

El surgimiento del sindicalismo clasista en la rama automotriz: el caso de SITRAC

Ianina Harari

En este artículo analizaremos la experiencia del clasismo en el Sindicato de Trabajadores de Concord. En marzo de 1970, los trabajadores de la planta de Fiat Concord, en Córdoba, echaron de su sindicato a la conducción patronal para reemplazarla con una nueva Comisión Directiva, que se fue acercando a posiciones revolucionarias. De esta forma, dieron origen al clasismo en la rama automotriz, el cual se extendió, unos años después, al SMATA Córdoba y a las comisiones internas de las fábricas instaladas en Buenos Aires.

A lo largo del trabajo analizaremos las condiciones en las que surgió el clasismo en Fiat Concord y la relación entre este fenómeno y la conciencia de clase. Para ello partiremos de la situación estructural de Fiat y sus trabajadores, para luego repasar brevemente la historia del sindicato y las principales luchas que llevaron adelante los trabajadores luego del cambio de conducción.

La trayectoria de Fiat

El ingreso de Fiat en el mercado argentino se produjo en 1953 cuando, tras la sanción de la Ley de Inversiones

Extranjeras, se realizó una convocatoria para la fabricación de maquinaria agrícola en el país. En diciembre de ese año, la firma italiana fue elegida junto a otras tres para radicar una planta en el país. En abril de 1954 el gobierno argentino firmó un convenio con Fiat para la transferencia de la fábrica de tractores de IAME. En octubre de ese año se reconoció a Concord como industria de interés nacional y se la incorporó al régimen de protección industrial vigente (Sourrouille, 1980).

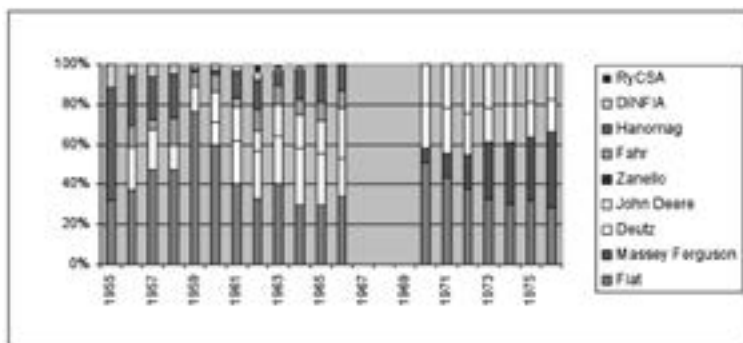
La incursión de la empresa en la producción automotriz comenzó en 1956, luego de la interdicción impuesta por el gobierno militar, cuando incorporó la producción de chasis para camiones. Ese primer año produjo 2 mil unidades (Fiat, 1956). Pero la verdadera incorporación de la firma al mercado automotriz se dio en 1960, cuando se inició la producción de automóviles, con los modelos Fiat 600 y Fiat 1500 en las versiones Gran Clase, familiar y Coupé, Fiat 770 Coupé, Fiat 750 y Fiat 800, entre otros, los cuales fueron lanzados en distintos años. En 1965 se incorporó la producción del camión Fiat 619N, junto con un ómnibus de larga distancia y la Pick up Fiat 1500.

Originalmente, la producción de automóviles se ubicó en el complejo de Ferreyra, pero en 1962 se construyó la fábrica de carrozado de automóviles de El Palomar donde se trasladó parte de la producción de piezas y el montaje de ciertos modelos. En la planta de Córdoba, en tanto, se ampliaron las instalaciones destinadas a la producción mecánica de partes para los automóviles. En especial, se agrandaron las secciones, mediante la incorporación de maquinaria destinada a la producción de piezas que permitieron cumplir con el programa de nacionalización. Según la empresa, el 75% de los componentes de sus automóviles, el 70% de los de los tractores, el 70% de los de los motores diesel y el 55% de los del material ferroviario eran de origen nacional (Fiat, 1963). Para 1966 el porcentaje de componentes nacionales

de los automóviles ascendía al 93% (Fiat, 1966).

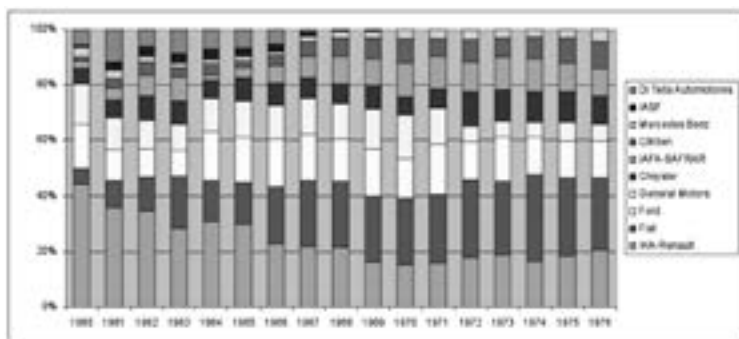
La producción de Fiat comenzó en 1960 con 4.272 vehículos y fue incrementándose hasta alcanzar el pico de 66.835 unidades en 1974; luego caería levemente hasta 1976 (ADEFA, 1966-1976). El negocio del mercado automotriz constituía el principal de la empresa. Las ventas de automóviles representaban en 1963 más del 56% de los ingresos de la firma, seguido de los tractores, 24%, material ferroviario, 12% y motores diesel, 5,9% (Fiat, 1963). En 1966, las ventas de automóviles ya representaban el 76% de los ingresos de la firma (Fiat, 1965). Sin embargo, a diferencia del mercado de tractores donde tenía una participación nunca menor al 30% y con picos de más del 50% (Pastore, 1966; Basco, 1981; AFAT, 1986 y 1991) en el mercado automotriz la firma conquistó en 1966 apenas el 20% del mercado y oscilará en torno a ese porcentaje hasta 1976.

Porcentaje de la producción de tractores por empresa entre 1955 y 1976



No se dispone de datos para el período 1967 a 1969.

Porcentaje de la producción de automóviles por empresa entre 1960 y 1976



En base a ADEFA, 1966-1976.

En cuanto a los trabajadores empleados puede advertirse que la mayor parte de ellos estaba destinados a la producción de tractores y automóviles, aunque en la producción de ciertas piezas ambas fabricaciones podían superponerse. En 1963 la empresa empleaba un total de 7.195 personas, de las cuales 4.854 eran obreros de planta y el resto empleados. De los obreros, 2.069 se dedicaban a la producción de tractores, 1.318 a la de automóviles, 503 a la de grandes motores diesel y 964 a la de material ferroviario (Fiat, 1963). En 1965, el personal era de 9.915 de los cuales 6.834 eran obreros: 2.059 trabajaban en el sector automotriz y 3.312 en el de tractores (Fiat, 1965). Para 1966 el personal ascendía a 10.722, de los cuales 7.565 eran obreros: 2.821 trabajaban en el sector automotriz y 3.025 en el de tractores.

Hacia fines de la década del '60 la industria automotriz entró en una crisis que se acentuaría hacia la década del '70. La misma exacerbó la competencia y tuvo como resultado una centralización de capitales que puede observarse en la cantidad de empresas que dejaron de operar en el

sector. Sobre principios de los '70 vemos un aumento de la producción que expresa la búsqueda individual de las empresas por ganar una mayor porción del mercado ante el aumento de las ventas, lo cual generó un cierto alivio en la crisis. A partir de 1973 se hizo evidente la sobreproducción en la rama y la cantidad de autos fabricados cayó en un 40%.

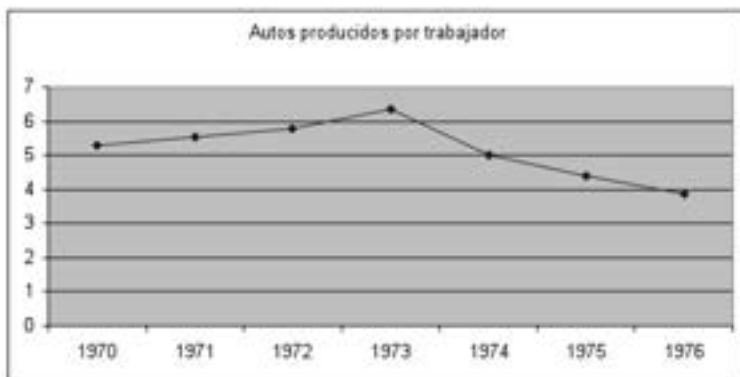
Producción y venta de automóviles entre 1969 y 1976



Fuente: ADEFA, 1966-1976.

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

Horas trabajadas por auto entre 1970 y 1976



Ante la crisis, las empresas cordobesas se encontraban en una posición más desfavorable que las bonaerenses, debido a la distancia geográfica del principal centro de consumo del país, lo cual implicó que la crisis repercutiera primero en la provincia mediterránea.

Del sindicato patronal al sindicato obrero

Al instalarse en el país, Fiat enroló a sus obreros en la UOM, en un momento en que este sindicato ya había dejado atrás su perfil más combativo. En este sentido, los obreros de Fiat tenían una menor incidencia en las negociaciones de los convenios que sus compañeros de SMATA, donde las negociaciones se realizaban por empresa. Además se encontraban divididos de sus compañeros de IKA, la otra fábrica automotriz cordobesa, que estaban afiliados a SMATA. Los obreros de Fiat no se plegaron a ninguna de las grandes huelgas del gremio metalúrgico en el '55 ni en el '59. En el '55, por ejemplo, la empresa explicaba que pudo neutralizar los efectos negativos que esta huelga le generaba –la falta de

suministros— gracias “a la capacidad de los cuadros técnicos directivos y al encomiable espíritu de colaboración de todo el restante personal” (Fiat, 1956).

De todas formas, en 1960 la empresa decidió crear los sindicatos por planta de modo de mantener a sus obreros aislados, aunque aún no se había otorgado la personería gremial debido a la falta de un marco legal que permitiera los sindicatos por empresa. De esta forma, se creó el Sindicato de Trabajadores de Concord (SITRAC), de Materfer (SITRAM) y de Grandes Motores Diesel (SITRAGMD). Hacia 1964, se produjo un conflicto por la afiliación de los obreros de Fiat entre el SMATA cordobés, liderado por Elpidio Torres, y la UOM, liderada en Córdoba por Alejo Simó y, a nivel nacional, por Augusto Vandor. Ambos sindicatos peronistas intentaban obtener la representación gremial. Sin embargo, la conducción demócrata cristiana del SITRAC logró la afiliación de los trabajadores al sindicato y consiguió la personería. En 1965 la UOM logró infiltrar gente en la planta y condujo una huelga para que se aceptara la agremiación al sindicato metalúrgico y por incrementos salariales, la cual fue derrotada (Brennan, 1996; Gordillo, 1996). De allí en más, el SITRAC quedó en manos de una conducción pro patronal que acataba las órdenes de la empresa, en un clima de reflujo del cual saldrá en 1970, tras el *Cordobazo*. En marzo de ese año, se repudió en asamblea a la conducción del sindicato y en abril se eligió una nueva comisión directiva. El conflicto había surgido por la firma del convenio en el cual la dirección no consultó a las bases. Domingo Bizzi, recuerda:

Pasa que había muy pocos delegados, 28 delegados, después cuando nosotros subimos al gremio había 110, porque los delegados se eligen de acuerdo a la cantidad de obreros. Y entonces nosotros nos opusimos, porque ellos querían hacer firmar el convenio por decisión del cuerpo de delegados, ¡pero si éramos 28 no éramos representativos! Había que

consultar a la gente. Entonces dijimos que cada uno de los delegados consulte en su sección y al otro día veíamos que hacíamos. Le digo a Monje: “estos no van a consultar.” (...) Entonces nos propusimos dejar que votaran para individualizar quiénes decían que habían consultado. Entonces se dio lo que nosotros esperábamos que fuera y dijimos que tenía que pasar a un cuarto intermedio, que no era lógico. Nos levantamos y vamos a las secciones de los tipos que habían votado. Y la primera sección que encontramos era de motores y montaje y le preguntamos a la gente: Y no... ¡Uy, se armó...! Nosotros presumíamos que se podía armar. Se armó una asamblea enorme. Esa fue la mecha. Y después ahí no se paró más hasta que se tomó el gremio, con una toma de fábrica.¹

Los obreros emprendieron una lucha por el reconocimiento de la nueva conducción, la firma de un nuevo convenio y un aumento salarial del 40%.² De allí en más, los trabajadores desarrollaron una serie de luchas por mejores condiciones laborales en las que utilizaron huelgas, marchas, tomas de fábricas, toma de rehenes y la convocatoria a un Plenario de Gremios Combativos.

En 1971 se emprendió una batalla por la firma de un convenio que duró tres meses. Uno de los principales reclamos era la cuestión salarial. Los obreros de Fiat eran los peor pagos de la industria, situación que el sindicato buscaba revertir. En la firma del convenio la empresa ofrecía salarios por debajo de los ofrecidos en el resto de la industria. En el cuadro siguiente se puede observar la diferencia con los obreros de Ford.

1 Entrevista a Domingo Bizzi, 6/6/2007, Archivo Oral del CEICS.

2 Volante titulado “A los compañeros de Fiat Concord”, abril de 1970 y *Boletín del Sindicato de Trabajadores de Concord*, año 1, Nº 1, 13/1/1971, Archivo SITRAC, Subarchivo 1, ficha 1.

Salario por categoría ofrecido por Fiat		Salario por categoría en Ford		
Categoría	\$ por hora	Categoría	al 1º de abril	al 1º de agosto
Oficial superior	463	1º	622	647
Oficial	413	2º	554	576
Medio oficial adelantado	372	3º	513	533
Operario especializado	360	4º	479	498
Medio oficial	358	5º	441	458
Operario calificado	337	6º	404	420
Operario	213	7º	364	378
Peón	279	8º	335	348

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

En cuanto a la cuestión salarial, reclamaban la abolición del premio a la producción y su incorporación al básico. Uno de los argumentos esgrimidos era que muchas veces la producción caía por causas ajenas al obrero, como el desperfecto de una máquina o las deficiencias en las materias primas. Por otro lado, significaba un descuento en casos de ausentismo justificado como una enfermedad (*Boletín del Sindicato de los Trabajadores de Concord*).

Otro de los reclamos era la declaración de insalubridad de la sección forja para que se implementaran las 6 horas. Ante los reclamos y los estudios médicos que realizó el SITRAC para demostrar la insalubridad, la empresa empezó a retirar de forja a los trabajadores en quienes era más visible el avance de la enfermedad, quedando en la sección el 50% del personal que continuó trabajando a reglamento. La empresa decidió entonces enviar las piezas más pesadas a IKA.

El trabajo a desgano o a reglamento fue una de las medidas, junto con la toma de fábrica y las huelgas, que se man-

tuvo durante 1970 y la primera mitad de 1971. De hecho, los obreros lograron reducir los ritmos de producción. Como lo recuerda Gregorio Flores, quien fue elegido presidente de la Comisión Directiva:

El ritmo de producción se frenó cuando nosotros subimos. Laburando normalmente, se sacaba, por ejemplo, 10 piezas por operario. Y ellos pusieron un 125% y le daban un premio a la producción. Pero el premio a la producción lo controlaban ellos nada más, nadie sabía cómo se aplicaba el premio a la producción. (...) Entonces nosotros dijimos: “En lugar de trabajar el 125% por ciento, vamos a trabajar el 100%, como corresponde”. Y nos negamos a hacer horas extras porque no era obligación. Entonces trabajamos a reglamento. Pero los negros se abusaban, en lugar de trabajar. Por ejemplo, suponiendo que trabajando al 125% tenían que sacar 15 piezas, trabajando al 100%, tenían que sacar 10. Los negros sacaban 2 piezas. Y nos hacíamos cargo nosotros de eso. Le bajamos el ritmo de producción.³

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

En un momento llegamos a reestructurar una sección completa. A ese jefe no lo querían sacar y esa sección andaba mal. No llegaban ni cerca a los niveles de producción que más o menos podían hacer. Y entonces el jefe decía que era un problema humano. Y entonces le cambiaron como tres veces la gente. No podía ser, había un problema de él. Un problema de conocimientos técnicos para resolver los problemas. Y fuimos con el jefe de mano de obra, que es el que determina las producciones, los controles de tiempo. Nosotros le dijimos que íbamos porque seguro que algo íbamos a encontrar, detalles que son técnicos que no tienen nada

3 Entrevista a Gregorio Flores, 12/6/2006, Archivo Oral del CEICS.

que ver la gente. Habíamos recorrido las primeras cuatro, cinco máquinas, y el segundo jefe de mano de obra dijo: “no, suficiente”. Y al otro día se fue. Porque las primeras cinco máquinas que agarramos estaban trabajando de mala manera, con herramientas con velocidades que no eran las correctas, o sea, el tipo no sabe. Porque si yo veo que está mal afilada una mecha porque no me rinde, la mecha no saca la viruta, porque está mal el ángulo de corte, no corresponde al material, no es lo mismo que yo perfore aluminio o fundición o acero. Porque si el material es más blando se cierra más el ángulo de la mecha, si es más duro se abre más. Pero ese conocimiento lo tenés si sabés la composición del material que estás usando. Al no haber ese conocimiento técnico, indudablemente que lo único que tenés que hacer es agachar la cabeza. Y por eso la importancia de la mano de obra especializada que podía discutir en un mismo nivel con el dueño de la fábrica.⁴

En parte, el poder que los obreros de SITRAC lograron dentro de la fábrica, y al cual hace referencia Bizzi en torno a la cuestión del conocimiento técnico, está relacionado con el estadio en que se encontraba la industria automotriz. El hecho de ser obreros manufactureros, entre quienes la base del trabajo es subjetiva, hace que sus saberes y destrezas se conviertan en una barrera al control del capital sobre el trabajo. Además, el tipo de maquinaria utilizada en las secciones más mecanizadas, como las de producción de ciertas piezas, requería un alto conocimiento técnico por parte del obrero ya que se trataba de máquinas universales que debían ser preparadas para cada tarea que se realizaba. Esto otorgaba a los obreros la posibilidad de mantener cierto control sobre su trabajo.

Otro de los elementos que los obreros lograron eliminar de la fábrica fue el acople de máquinas. Este mecanismo hoy recibiría el nombre de polivalencia y funcionaba en los pues-

4 Entrevista a Domingo Bizzi.

tos en donde los obreros operaban maquinas automáticas:

Había una cosa que se llamaba el acople de máquinas. El torno era automático, por ejemplo. Vos ponés la pieza, abre la mordaza, te fijás que esté bien centrada, abrí un botón y empieza a trabajar la máquina. Pero la máquina hace como diez operaciones a la vez y hay como 5 o 10 minutos que el obrero está ahí. Entonces hacían que el obrero ponga en funcionamiento otra máquina, y así. Entonces acoplaban el trabajo de las máquinas para que un obrero pudiera atender dos o tres máquinas a la vez. Pero, claro, el tipo no tenía tiempo ni para respirar porque tenía que estar yendo y viniendo a atender las máquinas. Bueno, nosotros nos opusimos a esa medida. Por ejemplo, un negro estaba en el torno y tenía 5 minutos y le decían “vas a trabajar en la pulidora”. (...) [Cuando se eliminó el acople] Esos lugares los iba ocupando otra persona que estaba en una sección que no estaba en la producción. Por ejemplo, un tipo que estaba en almacén lo traían y lo ponían a hacer lavado de las piezas. La gente que ya estaba la iban reubicando por esos lugares.⁵

La lucha de los trabajadores de Fiat continuó en ascenso durante el año 1970. En 1971, a diferencia del *Cordobazo* del '69, participan en el *Viborazo*. Ese año había comenzado con una toma de fábrica por la reincorporación de cuatro miembros de la comisión directiva y dos delegados. Luego del *Viborazo*, cayeron presos seis miembros del sindicato.⁶

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

Entonces se produce allí una situación que me eligen delegado de esa sección donde yo estaba. Yo manejaba algunos conceptos, no muy definidos. Tenía alguna cosa así pero más por reflejo que por convicciones. Y a todos nos pasó lo

5 Entrevista a Gregorio Flores.

6 Volante: “Conferencia de prensa de SITRAC y SITRAM”, 21/4/1971, Archivo SITRAC, *op. cit.*

mismo. Pero cuando nosotros organizamos eso ya habíamos tomado la determinación de asumir la posición clasista. Y el que tuvo muchísimo que ver con eso fue el abogado Alfredo Curuchet.⁷

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

La mayoría de los miembros de la Comisión Interna que protagonizó el episodio clasista (Mäser, el Gringo Bizzi, que era radical, Páez, que también venía del radicalismo y yo) tenía contactos con la izquierda. Yo tenía algunos compañeros con los que afectivamente estaba muy ligado, que eran del Partido Comunista. Cuando nosotros llegamos al sindicato, en el '70, me ligué enseguida con un ex militante del Partido Comunista que se había pasado al PRT, Partido Revolucionario de los Trabajadores. Es en esos momentos que empieza una politización mayor sobre todo bajo la influencia de la lucha estudiantil. (Flores, 2006)

En 1971, se produjo la discusión por la firma del convenio colectivo en la cual, luego de tres meses, no se lograron grandes conquistas, en especial, un aumento sustancial en los sueldos, tal como lo relataron en el Boletín del sindicato (Flores, 2006). Para octubre de 1971, les fue quitada la personería gremial, con lo cual la empresa desconoció a los activistas de SITRAC, que fueron echados en su mayoría. Aunque los dirigentes realizaron una campaña en pos de la afiliación al SMATA, liderado en 1972 por la lista marrón conducida por René Salamanca, el Ministerio de Trabajo decretó la afiliación de los obreros de Fiat a la UOM.

7 Entrevista a Domingo Bizzi. Curuchet fue el abogado del gremio y militante del PRT.

Clasismo: ¿antiburocráticos o revolucionarios?

Los dos estudios más importantes sobre los sindicatos cordobeses del período, nos referimos a los de James Brennan y Mónica Gordillo,⁸ plantean que la clase obrera adscribe políticamente al peronismo. Incluso aquella fracción que elige conducciones clasistas. Por esta razón, no se produciría ningún tipo de quiebre en la conciencia de las bases de estos sindicatos.

Brennan repite insistentemente que la opción de los obreros por direcciones clasistas se debía exclusivamente a una cuestión de eficiencia: “para la mayoría de los trabajadores que apoyaban las tácticas militantes de los clasistas la cuestión no era *clasismo* versus *peronismo* sino, más bien, representaciones sindicales honestas y eficientes versus sindicatos deshonestos e ineficientes” (p. 75). Ahora bien, el mismo autor plantea que, en Córdoba, los sindicatos peronistas “se habían visto obligados a asumir una postura anticapitalista a fin de conservar su prestigio entre las bases” (p. 247). Es decir, que no se trataba solo de una cuestión de efectividad. Si aquello que se vieron obligados a tomar de los clasistas eran ciertos elementos del discurso revolucionario, esto muestra que las bases se identificaban con este programa. Si no fuera así, lo que los peronistas imitarían serían otras cuestiones como ciertas conquistas laborales y con ello bastaría. Sin embargo, necesitaban responder, de alguna forma, a la mayor radicalización política de sus bases.

Gordillo sitúa el surgimiento del clasismo en el marco de la lucha antiburocrática y antiporteña de la clase obrera cordobesa. Para ella, el acercamiento de cierto sector de la clase hacia ideas de izquierda está relacionado con cierto “contexto cultural”. Cuando este sector llega a conducir ciertos gremios debido a una “crisis de autoridad” esto no entra

⁸ En un libro de reciente publicación, los autores, en coautoría, repiten varias de las hipótesis que han planteado por separado en sendos trabajos. Ver: Brennan y Gordillo (2008).

en contradicción con la identidad peronista de la base, sino que, de alguna forma, la complementaría al restaurar un rol protagónico para la clase (Gordillo, 1996).

Es decir, que para estos autores, no importa qué direcciones elijan los obreros en sus lugares de trabajo, las mismas no están en relación con sus ideas políticas más generales. El caso de los obreros de Fiat Concord nos permite cuestionar las conclusiones de los autores mencionados si observamos la calidad de las publicaciones de este sindicato.

Ya en su primer boletín, puede verse que las reivindicaciones de los trabajadores trascienden aquellas relacionadas exclusivamente con sus condiciones de trabajo, e incluyen un programa general para el conjunto de la clase obrera cordobesa:

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

Además, allí hay una extensa nota titulada “El SITRAC y la política” donde explican la naturaleza política de la actividad gremial y la reivindicación de una lucha donde “nadie se apropie del fruto de nuestro trabajo” (*Boletín del Sindicato de Trabajadores de Concord*).

En junio de 1972, puede leerse en su *Boletín* N° 2 la

declaración de su adscripción a un programa revolucionario: “no estamos en esta guerra solamente para conseguir que nos paguen un poco más o para que nos den un poco más de libertad. (...) Estamos en esta guerra para destruir la explotación del hombre por el hombre” (*Boletín del Sindicato de Trabajadores de Concord* N° 2).

En este boletín, en la segunda parte de la nota “El SITRAC y la política”, se muestran posiciones más radicalizadas y se explica la diferencia entre el sindicalismo reformista y el que busca fomentar la conciencia de clase. Es decir, que la dirigencia de SITRAC explicitaba su programa revolucionario. A pesar de estos elementos, el sindicato fue defendido por sus trabajadores, incluso en un contexto represivo como el del ‘71 en el que varios dirigentes fueron encarcelados. En junio de 1971, 40 trabajadores de Materfer fueron trasladados a la planta de Grandes Motores Diesel e intimidados para que se desafilieran del SITRAM –gremio de la planta de Materfer cuyas acciones se coordinaban con las de Concord– y se afiliaran al SMATA. Los trabajadores se negaron, a pesar de que, como era sabido, los trabajadores de SMATA contaban con mejores condiciones salariales. Es decir que la lucha no solo obedeció a intereses económicos inmediatos sino que se trató de la defensa de los órganos representativos de la clase y de una estrategia particular, lo cual muestra un cierto quiebre en la conciencia reformista de los trabajadores de planta.

Conclusiones

El surgimiento del clasismo en la planta de Fiat fue una consecuencia directa del *Cordobazo*, que marcó el fin del refluxo abierto con la derrota de la resistencia y el inicio de un período de alza en la lucha de clases. En el año 1969 se puede

fijar el inicio de un proceso revolucionario que implicó la aparición de una fracción de la clase obrera que abandonó el programa reformista, corporizado en el peronismo y la burocracia sindical, y adoptó un programa revolucionario. El sindicalismo clasista iba a ser una de las expresiones que adoptara el programa de independencia de clase en este período.

La radicalización de los obreros de las plantas cordobesas se produjo antes que la de sus pares bonaerenses, debido a que allí irrumpió más tempranamente la crisis por la que atravesaba el capitalismo argentino. En la rama automotriz las empresas instaladas en esta provincia se encontraban en peores condiciones para afrontarla y se vieron obligadas con anterioridad a incrementar la explotación de sus obreros. Además, la envergadura que adquirió el conflicto en las plantas automotrices estaba en relación con el estadio de desarrollo de los procesos de trabajo en la misma. Durante el período, esta industria se constituyó como una manufactura moderna, lo cual implicaba que el trabajo era predominantemente manual, con una mecanización periférica. Ello significaba que el control del trabajo por parte del capital se encontraba limitado y los trabajadores ostentaban cierto poder en el lugar de trabajo que limitaba las posibilidades de incrementar la tasa de explotación.

La experiencia de SITRAC, si bien se dio en un período de tiempo acotado, muestra un momento de quiebre en la conciencia reformista de la clase. Se inició como lucha económica por las condiciones de trabajo y salariales, pero las reivindicaciones de los obreros de Fiat trascendieron este plano. No solo estaba en juego la defensa de la organización sino también la elección de un personal sindical que adoptara explícitamente un programa revolucionario. Se defendió la pertenencia al sindicato clasista incluso frente a otras opciones que hubieran implicado un avance en términos económicos y en un contexto represivo. Por otro lado, se

adoptó un programa que trascendía las cuestiones laborales e inmediatamente económicas. Incluso, los sindicatos peronistas se vieron obligados a adoptar, parcialmente, algunos de los elementos discursivos del programa revolucionario. Si el carácter revolucionario del clasismo no estuviera en relación con las ideas políticas de las bases de estos sindicatos, los dirigentes peronistas no hubieran estado obligados a imitar su discurso sino que hubiera bastado con conseguir ciertas mejoras laborales. Estos elementos nos dan el indicio de que una fracción de la clase comenzaba a romper con el programa reformista, es decir con el peronismo, y a acercarse a posiciones revolucionarias.

Bibliografía

- ADEFA. 1966 a 1976. *Anuario estadístico*.
- AFAT (Asociación Fábricas Argentinas de Tractores). 1986. *Estadísticas de la industria del tractor, 1977-1986*. Buenos Aires, Boletín interno de AFAT.
- . 1991. *Estadísticas de la industria del tractor, 1982-1991*. Buenos Aires, Boletín interno de AFAT.
- Basco, Juan. 1981. “La industria del tractor”. BCRA. *Boletín del Sindicato de Trabajadores de Concord*, 1971.
- Brennan, James. 1996. *El Cordobazo. Las guerras obreras en Córdoba, 1955-1976*. Buenos Aires, Sudamericana.
- Brennan, James y Gordillo, Mónica. 2008. *Córdoba rebelde, el Cordobazo, el clasismo y la movilización social*. La Plata, De la campana.
- Dagnino Pastore, José María. 1966. *La industria del tractor en*

la Argentina. Buenos Aires, Instituto Di Tella.

Entrevista a Domingo Bizzi, 6/6/2007, Archivo Oral del CE-ICS.

Entrevista a Gregorio Flores, 12/6/2006, Archivo Oral del CEICS.

Fiat. *Memoria y balance general del ejercicio cerrado el 31/12/ 1956; ídem el 31/12/1963; ídem el 31/12/1965; ídem el 31/12/1966.*

Flores, Gregorio. 2006. *Lecciones de batalla*. Buenos Aires, Ediciones ryr.

Gordillo, Mónica. 1996. *Córdoba en los '60, la experiencia del sindicalismo combativo*. Córdoba. Reun Catálogo.

Sourrouille, Juan. 1980. *Trasnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México, Nueva Imagen.

Volante titulado "A los compañeros de Fiat Concord", abril de 1970 y *Boletín del Sindicato de Trabajadores de Concord*, año 1, N° 1, 13/1/1971, Archivo SITRAC, Subarchivo 1, ficha 1.

Volante: "Conferencia de prensa de SITRAC y SITRAM", 21/4/1971, Archivo SITRAC.