

BICHOS VERDES Y PROHIJADOS DE LA SUBVERSIÓN. La disputa entre bases y dirigencia sindical en Mercedes Benz Argentina en un periodo de radicalización obrera (1969-1976)

MARIANO CASCO PEBLES



INTRODUCCIÓN

Una característica central de la estructura sindical argentina es la fuerte presencia de activismo gremial en los lugares de trabajo. Allí donde se llevaba a cabo la producción, comisiones internas y cuerpos de delegados cumplían un papel destacado. Este hecho ha convocado la atención de estudiosos de las relaciones laborales en Argentina (Gilly, 1985; Lenguita y Varela, 2011).

Para las dirigencias gremiales era un arma de doble filo. Por un lado, acrecentaba su poder y capacidad de influencia, al permitirles tener presencia en el mundo fabril, pero -al mismo tiempo- la vida sindical en los lugares de trabajo servía para envalentonar a las bases y respaldaba que establecieran un comportamiento diferenciado de las cúpulas sindicales. En ocasiones, podía redundar en que cuestionaran más asiduamente a sus dirigentes.

Esa crítica, sobre todo en momentos de aguda conflictividad social, galvanizaba a agrupamientos sindicales opositores. De esta manera, en el espacio productivo donde la gerencia debía preocuparse por garantizar los ritmos de trabajo para extraer el plusproducto, la vida sindical era compleja y por momentos electrizante.

El protagonismo fabril del sindicalismo argentino favoreció su intervención en la disputa política nacional en distintos momentos históricos: durante las primeras presidencias de Juan Domingo Perón (Doyon, 1984), en el desarrollo de la resistencia peronista (Schneider, 2005) y también en el proceso de radicalización sindical acaecido después del Cordobazo (Löbbecke, 2006; Werner; Aguirre, 2009).

En el presente capítulo nos preguntamos qué forma asumió la relación entre dirigencias gremiales y operarios de base en un contexto de alta conflictividad social como lo fue el que inició en 1969 y finalizó en 1976. Para ello, tomamos el caso de Mercedes Benz.

Aunque la bibliografía es abultada, las miradas sobre esta temática se inscriben, a grandes rasgos, en dos primordiales tendencias. Una, inicial, puso el acento en las dirigencias sindicales y asumió que el com-

portamiento de las bases había sido relativamente similar, salvo excepciones (Torre, 2004). Otra destacó como un rasgo del periodo el comportamiento diferenciado de las bases y el desafío que presentaron a las cúpulas gremiales, en un contexto de radicalización de la clase obrera argentina (Löbbe, 2006; Werner; Aguirre, 2009; Lenguita; Varela, 2011). Es en esta segunda mirada la que abreva este capítulo. Pero plantear que hubo un comportamiento diferenciado y hasta antagónico de las bases con respecto a las dirigencias no implica negar el peso que siguieron teniendo las direcciones tradicionales del peronismo dentro del mundo sindical argentino.

Mercedes Benz Argentina (MBA) se encontraba en el partido de La Matanza a 43 kilómetros de la Capital Federal; a mediados de la década de 1970 tenía aproximadamente 4.000 operarios y era la principal terminal automotriz productora de vehículos utilitarios del país. En ella, al igual que en la mayoría de las empresas automotrices de aquellos años, se vivió una dinámica disputa obrero-patronal (Brennan, 1996; Harari, 2011; Laufer, Robertini, Santella, 2020). Un dato central para los objetivos del capítulo es que el principal conflicto que se dio en toda la historia de la fábrica, en octubre de 1975, enfrentó a la dirección del sindicato con las bases obreras nucleadas en su comisión interna.

El vínculo entre las bases y la dirigencia sindical del SMATA (Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor) en el periodo 1969-1976 se estudiará principalmente a partir de los conflictos sindicales acontecidos y la manera en que fueron interviniendo los distintos actores.

En orden cronológico, daremos cuenta primero de la adhesión de los trabajadores de Mercedes Benz a las acciones sindicales convocadas por la conducción; luego abordaremos los fuertes conflictos entre dicha conducción y la oposición sindical de base, lo que desembocó en el principal conflicto en la historia de la fábrica; por último, también analizaremos la intervención de la comisión interna independiente de Mercedes Benz en la disputa que existió entre la dirección del SMATA y la de la UOM a fines de 1975. Este último conflicto permite advertir que, si bien la lista verde del SMATA estaba siendo fuertemente desa-

fiada por oposiciones de base, seguía teniendo cierta fortaleza. El capítulo finalizará con unas conclusiones reflexivas sobre el fenómeno.

El presente capítulo es un resultado de mi tesis de maestría sobre al proceso de radicalización sindical en Mercedes Benz Argentina en los años 1969-1976. El material empírico provino de un amplio trabajo de archivo empleando los periódicos partidarios de las organizaciones político-sindicales que intervinieron en Mercedes Benz Argentina, de la prensa comercial, de otras múltiples fuentes secundarias y de entrevistas a trabajadores de la empresa alemana que intervinieron en la vida sindical de esos años (Casco Peebles, 2016).

PERIODIZACIÓN DEL VÍNCULO BASES-DIRIGENCIAS

Para el caso de Mercedes Benz, si nos focalizamos en el vínculo bases-dirigencias, para los años 1969-1976 se pueden establecer dos periodos principales: (a) entre 1969 y 1973 las acciones sindicales se dan sobre todo por la adhesión de las bases a las convocatorias de la dirección del SMATA, y (b) desde 1973 hasta 1976 se da un proceso de autonomización de las bases, que comienzan a realizar más acciones de manera independiente y opuesta a las planteadas por la lista verde, conducción del sindicato. Dentro de este segundo periodo se pueden establecer, a su vez, dos subperíodos: (a) 1974-1975, cuando si bien hay un desafío a las dirigencias éstas logran desarticularlo o minimizarlo, y (b) 1975-1976, cuando la dirección del SMATA es sobrepasada y las bases, con fuerte presencia de agrupamientos político-sindicales de izquierda (peronista y socialista), logran derrotar a José Rodríguez y sus seguidores. Es posible visualizar una síntesis de la confrontación en la tabla 1.

Tabla 1. Vínculo bases y dirigencias sindicales Mercedes Benz Argentina (MBA) (1969-1976)

Periodo	Subperíodo	Caracterización	Principales acciones
1969-1973		Acompañamiento de las bases a las acciones convocadas por la dirigencia del SMATA	23-abril-1970: Trabajadores de MBA se acoplan al paro nacional contra la política salarial de la dictadura.
			Abril-mayo-1970: Trabajadores de MBA se suman a actividades gremiales del SMATA contra las suspensiones en la industria automotriz.
			29 de febrero/1 de marzo-1971: Trabajadores de MBA participan del paro nacional de 48 horas contra la suspensión de la ley de convenciones colectivas convocado por el SMATA.
			1972: Enfrentamiento entre la Comisión Interna de Reclamos (CIR) y la gerencia de MBA por un intento de aumento de la tarifa del comedor.
1973-1976	1973-1975	Desafío de las bases a la dirigencia (controlado)	Enero 1974: Ocupación de la planta y paros parciales organizados por las bases por falta de climatización de la fábrica.
			Enero 1974: Elección a la CIR y el cuerpo de delegados que gana la oposición a la dirección del SMATA.
			Marzo 1974: Dirección del SMATA obliga a renunciar a la nueva CIR y designa dos interventores.
			Verano 1975: Paros parciales organizados por las bases por falta de climatización de la fábrica.
	1975-1976	Desafío de las bases a la dirigencia (victorioso)	8-octubre-1975: Comienza huelga contra la intervención de la CIR realizada por la dirección del SMATA. Creación de CIR provisoria dirigida por la oposición sindical.
			11-octubre-1975: Ministerio de Trabajo declara ilegal la huelga de MBA.
			14-octubre-1975: La gerencia de MBA despidió 117 activistas que incluía a la flamante CIR y envía intimaciones a otros 400 operarios más.
			Octubre-1975: El ERP atenta con explosivos contra la vivienda de un ejecutivo de MBA como reacción a los despidos.
			24-octubre-1975: Montoneros secuestra al gerente de producción y accionista de MBA en forma de apoyo al conflicto.
			27-octubre-1975: MBA envía telegramas de reincorporación a algunos trabajadores que había despedido.
28-octubre-1975: Movilización de la CIR al Ministerio de Trabajo reclamando solución al conflicto.			

Las *huelgas salvajes* en tiempos de insubordinación obrera: Argentina, 1955-1975

Periodo	Subperíodo	Caracterización	Principales acciones
1973-1976	1975-1976	Desafío de las bases a la dirigencia (victorioso)	29-octubre-1975: Movilización de la CIR a las oficinas centrales de MBA en Capital Federal. En la negociación obtienen todos sus reclamos, entre ellos el reconocimiento de la nueva CIR opuesta a la dirección del SMATA. SMATA repudia la decisión de la empresa.
			20-noviembre-1975: Asambleas y paros en empresas automotrices encabezadas por la dirección nacional del SMATA contra el laudo 29/75 gracias al cual el SMATA virtualmente dejaría de tener representados que pasarían a estar bajo la órbita de la UOM. La CIR de MBA se suma al reclamo, pero criticando también a la dirección del SMATA.
			25-noviembre-1975: Dirección del SMATA moviliza al congreso de la nación para reclamar el fin del laudo 29/75. CIR de MBA participa.
			26-noviembre-1975: Acto de 30 000 afiliados al SMATA en el Luna Park contra el laudo 29/75. CIR de MBA participa.
			28-noviembre-1975: Acto del SMATA en Morón contra el laudo 29/75. CIR de MBA participa.
			03-diciembre-1975: El Ministerio de Trabajo da marcha atrás con su propuesta mediante la resolución 366/73.
			12-marzo-1976: Movilización de la CIR de MBA contra el plan Mondelli junto a otras fábricas de la zona de manera ajena a la dirección del SMATA.
1976-1983		Dictadura militar: desarticulación de la oposición sindical	Abril/mayo-1976: Secuestro del primer trabajador de MBA por parte del ejército, movilización de la CIR de MBA y liberación del trabajador secuestrado días después.
			1976-1983: 15 trabajadores de MBA desaparecidos por parte de las FF.AA.

Es posible establecer una relación entre la situación política nacional y el comportamiento de la relación entre bases y dirigencias en Mercedes Benz Argentina. Entre 1969-1973, bajo la dictadura, el SMATA realiza acciones contra medidas del régimen que reciben la adhesión de las bases. Pero con la llegada del peronismo al poder, la dirección del SMATA pasa a ser un aliado fundamental de los nuevos gobiernos y reduce notablemente su accionar confrontativo (Torre, 2004). Por el contrario, la base decide radicalizarlo y va en ascenso hasta 1975-1976 que alcanza su máximo punto de movilización. Es a partir de esa radicalización que aumenta la disputa entre la oposición sindical de base y la dirigencia del SMATA, preocupada por limar dicha experiencia. Ese proceso general no fue exclusivo de Mercedes Benz Argentina, sino que caracterizó a buena parte de las fábricas de Buenos Aires (con sus excepciones y diferencias entre sí) (Löbbe, 2006; Werner; Aguirre, 2009).

DESARROLLO DEL CONFLICTO Y FORMAS DE ORGANIZACIÓN

Como se mencionó, Mercedes Benz acompañó el convulsionado espíritu del conjunto de los obreros automotrices: durante la primera parte de la década de 1970. Como se mencionó, Mercedes Benz acompañó el convulsionado espíritu que recorrió al conjunto de los obreros automotrices: durante la primera parte de la década de 1970 en MBA se hizo visible un aumento de la disputa capital-trabajo, inicialmente producto de la adhesión de los trabajadores a las decisiones de la dirección del sindicato, pero desde la vuelta del peronismo al poder también fruto de iniciativas no provenientes de la cúpula del SMATA.

En 1970 los trabajadores de Mercedes Benz Argentina se sumaron al paro nacional del 23 de abril contra la política salarial de la dictadura. También lo hicieron a las actividades gremiales convocadas por el SMATA entre abril y octubre de aquel año, enmarcadas dentro de la lucha contra las suspensiones que se venían realizando en la industria automotriz debido a fluctuaciones en las ventas.

En 1971 participaron del paro nacional de 48 horas del 29 de febrero y primero de marzo contra la suspensión de la ley de convenciones colectivas. En 1972 se dio un enfrentamiento entre la comisión interna de reclamos (CIR) y la gerencia de Mercedes Benz Argentina debido a un intento de aumento de la tarifa del comedor por parte de esta última y a una discusión por la recategorización de 120 trabajadores (Harari, 2010).

Con el Pacto Social instaurado por el tercer gobierno peronista -y la consiguiente imposibilidad de conflictos por aumento salarial-, las reyertas dentro de la empresa de origen alemán (así como en la mayoría de los establecimientos automotrices) discurrieron principalmente por las condiciones de trabajo.

Por ejemplo, en los años 1973 y 1974 se produjeron interrupciones en la producción, limitadas sectorialmente (Rodríguez, 2011), y en los meses de diciembre, enero y febrero de 1974/1975 se dieron paros por las tardes debido al calor que existía en los pabellones. La situación climática del verano de 1974 provocó una ocupación parcial de la planta con un secuestro momentáneo de integrantes del personal jerárquico, durante la cual se reclamó una refrigeración de los pabellones. Pedro¹, obrero de Mercedes Benz Argentina entrevistado, recuerda la toma de esta manera:

Era la reacción nuestra, de los activistas de la base. En una de esas tomas de fábrica quedó el personal jerárquico adentro y, sin saber, hicimos lo mismo que hicieron los de SíTraC - SíTraM en Córdoba. Vino un compañero y nos dijo 'che, cómo puede ser que nosotros nos estamos cagando de calor acá adentro y este chabón está en las oficinas con aire acondicionado, están ahí adentro y están lo más cómodos... Les traen la comida del comedor, la bebida, tienen aire acondicionado...'

(Pedro, comunicación personal, 30 de julio de 2012).

Este tipo de conflictos protagonizados por activistas y delegados ajenos a la lista Verde (dirección del sindicato) permitieron la conformación de un grupo opositor a la conducción del sindicato (con mayoría de

¹ Todos los nombres de los entrevistados son pseudónimos.

integrantes de la Juventud Trabajadora Peronista² -JTP-) que logró en las elecciones de enero de 1974 ganar la CIR y el cuerpo de delegados (*Avanzada Socialista*, 1974b).

Pero ese espacio gremial no estuvo mucho tiempo al frente de la fábrica, debido a que la patronal y la dirección sindical obligaron mediante “amenazas y aprietes” (*El Auténtico*, 1975b) a que renunciaran la mayoría de los integrantes de la flamante comisión interna. Maniobra que fue completada por José Rodríguez dos meses después cuando impugnó la CIR (aduciendo falta de integrantes) y designó dos interventores, Rubén Darío Aguiar y Juan Carlos Selles. La circunstancia de que a los delegados no los despidieran sino que renunciaran fue fundamental para evitar la respuesta obrera a la maniobra.

De todas formas, producto de esta situación anómala, el desprestigio de la lista Verde fue en aumento, lo que desencadenó un estallido contra la intervención sucedido en octubre de 1975. Debido a ello es que se inició el paro de 22 días en Mercedes Benz.

El 8 de octubre en una asamblea realizada en la puerta de la salita de los interventores se declaró una huelga, en la que se eligieron a mano alzada a los representantes de los trabajadores. Allí se conformó la comisión interna provisoria del *Grupo de los 9³* y un cuerpo de delegados provisoria de 60 integrantes organizado por sección de trabajo. Las reivindicaciones de los trabajadores eran: el fin de la intervención y el llamado a elecciones de la comisión interna de reclamos (CIR), la aplicación del reajuste cuatrimestral de salarios de acuerdo con el alza del costo de vida fijado por el convenio del SMATA, y una revisión de la última reestructuración del tiempo de todo el personal, la cual fijaba ritmos de producción más altos dado que no categorizaba correctamente las máquinas.

² Agrupamiento sindical vinculado a la organización político-militar Montoneros.

³ Los nueve integrantes eran: Ventura (JTP), Henestroza (JTP), Crosatto (Partido Revolucionario de los Trabajadores -PRT-), Ferro (independiente), Cano (Independiente), Barreiro (Independiente), Portnoy (Independiente), Estivil (Independiente) y Hernández (Independiente).

Pedro recuerda los motivos del paro con las siguientes palabras:

No, el sindicato estaba totalmente en contra, había dos interventores, Aguiar y Selles, esos tipos eran dos mafiosos guardaespaldas de [José] Rodríguez y no les conocíamos las caras, no se ocupaban de nada. Entonces ahí fue cuando empezamos a dar el paso acelerado a la organización de abajo, nosotros queríamos forzarlos a que den elecciones porque ya hacía dos años que estábamos intervenidos, no teníamos representantes, queríamos delegados, comisión interna, estaban ellos dos solos, y, ¿por qué no daban elecciones? Porque sabían que perdían, ya habían perdido una vez... Si se presentaban a elecciones de nuevo perdían, entonces no daban elecciones (Pedro, comunicación personal, 30 de julio de 2012).

Al día siguiente, los interventores se dirigieron a la empresa con un grupo de hombres con armas de fuego. Aguiar manifestó que el SMA-TA no reconocía a la comisión interna provisoria, que “levantaba” la intervención y que designaría un delegado normalizador. Los trabajadores respondieron repudiando a los visitantes, atacando los dos autos en que había venido el conjunto de civiles armados y declarando indeterminado al paro.

El 11 de octubre el Ministerio de Trabajo declaró ilegal la acción de lucha, amparándose en la “tregua” entre patronal y trabajadores establecida unos días antes por el ministro Carlos Ruckauf. Esta “tregua” no permitía huelgas sin la aprobación de las dirigencias sindicales, ni despidos “injustificados” por parte de los empresarios. El lunes 13 fueron al sindicato unos 50 trabajadores de Mercedes Benz para reclamar el apoyo al paro, encontrando una negativa como respuesta.

En la mañana del martes 14 la gerencia de MBA despidió 117 activistas, entre los que se incluía la recientemente conformada comisión interna, y envió intimaciones a otros 400 operarios más (*El Cronista*, 1975a).

La respuesta obrera a la acción de la empresa fue inmediata: coreando “los 4.000 adentro, los 4.000 afuera”, decidieron salir de la planta y tener una asamblea en la puerta de la fábrica para que todos pudieran participar. La acción de la patronal radicalizó la huelga y le brindó

mayor visibilidad. Como respuesta a los despidos comenzó una nueva ofensiva por parte de los operarios movilizados.

Con el endurecimiento de la contienda, el apoyo hacia la movilización en Mercedes Benz se extendió hacia otros sectores sociales. En Cañuelas (localidad cercana a la fábrica) los familiares de los huelguistas organizaron una asamblea de “autoconvocados” protagonizada por “las esposas, encabezadas por María Luján⁴, [que] organizaron ollas populares en la puerta de la empresa y bloquearon la carretera, para recabar fondos para la caja sindical”(Weber, 1999). También llevaron adelante un multitudinario acto el miércoles 22 de octubre en el centro de la mencionada ciudad. El evento, al que asistieron más de dos mil personas, fue acompañado por un paro de comerciantes desde el mediodía.

El intendente de Cañuelas y el gobernador bonaerense Victorio Cabalbró -dirigente de la Unión Obrera Metalúrgica (UOM)- también ofrecieron su apoyo. El senador por el FREJULI (Frente Justicialista de Liberación) e integrante de la UOM, Afrio Pennisi, dio su solidaridad, como así también lo hicieron los referentes del radicalismo Ricardo Balbín y Oscar Alende.

Las comisiones internas de las empresas metalúrgicas Santa Rosa, FAPESA y MAN; de la jabonera Jabón Federal; y de Indiel apoyaron a los huelguistas, siendo las cuatro primeras integrantes de la Coordinadora Interfabril de La Matanza. También prestaron su apoyo representantes de las empresas “Grafa, Monofor, Termoeléctrica y personal del Teatro Avenida, [quienes] anunciaron donaciones de 400 mil, 500 mil y hasta dos millones de pesos” (*El Auténtico*, 1975a). Y “el jueves 16 se efectuaron paros de 15 minutos por turno en la planta Safrar- Peugeot, en adhesión a los obreros en conflicto de Mercedes Benz” (*El Cronista*, 1975b).

El diario *Clarín* del 23 de octubre comentaba que, según la empresa, hasta ese momento se había impedido la fabricación de 280 unidades y

⁴ Militante de la Juventud Peronista (JP), esposa de Esteban Reimer, quien era parte de la JTP y referente sindical de MBA desaparecido en enero de 1977.

que “la situación creada en la planta -dijeron [se refiere a la gerencia de Mercedes Benz Argentina]- también ha impedido que se concretaran las exportaciones y se les entregaran sus unidades a los compradores del mercado interno” (*Clarín*, 1975).

En la misma semana de los 117 despidos un comando del Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP) “atentó con explosivos contra la vivienda de un ejecutivo de Mercedes Benz” (*Estrella Roja*, 1975). Y el viernes 24 de octubre, “los Pelotones Montoneros de Combate Belaustegui y Juan ‘Pacho’ Sanandrea detuvieron al ingeniero alemán Franz Metz, gerente de producción y accionista de la empresa automotriz Mercedes Benz” (*Evita Montonera*, 1975a), reclamando la reincorporación de los despedidos, el cumplimiento de la totalidad del pliego de reivindicaciones exigidas por los trabajadores y un rescate monetario destinado al beneficio del agrupamiento político-militar. También pidieron la publicación de solicitadas en ocho importantes periódicos de distintas partes de América y Europa (Tomuschat, 2003).

El secuestro de Metz estuvo enmarcado en una situación de amenazas a los directivos de la empresa. En un informe elaborado por Tomuschat⁵ -quien tuvo acceso a los protocolos del directorio de MBA- se afirma que “aparecían volantes en los que miembros de la dirección específicamente mencionados o la dirección en general era amenazados de muerte”, y luego agrega:

Por ejemplo, en un boletín sin fecha del grupo ‘Montoneros’ aparecía la anotación manuscrita: ‘Próximo sos vos, Knuth. Ojo’. O la ‘Advertencia’, también sin fecha, del Ejército Revolucionario del Pueblo, en la que fueron amenazadas varias personas del plano gerencial medio de MBA (Tomuschat, 2003: 36).

Luego de una semana de ofensiva por parte de los activistas, el lunes 27 la empresa empezó a ceder, envió telegramas de reincorporación a algunos trabajadores, abrió las puertas de la fábrica para que la asam-

⁵ Académico que elaboró un informe para desligar a la empresa alemana de su responsabilidad en la desaparición de los operarios de la fábrica.

blea se realizara adentro y el sindicato repartió un volante donde se comunicaba un aumento de sueldo conseguido.

Aunque esto último no quería decir que el sindicato apoyaba a los huelguistas, durante los últimos días de la querrela la secretaria de Prensa y Difusión del SMATA decía que el paro “era producto de un grupo que más que al real interés de los trabajadores responde a la subversión y al golphismo” y luego agregaba “con actos de esta naturaleza lo único que se consigue es provocar caos y mermar la producción nacional” (*El Cronista*, 1975b).

Al otro día, en la asamblea del martes 28 de octubre, miles de mecánicos decidieron ir al Ministerio de Trabajo en Capital Federal para reclamar una audiencia, pero no fueron atendidos. Después, los obreros fueron al Canal 11 de televisión para darle mayor visibilidad a su medida de fuerza, designando para hablar frente a las cámaras a Hugo Croatto, integrante del Grupo de los 9 y militante del PRT.

Producto de la falta de respuestas por parte del Ministerio de Trabajo, el miércoles 29 le apuntaron directamente a la empresa, la cual se encontraba en mayores aprietos (la planta sin producir hacía más de veinte días, un gerente secuestrado, trabajadores cada vez más radicalizados y sin perspectivas de que cedieran en sus reivindicaciones). Más de 3.000 trabajadores de Mercedes Benz se movilizaron por sus propios medios hasta las oficinas centrales de la firma en Capital Federal y aguardaron allí los resultados de las tratativas obrero-patronales.

Concluidas las negociaciones, los nueve integrantes de la CIR anunciaron la amplia victoria obtenida, escuchándose de fondo “mamadera, mamadera, nadie quedó afuera”. La empresa había aceptado pagar los salarios caídos durante el conflicto, reincorporar a la totalidad del personal despedido, reconocer al Grupo de los 9 como únicos representantes de los trabajadores mecánicos, el pago de una gratificación especial del 40% y la promesa de no tomar represalias.

Un trabajador de la empresa recuerda:

Una cosa que la patronal no la perdonó nunca, y los jefes y los gerentes tampoco. Que fue algo sumamente emocionante, fue que cuando noso-

tros triunfamos y entramos a la fábrica dimos una ‘vuelta olímpica’. Entramos todos en un turno. Los cuatro mil. Y se dio toda una vuelta olímpica a la fábrica y yo tengo así en la memoria la cara de los jefes y de los capataces con un odio de clase muy grande, yo creo que eso los tipos no nos lo perdonaron nunca (Juan, comunicación personal, 20 de julio de 2015).

El día 31 de octubre Mercedes Benz Argentina sacó una solicitada en el diario *Clarín* informando la finalización del conflicto. De esta manera llegó a su fin la huelga que se había iniciado 22 días antes. El 23 de diciembre Montoneros recibió el dinero y al día siguiente dejó en libertad al gerente de producción secuestrado. Luego de su liberación, Metz se volvió inmediatamente a Alemania (Weber, 2005).

La victoria modificó la situación dentro de la firma. La dirigencia del SMATA sufrió una fuerte derrota, y como respuesta sacó una solicitada en los periódicos *Clarín*, *La Nación* y *El Cronista Comercial* firmada el cuatro de noviembre, en la que definía a los organizadores de la huelga “con motivaciones subversivas, destinadas a descalificar a los órganos de conducción sindical, a destruir la estructura gremial y a promover el caos y la anarquía mediante un acto típico de guerrilla industrial”. También afirmaba que la comisión de los 9 era “ajena al gremio y prohijada por la subversión” (Rodríguez, 1975) y exigía una sanción a la empresa por haber negociado a espaldas del sindicato y del gobierno. Por su parte, la oposición sindical había apodado a los militantes de José Rodríguez “bichos verdes”.

El ataque de José Rodríguez no fue exclusivamente verbal; días después de finalizado el conflicto, el sindicato le quitó la obra social al conjunto de los trabajadores de Mercedes Benz. Frente a esta situación, integrantes del Grupo de los 9 fueron a exigir al sindicato la devolución del seguro médico. Pedro evoca:

Entonces fuimos al sindicato para ver qué nos respondían. Y fuimos, (...) y nos dijo: ‘muchachos, así como a ustedes los apoya la izquierda a nosotros nos apoya la derecha’. Era un error, ellos son derecha, no es que los apoya. Entonces nos dice el burócrata: ‘Si yo levanto el teléfono y llamo, mañana ustedes son boleta. Pero como no quiero entrar en esa

porque si tocamos uno de ustedes seguramente van a tocar uno de nosotros y en esa no queremos entrar, entonces dejamos las cosas como están. No intervenimos hasta tanto ustedes no renuncien. No busquen apoyo mío porque no lo van a tener'. Te imaginás que le dijimos de todo menos que era bonito, pero nos fuimos con las manos vacías (Pedro, comunicación personal, 15 de abril de 2013).

Luego del conflicto de octubre sucedió un enfrentamiento entre el SMATA y la UOM en el que intervino la CIR de Mercedes Benz Argentina. El 14 de noviembre de 1975 entró en vigencia el laudo 29/75 de la Dirección Nacional de Relaciones Laborales, que establecía en su artículo primero que quedaban comprendidos en la UOM los establecimientos fabriles vinculados “directamente o indirectamente a la industria automotriz” (*El Cronista*, 1975d). Debido a ello, el SMATA virtualmente pasaría a dejar de tener representados, lo que amenazaba directamente su existencia.

La acción del Ministerio de Trabajo definitivamente favorecía a la UOM -sindicato que tenía gran influencia en los funcionarios ministeriales- y avivaba una histórica disputa entre los dos gremios industriales más importantes del país. El antecedente más cercano de una medida similar se dio en 1972, cuando los obreros de Fiat pasaron de estar afiliados al SiTraC y al SiTraM a ser parte de la UOM, lo que era una rareza dado que los trabajadores de todas las otras plantas automotrices estaban afiliados al SMATA.

El 20 de noviembre el laudo 29/75 fue conocido por la dirección del SMATA y provocó la creación inmediata de asambleas en varias fábricas automotrices y la decisión de ir a huelga en algunas terminales. Luego de iniciado el paro, numerosos afiliados del SMATA se dirigieron a la calle Azopardo 802 -edificio central de la CGT-, y José Rodríguez en conferencia de prensa demandó la anulación del laudo y convocó a paros totales y progresivos en el caso de que no se cumpliera su exigencia.

Al otro día la gran mayoría de las fábricas automotrices de Buenos Aires amanecían sin labores y continuaron así por varios días más. El 24 de noviembre el gobierno intimó a José Rodríguez para que los

mecánicos reanudasen nuevamente sus tareas. Pero la respuesta del líder sindical fue extender la lucha a nivel nacional (*El Cronista*, 1975e).

El 25 de noviembre los trabajadores mecánicos se movilizaron al Congreso de la Nación y al local sindical del gremio, en pleno microcentro porteño, para reclamar por su pliego reivindicativo (*El Cronista*, 1975g).

El 26 de noviembre, luego de paralizar sus tareas, 30.000 mecánicos se convocaron al mediodía en el Luna Park. Durante el acto los oradores criticaron al Ministerio de Trabajo y a la UOM (*Avanzada Socialista*, 1975f). Luego de finalizado el acto los activistas allí reunidos se movilizaron hasta el Congreso de la Nación en donde José Rodríguez se reunió con varios legisladores. La movilización con epicentro en Buenos Aires tuvo réplicas en otras ciudades de Argentina (*El Cronista*, 1975i).

El 28 de noviembre volvieron a movilizarse 15.000 afiliados al SMATA, esta vez en Morón (zona oeste del conurbano bonaerense). En el mitin, Rodríguez fustigó contra la UOM y hasta cuestionó a la televisión por no difundir las decenas de miles de mecánicos que se habían concentrado el día anterior en el Luna Park. En su encendido discurso afirmó que estaba dispuesto a seguir conduciendo el gremio desde “Martín García, la calle o la fábrica” (*El Cronista*, 1975j).

La movilización del SMATA fue consiguiendo adeptos a su causa. En el acto en Morón se hicieron presentes “dirigentes de la CGT y las 62 que fueron cuestionados y expulsados por el sector gremial que lidera Lorenzo Miguel”. Por su parte la Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Metalúrgica (FITIM) emitió un comunicado en apoyo a José Rodríguez. Y la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA) reclamó por la derogación del laudo 29/75, aduciendo que su aplicación redundaría en un aumento del costo de la mano de obra. La postura de ADEFSA, aunque no explícitamente, implicó una alianza de hecho con el SMATA. También se sumó al reclamo la Cámara Industria de Fabricantes de Autopiezas de la República Argentina (CIFARA) que hasta amenazó con realizar un *lockout* (*El Cronista*, 1975j).

Ese día, además del acto en Morón, 6.500 obreros de Safrar-Peugeot se concentraron frente de su planta y bloquearon transitoriamente las vías del ferrocarril provincial a la altura de la ruta nacional 2, reclamando contra el laudo 29/75.

El 3 de diciembre el ministro de Trabajo Carlos Ruckauf dio a conocer el texto de la resolución 366/73, en el que se disponía la vigencia de todos los convenios suscriptos por el SMATA, lo que permitió cerrar el conflicto iniciado dos semanas atrás. El laudo 29/75 no fue invalidado, pero fue precisado por la resolución recién mencionada. Con esas modificaciones el SMATA -que inicialmente proponía la anulación del laudo- decidió levantar las medidas de fuerza dado que consiguió su principal reivindicación.

La UOM, que a partir de su fuerte influencia en el Ministerio de Trabajo buscaba licuar al SMATA, no logró su objetivo. Lorenzo Miguel -titular de la CGT y hombre “fuerte” del sindicalismo metalúrgico- no asistió a las reuniones en que se decidió la resolución del conflicto, por más que su presencia fue requerida.

Aunque las querellas entre la UOM y el SMATA eran de larga data, para *El Cronista* “la decisión de ambos gremios implica un enfrentamiento inédito en el sindicalismo argentino, por colocar a dos de sus principales organizaciones en un enfrentamiento que carece de precedentes y cuyos alcances aún son difíciles de determinar” (*El Cronista*, 1975f).

La manera en que se debía intervenir en el enfrentamiento SMATA-OUM se discutió en MBA en los espacios sindicales: CIR, cuerpo de delegados y en asamblea general. La visión que primó fue que se debía defender al sindicato del intento de indexación por parte de la UOM, pero se debía criticar a la conducción del SMATA. Federico, en entrevista, sostuvo:

Mariano: Después del conflicto de ustedes con el SMATA, el SMATA tuvo un enfrentamiento con la UOM, en esta disputa, ¿ustedes intervienen o no?

Federico: El SMATA hacía reuniones y mandaba colectivos a las fábricas para llevar gente para las reuniones, a nosotros no nos mandaban, pero íbamos igual y armábamos quilombo. El primero fue en el Luna Park donde les copamos totalmente la asamblea.

M: A ustedes, ¿no los habían invitado al Luna Park e igual fueron?

F: Sí, la última fue en la plaza de Morón y también fuimos por nuestra cuenta. Estaban los adeptos al sindicato, habían ido de la Ford que con ellos tuvimos un diálogo muy importante. Nosotros habíamos hecho vinchas que decían ‘Mercedes con los 9’, y los compañeros de Ford nos pedían cambiar su camisa por nuestras vinchas (Federico, comunicación personal, 19 de septiembre de 2015).

Para concluir su opinión Federico agregó: “nosotros estábamos dentro del SMATA, y no estábamos de acuerdo con la conducción, pero no con el gremio en sí. Capaz si el SMATA hubiera tenido una conducción diferente sí la hubiésemos apoyado” (Federico, comunicación personal, 19 de septiembre de 2015).

En resumen, podemos decir que por parte de los trabajadores de Mercedes Benz Argentina se buscó dar un apoyo a la causa por la cual se luchaba, pero buscando alguna independencia de quien dirigía las movilizaciones.

La disputa SMATA-UOM de fines de 1975 creemos que expresa una serie de características de la estructura sindical que se desarrollaron al inicio del capítulo. Se trató de un enfrentamiento que reeditó una reyería de décadas entre los dos principales sindicatos industriales. Por ejemplo, durante el pleito, los metalúrgicos sacaron a relucir cómo desde 1948 -en la primera presidencia de Perón- el SMATA había estado cercenando la representatividad de la UOM.

En la pugna de 1975 el sindicato con mayor poder (la UOM dirigía la CGT y tenía influencia en el Ministerio de Trabajo) intentó darle un golpe final al SMATA, interpretando que estaba debilitada, pero la virulenta respuesta de este último parando la industria automotriz a nivel nacional y movilizandando decenas de miles de obreros en la capital

del país logró frenarlo, evidenciando que si bien tenía una fuerte oposición sindical al interior seguía siendo un actor de peso.

En un contexto tan complejo y de aguda represión como el de noviembre de 1975, la decisión de José Rodríguez fue arriesgada, pero el ataque de la UOM era tal que si no se lograba frenar el SMATA podía quedar reducido a su mínima expresión.

Es destacable la capacidad de la lista Verde de movilizar a sus bases, lo que denota que seguía siendo una estructura sindical con peso. El propio José Rodríguez se acercó a varias fábricas a dialogar con los mecánicos y alertarlos de la situación; aunque fue insultado en más de una ocasión, de todas maneras logró su objetivo. Lo que trae nueva evidencia empírica sobre una idea central de este capítulo: la fortaleza de la cúpula sindical aún en una circunstancia caracterizada por el aumento del cuestionamiento de las bases.

También demuestra el potencial de la oposición sindical, en este caso de los obreros de Mercedes Benz y de sus órganos de representación gremial. Ellos -sin cuestionar la legitimidad del reclamo- pusieron en tela de juicio la dirección del SMATA y se movilizaron de a miles para hacérselo saber. Pero no fueron los únicos, varios activistas de base de las otras terminales automotrices también cuestionaron a la lista Verde.

La última gran intervención sindical de los trabajadores de Mercedes Benz antes del golpe militar fueron las movilizaciones contra el plan Mondelli -sucesor del plan de Celestino Rodrigo-, a inicios de 1976. Una de las acciones más intensas sucedió el viernes 12 de marzo, cuando una fuerte movilización que provenía de las zonas oeste y norte del conurbano fue impedida de ingresar a la capital por la acción de las fuerzas represivas, en las que Mercedes Benz Argentina tuvo un rol protagónico (*El Combatiente*, 1976; *Avanzada Socialista*, 1976a).

El inicio de la dictadura el 24 de marzo de 1976 modificó la situación dentro de la fábrica. Si previamente la gerencia se preocupaba por no enfrentarse con los activistas de base, con la modificación de la situación a nivel nacional eso cambió. De esta manera, la agudización de la

represión se cobró una víctima el 29 de abril de 1976 cuando secuestraron a un obrero de la firma, quien sería liberado varios días después producto de la movilización constante de los operarios de la fábrica. La reacción obrera a las desapariciones fue mermando con el paso de los meses, debido al contexto de represión generalizada que existía. Durante la dictadura militar (1976-1983) 15 trabajadores de Mercedes Benz fueron desaparecidos.

CONCLUSIONES

El período 1969-1976 fue el más álgido en el proceso de movilización obrera para los trabajadores automotrices argentinos, y los de Mercedes Benz Argentina no escaparon de ese fenómeno, que a su vez tuvo su correlato en varios países del mundo (Silver, 2005).

Este proceso tuvo sus diferencias regionales dentro de Argentina: las automotrices situadas en Córdoba tuvieron un marcado protagonismo desde 1969 (IKA-Renault, Fiat), y en Buenos Aires ese proceso de radicalización se dio mayormente desde la vuelta del peronismo al poder en 1973 (Mercedes Benz, Ford).

La reconstrucción histórica del accionar y la forma de organización sindical en el caso Mercedes Benz permite afirmar que un rasgo central fue el proceso de radicalización de las bases sindicales, que produjo una autonomización respecto de la conducción del SMATA. Esto llevó a una confrontación entre bases y dirigencias en la que las primeras estuvieron influidas por la intervención del peronismo combativo y fuerzas políticas de raigambre marxista. Ese proceso de radicalización y confrontación fue cortado con la política represiva de la última dictadura militar.

La oposición bases-dirigencias, ambas embebidas de distintos proyectos político-sindicales, fue un rasgo central de la confrontación sindical del período 1969-1976 en Mercedes Benz Argentina. Es una temática que recorre, a veces subrepticamente, el derrotero sindical de esos años. No da cuenta, desde ya, de todo el conjunto del fenómeno, pero sí es una de sus dimensiones insoslayables. El hecho de que el principal

conflicto en toda la historia de Mercedes Benz Argentina tuviese como reclamo principal la convocatoria a elecciones de una comisión interna de reclamos lo evidencia, pero no es lo único. La reconstrucción pormenorizada de la vida sindical da cuenta de ello: los otros conflictos estuvieron atravesados por esa confrontación y también la cotidianidad de los activistas opositores, lo que se expresa en los extractos de las entrevistas que les realizamos e introducimos en el presente texto.

Ahora bien, el desarrollo de un sindicalismo antagonista no implicó la inmediata desarticulación del poder y arraigo de la dirección de José Rodríguez. La lista Verde se vio desafiada en numerosas fábricas, pero no es posible afirmar que la conducción fue totalmente sobrepasada o que era un cascarón vacío. La cúpula del SMATA mostró en el conflicto que tuvo con la UOM en noviembre de 1975 que si bien se encontraba en continuo asedio por parte obreros mecánicos, seguía teniendo una capacidad de despliegue e iniciativas propias. Tan es así que logró defenderse del embate de la UOM avalado por el Ministerio de Trabajo movilizándolo a muchos afiliados, evitando que la oposición sindical sobrepasase sus actos, y logrando el apoyo de las cámaras empresariales del sector y de otros espacios políticos.

El crecimiento de las bases, fortalecidas a partir de la organización sindical en el lugar de trabajo, y el poderío que seguía teniendo la cúpula del SMATA, serían dificultosamente inteligibles si no se partiera de las especificidades de la estructura sindical argentina reseñadas al inicio del capítulo. No fue el único condicionante: los cambios en las situaciones políticas del país influyeron, y, elevando el nivel de abstracción, también lo hizo la naturaleza de la industria automotriz inserta en las especificidades del capitalismo argentino.

REFERENCIAS

“Así se lucha contra el plan Mondelli” (1976, 15 de julio). *Avanzada Socialista*, s.p.

“Crónica de la guerra revolucionaria” (1975, 17 de octubre). *Estrella Roja*, p. 17.

- “Crónica de la resistencia” (1975). *Evita Montonera*, p. 27.
- “Cumple 13 días la huelga en Mercedes Benz” (1975, 22 de octubre). *El Cronista*, p. 8.
- “El pleito de mecánicos tiene desde ayer alcance nacional” (1975, 25 de noviembre). *El Cronista*, s.p.
- “El pueblo contra el plan del gobierno” (1976, 17 de marzo). *El Combatiente*, p. 15.
- “La empresa FIAT anunció que cerrada la planta materfer por falta de garantías” (1975, 20 de octubre). *El Cronista*, p. 6.
- “La policía impidió los actos del SMATA” (1975, 26 de noviembre). *El Cronista*, p. 9.
- “Los trabajadores de Mercedes Benz realizaron el paro y continuaran con esta medida” (1975, 27 de noviembre). *El Cronista*, p. 6.
- “Mecánicos: La más grande movilización obrera desde el 27 de junio” (1975, 21 de noviembre). *Avanzada Socialista*, s.p.
- “Mercedes Benz: Triunfo de los trabajadores contra el monopolio y la burocracia del SMATA” (1975, 12 de noviembre). *El auténtico*, p. 4.
- “Nuevas alianzas de los mecánicos ante el peligro de intervención” (1975 1 de diciembre). *El Cronista*, p. 1.
- “Protestan los mecánicos por el decreto que derogó el régimen sobre ajustes salariales” (1975, 23 de octubre). *Clarín*, p. 20.
- “Si les ganamos la fábrica también les podemos ganar el gremio” (1974, 30 de enero). *Avanzada Socialista*.
- “Un Laudo Ministerial resucitó el antagonismo de SMATA y UOM” (1975, 21 de noviembre). *El Cronista*, p. 8.
- Aguirre, F.; Werner, R. (2009). *Insurgencia Obrera en Argentina 1969-1976. Clasismo, coordinadoras interfabriles y estrategias de izquierda*. Buenos Aires: Ediciones IPS.
- Brennan, J. (1996). *El Cordobazo: las guerras obreras en Córdoba, 1955-1976*. Buenos Aires: Sudamericana.

- Casco Peebles, M. (2016). *Radicalización sindical en la industria automotriz argentina 1969-1976. El caso Mercedes Benz*. Tesis de maestría. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Doyon, L. (1984). La Organización del Movimiento Sindical Peronista, 1946-1955. *Desarrollo económico XXIV* (94), 203-234.
- Gilly, A. (1990). “La anomalía argentina (Estado, corporaciones y trabajadores)”. En González Casanova, P. (coord.). *El Estado en América Latina. Teoría y Práctica* (187-213). México D.F.: Siglo XXI.
- Harari, I. (2010). La burocracia peronista. El sindicato automotriz argentino ante el auge de la lucha de clases 1969-1976, *Revista Izquierdas* III (8).
- Harari, I. (2011). Evolución y transformación del proceso de trabajo en la industria automotriz entre 1952 y 1976 (tesis doctoral). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Laufer, R.; Robertini, C.; Santella, A. (2020). Conflicto y desmovilización en la Argentina del Cordobazo. Un análisis comparativo de FIAT Concord Córdoba y FIAT Palomar Buenos Aires, 1969-1972. *Confluente. Rivista Di Studi Iberoamericani*, 12(1), 253-284. <https://doi.org/10.6092/issn.2036-0967/11344>
- Lenguita, P.; Varela, P. (2011). “Una reflexión sobre el rol de las comisiones internas en el sindicalismo argentino”. En Figari, C.; Lenguita, P. A.; Montes Cató, J. (comp.) *El movimiento obrero en disputa. La organización colectiva de los trabajadores, su lucha y resistencia en la Argentina del siglo XX*, (pp. 59-82). Buenos Aires: Ciccus/CEIL-PIETTE.
- Löbbe, H. (2006). *La guerrilla fabril. Clase obrera e izquierda en la coordinadora de zona norte del Gran Buenos Aires (1975-1976)*. Buenos Aires: Ediciones RyR.
- Rodríguez, F. (2011). “Estrategias de lucha en industrias dinámicas durante la segunda ISL. Un análisis a partir del estudio del caso de Mercedes Benz Argentina”. En Basualdo, V. (comp.). *La clase trabajadora en la Argentina del siglo XX* (115-157). Buenos Aires: Atuel.
- Rodríguez, J. (1975). Solicitada. SMATA: A la opinión pública del país. *Clarín*, p. 16.
- Schneider, A. (2005). *Los compañeros. Trabajadores, izquierda y peronismo (1955-1973)*. Buenos Aires: Editorial Imago Mundi.

Silver, B. (2005). *Fuerzas de trabajo. Los movimientos obreros y la globalización desde 1870*. Madrid: Ediciones Akal.

Tomuschat, C. (2003). Mercedes Benz Argentina durante la dictadura militar (1976-1983). *Informe*. Berlín.

Torre, J. C. (2004). *El gigante invertebrado: los sindicatos en el gobierno. Argentina 1973- 76*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Weber, G. (1999, 10 de septiembre). Los desaparecidos de Mercedes Benz. *Brecha*. <http://labournet.de/branchen/auto/dc/ar/spa.html>

Weber, G. (2005). *La conexión alemana. El lavado de dinero nazi en Argentina*. Buenos Aires: Editorial Edhasa

.