 1990, p. 298). Más tarde, los estudios de James Brennan (1996, 2008) y Mónica Gordillo (1996) sobre el movimiento obrero cordobés retomaron estos argumentos, a lo que incorporaron especialmente la cuestión de las tradiciones históricas locales, tanto en relación a los rasgos de su desarrollo industrial como a la historia de combatividad, pluralidad y oposición al centralismo de Buenos Aires propia de las organizaciones sindicales de la provincia mediterránea. Por su parte, retomando una línea ya abierta por James, trabajos como los de Pablo Pozzi (2000), Alejandro Schneider (2005), Agustín Santella (2003) y Héctor Lobbe (2009) destacaron la importancia del estudio de la cultura obrera, las tradiciones e identidades políticas, y la militancia de las distintas organizaciones políticas del peronismo y las izquierdas en las experiencias sindicales.

De este modo, si bien mantuvieron la comparación aún en un nivel de generalidad, estos trabajos esbozaron algunas de las categorías básicas para la comparación de casos de movilización y desmovilización: medio urbano, estructura sindical, paternalismo, represión, tradiciones obreras, identidades políticas, militancia. En particular, uno de los argumentos centrales elaborado por los mencionados autores para explicar la radicalidad de la experiencia clasista en las plantas de Fiat en Córdoba fue la presencia de sindicatos de

fábrica, lo que prácticamente estableció una equivalencia entre sindicatos de fábrica y radicalización sindical. Sin embargo, esta misma característica parece representar el motivo por el cual en el establecimiento de Fiat Caseros no se alcanzaron los niveles de conflictividad cordobeses. ¿Cómo explicar entonces que en dos sindicatos de fábrica de la misma empresa no se produjeron procesos similares? En este sentido, es clave la contribución de la perspectiva formulada por E. P. Thompson (1963), para quien es necesario entender a la clase obrera como una formación histórica, social y cultural, esto es, cuya singularidad requiere de un estudio histórico concreto, y a la acción colectiva de clase como un resultado complejo de los procesos de proletarización y formación de tradiciones culturales. De modo que se trata de un proceso histórico siempre con una cierta dosis de contingencia, de carácter relacional y anclado en comunidades concretas (Steinberg, 1999). Desde nuestro punto de vista, la comprensión de las disímiles experiencias de Fiat Concord y Fiat Palomar requiere prestar especial atención a la experiencia y la trayectoria sindical de ambos contingentes obreros, así como a la relación entre estos.

La perspectiva comparada se contrapone a la esencialización del caso único (Detienne, 2001). Poner en comparación un caso significa que este puede ser construido como resultado de relaciones que pasan a ocupar un lugar variable en cada caso. Dicho de otro modo, que las características que en un principio pertenecían a este único e individual personaje o realidad, pueden observarse en otros personajes o realidades, y que cada uno de éstos contiene aspectos que teníamos en los otros. No obstante, los análisis comparativos pueden tener por objetivo destacar la singularidad o ciertos rasgos comunes (Ragin, 1987). Un tipo de comparación, denominada “incorporadora”, será útil para nuestro trabajo. Esta se refiere a aquella que construye los diversos casos comparados no como entidades fijas e independientes, sino en su mutua relación, haciendo que el análisis de conjunto se modifique con la introducción (incorporación) sucesiva de los diferentes casos (McMichel, 1990). Por último, la comparación es la estrategia cualitativa más básica e importante, ya que se relaciona con el estudio en profundidad de las características múltiples de cada caso. Se vincula, además, con la conceptualización novedosa de realidades, esto es, sugiere explicaciones basadas en las comparaciones y no en las teorías generales (Glaser, 1967).

Los insumos fundamentales para este trabajo están constituidos por las propias investigaciones parciales de los autores. Las fuentes utilizadas involucran documentación empresarial, sindical, policial y judicial, diarios comerciales de la época, periódicos y materiales de las izquierdas, una serie de entrevistas a protagonistas de ambas experiencias, y fuentes secundarias de tipo bibliográfico.

## La Fiat en la Argentina



Imagen 1. Visión panorámica de la planta de Fiat Concord en Córdoba.



Imagen 2. Visión panorámica de la planta de Fiat El Palomar en Buenos Aires.

El grupo industrial Fiat (*Fabbrica Italiana Automobili Torino*), fundado en 1899, para los años '20 y '30 ya se había transformado en uno de los más poderosos de la Península italiana. La colaboración con el régimen fascista de Benito Mussolini, y la producción de armamentos para sostener el expansionismo italiano durante las conquistas y guerras mundiales, le posibilitaron un rápido crecimiento al amparo del Estado. A raíz de la colaboración industrial y de la afinidad ideológica sustanciada en el anticomunismo, Fiat instauró a su vez un diálogo con las grandes automotrices norteamericanas, que se concretó en varias visitas a Detroit. De este modo, el nuevo proceso de trabajo "T" del fordismo fue rápidamente trasladado a Turín, donde en 1939 se inauguró en el gran establecimiento de Mirafiori la primera línea de producción en base a los principios de la fábrica horizontal y la producción continua (Bigazzi, 1986).

Por esos años, si bien Fiat se empeñó en abastecer las necesidades nacionales, mantuvo igualmente una mirada al mercado mundial de

automóviles, signado por la competencia entre las principales automotrices europeas. La empresa italiana comenzó a exportar sus modelos a través de una ramificada red de distribuidores, como en el caso de Estados Unidos y Francia en 1902 y el Reino Unido en 1903. Las primeras exportaciones a Latinoamérica se registraron a partir de 1906 a través de la *Societa in accomandita Fiat América Latina*. Sin embargo, recién a partir de 1927, la empresa italiana comenzó a producir directamente en países extranjeros (*ibidem*). Hasta la década del '50 el mercado sudamericano representó un objetivo secundario, si bien en 1926 Brasil y Argentina absorbían casi el 10% de sus exportaciones. Un elemento fundamental en este sentido era la comunidad italiana asentada en el Río de la Plata, que, por razones culturales y por vínculos transnacionales, consumía los autos fabricados en Italia.

Entre 1943 y 1945 Italia fue teatro de una verdadera guerra civil, que vio enfrentarse a los nazi-fascistas contra los grupos partisanos y los ejércitos Aliados. Las ciudades industriales, y la Fiat en particular, fueron el centro de las luchas de los trabajadores, que adelantaron la insurrección general que culminó en la liberación del país. A partir de allí, la empresa fue intervenida por una comisión integrada por partisanos, partidos políticos clandestinos y sindicatos de procedencia social-comunista y católica. Si bien Fiat había colaborado abiertamente con el régimen de Mussolini, en 1945 la justicia decretó que dichas acusaciones no tenían fundamento, y, dos años más tarde, Vittorio Valletta tomó nuevamente el control de la empresa. Bajo su dirección, la política de expansión de la firma italiana tomó un nuevo auge empujada por los préstamos norteamericanos, apareciendo como fundamentales los países y economías que no habían sufrido las destrucciones del conflicto bélico (Rugafiori, 1985; Bairati, 1983; Berta, 1998).

La necesidad de motorizar la producción rural e insertar en el mercado argentino automóviles hizo que Fiat y el segundo gobierno de Juan Domingo Perón tomaran contacto. El hombre elegido por la Fiat fue Aurelio Peccei, y en 1948 se fundó la Delegación Fiat para América Latina. Así, a través de un convenio con las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), el grupo italiano instaló la primera planta de Fiat Concord en la ciudad Córdoba con el objetivo de producir tractores. El grupo creció rápidamente, con importantes figuras de la comunidad empresaria italiana colaborando con el proyecto industrial (Bertagna, 2014). Entre estos se destacaba Gino Miniati, ex miembro del *Partito Nazionale Fascista*, experto de derecho sindical corporativo, teórico del sindicalismo fascista y miembro de la *Camera dei Fasci e delle Corporazioni*, quien entró en Fiat como director del sector económico y financiero junto al futuro presidente Oberdan Sallustro y se dedicó a proyectos de expansión del grupo. Fue sin embargo en la etapa desarrollista que Fiat Concord

creció aún más rápidamente. A través de una política de préstamos especiales, Fiat logró que los costos millonarios iniciales para la construcción de plantas, oficinas y establecimientos quedaran casi completamente a cargo del Estado argentino. De este modo, la expansión de la Fiat fue acelerada, y entre 1955 y 1969 se construyeron los establecimientos de Grandes Motores Diesel (1955) y Materfer (1957) en Córdoba, Caseros (1960) y El Palomar (1962) en Buenos Aires, y Sauce Viejo (1969) en Santa Fe. El personal obrero de la Fiat en su conjunto pasó de 4.854 trabajadores en 1963 a 7.983 en 1969, y llegó a un pico de 13.663 en 1974<sup>3</sup>. En 1969, la planta de Fiat Concord en Córdoba empleaba 2.508 obreros, mientras que las plantas de Fiat Caseros en Buenos Aires tenían 2.953. En cuanto a la producción específicamente automovilística, en los años del Cordobazo se producían en Córdoba los motores y otros elementos mecánicos, mientras que en Buenos Aires se realizaba el estampado, el montaje y otras tareas relacionadas a la terminación de los vehículos, por lo que en general los trabajadores de Concord tenían una mayor calificación y que los de Caseros (Harari, 2015). Alrededor de las plantas, tanto en las afueras de la ciudad de Córdoba como en el Partido de Tres de Febrero de Buenos Aires, se dio un proceso de expansión urbana y conformación de barrios que concentraban a buena parte del personal de la Fiat, como el barrio de Ferreyra, o el Barrio Fiat, también conocido como “Villa Italia” por la importante presencia de inmigrantes italianos.

Desde el punto de vista de su relación con los trabajadores, Fiat impulsó desde el principio un poderoso proyecto paternalista-conservador, que apuntaba a generar en la masa obrera un espíritu de identificación con los objetivos de la empresa. Los gerentes italianos, inspirados por el binomio fordista de control-consenso y por la experiencia adquirida durante la represión de la fuerza de trabajo bajo el fascismo, se hicieron cargo directamente de la Obra Social Fiat y construyeron en las tres provincias centros deportivos y recreativos para organizar el tiempo libre de sus empleados. A principio de los '70 se contaban más de 60 equipos de fútbol entre las distintas plantas. El deporte, desde el punto de vista empresario, representaba un vehículo de transformación de los trabajadores en hombres nuevos, domesticados en base a “la autodisciplina, la responsabilidad, al esfuerzo y al espíritu de superación y a la amistad”<sup>4</sup>. A través de este tipo de discursos, difundidos en la revista empresarial *Nosotros* (1962-1978), la empresa se orientó a la creación de un “hombre común Fiat”, fuertemente despolitizado, identificado con el destino de la empresa, concentrado en alcanzar un estatus de consumo de masas y en transformarse,

<sup>3</sup> Fiat Concord, *Memoria y Balance General*, Noveno Ejercicio, cerrado el 31-12-1963. Fiat Concord, *Memoria y Balance General*, Decimoquinto Ejercicio, cerrado el 31-12-1969. Fiat Concord, *Memoria y Balance General*, Vigésimo Ejercicio, cerrado el 31-12-1964.

<sup>4</sup> “Centros deportivos”, en *Nosotros*, revista de la Fiat Argentina, N° 50, 1972, p. 40.

algún día, en clase media (Robertini, 2019, pp. 78-80). Por esos años, el grupo intelectual cordobés Pasado y Presente lo describía así: “El despotismo se esconde detrás de un velo ‘paternalista’ que hace de la fábrica una ‘comunidad’ cerrada en la que ningún agente externo debe interferir las ‘idílicas’ relaciones obrero-patronales” (Schmucler et. al., 2014, p. 109).



Imagen 3. La imagen de la “familia Fiat” promovida por la empresa en la revista empresarial “Nosotros”.



Imagen 4. Comedor de la planta de Fiat El Palomar (Buenos Aires)



Imagen 5. Nota de la revista empresarial “Nosotros” sobre un campamento para los hijos de los trabajadores de Fiat en 1974.

Esta política tuvo su correlato también en el ámbito gremial, dentro del cual la Fiat siempre apuntó a que sus trabajadores contaran con una representación sindical lo más débil, aislada y subordinada a la empresa que fuera posible. El hecho de que su primera planta instalada en Córdoba no comenzara produciendo automóviles sino maquinaria agrícola fue el fundamento que posibilitó evitar su encuadramiento en la seccional cordobesa del SMATA (Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor), que comenzaba a configurarse como el más poderoso de los sindicatos de la pujante industria automotriz provincial (Brennan, 1996, pp. 92-94; Gordillo, 1996, pp. 59-62; Flores, 2004). De este modo, la primera Comisión Interna de la planta de Concord-Córdoba, en la que participaban sectores de izquierda, se integró en la UOM local, de filiación peronista. Fue esta representación la que en 1958 y 1960 protagonizó las primeras luchas de los obreros de Fiat en la Argentina, que se dieron en torno a la negociación del Convenio Colectivo de Trabajo (el que tomó como base al del sindicato metalúrgico), e incluyeron prolongadas huelgas y también despidos en masa por parte de la intransigente patronal (Vianoli, 1972)<sup>5</sup>.

En estas condiciones, y al compás de la apertura de sus nuevas plantas de Fiat Caseros, Materfer y Grandes Motores Diesel, en 1959 y 1960 Fiat pasó a una nueva política: promover la conformación de sindicatos diferenciados para cada una de sus plantas, lo que implicaba una directa contradicción con la legislación argentina. Nacieron así el SITRAC (Sindicato de Trabajadores de Concord), el SITRAM (Sindicato de Trabajadores de Materfer), el SITRAGMD (Sindicato de

<sup>5</sup> “Fiat marca un camino”, *Cordobazo*, Organizadores de Comisiones Obreras de Córdoba, Año 1, N° 2, 9-1970.

Trabajadores de Grandes Motores Diesel) y el SITRAFIC (Sindicato de Trabajadores de Fiat Caseros), para lo cual los directivos de la empresa se apoyaron en sectores socialcristianos y en los empleados, dentro de los cuales se contaban muchos de nacionalidad italiana. Mientras en Buenos Aires las nuevas plantas nacieron directamente con el sindicato de fábrica, en Córdoba esto confluyó con el saldo amargo que había dejado entre muchos trabajadores la representación sindical metalúrgica del período anterior. La nueva situación reactivó la disputa intersindical, en la que a los sindicatos nacionales SMATA y UOM (que aún mantenía la representación oficial de los trabajadores, la “personería gremial”) ahora se sumaron los sindicatos de fábrica. Finalmente, recién en 1963 y 1964, en el marco de su enfrentamiento con la CGT y su intención de descentralizar las negociaciones colectivas, el Gobierno Nacional de Arturo Illia, de la Unión Cívica Radical del Pueblo, otorgó la personería a los nuevos sindicatos de planta, sancionando la fragmentación de la representación obrera. Así, en el SITRAFIC se afirmó una conducción socialcristiana y “amarilla” bastante acorde al modelo buscado por la Fiat, mientras que en el SITRAC ascendió una conducción que articulaba sectores socialcristianos junto a referentes ligados a la Unión Cívica Radical (UCR).

A partir de aquí, las historias de los contingentes obreros de Fiat Concord (Córdoba) y Fiat Caseros/El Palomar (Buenos Aires) se irán diferenciando nítidamente. En Concord, con el nuevo SITRAC encabezado por Pacracio Jacinto Villarreal y Francisco Cornejo, y motorizado desde un nuevo Cuerpo de Delegados, en julio de 1965 se produjo un importante conflicto en torno a la renovación del Convenio Colectivo de Trabajo. Allí se articularon legítimas motivaciones reivindicativas junto con el mencionado conflicto intersindical, ya que la UOM no se resignaba a perder las plantas de Fiat y el SMATA renovaba sus reclamos ahora que claramente la empresa producía automotores (Gordillo, 1996, pp. 130-135; Brennan, 1996, pp. 111-113; Vianoli, 1972; Flores, 2004; Schmucler et. al., 2014, pp. 107-108)<sup>6</sup>. La lucha obrera, que incluyó varias medidas de lucha, miles de despidos, un *lock out* patronal y tomas de fábrica, culminó con una dura derrota para los trabajadores, y la crisis de la conducción socialcristiana-radical. Tras ello, finalmente la Fiat logró su objetivo, y, en el marco de una gran desmovilización y apatía de los trabajadores, se instauró una nueva conducción del SITRAC, encabezada por Jorge Lozano. A partir de entonces, y hasta 1970, el sindicato de Concord será el paradigma del sindicalismo “amarillo”, completamente subordinado a la empresa, vaciado de participación obrera, con prácticas fraudulentas y aislado del resto del dinámico movimiento obrero cordobés (sin siquiera participar en la CGT), lo que permitirá

---

<sup>6</sup> “Informe preliminar sobre el conflicto de Fiat”, *Pasado y Presente*, N° 9, abril-septiembre 1965, pp. 56-67.

a la patronal ir avanzando sobre las condiciones salariales y de trabajo según su propia conveniencia y prácticamente sin resistencias. En ese período, los intentos de conformar una lista opositora serán fácilmente sofocados mediante despidos acordados entre el SITRAC y la Fiat. También en Materfer se afirmaba una conducción “amarilla”, mientras que los obreros de GMD lograron incorporarse al SMATA Córdoba.

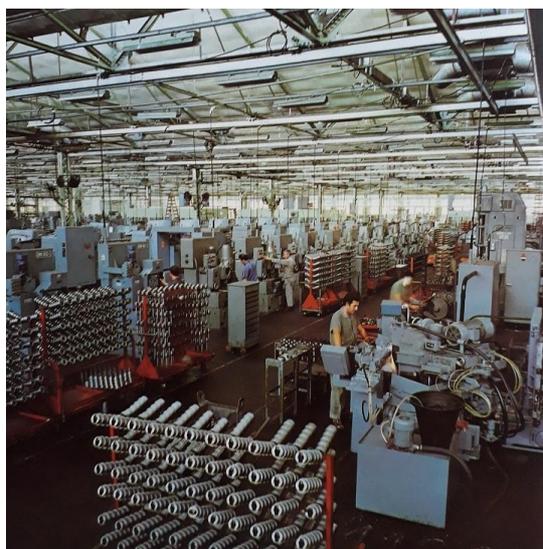


Imagen 6. Interior de la planta de Fiat Concord (Córdoba)

En el SITRAFIC, por su parte, se produjo un proceso diferente (Robertini, 2019, pp. 97-103). Su conducción, encabezada por José Serapio Palacios y amparada por la empresa, se halló entre 1960 y 1964 bajo la directa influencia de la Acción Católica Argentina (ACA) y la Juventud Obrera Católica (JOC), al punto que el símbolo del sindicato era un martillo y un crucifijo, y las reuniones comenzaban con una misa y terminaban con el himno nacional. Una atenta política de selección de personal, el control de la ACA y el positivo impacto en la primera camada de trabajadores de su política paternalista permitió a la Fiat reducir en estos primeros años la presencia de grupos contestatarios y los conflictos fabriles. Al igual que en Córdoba, el vandomismo no se resignó tampoco aquí a no tener la representación de los trabajadores de Fiat, pero adoptó un camino diferente. Desde 1963, en el momento de auge del vandomismo a nivel nacional y usufructuando el argumento de la unidad del movimiento obrero entre obrero que no habían tenido una experiencia con el sindicato metalúrgico, comenzó a organizarse en la planta de El Palomar una agrupación opuesta a la conducción católica, de filiación peronista y directamente ligada a la UOM de Augusto Vandor: la Agrupación Metalúrgica Azul y Blanca. En 1965, los dirigentes socialcristianos finalmente fueron derrotados, y la Lista Azul y Blanca conquistó la conducción del SITRAFIC, encabezado desde entonces por

Rogelio Ordoz, Hugo Curto y Raúl Torres. Desde el inicio, los dirigentes peronistas se plantearon como prioridades el control del ingreso de nuevos trabajadores a través de una bolsa de trabajo y la integración de los trabajadores de Fiat Caseros al sindicato nacional metalúrgico. La conducción Azul y Blanca mantuvo siempre buenas relaciones con la empresa, consiguiendo algunas mejoras salariales para los trabajadores, aunque a menudo estas se dieron a cambio del incremento de la productividad o el sistema de premios a la producción. Así, durante los años siguientes el “equilibrio” entre capital y trabajo en gran medida se reprodujo sin grandes inconvenientes.

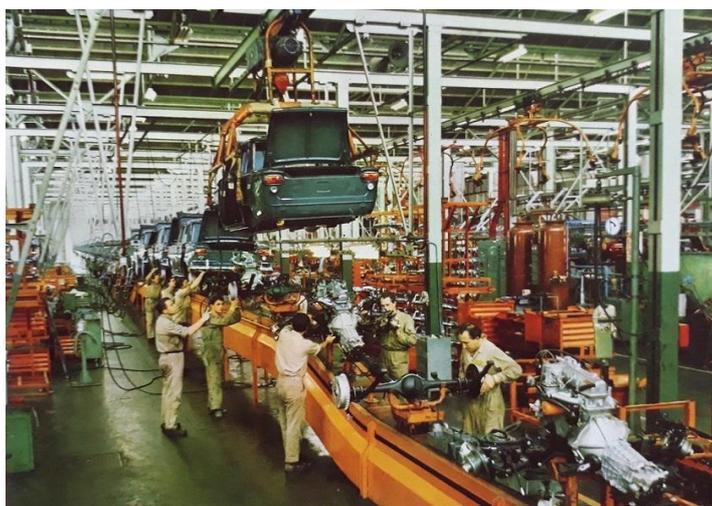


Imagen 7. Interior de la planta de Fiat El Palomar (Buenos Aires)

### **Los trabajadores de Fiat en la Argentina del Cordobazo**

En 1966, un nuevo Golpe de Estado encabezado por el General Juan Carlos Onganía instauró el gobierno de la autodenominada “Revolución Argentina”, el cual se propuso ponerle fin a la crisis política que atravesaba el país desde el derrocamiento del gobierno peronista en 1955 y viabilizar el modelo de acumulación. La consecuencia fue un fuerte perjuicio para vastos sectores sociales, en particular para los trabajadores asalariados, a los que se les redujo su participación en la distribución del ingreso y se les impuso una mayor explotación, al tiempo que se suspendían las negociaciones colectivas, se intervenían sindicatos y se reprimían las luchas obreras. Junto con esto, se prohibieron todos los partidos políticos, las universidades fueron intervenidas y se implementó la censura a los medios de comunicación y la cultura. Para la Fiat, como para otros grandes grupos industriales, esta política general fue ampliamente beneficiosa, verificando durante los primeros años de la dictadura un importante crecimiento.

Sin embargo, en el marco de un período de ascenso revolucionario a nivel mundial, la política del Onganiato terminó por incentivar una radicalización política general, que se expresó con particular fuerza en el movimiento obrero, el estudiantado universitario, sectores del cristianismo y en el desarrollo de nuevas organizaciones de una izquierda revolucionaria tanto dentro del espectro marxista como del peronismo. A poco andar, el movimiento obrero argentino se fue configurado en tres grandes tendencias: el vandorismo, referenciado en la figura de Augusto Vandor de la Unión Obrera Metalúrgica (UOM), con una política de negociación con la dictadura y agrupado en la CGT Azopardo; la CGT de los Argentinos, encabezada por Raimundo Ongaro de la Federación Gráfica Bonaerense (FGB), que nucleaba a sectores combativos del peronismo, del catolicismo tercermundista y la izquierda, con una posición de enfrentamiento con el gobierno; y el sindicalismo participacionista, liderado entre otros por Juan José Taccone de la Federación de Luz y Fuerza, directamente aliado y subordinado a la política de Onganía.

Las tensiones acumuladas finalmente se desencadenaron en mayo de 1969, cuando se produjeron una serie de estallidos obreros y populares en el interior del país en los que se combinaron la oposición a la dictadura, reclamos obreros y estudiantiles específicos y el repudio a la represión que se cobró la vida de varios estudiantes. El punto más alto de esta oleada fue el Cordobazo del 29 de mayo. Ante la convocatoria de las dos CGT nacionales a un paro el 30 de mayo, el movimiento obrero cordobés resolvió adelantarlo al 29 y transformarlo en activo, con abandonos de fábricas y movilización al centro, a lo que se sumaron los estudiantes. La represión y el primer obrero asesinado, Máximo Mena, transformaron la jornada en un estallido generalizado, que convirtió a Córdoba en un campo de batalla y obligó a las fuerzas policiales a replegarse. Finalmente, el Ejército tuvo que ocupar la ciudad, pero el Cordobazo hirió de muerte al proyecto de la "Revolución Argentina", que comenzaría un camino de repliegue hasta su retirada y la convocatoria a las elecciones de 1973 en el marco del "Gran Acuerdo Nacional" impulsado por el último turno dictatorial de Alejandro A. Lanusse. Pero, al mismo tiempo, el Cordobazo incentivó el proceso de radicalización política y sindical, el cual a los pocos meses mostraría como uno de sus centros a los trabajadores de las plantas de Fiat en la provincia mediterránea.



Imagen 8. Los enfrentamientos de los obreros con las fuerzas represivas durante el Cordobazo, 29 de mayo de 1969.

Como ya señalamos, para la época del Cordobazo, los trabajadores de las tres plantas que Fiat tenía en Córdoba se hallaban totalmente fragmentados: los de Grandes Motores Diesel habían logrado incorporarse al SMATA, pero en Concord y Materfer se habían consolidado sindicatos de fábrica “amarillos”: el SITRAC y el SITRAM. Estos últimos, que ni siquiera participaban en la CGT provincial, directamente no convocaron a la jornada de lucha del 29 de mayo, lo que no impidió que muchos obreros de ambas plantas participaran por su propia cuenta de la movilización y los enfrentamientos. Así, el Cordobazo atizó las contradicciones entre unas conducciones sindicales pasivas y pro-patronales y unas bases que iban saliendo de la pasividad e iniciando una vía de radicalización.

El rechazo contenido explotó finalmente en Concord a inicios de 1970, durante las negociaciones para un nuevo Convenio Colectivo de Trabajo. El 23 de marzo, en una masiva asamblea, los trabajadores resolvieron a mano alzada la destitución de la Comisión Directiva del SITRAC encabezada por Lozano y se conformó una Comisión Provisoria para llevar adelante las gestiones de la destitución y la convocatoria a nuevas elecciones sindicales (Brennan, 1996, pp. 221-255; Flores, 2004; Duval, 1988; Schmucler, 2014; Laufer, 2020)<sup>7</sup>. Durante los siguientes dos meses, al compás de estas tratativas y de las múltiples trabas encontradas en el camino por parte de la Fiat y el Gobierno, se fue configurando un nuevo grupo dirigente. El 14 de mayo, cansados de dilaciones, los obreros de Concord ocuparon la planta y lograron la destitución de la Comisión Directiva. La toma fue un momento clave que redefinió la situación: si hasta entonces los

---

<sup>7</sup> Entrevista de Rodolfo Laufer a Carlos Masera, Córdoba, 20-11-2018. Entrevista de Damiana Mecca a Domingo Bizzi, en Área de Historia Oral del Archivo Provincial de la Memoria de Córdoba, 6-11-2009

trabajadores se oponían esencialmente a Lozano, con esta medida pasaban a chocar directamente contra la patronal y contra el Estado. Dos meses después se concretarían las elecciones que consagraron a la nueva dirección, encabezada por Carlos Masera y Domingo Bizzi. Tras ello, se procedió también a la elección del nuevo cuerpo de delegados, que, con 95 integrantes, cumpliría un rol de dirección codo a codo con los miembros de la Comisión Directiva. A principios de junio, los obreros de Materfer llevaron a cabo un proceso paralelo, destituyendo a la Comisión Directiva del sindicato, conformando una Comisión Provisoria, ocupando la fábrica y logrando nuevas elecciones que consagraron el nuevo SITRAM encabezado por Florencio Díaz y Tomás Ignacio Villalba. Nacía así la dupla "SITRAC-SITRAM".

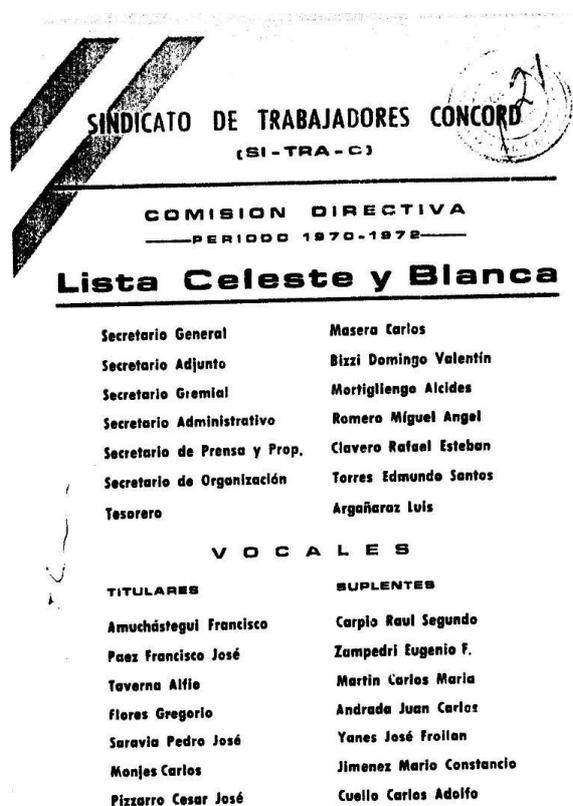


Imagen 9. Comisión Directiva del SITRAC electa en 1970.

La nueva experiencia rápidamente se distinguió en el escenario sindical. Desde el inicio estuvo marcada por una intensa democracia sindical, con constantes asambleas y reuniones de delegados, y una estrecha ligazón de los dirigentes con las bases. Junto con esto, los nuevos sindicatos llevaron a la práctica medidas de lucha sumamente radicalizadas, como tomas fabriles con rehenes (Concord fue tomada en tres ocasiones), movilizaciones callejeras

enfrentando la represión y ocupaciones de barrios, y fueron protagonistas destacados del “Viborazo”, o segundo Cordobazo, de marzo de 1971 (Balvé et al., 1973). Sobre esta base, los trabajadores de Fiat fueron estableciendo también una nueva relación de fuerzas en las plantas, desafiando el control empresarial sobre el proceso productivo y enarbolando reivindicaciones salariales y de condiciones de trabajo como el fin del premio a la producción, la insalubridad, los ritmos de trabajo y las calificaciones.



Imagen 10. Tapa del primer número del Boletín del SITRAC, 13 de enero de 1971.



Imagen 11. El "Viborazo" (o Segundo Cordobazo), 15 de marzo de 1971.

Los nuevos sindicatos, a su vez, se plantearon una ubicación autónoma respecto de los nucleamientos sindicales existentes en el movimiento obrero de Córdoba. Los dirigentes de Fiat iniciaron una escalada de enfrentamientos con la CGT nacional reunificada en 1970 y encabezada por José Rucci de la UOM, y especialmente con la dirección de la CGT local, llegando a tomar su sede y llamando en varias ocasiones a realizar medidas de lucha por separado de las convocadas por la central. A inicios de 1971, SITRAC-SITRAM se autodefinieron explícitamente como sindicatos "clasistas" y comenzaron a profundizar sus vínculos directamente con las bases de otros gremios, entre ellos el SMATA, Perkins y Empleados Públicos. El intento por extender el sindicalismo clasista no se restringió a Córdoba, y SITRAC-SITRAM auspiciaron en agosto de 1971 un "Congreso Nacional de sindicatos combativos, agrupaciones clasistas y obreros revolucionarios" al cual llegaron delegaciones de todo el país<sup>8</sup>. Del mismo modo, los dirigentes de Fiat Córdoba intentaron en varias ocasiones tender lazos hacia sus compañeros de Fiat en Buenos Aires.

Al calor de la situación general y de las luchas emprendidas, la politización de SITRAC-SITRAM fue en pleno ascenso. En los escritos y discursos de sus dirigentes empezaron a repetirse los planteos "antidictatoriales,

---

<sup>8</sup> El "Plan de Lucha aprobado en el Plenario convocado por SITRAC-SITRAM el día 28 de agosto de 1971" llamaba a "crear el verdadero sindicalismo clasista y revolucionario", planteaba la consigna "Ni golpe ni elección, revolución" y se pronunciaba "por la destrucción definitiva del capitalismo, y por ende la de su fase superior, el imperialismo, y por la construcción del socialismo". Archivo de SITRAC/Subarchivo 7/Ficha 6b.

antipatronales y antiburocráticos”, así como las consignas por la liberación nacional y social, el socialismo y el lema “Ni golpe ni elección, revolución”. En mayo de 1971, SITRAC-SITRAM presentó en el Plenario Nacional de Gremios Combativos un proyecto de programa que se planteaba como las “bases programáticas del movimiento obrero clasista” y realizaba una serie de caracterizaciones acerca del sindicalismo, la Argentina y el tipo de revolución postulada<sup>9</sup>. La politización de los dirigentes corrió pareja con la apertura hacia el movimiento estudiantil y las organizaciones de la nueva izquierda: se decidió que todas las “agrupaciones hermanas” pudieran hablar en los actos y asambleas en puerta de fábrica, se fueron conformando Comisiones de Solidaridad en las que participaban las distintas fuerzas y el vínculo prácticamente se institucionalizó mediante la costumbre de convocar reuniones abiertas para escuchar todas las posiciones antes de cada decisión importante. A su vez, el SITRAC se solidarizó con los estudiantes de la Facultad de Ingeniería reprimidos en mayo de 1970 y se comprometió con la lucha por la libertad de los presos políticos, tanto los propios como los de las distintas organizaciones revolucionarias, y en varias ocasiones incluso reivindicó las acciones de las organizaciones armadas. Por su parte, varias organizaciones político-militares de la izquierda realizaron acciones armadas directamente relacionadas con Fiat. El vínculo con las organizaciones de las izquierdas fue estrecho, y fueron muchos los directivos y delegados que se vincularon o directamente se transformaron en militantes de estas. En particular, las organizaciones que lograron una presencia interna entre los obreros de Concord fueron Vanguardia Comunista (VC), el Partido Revolucionario de los Trabajadores-Ejército Revolucionario del Pueblo (PRT-ERP), el Peronismo de Base-Fuerzas Armadas Peronistas (PB-FAP), las Fuerzas Armadas de Liberación (FAL), el Partido Obrero Trotskista (POT) y el Partido Comunista Revolucionario (PCR), a lo que se sumaron otras que intervinieron activamente desde fuera (Laufer, 2020).

---

<sup>9</sup> “Programa de SITRAC-SITRAM”, *Ponencia de SiTraC-SiTraM al Plenario de Gremios Combativos*, Archivo de SITRAC/Subarchivo 7/Ficha 1.



Imagen 12. La columna de SITRAC-SITRAM entrando a la ciudad de Córdoba en una movilización.



Imagen 13. Toma de Fiat Concord, 14 de enero de 1971.

La proyección nacional que estaban logrando SITRAC-SITRAM, su prédica contra el Gran Acuerdo Nacional de Lanusse, su desafío al control empresarial del proceso productivo, su articulación con las organizaciones de la nueva izquierda y su choque frontal contra las corrientes hegemónicas del sindicalismo, llevaron a que finalmente la dictadura decidiera aplastar la experiencia. El 26 de octubre de 1971 se inició la escalada: el Ministerio de Trabajo canceló las inscripciones y personerías gremiales de ambos sindicatos, al tiempo que la gendarmería ocupaba las plantas, la policía provincial tomaba las sedes sindicales y la empresa procedía a despedir a 259 trabajadores, entre ellos la totalidad de las Comisiones Directivas y Cuerpos de Delegados y a numerosos activistas. A muchos de estos además se les dictó orden de captura, deteniéndolos u obligándolos a pasar a la clandestinidad. Los intentos de resistencia fueron vanos frente al descomunal operativo, que tomó a los dirigentes de Fiat en gran medida desprevenidos y sin una preparación suficiente.

Durante los meses siguientes, gracias a la “limpieza” realizada y la ausencia de toda organización sindical reconocida, la Fiat emprendió una ofensiva para reimponer la disciplina fabril. Mientras tanto, el “SITRAC-SITRAM en la resistencia” pasó a centrarse, sin éxito, en la lucha por la reincorporación de los despedidos y por la recuperación de la personería de los sindicatos. En ese marco, el secuestro y posterior ejecución del Presidente de la Fiat Argentina, Oberdan Sallustro, por parte del ERP terminaría por anular cualquier posibilidad en ese sentido. Una nueva perspectiva se abriría sin embargo tras el triunfo de la Lista Marrón, encabezada por René Salamanca y grupos de orientación clasista, en el SMATA cordobés en abril de 1972 (Laufer, 2017). A partir de allí, la pugna será la incorporación de los trabajadores de Concord y Materfer al SMATA o a la UOM. A pesar de que en sucesivos plebiscitos los trabajadores se pronunciarían abrumadoramente por la primera opción<sup>10</sup>, e incluso en Concord se volvió a tomar una vez más la planta con esa exigencia, tanto el Ministerio de Trabajo de Lanusse como luego el del nuevo Gobierno peronista terminarían resolviendo a favor de la UOM con el objetivo de sofocar la movilización de los obreros de Fiat y reinsertarlos bajo el ala del sindicalismo peronista.

En Fiat Palomar, por su parte, el triunfo de la vanderista Lista Azul y Blanca y la derrota de la lucha de los sindicatos de empresa de Córdoba en 1965 pusieron a foco el debate sobre la integración del SITRAFIC en una organización sindical nacional, sea la UOM o el SMATA. Esto finalmente se saldaría en marzo de 1968, cuando, en una poco concurrida asamblea extraordinaria, la votación arrojó 204 votos para la UOM, 119 para el SMATA y 1 en blanco, con lo que la conducción del sindicato de fábrica inició los trámites oficiales para efectivizar la fusión<sup>11</sup>. En el marco de la ofensiva racionalizadora de la “Revolución Argentina”, en marzo de 1967 se produjo una lucha importante en el SITRAFIC, contra la intención de la empresa de eliminar la gratuidad de la Obra Social y rebajar los salarios vía premios<sup>12</sup>. La reacción obrera termina con una derrota y 35 despidos, en un momento en que el vanderismo a nivel general abandonaba el enfrentamiento directo contra la Dictadura de Onganía. La otra novedad es que en esos años comenzaron a aparecer en el establecimiento de Buenos Aires materiales y posiciones de distintas fuerzas de izquierda, siendo la primera la trotskista Política Obrera (PO), que impulsaba la agrupación Vanguardia Obrera Metalúrgica (VOM), cuyo discurso apuntaba al mismo tiempo contra el

---

<sup>10</sup> Los plebiscitos realizados en Concord y Materfer en junio de 1973 arrojaron resultados de 1.502 a favor del SMATA contra 153 por la UOM en Concord, y 652 contra 44 en Materfer (Brennan, 1996, p. 317).

<sup>11</sup> Ministerio de Trabajo de la República Argentina, Expediente N° 513708, Sobre el derecho de la UOM a ejercer la representación del personal de Fiat Caseros, 31-7-1972.

<sup>12</sup> *Política Obrera* N° 13, 27-3-1967. *Política Obrera* N° 15, 10-5-1967.

Onganiato, la Fiat y la Lista Azul y Blanca (Robertini, 2019)<sup>13</sup>. Uno de los terrenos clave del enfrentamiento entre los grupos de izquierda y la derecha peronista se dio en torno a las problemáticas que afectaban la salud de los trabajadores, ya que el uso de estaño y plomo para la terminación de los automóviles eran causa de enfermedades como el saturnismo y cáncer. Frente a esto, con el fin de limitar la intensificación de la conflictividad social y el crecimiento de la influencia de la izquierda en la fábrica, comenzó a establecerse un diálogo cotidiano entre los miembros del SITRAFIC, los agentes de la Secretaría de Inteligencia de la Policía de la Provincia de Buenos Aires (SIPPBA) y la empresa. En estas condiciones, en noviembre de 1968 la lista de Ordoz y Curto fue ratificada con 883 votos, más del 68%, evidenciando que gran parte de las bases parecían reconocerse con su forma de manejar y resolver los problemas gremiales. Así lo recuerda Curto: “nosotros éramos dirigentes que creíamos que el capital y el trabajo debían estar juntos. Porque en definitiva vos tenías que consultar tus condiciones de trabajo, que mejores, que vayan mejorando”<sup>14</sup>.

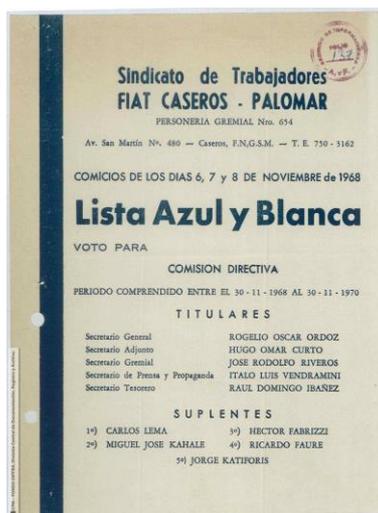


Imagen 14. Comisión Directiva del SITRAFIC electa en 1968.

En 1969, no obstante el fuerte control hacia los trabajadores de Fiat, el contexto de creciente agitación y movilización social comenzó a reflejarse también en la fábrica. Acatando la convocatoria de la CGT Azopardo, el SITRAFIC adhirió al paro general del 30 de mayo, pero sin realizar ninguna clase de acciones callejeras similares a las de Córdoba. A partir de entonces, la conducción Azul y Blanca intensificó su prédica por la convocatoria a elecciones y el retorno de Perón, alineándose con la estrategia del sindicalismo peronista en

<sup>13</sup> ADIPBA, f. Mesa B, Factor Gremial, Seccional de Tres de Febrero, Carpeta 120, número 3, Servicio de informaciones, 22-4-1967.

<sup>14</sup> Entrevista de Camillo Robertini a Hugo Curto, Caseros (Buenos Aires), 15-9-2017.

este sentido. El propio Ordoz viajó a reunirse con el líder exiliado en su residencia de Puerta de Hierro, España, y en agosto el SITRAFIC cumplió con el paro de una hora convocado en repudio a la ejecución de Vandor. Al mismo tiempo, al calor del Cordobazo y luego de la experiencia de SITRAC y SITRAM en Córdoba, comenzaron a producirse paros parciales en distintas secciones, a elegirse algunos delegados que no respondían a la lista peronista y a aparecer nuevas organizaciones de la izquierda clasista en las plantas de Buenos Aires, como la Agrupación 1° de Mayo, ligada al PCR, las Comisiones Obreras impulsadas por Vanguardia Comunista y el grupo de izquierda peronista Frente Revolucionario-17 de Octubre. Incluso los grupos de jóvenes católicos ligados a la anterior conducción y ahora más influidos por la prédica de los sacerdotes tercermundistas, comenzaron a ser considerado peligrosos. Dada la directa relación productiva entre la planta de Concord de Córdoba y las de Buenos Aires, era inevitable que se conociera lo que estaba sucediendo en el SITRAC, y las agrupaciones clasistas directamente convocaban a “seguir el camino de Córdoba” y acusaban a la dirección del SITRAFIC de “traidores, servidores de los monopolios, vendidos al capital y verdugos de los trabajadores”<sup>15</sup>. Del otro lado, la conducción Azul y Blanca sostenía el desafío reforzando sus tradicionales planteos de coexistencia y conciliación de interés con la empresa: “¡Había que defender la empresa, porque te da de comer! A los gremialistas de izquierda no les importa un pito de la empresa. [...] Estos obreros eran gente muy trabajadora, nada de izquierda... Muy agradecida con la Fiat, que te cuidaba”<sup>16</sup>.



Imagen 15. Tapa del Boletín del SITRAFIC, mayo de 1969.

<sup>15</sup> ADIPBA, f. Mesa B, Factor Gremial, Seccional de Tres de Febrero, Carpeta 120, número 3, "Todos a la asamblea", *Política Obrera*, 21-1-1971.

<sup>16</sup> Entrevista de Camillo Robertini a Pablo Álvaro, San Martín (Buenos Aires), 1-6-2018.

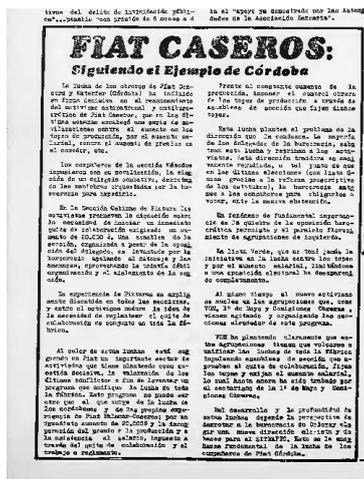


Imagen 16. Nota sobre Fiat Caseros en el periódico de Política Obrera.

El incremento de los niveles de conflictividad en el establecimiento de El Palomar, a pesar de ser mucho menos intensos que en Córdoba, determinaron una creciente preocupación tanto por parte de la patronal de Fiat como de la Comisión Directiva del SITRAFIC. En junio de 1969, el jefe de la SIPPBA del partido de San Martín, con el acuerdo de Ordoz y la gerencia de la empresa, decretó la prohibición de la realización de reuniones y asambleas sindicales debido al riesgo de una posible “infiltración trotskista” y de que el sindicato “pudiera ser copado por la citada facción”<sup>17</sup>. Cuando finalmente se realizaron nuevas elecciones a fines de 1970, la izquierda denunció que la conducción vandorista había realizado cambios estatutarios que “ponían fuera de toda posibilidad de ser elegido a prácticamente el 99% de los obreros”<sup>18</sup>, por lo que terminó presentándose una lista única. Sin embargo, el grupo vandorista, lejos de solo colaborar con la patronal, también implementó una política pragmática, reacomodándose ante la nueva situación y absorbiendo muchos de los reclamos que surgían de las bases y que sostenían las izquierdas. Así lo expresaba por ejemplo una nota publicada en el periódico del PCR: “en la última asamblea para discutir las paritarias y el proyecto de convenio, los dirigentes traidores del SITRAFIC, con increíble desparpajo, levantaron como convenio la casi totalidad del programa de la agrupación clasista [Primero de Mayo] e incluso reclamaron salarios superiores”, lo que atribuían a un intento de “restaurar su socavada imagen” mediante exigencias demagógicas<sup>19</sup>. De este modo, la conducción Azul y Blanca lograba mantener el clima de “colaboración” dentro de la fábrica, y a las

<sup>17</sup> ADIPBA, f. Mesa B, Factor Gremial, Seccional de Tres de Febrero, Carpeta 120, número 3, Comunicación del 5-6-1969.

<sup>18</sup> *Nueva Hora*, N° 53, primera quincena de octubre de 1970. *Política Obrera*, N° 76, 7-10-1970.

<sup>19</sup> *Nueva Hora*, N° 61, segunda quincena de febrero de 1971.

organizaciones antagonistas les resultaba más difícil enfrentar un modelo sindical que, dentro de las reglas del capitalismo, lograba negociar con la empresa ciertas mejoras materiales concretas.



Imagen 17. Movilización del SITRAFIC.

Pero la “tranquilidad social” en los establecimientos de Buenos Aires se basaba, además del consenso, en la intensificación de las prácticas violentas, lo mismo que la colaboración sindical con las fuerzas de seguridad estatales y la Jefatura de Seguridad de la empresa. En julio de 1969, Ordoz cooperó con una investigación policial, identificando como “comunista” a un obrero<sup>20</sup>. La conducción peronista organizó desde 1969 “patotas sindicales” ligadas a los grupos de la derecha peronista (Besoky, 2016). Ante la pregunta de por qué en Buenos Aires no se produjo un proceso como el de Córdoba, uno de los miembros de estas “patotas” no dudó en afirmar: “Porque Buenos Aires estaba re controlado. Por nosotros. Estaba re controlado, los que mandábamos éramos nosotros. Entonces tratábamos de alejarlos de Buenos Aires. Nosotros cuidábamos a la empresa y el laburante”<sup>21</sup>. A partir de allí, la prédica y el choque directo, físico, contra los grupos de izquierda se transformó en uno de los elementos centrales del accionar de la derecha peronista en la planta, con un alto grado de violencia, lo que los acercaba a las Fuerzas Armadas: “fue una guerra, padre. Te mato yo o matás vos. Era una guerra. En ese sentido apoyo el pensamiento de los militares”<sup>22</sup>. Desde 1971, incluso, la planta pasó a estar patrullada por personal de las Fuerzas Armadas durante todos los cambios de turno.

<sup>20</sup> ADIPBA, f. Mesa B, Factor Gremial, Seccional de Tres de Febrero, Carpeta 120, número 3, Transcribir información, 4-6-1969.

<sup>21</sup> Entrevista de Camillo Robertini a “Alexander Radic” (seudónimo), El Palomar (Buenos Aires), 8-6-2018.

<sup>22</sup> Ibidem.

La experiencia de Fiat en Córdoba, finalmente abortada a fines de 1971, convenció a la empresa de que la conformación de sindicatos de fábrica no había resultado un camino viable, y que era preferible la integración de sus plantas a la Unión Obrera Metalúrgica peronista, que tras la muerte de Vandor había quedado bajo el liderazgo de Lorenzo Miguel. Así, a partir de 1972 el dueño de la Fiat Giovanni Agnelli, con la mediación de la Logia Propaganda Due (P2), se reunió en varias oportunidades con Perón, acordando entre otras cosas la integración de los trabajadores de la empresa a una estructura que garantizara la “vuelta al orden” y a la producción. Pero mientras en Córdoba, a pesar de la represión y el descabezamiento de sus direcciones, y de las resoluciones gubernamentales, los trabajadores de Concord y Materfer se orientaban y continuaron luchando por incorporarse a la seccional local del SMATA, conducida por el clasismo, en Buenos Aires la situación era diametralmente opuesta. La conducción vandorista había logrado que ya en 1968 se vote a favor de la UOM, y había conseguido sortear el desafío de los grupos clasistas post-Cordobazo. En agosto de 1972, una reunión conjunta de los delegados de las plantas de Caseros y El Palomar ratificó la fusión con la UOM con un 97% de los votos (76), y finalmente el 14 de septiembre de 1973, ya con el peronismo en el Gobierno Nacional, el SITRAFIC se disolvería para transformarse en una Comisión Interna del sindicato nacional metalúrgico, fortaleciendo así las posiciones del grupo de sindicalistas peronistas que habían llegado a la conducción del sindicato de fábrica en 1965, y que se mantendrían incólumes hasta el golpe cívico-militar de 1976<sup>23</sup>.

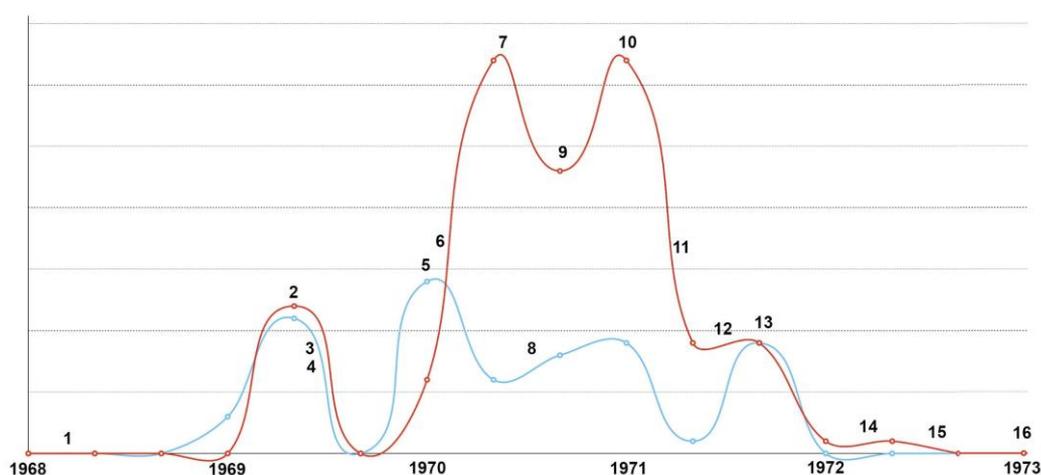
## Conclusiones

A lo largo de este trabajo realizamos una reconstrucción y un análisis comparativo de las disímiles experiencias obreras que se desarrollaron en el período 1969-1972 en dos plantas de la empresa italiana Fiat en Argentina. Por un lado, la planta de Concord, situada en Córdoba, que tras el Cordobazo estuvo marcada por una alta conflictividad contra la patronal y el gobierno dictatorial, por la defenestración de la dirección sindical “amarilla” y por el ascenso de una nueva conducción confrontativa y radicalizada, ligada a la izquierda revolucionaria. Por el otro, las plantas de Fiat en el conurbano bonaerense, caracterizadas por una limitada conflictividad y por una conducción sindical peronista vandorista, negociadora y conciliadora, que mantuvo buenas relaciones con la empresa y las fuerzas represivas. De este modo, la pregunta que

---

<sup>23</sup> Ministerio de Trabajo de la República Argentina, Expediente N° 513708, Sobre el derecho de la UOM a ejercer la representación del personal de Fiat Caseros, 31-7-1972.

orientó nuestra indagación fue acerca de cuáles fueron los factores por los que, en dos plantas de la misma empresa, donde se habían establecido estructuras sindicales de fábrica, se desarrollaron procesos tan contrastantes en el contexto del post-Cordobazo. Para ello, nos concentramos en dos variables que consideramos centrales para la construcción de una explicación: en primer lugar, las experiencias y trayectorias sindicales previas de cada una de las plantas, que generaron que cuando se produjo el ascenso del post-Cordobazo cada una tuviera una situación diferente. Y, en segundo lugar, la relación directa entre ambos procesos, que generó una adaptación estratégica por parte de la empresa y la conducción del SITRAFIC ante los hechos de Córdoba.



**Cronología y conflictividad en las plantas de Fiat Concord y El Palomar (elaboración nuestra).** 1. El SITRAFIC vota sumarse a la UOM. 2. Cordobazo. 3. Aparición agrupaciones de izquierda en Caseros. 4. Ejecución de Augusto Vandor. 5. Paros parciales en Caseros. 6. Ascenso de la conducción clasista en el SITRAC. 7. Primera toma de Concord. 8. Nuevos paros parciales en Fiat Caseros. 9. Conflicto en Concord por despidos. 10. Nueva toma de Concord. 11. Viborazo. 12. Conflictos en ambas plantas por renovación Convenio. 13. Represión y disolución del SITRAC. 14. Secuestro y ejecución de Oberdan Sallustro. 15. El SITRAFIC ratifica la fusión con la UOM. 16. El Gobierno da la jurisdicción de Concord a la UOM.

Con la experiencia que traía de su colaboración con el régimen fascista italiano, la Fiat desarrolló desde los años '50 una gran expansión industrial en la Argentina, que la llevó a contar para 1969 con seis fábricas y unos 8.000 obreros en tres provincias. Junto con esto, su gerencia elaboró un proyecto de carácter paternalista-conservador, mediante el cual pretendía conformar una suerte de "hombre común Fiat" y una "comunidad Fiat" en la que capital y trabajo

convivieran armónicamente, lo que implicaba lograr que la organización sindical de sus empleados se moviera en los carriles pro-empresariales de la conciliación y se mantuviera aislada del resto del movimiento obrero argentino, sobre todo de los dos grandes sindicatos metalmeccánicos de la Argentina: la UOM y el SMATA. El intento más acabado de concretar esto fue la conformación a inicios de los '60 de varios sindicatos de fábrica distintos para cada una de sus plantas, para lo cual contó también con el beneplácito del Gobierno de la UCR, que necesitaba debilitar a un movimiento obrero fuertemente centralizado y mayoritariamente alineado con el peronismo. Así, el objetivo de la Fiat era contar con sindicatos de fábrica "amarillos", preferentemente con conducciones socialcristianas, promotores de la armonía fabril, totalmente aislados del resto del movimiento sindical y funcionales a sus políticas empresariales. En este trabajo focalizamos nuestra mirada en las experiencias de dos de estos sindicatos de fábrica que se conformaron bajo estas premisas: el SITRAC, de Concord (Córdoba), y el SITRAFIC, de Caseros (Buenos Aires).

Pero, a pesar de las pretensiones de la Fiat, los sindicatos de fábrica demostrarían no ser valla suficiente para impedir que los trabajadores resultaran permeados por los procesos políticos que atravesaban el país por esos años, y por la disputa político-sindical e intersindical, que se mantendrían como una presencia constante en la dinámica gremial de los establecimientos de Fiat. En Córdoba, la frustración obrera por la anterior experiencia en la UOM, y el atizamiento de la disputa intersindical, llevó a que la nueva conducción socialcristiana y radical del SITRAC se lanzara a al gran conflicto por el convenio en 1965. La dura derrota permitió, ahora sí, establecer "sindicatos amarillos" en Concord y Materfer, desvinculados del resto del movimiento obrero cordobés, carentes de toda legitimidad entre los trabajadores y totalmente subordinados a la patronal, pero tuvo el costo de la pérdida de Grandes Motores Diesel: allí, el sindicato de fábrica se disolvió para incorporarse al poderoso SMATA Córdoba, lo que se convirtió en un explícito y permanente contrapunto para el resto de los trabajadores de Fiat. Mientras tanto, en el SITRAFIC la inicial conducción "amarilla" socialcristiana fue pronto derrotada por la Lista Azul y Blanca, peronista, negociadora y conciliadora, pero fuertemente ligada a la UOM y a la corriente sindical vandorista, que en ese momento se hallaba en pleno ascenso a nivel nacional.

De este modo, las distintas realidades gremiales del SITRAC y el SITRAFIC, la disputa intergremial y las estrategias políticas y sindicales de sus conducciones aparecen como elementos clave a la hora de entender el impacto diferenciado que tuvo el Cordobazo y la apertura del ciclo de movilización y radicalización política y sindical que se abrió en la Argentina en 1969. En Córdoba, el estallido obrero y popular del 29 de mayo tuvo una fuerte influencia

en los trabajadores de Concord, que pasaron a la ofensiva con un masivo protagonismo. De manera intempestiva y con una alta dosis de espontaneidad, echaron por tierra el “sindicato amarillo”, destituyendo por la fuerza, a una dirección sindical corrupta e ineficaz que a esa altura carecía de más apoyos que los de la gerencia empresarial. Al calor de la radicalización general y de la crisis de las cúpulas sindicales hegemónicas, la nueva conducción pronto se ligó a los nuevos grupos de la izquierda revolucionaria, y los trabajadores de Concord desplegaron un intenso proceso de democracia sindical, politización y un duro enfrentamiento contra la empresa y la Dictadura, mediante paros, ocupaciones fabriles y movilizaciones callejeras. Finalmente, este proceso solo pudo ser abortado mediante una descomunal acción represiva conjunta estatal-patronal. En la Fiat de Caseros también aparecieron signos de la nueva situación política, como lo evidenció la emergencia de distintos grupos de izquierda que ganaron algunos delegados y activistas y un leve aumento de la conflictividad fabril, pero en este caso la realidad sindical era diferente. Allí ya hacía varios años que el SITRAFIC estaba dominado por una conducción sindical fuertemente identificada con el movimiento peronista y con la UOM vandorista, que había tejido lazos de negociación con la empresa y construido cierta hegemonía sobre los trabajadores. Esto permitió que, ante el desafío que se proyectaba desde Córdoba y los grupos de izquierda, en Caseros pudiera establecerse una alianza entre la dirección sindical, la empresa y las fuerzas de seguridad para sofocarlo mediante la combinación de maniobras electorales, la absorción de reclamos y la acción represiva.

El intento de la Fiat de conformar “sindicatos amarillos” en sus plantas terminó por mostrarse inviable en un país como la Argentina, donde estaba muy arraigada en los trabajadores la idea de que era necesario contar con sindicatos fuertes, sea para negociar o para confrontar con las patronales. Y en una rama como la automotriz, desde el inicio atravesada por la disputa intersindical entre dos de los más poderosos sindicatos del país: el SMATA y la UOM. En Córdoba, los sindicatos de fábrica de Fiat dieron paso a una de las experiencias de radicalización sindical más profundas de la historia argentina, pero, como hemos intentado mostrar en este artículo, sindicato de fábrica no fue necesariamente igual a radicalización. Junto con esto, se pusieron en juego otras circunstancias, como la trayectoria sindical previa, las fuerzas político-sindicales actuantes en cada caso y el momento en que se produjo la quiebra del sindicalismo “amarillo”, lo que se plasmó en caminos diferentes según el caso.

Finalmente, tras la disolución represiva del SITRAC y el SITRAM en octubre de 1971 la disputa por el encuadramiento sindical de los trabajadores de Fiat volvió a ponerse a foco, pero ahora la experiencia vivida en los últimos años había convencido tanto a la empresa como al gobierno dictatorial y a las cúpulas

sindicales peronistas de que los sindicatos de fábrica eran un camino demasiado peligroso. De este modo, tanto los obreros de Concord, a pesar de su explícita voluntad de incorporarse al ahora clasista SMATA Córdoba, como los de Caseros, donde ya en 1968 se había impuesto la opción por la UOM, terminarían en 1973 siendo incorporados a las filas del sindicato nacional metalúrgico, como la mejor vía para garantizar el orden necesario para el desenvolvimiento de la producción capitalista en las plantas de Fiat.

### Bibliografía

- BAIRATI, Piero. *Valletta*. Torino, Utet, 1983.
- BALVÉ, Beba – Miguel, MURMIS – Juan Carlos, MARÍN – Lidia, AUFANG – Tomás J. BAR – Beatriz, BALVÉ – Roberto, JACOBY. *Lucha de calles, lucha de clases*. Buenos Aires, Ediciones Razón y Revolución, 1973/2006.
- BERTA, Giuseppe. *Conflitto industriale e struttura di impresa alla Fiat (1919-1979)*. Bologna, Il Mulino, 1998.
- BERTAGNA, Federica. "Techint e gli altri. Penetrazione industriale ed emigración italiana nell'Argentina peronista (1946-1955)". *Studi Storici*. Istituto Gramsci, Italia, n. 3, v. 55, 2014 (pp. 615- 644).
- BESOKY, Juan Luis. *La derecha peronista: Prácticas políticas y representaciones (1943-1976)*. Tesis Doctoral, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, 2016.
- BIGAZZI, Duccio. "Un'impresa italiana sul mercato mondiale: l'attività multinazionale della Fiat fino al 1940". *Annali di storia dell'impresa*, n. 2, 1986 (pp. 209-263).
- BRENNAN, James P. *El Cordobazo. Las guerras obreras en Córdoba, 1955-1976*. Buenos Aires, Ed. Sudamericana, 1996.
- BRENNAN, James – Mónica, GORDILLO. *Córdoba rebelde. El Cordobazo, el clasismo y la movilización social*, Buenos Aires, De la campana, 2008.
- DETIENNE, Marcel. *Comparar lo incomparable. Un alegato en favor de la ciencia histórica comparada*. Barcelona, Península, 2001.
- DUVAL, Natalia. *Los sindicatos clasistas: SiTraC (1970-1971)*. Buenos Aires, CEAL, 1988.
- FLORES, Gregorio. *SITRAC-SITRAM. La lucha del Clasismo contra la Burocracia Sindical*. Córdoba, Espartaco, 2004.
- GLASER, Barney – Anselm, STRAUSS. *The discovery of grounded theory*. London, Aldine, 1967/2006.
- GORDILLO, Mónica. *Córdoba en los 60. La experiencia del sindicalismo combativo*. Córdoba, REUN, 1996.

- HARARI, Ianina. *A media máquina. Proceso de trabajo, lucha de clases y competitividad en la industria automotriz argentina (1952-1976)*. Buenos Aires, Razón y Revolución, 2015.
- JAMES, Daniel. *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora 1946-1976*. Buenos Aires, Sudamericana, 1990.
- LAUFER, Rodolfo. "El clasismo en el SMATA Córdoba, 1966-1972" en RUPAR, Brenda – Ana, COSTILLA – Guido, GALAFASSI (coord.). *Dirán hubo gigantes aquí. Izquierda, peronismo y clase obrera en los '60 y '70*. Buenos Aires, GEACH-UNQUI, 2017 (pp. 115-137).
- LAUFER, Rodolfo. "Intervención de las izquierdas y politización obrera en SITRAC-SITRAM, la experiencia paradigmática del sindicalismo clasista de los '70". *Izquierdas*, n. 49, Saint-Petersburg University y Ariadna Ediciones, Santiago de Chile, 2020 (pp. 743-766).
- LOBBE, Héctor. *La guerrilla fabril. Clase obrera e izquierda en la Coordinadora de Zona Norte del Gran Buenos Aires (1975-1976)*. Buenos Aires, Razón y Revolución, 2009.
- MCMICHAEL, Philip. "Incorporating comparison within a world-historical perspective: an alternative comparative method". *American Sociological Review*, n. 3, v. 55, 1990 (pp. 385-397).
- POZZI, Pablo – Alejandro, SCHNEIDER. *Los setentistas. Izquierda y clase obrera, 1969-1976*. Buenos Aires, Eudeba, 2000.
- RAGIN, Charles. *The comparative method*. Berkeley, University of California Press, 1987.
- ROBERTINI, Camillo. *Quando la Fiat parlava argentino. Una fabbrica italiana e i suoi operai nella Buenos Aires dei militari. 1964-1980*. Firenze-Milano (Italia), Le Monnier-Mondadori, 2019.
- RUGAFIORI, Paride. "Il manager demiurgo". *Studi Storici*, n. 1, v. 26, Istituto Gramsci, Italia, 1985 (pp. 189-200).
- SANTELLA, Agustín. *La confrontación de Villa Constitución (Argentina, 1975)*. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 2003.
- SCHMUCLER, Héctor – Juan Sebastián, MALECKI – Mónica, GORDILLO. *El obrerismo de pasado y presente: Documentos para un dossier no publicado sobre SiTraC-SiTraM*. Córdoba, Eduvim, 2014.
- SCHNEIDER, Alejandro. *Los compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo, 1955-1973*. Buenos Aires, Imago Mundi, 2005.
- STEINBERG, Marc W. *Fighting words*. Ithaca, Cornell University Press, 1999.
- THOMPSON, Edward P. *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Madrid, Capitán Swing, 1963/2012.

TORRE, Juan Carlos. *Los sindicatos en el gobierno 1973/1976*. Buenos Aires, CEAL, 1989.

VIANOLI, Rubén. *¿Clasismo o aventurerismo? SITRAC-SITRAM. Experiencias y enseñanzas*. Buenos Aires, Anteo, 1972.

### **Rodolfo Laufer**

Profesor de Historia y Doctorando en Historia por la Universidad de Buenos Aires. Investigador del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani", CONICET- UBA. Autor de artículos y trabajos en revistas, libros y congresos nacionales e internacionales. Sus líneas de investigación se centran en la historia del movimiento obrero argentino y las expresiones sindicales radicalizadas de los años 60 y 70, en particular el sindicalismo clasista de la provincia de Córdoba.

**Contacto:** rodolfo.laufer@yahoo.com.ar

### **Camillo Robertini**

es Doctor en Estudios Históricos por la Universidad de Florencia y la Universidad de Siena. En los últimos años se ha interesado por la historia de la comunidad obrera de la Fiat Concord. Ha sido becario del Ministerio de Educación de la República Argentina y del CONICET. Es investigador del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile. Docente de la Maestría en Historia y Memoria (FaHCE-UNLP). Es autor de "Quando la Fiat parlava argentino. Una fabbrica italiana e i suoi operai nella Buenos Aires dei militari, (1964-1980)" (Mondadori, 2019).

**Contacto:** camillo.robertini@gmail.com

### **Agustín Santella**

Doctor en Ciencias Sociales y Sociólogo por la Universidad de Buenos Aires, Magíster en Ciencias Sociales por la FLACSO-México. Se desempeña como investigador adjunto del CONICET con sede en el Instituto de Investigaciones "Gino Germani" (FCS-UBA). Profesor del posgrado de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA. Es autor de "Labor conflict and capitalist hegemony. The case of autoindustry in Argentina 1990-2007" (Haymarket, 2017).

**Contacto:** agustinsantella@gmail.com

**Recibido:** 03/10/2019

**Aceptado:** 31/05/2020