

# **La organización de los trabajadores en la industria automotriz. El caso de Mercedes Benz 1969-1976.**

Maria Victoria Santos, Maria Agustina Leunda y Mariano Casco Peebles.

Cita:

Maria Victoria Santos, Maria Agustina Leunda y Mariano Casco Peebles (2013). *La organización de los trabajadores en la industria automotriz. El caso de Mercedes Benz 1969-1976. X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-038/274>

**X Jornadas de sociología de la UBA.**

20 años de pensar y repensar la sociología. Nuevos desafíos académicos, científicos y políticos para el siglo XXI 1 a 6 de Julio de 2013

Mesa

Número: 19.

Título: Estudios sociológicos e históricos acerca de las izquierdas y el movimiento obrero en la Argentina, 1880-1976.

Título de la ponencia: La organización de los trabajadores en la industria automotriz. El caso de Mercedes Benz 1969-1976.

Autores:

Mariano Casco Peebles. Universidad de Buenos Aires (UBA). Centro de estudio e investigaciones laborales (CEIL).

Maria Agustina Leunda. Universidad de Buenos Aires.

Maria Victoria Santos. Universidad de Buenos Aires.

## La organización de los trabajadores en la industria automotriz. El caso de Mercedes Benz 1969-1976.

### Presentación

La intención del presente trabajo es indagar tanto sobre el grado de organización que lograron los trabajadores de la industria automotriz como de las estrategias que se dieron las diversas organizaciones de izquierda que actuaban en el sector durante el período 1969-1976.

El peso del complejo automotor dentro de la estructura económica nacional<sup>1</sup> aporta a comprender la importancia que tuvieron los trabajadores de la rama dentro del conjunto del movimiento obrero. La misma se caracterizó por el grado de concentración de capitales en el sector terminales<sup>2</sup>, así como por la cantidad de obreros ocupados en cada planta<sup>3</sup>. A lo largo del período señalado, los obreros automotrices se destacaron por su predisposición a la lucha conformándose en la punta de lanza de un movimiento obrero que desafió –de manera no menor- al capital.

La estructura sindical del movimiento obrero argentino se caracterizó por su carácter dual: poderosos sindicatos burocratizados por arriba<sup>4</sup>, y fuertes organizaciones –como comisiones internas y cuerpos de delegados- por abajo, las cuales potencial –y a veces efectivamente- cuestionaron la dominación dentro de los lugares de producción. Existen autores que hablan de una *anomalía* Argentina, consistente en un exceso de politización en el propio lugar de producción gracias al fuerte rol que ocupan las mencionadas organizaciones de base<sup>5</sup>. El momento en donde aquella anomalía fue de mayor envergadura fue en los convulsionados años setenta.

Por ello mismo es que entendemos que el lugar de trabajo es un espacio único para analizar el desenvolvimiento de las organizaciones de izquierda que buscaban un fuerte anclaje en la clase obrera. Siguiendo esta línea argumental son los conflictos obreros una prueba de fuego de tamaño importancia. En los días de explosión conflictiva se *condensan años*, es en donde el trabajo gris y cotidiano de los militantes de las organizaciones a lo largo de los años se terminan expresando en toda su plenitud.

El caso que tomaremos será la fábrica de Mercedes Benz ubicada en la localidad de González Catan a 50 kilómetros de la Capital Federal. La firma

<sup>1</sup> Sourrouille en su destacado trabajo sobre el complejo automotor argentino afirmará que éste en 1970 llegará a tener un 10% de participación del Producto Bruto Interno. También agregará que por su parte las terminales automotrices tuvieron relación (directa o indirecta) con prácticamente todo el resto de la economía Argentina. Sourrouille, J. (1980). *Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México: Nueva Imagen.

<sup>2</sup> Solo ocho empresas dominaban todo el sector, a saber; IKA-Renault, Mercedes Benz, Citroen, Chrysler, Fiat, Ford, General Motors y Peugeot.

<sup>3</sup> Las 8 terminales previamente mencionadas ocupaban en 1974 alrededor de 55000 trabajadores. Sourrouille, J. (1980). *Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México: Nueva Imagen.

<sup>4</sup> Los trabajadores de las terminales se encuadraron dentro del SMATA y los proveedores de las terminales dentro de la UOM. La diferencia salarial entre ambos rondó el 50% en favor de los primeros. Las estratégicas fábricas de Concord y Materfer de Fiat tuvieron sindicatos por empresa, llamados SITRAC- SITRAM respectivamente.

<sup>5</sup> Gilly, A. (1990) La anomalía Argentina. En *El Estado en América Latina. Teoría y Práctica* (pp. 187-213). México: Siglo XXI.

elegida llegó a concentrar en su período de apogeo (mediados de la década del setenta) alrededor de 4000 trabajadores. En donde se registra actividad de la izquierda por lo menos desde mediados de la década del sesenta, aumentando la cantidad de organizaciones posterior al período 1971 hasta adentrada la última dictadura militar<sup>6</sup>.

Si bien existieron más conflictos a lo largo de todo período seleccionado, el mayor se dio en octubre de 1975 y tuvo tanto un carácter gremial como laboral. Los trabajadores de Mercedes Benz Argentina llevaron a cabo una de las huelgas más importantes posterior a la Huelga general de junio de 1975 afrontando a la patronal y la burocracia sindical para finalizar obteniendo luego de 22 días de huelga –y de numerosos métodos de lucha- un amplísimo triunfo. También será para destacar el grado de organización sostenido por los obreros de la firma aún posterior al golpe de 1976 en medio de la más cruda represión. El conflicto nos permitirá hacer hincapié tanto en la relevancia de los modos de organización que se dieron los trabajadores dentro de MBA y su relación con otras formas de organización por fuera de la fábrica como fue la coordinadora de la Matanza y de zona Oeste, como de los métodos de lucha propuestos por las organizaciones de izquierda que participaron del mismo. Es de destacar que el secuestro, por parte de montoneros, del gerente de producción fue sin duda la acción que trajo más discusión dentro de la izquierda que actuaba en MBA en ese entonces. El hecho permitirá hacer foco no solo en la inserción de las organizaciones que practicaron la lucha armada en el movimiento obrero, sino también en la relación que existió entre la lucha obrera y la lucha guerrillera.

La hipótesis que sostendremos será que dentro de un marco nacional de auge popular posterior a una huelga general y al desarrollo de las coordinadoras inter-fabriles, el trabajo de organizaciones políticas de izquierda dentro de la fábrica Mercedes Benz fue lo que permitió el amplio triunfo de los trabajadores frente a la patronal.

Las conclusiones aquí esbozadas son producto de un avance de una investigación en curso. Para llegar a las mismas hemos realizado el trabajo centrándonos en los informes de la dirección de inteligencia de la Policía de Buenos Aires (DIPBA), en la búsqueda de los periódicos de las organizaciones de izquierda que tenían militancia dentro de la fábrica (Avanzada Socialista, Evita Montonera, El Auténtico, El Combatiente, Estrella Roja y Nuestra Palabra) y en entrevistas a ex activistas y delegados de Mercedes Benz.

### **Mercedes Benz Argentina**

La firma alemana inició su estadía en el país a partir de 1951 gracias a la incorporación de la industria automotriz al régimen de protección y promoción industrial general ese mismo año (Decreto 25056) y con la sanción en agosto de 1953 de la ley de inversiones extranjeras. Se instalaron en la localidad de San Martín. Desde sus inicios su apuesta fundamental estuvo en la venta de vehículos de carga y transporte de pasajeros, aunque también importaron algunos autos de alta gama para los sectores de importantes ingresos de la Argentina.

---

<sup>6</sup> Se registró actividad de organizaciones de izquierda también hacia el final de la dictadura militar e inicios del alfonsinismo. Lo relevante será que las organizaciones que actúen, exceptuando algunos casos, no fueron las mismas que las que actuaron en 1976.

Con la venida de la autoproclamada revolución libertadora se creó la “Junta nacional de recuperación patrimonial” (decreto ley 5.148/55) que buscaba averiguar los orígenes de los capitales surgidos bajo el régimen peronista. Fue la “comisión 11” la responsable del caso Mercedes Benz y de todas las sociedades anónimas vinculadas a sus capitales. Debido a que los capitales invertidos en MBA eran, según la investigación de Gaby Weber<sup>7</sup>, dinero nazi lavado es que se interrumpió la producción que estaba teniendo la empresa en su planta de San Martín, y se pararon las obras de la fábrica que se buscaba abrir en González Catan despidiendo a los 770 trabajadores que la construían. Poco más de un año más tarde deciden terminar la nueva fábrica que contaba con mayores posibilidades de expansión y comenzar “la producción”. Que en realidad no será más que montaje de camiones y colectivos realizados en terreno descampado dado que la zona todavía no se encontraba alumbrada<sup>8</sup>. Como ejemplo del grado de precariedad en que se encontraba la fábrica en ese entonces Amadeo Jantarev -quien trabajo de la planta desde 1954 hasta 1989- contará que armaron el primer generador de energía eléctrica –“atado con alambre”- con los motores de cuatro submarinos. La maquinaria para la construcción de motores recién llegó en abril de 1961<sup>9</sup>.

En sus comienzos la flamante planta “*contaba con una superficie cubierta de 85000 metros cuadrados y una capacidad de producción de 600 unidades mensuales destinadas a abastecer el mercado de carga y pasajeros*”<sup>10</sup>.

Hasta el gobierno de Frondizi la labor de la empresa solo consistió en el ensamble de piezas provenientes de la casa matriz situada en el viejo continente. Con el impulso de las “leyes desarrollistas” de 1958 e inicios de 1959 como la de inversiones extranjeras (14780) y de promoción industrial (14781) junto con el decreto específico de promoción de la industria automotriz fue que despuntó de manera la industria automotriz Argentina. La nueva situación “*concedía a las empresas extranjeras un trato preferencial frente a sus similares nacionales garantizándoles la igualdad jurídica y asegurando, además, que la repatriación del capital no estaría sujeta a otros límites que los impuestos por el contrato de radicación y que el giro de utilidades solo estaría condicionado por el hecho de que fueran líquidas y realizadas*”<sup>11</sup>. De las 23 empresas que presentaron planes de producción en 1959, solo quedaron 12 en 1963 estableciéndose un verdadero oligopolio automotor en el sector de las terminales. Esto se debió tanto a las leyes de 1961 las cuales reducían los beneficios de las multinacionales extranjeras que se encontraban radicadas en el país<sup>12</sup> como a la crisis económica de 1963.

<sup>7</sup> Weber, G.. (2005). *La conexión alemana. El lavado de dinero nazi en Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.

<sup>8</sup> Por supuesto Mercedes Benz Argentina no sostendrá la misma versión de la historia. En su sitio web oficial defenderán que ya en 1959 comenzó la “*producción* de los modelos de camiones L311, L 312 y los colectivos LO 311 y LO 312.” MercedesBenz. *Historia de Mercedes Benz Argentina por décadas*. (La cursiva es nuestra) (Acceso 5 de Marzo de 2013). Disponible: [http://www.mercedes-benz.com.ar/content/argentina/mpc/mpc\\_argentina\\_website/es/home\\_mpc/passengercars/home/world/mb\\_argentina/historia\\_MB\\_argentina.0003.html](http://www.mercedes-benz.com.ar/content/argentina/mpc/mpc_argentina_website/es/home_mpc/passengercars/home/world/mb_argentina/historia_MB_argentina.0003.html)

<sup>9</sup> Weber, G.. (2005). *La conexión alemana. El lavado de dinero nazi en Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.

<sup>10</sup> AutoHistoria. *Historia de Mercedes Benz*. (En línea) (Acceso 5 de Marzo de 2013). Disponible: [http://www.auto-historia.com.ar/Historias/Mercedes\\_Benz.htm](http://www.auto-historia.com.ar/Historias/Mercedes_Benz.htm)

<sup>11</sup> Sourrouille, J. (1980). *Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México: Nueva Imagen. Pág. 48.

El plan de producción presentado por Daimler Benz para el quinquenio 1959-1964 proponía la finalización de 20310 utilitarios de los cuales terminaron realizando 13327 (65, 61%) como establece el siguiente cuadro:

### Cuadro Número 1:

Plan de producción aprobado y producción efectiva de MBA para el período 1959-1964 en unidades.

	Plan Aprobado 59-64	Producción efectiva 59-64
Turismo	-	-
Utilitarios	20310	13327

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Sourruoille 1980, Pág. 49.

Con el mencionado plan comenzaron primero el montaje y luego la fabricación de camiones I311 y I312 y colectivos L 311 y LO 312, que circularon asiduamente por las calles de los centros urbanos de la Argentina. Más adelante –en 1968- sumaron al *Unimog*, vehículo que gracias a su destreza, movilidad y resistencia encontró en el ejército Argentino su principal cliente.

A lo largo de la década del sesenta la producción de vehículos tuvo un aumento sostenido exceptuando la caída sufrida en 1963 –asociada a la crisis económica que afectó a la Argentina- que rondó el 30% de unidades. Llegando a intensificarse a fines de la mencionada década e inicios de la siguiente; la variación de la producción entre 1968 y 1971 rondó el 100%. En la década del setenta alcanzó su pico en 1972 con 8533 unidades producidas para descender al año siguiente un 10%. Como se puede ver en el siguiente cuadro:

Cuadro número 2:

Producción anual de automotores en Mercedes Benz Argetina, años 1960-1975, en unidades															
1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
2566	3700	2387	1648	2222	3075	2403	3091	4127	5762	7274	8056	8533	7689	6848	7620

Fuente: ADEFA. Informe Anual.

Los datos que arrojan los cuadros de Mercedes Benz Argentina *tienden* a ser similares al del conjunto de la industria. La mayor caída del sector se dio también hacia el año 1963 reduciendo su producción respecto del año anterior un 20%. Por otro lado el año de mayor producción fue 1973 con 293742 unidades producidas, un 10% mayor que el año anterior, el cual a su vez, había sido la marca histórica hasta ese momento. Luego de 1973 la producción tendió a una baja continua por sucesivos años. Como puede verse en el cuadro que sigue:

<sup>12</sup> Esta serie de leyes si bien reducían los beneficios, también aportaban nuevos privilegios. Uno de esos privilegios fue la prohibición del establecimiento de nuevas empresas extranjeras en el país, un beneficio extraordinario si se tiene en cuenta el dinamismo que estaba teniendo la industria automotriz japonesa.

Cuadro número 2:

Producción anual de automotores en Mercedes Benz Argetina, años 1960-1975, en unidades.															
1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
89338	136188	129880	104899	166483	194536	179453	175318	180976	218590	219599	253237	268593	293742	286312	240036

FUENTE: ADEFA, Informe Anual.

Sourrouille establecerá que esa disminución en la producción que se realizó a mediados de la década del setenta sucedió porque “*el proceso de difusión encuentra sus límites en alguna combinación de precios e ingresos relativos*”<sup>13</sup>. Cuando se inicia la producción de automotores a fines de los 50 existía un importante mercado de compradores con altos ingresos que, debido a más de una década de restricción a importaciones de todo tipo, deseaban asiduamente adquirir un vehículo. El *dinamismo*<sup>14</sup> de la industria automotriz en aquellos años se explica en parte gracias a ello. Cuando aquella demanda atrasada tendió a resolverse –y teniendo en cuenta que el complejo automotor prácticamente no exportaba- el sistema entró en un funcionamiento considerado “normal” y la producción decayó hasta ajustarse con la demanda requerida.

El aumento que se dio en la producción de la planta situada en González Catan tuvo su correlato en la cantidad de horas obrero trabajadas. Debido a la resistencia por parte de los trabajadores a realizar horas extra es que la firma de origen alemán tuvo que contratar más personal llegando a tener en 1975 aproximadamente 4000 obreros. Así lo desarrolla el obrero de planta Hugo Crosatto: “*Y del 71 al 75 la fábrica iba creciendo la cantidad de personal. La producción no tanto. (...) Les decíamos que tomen más personal. (...) Teníamos en aquellos años 2 millones de desocupados. Y el caballito de batalla nuestro era eso: hay 2 millones de desocupados, si necesitan más horas, tomen personal. Y llegamos a ser 4200 en el 75. Yo había entrado en el 71 y no sé si llegábamos a mil.*”<sup>15</sup>

Bajo este estado de la industria automotriz en general y de Mercedes Benz en particular es que se dio el enfrentamiento capital-trabajo que pasaremos a describir.

### **El proceso de movilización abierto en la industria automotriz tras el Cordobazo**

Los trabajadores del SMATA fueron acompañando el proceso de movilización generalizado del movimiento obrero iniciado en 1969. Hacia fines

<sup>13</sup> Sourrouille, J. (1980). *Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México: Nueva Imagen. Pág. 80.

<sup>14</sup> Hay que utilizar la expresión dinamismo con reservas, dado que podría considerarse así solo si se lo compara con otras industrias dentro del país. Frente a una comparación con las terminales automotrices a nivel internacional el dinamismo se haya seriamente cuestionado, sobre todo teniendo en cuenta que no se operaba con la tecnología que imperaba en la frontera internacional, desembocando en un alto grado de obsolescencia. Vanina Ianni aportará a la comprensión de este fenómeno sosteniendo que la expansión de la producción de automóviles a países como Argentina “*reprodujo el desarrollo desigual en lugar de producir una inmediata homogeneización de las condiciones de producción*”. Ianni, V. (2008). La especificidad del desarrollo de la industria automotriz en la Argentina, 1959-1963. *Estudios Ibero-Americanos*. 2. Pág. 98.

15

Citado en Harari, I. (2007). Los obreros automotrices y sus luchas contra la intensificación del trabajo (1970-1975). *Razón y Revolución*. 17. Pág. 117.

de la década del 60, corrientes de izquierda, fueron ganando espacio en las comisiones internas de fábricas automotrices de Córdoba y Buenos Aires. De esta forma, fábricas como Chrysler, Peugeot, Citroën y Mercedes Benz, pasaron a estar fuertemente influenciadas por dirigentes opositores a la conducción del gremio encabezada por Dirck Kloosterman<sup>16</sup> y José Rodríguez. En algunos de los establecimientos antes mencionados, las direcciones opositoras condujeron en distintos períodos los órganos de representación gremial.

En 1970, ante las elecciones nacionales del gremio y teniendo en cuenta el creciente desprestigio de la dirección del sindicato entre los trabajadores, Kloosterman y Rodríguez decidieron impugnar la Lista Azul, agrupamiento que nucleaba a toda la oposición al gremio de mecánicos a nivel nacional. En ella estaban integrados grupos de izquierda tanto marxistas como peronistas. Ante la impugnación, la Lista Azul realizó un llamamiento público al voto en blanco o la abstención, que demostró la fortaleza de este agrupamiento. Si bien el proceso político que expresaba la elección gremial se había desarrollado en forma germinal desde mediados de la década del 60, la experiencia de organización de base en SMATA pegó un salto con el Cordobazo de 1969. Así lo expresaba Alfredo Silva, quien militó en la fábrica Citroën y en TAM (Tendencia de Avanzada Mecánica), agrupamiento orientado por el trotskismo, que nucleaba a una parte del sector más movilizado del gremio mecánico, fundamentalmente en Buenos Aires: *“En el 69, con el Cordobazo, se da un hecho importante. Habíamos elegido una nueva interna, porque parte de la anterior y el cuerpo de delegados, surgen compañeros que son combativos -habíamos logrado que la burocracia nos diera más delegados por el crecimiento de la cantidad de trabajadores que habían entrado a la fábrica, sobre todo en producción-. Entonces le ganamos la interna. Era una interna todavía no sólida, con muchos compañeros sin experiencia pero muy valiosos como Álvarez, Capone y Pineda.*

*“Se da el Cordobazo y la CGT largó un paro de 48 horas para una semana después y nosotros hicimos reuniones de fábricas, visitamos fábricas, a los cuerpos de delegados y al activismo, y juntamos como cincuenta en una reunión. Vino gente de la General Motors también, por si se largaba el paro que iba a ser activo al mediodía, con marcha a la CGT, e hicimos el acuerdo de hacer un acto en la esquina de Zepita y Vélez Sarsfield, una concentración de gente. Eso después no lo pudimos concretar porque se levantó el paro de la CGT. Ahí empiezan a salir activistas políticamente muy buenos. Se inicia un proceso de activistas. Estaban Grossi en la Mercedes Benz; Sorans y Angelaccio en Chrysler; en Peugeot estaban el Petiso Aguilar y Matosas. Confluían distintas tendencias políticas. Teníamos diferencias políticas, pero siempre, ante el ataque de la burocracia el acuerdo era defendernos.”<sup>17</sup>*

Al estar notablemente influenciado por el Cordobazo, el proceso de organización de base en la industria automotriz adquirió un alto grado de intensidad en la propia provincia de Córdoba, donde se habían instalado

<sup>16</sup> José Rodríguez reemplazará a Kloosterman en 1973 debido a que *“el miércoles 23 de mayo, en La Plata, un grupo de las FAP-Comando Nacional ajustició a Kloosterman, secretario general del SMATA, acusándolo de participacionista y de “trabajar para la CIA, la Standar Oil y la fundación Rockefeller”*”. Anguita, E.; Caparrós, M. (2007). *La voluntad*. Buenos Aires: Booket. Pág. 789.

<sup>17</sup>González, E. (eds.). (2006). *El trotskismo obrero e internacionalista en la Argentina*. Buenos Aires: Fundación Pluma. Pág. 245.



importantes empresas automotrices a fines de los cincuenta e inicios de los sesenta. Este proceso tuvo su pico en la fábrica Fiat. Las dos principales fábricas del grupo Fiat -la automotriz Concord, cuyos trabajadores estaban representados por el gremio SITRAC, y la planta Materfer, organizada sindicalmente en el SITRAM-, contaban con sindicatos por empresa. En un contexto altamente convulsionado en la provincia, en 1970, ante la discusión del convenio colectivo de trabajo, se inició un fuerte debate en Concord que cuestionó fuertemente a los dirigentes de SITRAC. Contrariando la intención de la dirección del gremio, una asamblea de trabajadores votó rechazar la propuesta de convenio realizada por la cúpula de SITRAC, pidiendo a la vez por la remoción de la conducción del sindicato y el reconocimiento de la nueva dirección de SITRAC votada en esa misma asamblea.

Pese al mandato de la asamblea, la conducción del gremio, amparándose en el apoyo de la mayoría del cuerpo de delegados de la empresa, decidió homologar el convenio colectivo de trabajo. Este hecho suscitó la más amplia movilización y rechazo de parte de los trabajadores de Concord, quienes ocuparon la planta tomando rehenes, exigiendo el reconocimiento de la nueva comisión interna de la fábrica. Tras un mes de lucha, los trabajadores de SITRAC consiguieron un triunfo obteniendo el reconocimiento de la nueva comisión interna y el llamado a elecciones del gremio en treinta días. En el transcurso del conflicto de Concord, el proceso se extendió a la fábrica Materfer y al sindicato SITRAM, donde también fue desplazada la antigua conducción del gremio por decisión de los trabajadores. Nació entonces la experiencia del SITRAC-SITRAM. Desde entonces los trabajadores de ambas fábricas, se agruparon en una asamblea unitaria. Mediante este organismo adquirieron un alto grado de organización que se plasmó en un programa político que contenía consignas anticapitalistas. La experiencia de SITRAC - SITRAM se convirtió en una referencia para los trabajadores de las terminales automotrices, aportando al proceso de movilización creciente que se venía dando en las bases del SMATA.

### **La experiencia de organización en MBA**

Si bien el SMATA en sus inicios estuvo pensado para albergar a los trabajadores de pequeños y medianos talleres, Mercedes Benz continuando el camino de otras grandes fábricas automotrices radicadas en el país se enmarcó en el mismo. El encuadramiento dentro del SMATA generó una feroz disputa con la cúpula de la UOM durante varias décadas<sup>18</sup>, dado que este sindicato también reclamaba para sí los cuantiosos ingresos que hubieran podido venir de la cuota sindical de una industria que en el sector terminales pasó de tener 9900 trabajadores en 1959 a 57400 en 1974 (un aumento del 579,79 %).

El primer convenio colectivo de trabajo de Mercedes Benz fue firmado el 14 de mayo de 1954 -con el congreso de la productividad como marco-, el mismo ponía el acento tanto en las limitaciones a las capacidades de la comisión

---

<sup>18</sup> Esta disputa tuvo un interesante capítulo cuando en medio del conflicto que protagonizaron los trabajadores de MBA en octubre de 1975 Calabró -gobernador de la provincia de Buenos Aires y dirigente de la UOM- salga a apoyarlos abiertamente en directa confrontación con el SMATA de José Rodríguez.

interna como en el aumento de la productividad<sup>19</sup>. Desde la instalación de la firma alemana en el país y sobre todo en la década del setenta es posible hallar varios conflictos. Por ejemplo, en 1957 la comisión interna realizó un reclamo a la gerencia debido a la captura de Eichmann, un conocido prófugo nazi – responsable de los campos de concentración- que se encontraba trabajando en Mercedes Benz Argentina como electricista<sup>20</sup>. Será recurrente encontrar en los archivos de la DIPBA de la década del sesenta alusiones a actividades gremiales realizada por “comunistas” dentro de la fábrica. A modo de ejemplo, el archivo sostiene que en 1968 un delegado de la CIR *“ha planteado marchas en silencio hacia la gerencia y dirección después de las horas de trabajo, cuando el personal dirige a cambiar, portando carteles reclamatorios.”*<sup>21</sup>

Ya en 1970 los trabajadores de MBA se acoplaron al paro nacional del 23 de abril contra la política salarial de la dictadura. Como así también fueron partícipes de las actividades gremiales convocadas por el SMATA entre abril y octubre de aquel año, enmarcado dentro de las suspensiones que se venían realizando en la industria automotriz debido a una baja en las ventas. En 1971 participaron del paro nacional de 48 horas del 29/02 y 1/03 contra la suspensión de la ley de convenciones colectivas. En 1972 se dio un enfrentamiento entre la CIR y la gerencia de MBA debido a un intento de cierre del comedor por parte de esta última y una discusión por la recategorización de 120 trabajadores.<sup>22</sup>

Con la instauración de Perón en el poder y la venida del pacto social, los conflictos dentro de Mercedes Benz –así como en la mayoría de los establecimientos automotrices- discurrieron principalmente por las condiciones de trabajo. En los años 1973-1974 se produjeron *“interrupciones en la producción limitadas sectorialmente”*<sup>23</sup>. En los meses de diciembre, enero y febrero de 1973/74/75 se dieron paros por las tardes debido al calor que existía en los pabellones por falta de climatización. Un trabajador de planta describe así la situación: *“Era una planta que cuando afuera hacían 40 grados, adentro había 70, y no había ventiladores porque era imposible porque se laburaba con fundición de hierro, entonces, cae el polvillo que largaban las máquinas, las agujereadoras, las prensadoras, que no podían poner ventiladores porque volaría el polvo por todos lados.”*<sup>24</sup> La agobiante situación climática que existió en el verano de 1974 provocó una ocupación parcial de la planta con un secuestro de integrantes del personal jerárquico de la fábrica, reclamando una refrigeración de los pabellones.

En septiembre de 1974 una lista opositora a la verde (con una abrumadora mayoría de militantes de la JTP) ganó la elección a la CIR. La patronal procedió a despedir a la mayoría de los integrantes de flamante CIR, y José Rodríguez completó la maniobra dos meses después impugnando la nueva CIR (aduciendo falta de integrantes) y designando dos interventores, Aguiar y

<sup>19</sup> Schiavi, M. (2008). *La resistencia antes de la resistencia. La huelga metalúrgica y las luchas obreras de 1954*. Buenos Aires: El Colectivo.

<sup>20</sup> Weber, G.. (2005). *La conexión alemana. El lavado de dinero nazi en Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.

<sup>21</sup> Archivo DIPBA. Mesa B, carpeta 78, legajo 1, Tomo I, Pág. 14.

<sup>22</sup> Harari, I. (2010) La burocracia peronista. El sindicato automotriz argentino ante el auge de la lucha de clases. 1969-1976. *Izquierdas*. 8.

<sup>23</sup> Rodríguez, F. (2011). Estrategias de lucha en industrias dinámicas durante la segunda ISI. Un análisis a partir del estudio de caso de Mercedes Benz Argentina. *La clase trabajadora en la Argentina del siglo XX* (pp. 115-157). Buenos Aires: Atuel. Pág. 139.

<sup>24</sup> Entrevista a Hugo Crosatto, 10-08-2011, en poder del autor.

Selles. Esta situación absolutamente irregular fue vista con recelo por la mayoría de los trabajadores.

Debido a la mencionada intervención, y por tanto, a la inexistencia de una comisión interna que responda a las bases es que Mercedes Benz tuvo una participación “informal” en el proceso de organización de la Coordinadora de la Matanza. Activistas fueron a las reuniones y participaron de los debates como trabajadores de Mercedes Benz, pero estuvieron imposibilitados de arrogarse el derecho de representantes de la fábrica en la misma. De esta manera en las jornadas de junio y julio de 1975 pudieron participar como grupo organizado a partir del lugar de trabajo solamente unos pocos activistas sin lograr hacer masiva la participación.

Dentro de la fábrica el desprestigio de José Rodríguez y sus interventores fue en aumento desde la intervención en septiembre de 1974 hasta que terminó estallando unos meses después en octubre de 1975, debido al intento por parte del SMATA de descontar un día de trabajo para el sindicato. Producto de ello es que se inicia el paro de 22 días en Mercedes Benz<sup>25</sup>. Un activista describió así la situación de cómo comienza el conflicto: *“Desde entonces se viene juntando bronca en toda la fábrica porque los interventores que mandó el sindicato no resuelven ningún problema de los compañeros. El miércoles ocho saltó la bronca porque quisieron descontarnos un día de salario para el sindicato. En las secciones los activistas ya veníamos preparando la cosa. Y ese día empezamos a recorrer la fábrica, llamando a todos los compañeros a autoconvocarnos en asamblea a las 10 de la mañana delante de la salita de intervención.”*<sup>26</sup> Otra reivindicación que salió con fuerza desde el inicio del conflicto fue la aplicación del reajuste cuatrimestral de salarios de acuerdo con el alza del costo de vida que fijo el convenio del SMATA.

Como se puede advertir, tanto el marco general de descontento hacia las decisiones que tomaba el SMATA (la intervención de la CIR), como la chispa que encendió el conflicto (descuento de un día de salario para el SMATA) están vinculados con reivindicaciones relacionadas con la democracia sindical, a las que, complementariamente, se suman otras de carácter salarial como el reajuste debido al alza en el costo del nivel de vida. También es significativo que la primera asamblea que dio inicio al conflicto haya sido frente a la salita de la intervención, reclamándole tanto a los interventores como a la patronal.

El 8 de octubre en la mencionada asamblea se declaró un paro y eligieron a mano alzada a los representantes de los trabajadores de Mercedes Benz, conformándose el “grupo de los 9”<sup>27</sup> que funcionó como comisión provisoria, junto con un cuerpo de delegados provisoria organizado por sección que reunió 60 integrantes.

<sup>25</sup> Florencia Rodríguez se confunde cuando afirma que el conflicto se inicio con el despido de 117 obreros. Esa fue una respuesta de la gerencia al paro que estaban llevando a cabo los trabajadores. Rodríguez, F. (2011). Estrategias de lucha en industrias dinámicas durante la segunda ISI. Un análisis a partir del estudio de caso de Mercedes Benz Argentina. *La clase trabajadora en la Argentina del siglo XX* (pp. 115-157). Buenos Aires: Atuel.

<sup>26</sup> *Avanzada Socialista*, 24-10-75.

<sup>27</sup> Los nueve integrantes eran: Ventura (JTP), Reimer (JTP), Crosatto (PRT), Ferro (PC), Cano (Independiente), Barreiro (Independiente), Mazzuco (Independiente), Estivil (Independiente) y Hernández (Independiente). La comisión interna provisoria fue conformada al inicio del conflicto, el 8 de octubre. Gaby Weber se confunde cuando afirma que el “24 de octubre de 1975 son los trabajadores los que eligen una comisión interna, el “grupo de los nueve””. Weber, G.. (2005). *La conexión alemana. El lavado de dinero nazi en Argentina*. Buenos Aires: Edhasa. Pág. 149.

Al día siguiente los interventores se dirigieron a la empresa con un grupo de matones armados. Aguiar manifestó que el SMATA no reconocía a la comisión provisoria, que “levantaba” la intervención y que designaría un delegado normalizador. Los trabajadores respondieron repudiando a los interventores, atacando los dos autos en que habían venido el grupo de civiles armados y declarando indeterminado al paro.

El 11 de octubre el Ministerio de Trabajo declaró la huelga como ilegal amparándose en la “tregua” entre patronal y trabajadores establecida unos días antes por el Ministro Carlos Ruckauf. Esta “tregua” no permitía paros 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 para reclamar el apoyo al paro, encontrando una negativa como respuesta.

En la mañana del martes 14 -buscando fortalecer su posición y dividir a los 4000 trabajadores movilizados- la gerencia de MBA despidió 117 activistas que incluía a la recientemente comisión interna conformada, y envió 400 intimaciones a otros trabajadores más. La respuesta de los trabajadores fue inmediata, coreando “*los 4000 adentro, los 4000 afuera*” decidieron salir de la planta y tener una asamblea en la puerta de la fábrica para que todos pudieran participar. La acción sugerida por el SMATA y llevada a cabo por la patronal radicalizó el conflicto, y le brindó mayor visibilidad.

El apoyo hacia la movilización en Mercedes Benz se fue extendiendo hacia otros sectores sociales. En Cañuelas los familiares de los obreros organizaron una asamblea de autoconvocados que sirvió para organizar el apoyo local a los obreros haciendo colectas de alimentos y aportando al fondo de huelga, como también organizaron el multitudinario acto del miércoles 22 en el centro de Cañuelas. El acto fue acompañado por un paro de comerciantes desde el mediodía, al que asistieron más de dos mil personas. Hugo Crosatto, integrante del grupo de los nueve, relata que: “*todos los comercios tanto de Catán como de Cañuelas cerraron las puertas en apoyo a la huelga*”<sup>28</sup>.

En la misma semana de los 117 despidos un comando del ERP “*atentó con explosivos contra la vivienda de un ejecutivo de Mercedes Benz.*”<sup>29</sup> Y el viernes 24 de octubre, “*los Pelotones Montoneros de Combate Belaustegui y Juan “pacho” Sanadrea detuvieron al ingeniero alemán Franz Metz, Gerente de producción y accionista de la empresa automotriz Mercedes Benz*”<sup>30</sup> reclamando la reincorporación de los despedidos, el cumplimiento de la totalidad del pliego de reivindicaciones exigidas por los trabajadores, y un rescate. Si bien la organización que pertrechó el secuestro lo desconocía, Metz no solo era un gerente que se había ganado el odio de los 4000 trabajadores de MBA, sino que también había sido integrante del Partido Nacional Socialista Alemán bajo el mando de Hitler, y con la “desnazificación” de Alemania se había exiliado clandestinamente en la Argentina.

Luego de una semana de ofensiva por parte de los trabajadores el lunes 27 la empresa empezó a ceder; envió telegramas de reincorporación a algunos trabajadores, abrió las puertas de la fábrica para que la asamblea se realice adentro y el sindicato repartió un volante diciendo que se había conseguido un gran aumento de salarios.

<sup>28</sup> Entrevista a Hugo Crosatto, 10-08-2011, en poder del autor.

<sup>29</sup> *Estrella Roja*, 17-10-75.

<sup>30</sup> *Evita Montonera*, 10-75.

Al otro día, en la asamblea del martes 28, los trabajadores decidieron ir al Ministerio de Trabajo en Capital Federal para reclamar una audiencia. Se pensaba movilizar utilizando los colectivos que la empresa ponía a disposición de los trabajadores para moverse entre las plantas de la fábrica, pero frente a la desorganización, integrantes de la lista de José Rodríguez –apodados despectivamente como *bichos verdes*- aprovecharon la situación y echaron a punta de pistola a los choferes y sus micros. Frente a este inconveniente miles de trabajadores avanzaron por la ruta 3 varios kilómetros hasta encontrar unos colectivos que los puedan alcanzar hasta la Capital Federal. Luego de dirigirse al ministerio los trabajadores fueron al canal once para darle mayor visibilidad al conflicto, designando para hablar frente a las cámaras a un integrante del grupo de los 9, militante del PRT.

Debido a la falta de respuestas por parte del ministerio de trabajo, el miércoles 29 decidieron apuntarle 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 cedan en sus reivindicaciones) y, por tanto, dispuesta a acceder a los planteos. Más de 3000 trabajadores de Mercedes 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 arduas negociaciones, los nueve integrantes anunciaron el amplio triunfo obtenido, escuchándose de fondo “*mamadera, mamadera, nadie quedo afuera*”. La empresa había aceptado pagar los salarios caídos durante el conflicto, reincorporar a la totalidad del personal despedido, reconocer a la comisión de reclamos de los nueve como únicos representantes de los trabajadores mecánicos, el pago de una gratificación especial del 40% -no absorbible por el aumento decretado por Cafiero- y la promesa de no efectuar represalias.

Días más tarde Montoneros dejó en libertad al gerente de producción secuestrado. Mientras que la central alemana declaró el envío de 7, 5 millones de dólares y los gerentes de MBA, De Elías y Cuevas, afirmaron que pagaron 4 millones, la organización dirigida por Firmenich sostuvo que solo recibieron “*dos bolsas con un millón de dólares cada una.*”<sup>31</sup> Lo que evidenció que hasta el secuestro de un gerente puede ser visto como un negocio individual para otros gerentes.

El grado de masividad y conflictividad existente a lo largo del conflicto había agudizado las disputas inter-burguesas. El intendente de Cañuelas, viendo la enorme masa de *votes* que saludaba el conflicto, dio su apoyo. El gobernador bonaerense Calabró –dirigente de la UOM-, quien se encontraba en conflicto con José Rodríguez, también ofreció su apoyo al mismo. El senador por el FREJULI e integrante de la UOM, Afrio Pennisi, dio su solidaridad, como así también lo hicieron los referentes del radicalismo Balbín y Alende.

Como mencionamos previamente Mercedes Benz fue un integrante “informal” de la coordinadora de la Matanza en las jornadas de junio/julio y durante el conflicto. Pese a eso la experiencia de las coordinadoras actuaron como marco general de la solidaridad recibida por los trabajadores. Las comisiones de las metalúrgicas Santa Rosa, FAPESA y MAN; de la jabonera

---

<sup>31</sup> Rebelión. *De la acción revolucionaria al buen negocio*. (En línea) (Acceso el 20-03-2013)  
Disponible en: [http://www.rebellion.org/hemeroteca/ddhh/secuestro\\_argentina220101.htm](http://www.rebellion.org/hemeroteca/ddhh/secuestro_argentina220101.htm)

Jabón Federal; y de Indiel apoyaron al conflicto. Siendo las cuatro primeras integrantes de la Coordinadora de La Matanza. También prestaron su apoyo representantes de Grafa, Monofor, Termoelectrica y personal del Teatro Avenida. Quienes dieron donaciones de 400 mil, 500 mil y dos millones de pesos, respectivamente.

Una vez descripto el conflicto nos resta analizar el desarrollo y su desenlace. Partiendo de las fuentes utilizadas y de la descripción realizada se desprende que la principal causa del conflicto fue gremial, entendiéndola como la lucha de los trabajadores en defensa de su democracia sindical. Los trabajadores de Mercedes lucharon para que en el *parlamento obrero* –según la conocida expresión utilizada por Gilly- de González Catan los trabajadores puedan tener representantes elegidos por ellos mismos, y que estos respondan a las bases. A ello se le sumó, como no podía ser de otra manera, reivindicaciones salariales, y, posteriormente, contra los despidos.

Es de indudable importancia el marco sindical y político en el cual se desarrolló el conflicto. Hacía unos pocos meses de la primera huelga general contra un gobierno peronista, que de hecho había sido organizada por las Coordinadoras inter-fabriles, siendo la dirigencia de los sindicatos obligada a declararla. El poder sindical en los establecimientos productivos de los trabajadores encarnados en las comisiones internas y los cuerpos de delegados estaba en su apogeo, las cúpulas sindicales frente a este desafío se estaban desorientando y en pos de sostener su poderío realizaban acciones arriesgadas y desmedidas que permitían un distanciamiento aún mayor respecto de las bases que decían representar.

Es de destacar el grado de organización logrado por los trabajadores dentro de Mercedes Benz a lo largo del conflicto, que expresa la acumulación realizada a lo largo de los últimos años, y por tanto, la experiencia obtenida por los trabajadores mismos. La comisión provisoria, el cuerpo de delegados provisoria que reúne a los representantes de cada sección, las comisiones de activistas que realizan todo tipo de tareas (por ejemplo, ordenar y mantener limpio el campamento de trabajadores en las afueras de la planta), no surgieron de la nada, sino, que vienen a expresar el grado de desarrollo alcanzado por los trabajadores en las luchas de años anteriores.

Uno de los elementos que permite echar luz al desenlace del conflicto es la variedad en la utilización de diversos métodos de lucha. En lo que hemos denominado la *ofensiva* de los trabajadores de MBA llevada a cabo posterior a los 117 despidos se pudo ver una interesante articulación entre estos; la continuidad del paro, junto con movilizaciones de masas y acciones guerrilleras certeras, lograron acorralar al enemigo y obligarlo a jugar en un terreno no elegido.

Otro elemento que caracterizó la lucha de los trabajadores fue el alto grado de unidad de los mismos a lo largo de los 22 días de paro. A diferencia de lo sucedido en otros establecimientos, en Mercedes Benz no se expresó una división entre trabajadores de planta y personal administrativo. Crosatto lo expresa de la siguiente forma: *“Estaban los empleados y los jornalizados (...) la diferencia la hace la patronal. Al decirte a vos venite con el saquito y la corbatita te está queriendo jerarquizar a vos, y si vos te comés ese caramelo, de ahí a que hagan diferencia conmigo hay un paso. Esto era una realidad histórica hasta el Cordobazo, en donde los estudiantes iban con los obreros, y se rompe con eso, y eso, los tipos de mi edad no lo pueden negar (...),*

*nosotros rompimos con eso, teníamos al empleado que era un trabajador más*<sup>32</sup>. Como se expresa en el siguiente relato del obrero de planta D'Alessandro, fueron los trabajadores de planta quienes, en base a su poder estratégico, dirigieron a los trabajadores administrativos: *“En ese entonces, por la forma de la producción, de producir, los trabajadores de niveles altos venían con nosotros, eran los obreros los que mandaban. Nosotros tuvimos tanta fuerza gracias a la unidad de los trabajadores, no importa la categoría. Es más, nuestro volante decía: “comisión de obreros y empleados de Mercedes Benz”*<sup>33</sup>. *Ellos tenían un sindicato aparte, vinieron con nosotros y se beneficiaron*<sup>34</sup>. Esa unidad en la acción fue la que buscó romper la patronal con los 117 despidos y las 400 intimaciones.

Otro componente de relevancia para comprender el desenlace del conflicto fue la elección del enemigo correcto al cual atacar con mayor decisión. De la tríada del frente burgués (Gobierno Nacional-SMATA-Patronal) la gerencia de MBA era el *eslabón débil* de la misma, y fue comprendido por los trabajadores. Mientras que el Gobierno Nacional y el SMATA se encontraban en una cruzada represiva contra el movimiento obrero organizado en comisiones internas y cuerpo de delegados y no tenían intención de mostrar debilidad frente a él, la Gerencia estaba perdiendo millones con cada día de conflicto, veía a la disputa con cierto grado de ajenidad, tenía un gerente secuestrado y la amenaza constante de una acción similar en ciernes. Por eso mismo es que el conflicto no se decidió ni con el sindicato SMATA, ni en el ministerio de trabajo, sino en la casa Central de la empresa.

En último lugar, pero no por ello menos importante, se haya el apoyo externo, el cual robusteció la posición de los trabajadores, tanto material como moralmente. Por una parte las coordinadoras brindaron un marco que facilitó el apoyo de las fábricas de la zona (la gran mayoría de las que dieron su apoyo estaban dentro de la Coordinadora de la Matanza). Por otra parte, las familias de los trabajadores se encargaron de organizar el apoyo de la población de Cañuelas, el cual se puede valorar su importancia en el siguiente relato de un activista: *“te doy algunos ejemplos para mostrarte la solidaridad de la gente de la zona. Por ejemplo, el otro día se acercó sola una viejita a la reja para traernos diez mil pesos. Otra mujer que paró uno de los grupos que estaba haciendo peaje en la zona dice: “les doy cinco mil pesos y disculpen que ni pueda darles mas porque por culpa de este gobierno mi marido quedó sin trabajo y no tenemos plata.”*<sup>35</sup> También es demostrativo de la alta solidaridad el acto de 2000 personas en el marco de un paro de pequeños comerciantes realizado el 22 de octubre en el centro de Cañuelas.

Esta serie de elementos que estamos destacando fueron lo que provocaron las concesiones obtenidas el lunes 27 de octubre y el rotundo triunfo expresado en la negociación final dos días después.

## **Las organizaciones de izquierda en MBA**

Un hecho inseparable del grado de organización alcanzada por los trabajadores de Mercedes Benz es el grado de inserción que obtuvo la

<sup>32</sup> Entrevista a Hugo Crosatto, 10-08-2011, en poder del autor.

<sup>33</sup> *“Comisión de obreros y empleados de Mercedes Benz”* era la agrupación creada por el PRT en dicha fábrica.

<sup>34</sup> Entrevista a Julio D'Alessandro, 12-10-2011, en poder del autor.

<sup>35</sup> *Avanzada Socialista* 24-10-75.

izquierda<sup>36</sup> dentro de la fábrica. Por ello mismo, en este apartado mencionaremos brevemente tanto la inserción de cada fuerza de izquierda al momento del conflicto como el balance que hicieron del mismo una vez finalizado.

En algo que coincidan todos los relatos es en la identidad peronista que tuvieron la abrumadora mayoría de los trabajadores de planta. En palabras de D'Alessandro los trabajadores *“pensaban que la salida era con el peronismo”*<sup>37</sup>. De todas maneras, de esto, no se debe desprender linealmente el apoyo a las organizaciones peronistas que actuaban dentro de la fábrica, como así tampoco se desprende de ello un tajante distanciamiento de las organizaciones que no eran peronistas.

Aun así la organización más importante fue la JTP. Fue quien encabezó el proceso electoral de 1974 que le ganó la comisión interna a José Rodríguez, y quien tuvo más integrantes dentro de la comisión provisoria creada en el conflicto. El secuestro de Metz –defendido por la abrumadora mayoría de trabajadores- fortaleció aún más su posición predominante dentro de la Planta de González Catan.

El PRT tuvo, por su parte, un interesante y sostenido desarrollo desde inicios de la década del setenta desarrollando una política gremial de masas a partir de la “Comisión de obreros y empleados de Mercedes Benz”. Tuvo un integrante dentro de la comisión provisoria que encabezó el conflicto, y más de una célula funcionando dentro de la fábrica.

Si bien el PC poseyó una importancia menor en el convulsionado 75 frente al desarrollo de la JTP y del PRT, tuvo un integrante dentro de la comisión provisoria, y fue la agrupación con más años dentro de la fábrica. Se registró existencia del PC, por lo menos, desde mediados de la década del sesenta hasta el fin de la dictadura militar.

EL PRT-La Verdad / PST, en la figura de Charles Grossi (Un dirigente obrero y cuadro revolucionario con experiencia), tuvo inserción desde 1968 hasta su despido en 1973 por su actividad gremial. Aún así, posterior al despido, siguió funcionando una célula del PST, aunque con una influencia menor.

Para analizar el balance que hicieron del conflicto las organizaciones de izquierda que actuaron en él, nos centraremos principalmente en los artículos de análisis del desenlace de sus prensas partidarias, dado que expresan la posición oficial de la organización<sup>38</sup>.

Una vez finalizado el conflicto, en el número 9 de Evita Montonera, argumentaron que la lucha “legal” (refiriéndose a la huelga y la movilización) por sí sola no hubiera podido romper la alianza entre patronos, burocracia y Estado, y que el conflicto hubiera caído un callejón sin salida como lo hizo el de Villa Constitución. En este sentido, el secuestro vino a romper la “santa alianza”, y permitió el triunfo obrero.

<sup>36</sup> A los fines de este artículo, y a riesgo de simplificar en extremo la cuestión, definiremos de izquierda a las organizaciones que tengan un declamado horizonte socialista, ya sea que posean una identidad marxista o peronista.

<sup>37</sup> Entrevista a Julio D'Alessandro, 12-10-2011, en poder del autor.

<sup>38</sup> En aquel momento Montoneros tenía tanto una revista producida por su conducción –*Evita Montonera*–, como un periódico de tirada masiva –*El Auténtico*–. Como podemos encontrar algunas diferencias en el balance que ambas hacen del conflicto, nos decidimos por tomar el balance expresado en *Evita Montonera* dado que expresa de manera más acabada la mirada oficial de la organización.



En el número 190 de *El Combatiente*, se destacó que “*la capacidad de organización demostrada por los trabajadores a lo largo del conflicto se erigió en una herramienta decisiva para alcanzar la victoria*”<sup>39</sup>. A lo que le sumaron como variable de importancia la solidaridad de los obreros de la zona y la unidad de los trabajadores de MBA. Por otra parte, para el PRT, el secuestro de Metz “*vino a robustecer y dar nuevas perspectivas al combate proletario*”.<sup>40</sup>

El artículo de balance del conflicto titulado *Mamadera, mamadera...nadie quedó afuera* de *Avanzada Socialista*, sostuvo que “*una importante movilización de los trabajadores de Mercedes Benz a la casa central de la empresa en la Capital*”<sup>41</sup> fue quien brindó el triunfo al conflicto, sumándole, posteriormente, como factores relevantes la solidaridad obrera y la organización interna. No hicieron ningún tipo de mención del secuestro llevado a cabo por Montoneros.

Sorpresivamente *Nuestra Palabra* no le dedicó siquiera una nota individual al triunfo de los trabajadores de Mercedes Benz. Dentro del artículo titulado “*El SMATA de las bases*” manifestaron su alegría por el triunfo y destacaron tanto el “*carácter abierto y prolongado*” del conflicto, como la “*unidad y combatividad del personal*”.<sup>42</sup>

De la lectura de las prensa de las organizaciones que actuaron en el conflicto se evidencia que uno de los principales debates que circulo entre la izquierda (exceptuando al PC que no omitió opinión al respecto) se dio en relación a la acción guerrillera llevada a cabo por Montoneros, defendida por la mayoría de los trabajadores de Mercedes Benz. Montoneros, en el número 10 de *Evita Montonera*, bajo el título “*El flanco débil del enemigo*” conceptualizó el porqué de la eficacia de este tipo de acciones. Sosteniendo que si bien los “monopolistas” -en tanto clase social- son el fundamento del poder, si se los ataca de esta manera se puede obtener su rendición *individual*. En este sentido, acciones sobre la propiedad o sobre individuos representantes del Capital –que pueden no llegar a ser un secuestro-, permite romper la “santa alianza” entre Empresarios-Burocracia-Gobierno, obteniendo así una negociación directa, y la posibilidad del triunfo.

El PST, organización conocida por hacer de su prensa una tribuna contra las organizaciones guerrilleras, no mencionó al secuestro en su nota de balance, pero si le dedicó en el número inmediatamente posterior (8 de noviembre de 1975), toda una nota de opinión firmada por el dirigente Ernesto González titulada *La acción guerrillera en Mercedes Benz*. En ella, sorpresivamente, admitieron que la acción estuvo ligada a la lucha de los trabajadores y que fortaleció la organización interna. Para luego despotricar contra todos los otros “actos terroristas” de las organizaciones político-militares que estarían desvinculadas de las masas.

El análisis de la acción desarrollada en medio de un conflicto obrero aporta a comprender alguno de los aspectos de la relación que existió en la década del setenta entre el movimiento obrero y la actividad de la guerrilla. Permite mirar a la violencia política no como algo externo “importado” desde afuera a la clase obrera, sino en relación a ella.

<sup>39</sup> *El Combatiente*, 5-11-75.

<sup>40</sup> *El Combatiente*, 5-11-75.

<sup>41</sup> *Avanzada Socialista*, 31-10-75.

<sup>42</sup> *Nuestra Palabra*, 5-11-75.

### **Breves consideraciones finales.**

En este artículo primeramente hemos explicitado el desarrollo de la producción de Mercedes Benz y su relación con el desarrollo del resto de la industria. La tendencia –aunque con altibajos- a la expansión de la producción permitió un aumento de las horas trabajadas, que redundó en un aumento de la cantidad de los trabajadores en la planta, debido a la resistencia de los mismos a realizar horas extra. Esta tendencia a la expansión alejaba el miedo al desempleo, y por ende fortalecía la posición de los trabajadores. Otro elemento que los fortalecía era la predominancia del trabajo manual dentro de la industria, dado que exigía un grado de calificación por parte de los obreros de planta.

Posteriormente hemos contextualizado brevemente la situación política y sindical de la industria automotriz –fundamentalmente el desarrollo de una oposición sindical que desafió tanto a las cúpulas sindicales como a la patronal-. Esto nos permitió enmarcar la lucha de los trabajadores de Mercedes Benz. En pocas palabras podemos decir que sin “Cordobazo” –por darle un nombre a las movilizaciones y levantamientos obreros de fines de los sesenta-, hubiera sido dificultosa la acumulación realizada dentro de la fábrica a lo largo de la década del setenta. Y sin las huelgas políticas de masas de 1975, hubiera sido difícil que la acumulación en MBA se haya expresado en un conflicto tan duro y con un triunfo rotundo. Con esto no estamos diciendo que el “contexto general” dio la acumulación y el triunfo. En la realización de los mismos jugaron un papel primordial las diversas intervenciones de la izquierda dentro de la fábrica.

Subsiguientemente nos abocamos a la organización de los trabajadores de Mercedes Benz desde su origen en la década del cincuenta hasta el convulsionado 75, compartiendo la apreciación de Florencia Rodríguez<sup>43</sup> de la existencia del pasaje de una estrategia reformista a una combativa por parte de los trabajadores de la firma en el transcurso de los setenta. Para luego describir y analizar los 22 días de huelga consecutivos. Definiendo al conflicto como de carácter gremial (reclamando democracia sindical) y laboral (aumento de sueldo/ contra los despidos) entendiendo que el resultado favorable fue posible gracias al grado de organización interna (Comisión provisoria, cuerpo de delegados provisoria, comisiones de activistas), unidad de los trabajadores (entre obreros y empleados, unidad entre despedidos y no despedidos), organización externa (Coordinadora de La Matanza y zona Oeste), apoyo de la población local, resquebrajamiento del frente burgués expresado en la solidaridad del intendente de Cañuelas, del gobernador bonaerense, de legisladores opuestos al gobierno; de la vinculación de numerosos métodos de lucha (Paros, movilizaciones de masas, acciones guerrilleras), y de la elección correcta del eslabón débil del enemigo al cual apuntar (Patronal).

Como lo expresamos anteriormente el caso seleccionado también nos permitió poner el foco en la relación entre el movimiento obrero y la lucha armada. Cuestionando algunas aseveraciones de autores clásicos sobre el tema como

---

<sup>43</sup> Rodríguez, F. (2011). Estrategias de lucha en industrias dinámicas durante la segunda ISI. Un análisis a partir del estudio de caso de Mercedes Benz Argentina. *La clase trabajadora en la Argentina del siglo XX* (pp. 115-157). Buenos Aires: Atuel.

Daniel James, quien considerara que la violencia política poco tuvo que ver con los conflictos llevado a cabo por los trabajadores.<sup>44</sup>

La labor de organización de los trabajadores de Mercedes Benz inmediatamente anterior al golpe de 1976, como a lo largo de la dictadura militar, la hemos dejado para un estudio particular. La misma vendría a aportar una visión más abarcadora a la lucha que llevaron los trabajadores de la fábrica.

### **Bibliografía.**

- Anguita, E.; Caparrós, M. (2007). *La voluntad*. Buenos Aires: Booket.
- Doyon, L. (1984). La organización del Movimiento Sindical Peronista, 1946-1955. *Desarrollo económico*. 94.
- Gilly, A. (1990) La anomalía Argentina. En *El Estado en América Latina. Teoría y Práctica* (pp. 187-213). México: Siglo XXI.
- González, E. (eds.). (2006). *El trotskismo obrero e internacionalista en la Argentina*. Buenos Aires: Fundación Pluma.
- Harari, I. (2007). Los obreros automotrices y sus luchas contra la intensificación del trabajo (1970-1975). *Ediciones RyR*. 17.
- Harari, I. (2010) La burocracia peronista. El sindicato automotriz argentino ante el auge de la lucha de clases. 1969-1976. *Izquierdas*. 8.
- Ianni, V. (2008). La especificidad del desarrollo de la industria automotriz en la Argentina, 1959-1963. *Estudios Ibero-Americanos*. 2.
- Izaguirre, I. (2010). *Lucha de clases, guerra civil y genocidio en la Argentina 1973-1983*. Buenos Aires: EUDEBA.
- James, D. (1990) *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora Argentina 1946-1976*. Buenos Aires: Sudamérica.
- Jelin, E. (1977). Conflictos laborales en la Argentina. 1973-1976. *Estudios Sociales*. 9. Buenos Aires: CEDES.
- Lobato, M.; y Suarino, J. (2006). Problemas e interrogantes de la historia de los trabajadores. *Estudios del trabajo*. 32
- Lobbe, 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.
- Marín, J. C. (1984). *Los hechos armados. Un ejercicio posible*. Buenos Aires: Edición del CICSO.
- Nofal, M. (1989). *Absentee Entrepreneurship and the Dynamics of the Motor Vehicle Industry in Argentina*. New York: Praeger.
- Novelo, V. (1999) *Historia y cultura obrera*. México: Instituto Mra y CIESAS.
- Pozzi, P. (2008) *Oposición Obrera a la dictadura*. Buenos Aires: Ediciones Imago Mundi.
- Pozzi, P.; Schneider, A. (2008) *Los setentistas. Izquierda y clase obrera 1969-1976*. Buenos Aires: Editorial Eudeba.
- Rodríguez, F. (2011). Estrategias de lucha en industrias dinámicas durante la segunda ISI. Un análisis a partir del estudio de caso de Mercedes Benz Argentina. *La clase trabajadora en la Argentina del siglo XX* (pp. 115-157). Buenos Aires: Atuel. Pág. 139.
- Schiavi, M. (2008). *La resistencia antes de la resistencia. La huelga metalúrgica y las luchas obreras de 1954*. Buenos Aires: El Colectivo.

<sup>44</sup> James, D. (1990) *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora Argentina 1946-1976*. Buenos Aires: Sudamérica.

- Schneider, A., (2005) *Los Compañeros*. Buenos Aires: Editorial Imago Mundi.
- Sourrouille, J. (1980). *Transnacionales en América Latina. El complejo automotor en Argentina*. México: Nueva Imagen.
- Torre, J. C. (2004). *El gigante invertebrado; Los sindicatos en el gobierno. Argentina 1973-76*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Torre, J. C. (1988). *La formación del sindicalismo peronista*. Buenos Aires: Legasa.
- Weber, G. (2005). *La conexión alemana. El lavado de dinero nazi en Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.
- Werner, R. y Aguirre, F. (2009). *Insurgencia Obrera en Argentina 1969-1976. Clasismo, coordinadoras interfabriles y estrategias de izquierda*. Buenos Aires: Ediciones IPS.

### **Prensa Partidaria (1975)**

Avanzada Socialista  
El Auténtico  
El Combatiente  
Estrella Roja  
Evita Montonera  
Nuestra Palabra