

Una experiencia de lucha. Los trabajadores de Ford en las jornadas de junio y julio de 1975

Marina Florencia Lascano Warnes¹

Resumen

Proponemos analizar las jornadas de lucha contra el plan Rodrigo llevadas a cabo por los trabajadores durante las jornadas de junio y julio de 1975, centrándonos para ello en la zona norte del Gran Buenos Aires, y particularmente en el caso de los obreros de Ford y su cuerpo de delegados.

En el marco de un proceso general que comenzó con la resistencia del movimiento obrero a la aplicación del plan económico del ministro Celestino Rodrigo, anunciado el 4 de junio de 1975, bajo el gobierno de María Estela Martínez de Perón se producen unas jornadas de intensa agudización de la conflictividad en la relación capital - trabajo y de cuestionamiento de las direcciones sindicales tradicionales que van a ser denominadas por los estudios recientes como las jornadas de junio y julio de 1975.

El plan del entonces Ministro de Economía consistía en la devaluación del peso con respecto al dólar (que llega a un 160% en el mercado comercial) y un ajuste en las tarifas de servicios públicos y de combustibles; a estos aumentos se suman los del transporte público. Cuatro días antes, el 31 de mayo, había vencido el plazo en el que debía concretarse la renovación de los convenios colectivos de trabajo, según lo establecido en el pacto social de 1973. Ante el reemplazo del ministro de economía los sindicatos y las cámaras empresarias deciden suspender las negociaciones paritarias. La ferocidad del ajuste suscitó una reacción inmediata por parte de los trabajadores, centralmente automotrices y metalúrgicos. Durante el fragor de las luchas, en estos meses, surgen en el Gran Buenos Aires y Capital Federal una novedosa forma de organización obrera: las coordinadoras interfábricas, en las cuales los trabajadores trazaron planes de acción por fuera de los canales tradicionales.

Las jornadas de junio y julio marcan los comienzos de un proceso que abarcó a gran parte de los trabajadores del país y que desembocó en el paro nacional de 48 horas convocado por la CGT para los días 7 y 8 de julio de 1975, una medida con características nunca antes vistas por un gobierno peronista.

Finalmente la lucha de los trabajadores tendrá como algunas de sus consecuencias centrales la renuncia de los funcionarios que se reclamaba, la derrota de su plan en lo inmediato y la homologación de los convenios colectivos de trabajo, lográndose así los objetivos centrales que se habían propuesto en ese momento. Sin embargo, la valoración de esa victoria, refrendada en la mesa de negociaciones por la cúpula sindical del momento, diferirá según los actores que la interpreten y tendrá como

¹ Doctoranda en Ciencias Sociales (UBA), Magíster en Ciencias Sociales (IDES – UNGS), Profesora Universitaria en Historia (UNGS). Actualmente ejerce la docencia en escuelas secundarias de la provincia de Buenos Aires.

consecuencia un amesetamiento del conflicto laboral. Además, en el mediano plazo, la Dictadura impondrá un régimen cuyo objetivo central consistirá en la reformulación de las relaciones laborales en un sentido regresivo, y por lo tanto, en la abolición de las conquistas obtenidas.

En la zona norte del Gran Buenos Aires los trabajadores de Ford Motor Argentina fueron protagonistas centrales de las jornadas de junio y julio, pioneros en los paros masivos y en las movilizaciones que se realizaron hacia Capital Federal, en las que participaron decenas de miles de obreros. Además, tanto por la conformación política de su cuerpo de delegados, así como por las discusiones que se dieron en el interior de la fábrica, constituye, a nuestro entender, un caso representativo de la situación por la que atravesaba la clase obrera a mediados de la década del setenta.

Estos hechos se produjeron nueve meses antes del golpe de Estado de marzo de 1976 y fueron una demostración notable del grado de organización y de fuerza alcanzado por los trabajadores fabriles argentinos en defensa de sus intereses. Pero también, tanto en su gestación como en la resolución final del conflicto, constituyen una expresión de los problemas y contradicciones a los que se enfrenta la clase obrera en un momento de avance reivindicativo. Problemas y contradicciones que se manifestaron en su momento no solo en relación con las conducciones sindicales, es decir con las formas de representación políticas del gremialismo argentino, sino también al interior de las fábricas. Al respecto, podemos mencionar la conformación de las coordinadoras interfabriles, el rol del cuerpo de delegados, el papel de las organizaciones políticas revolucionarias, las presiones de la burocracia sindical y sus negociaciones de cúpula, etc. Consideramos imprescindible analizar el rol de cada uno de esos actores, sus objetivos, la pertinencia de las medidas adoptadas para alcanzarlos, y los resultados obtenidos, así como sus consecuencias. Esa red de conflictos internos, a nuestro entender, por un lado, refleja una serie de problemas cuya comprensión consideramos necesaria para entender el modo en que los trabajadores argentinos han desarrollado sus luchas, con qué tipo de experiencia acumulada, qué organización, y cuáles fueron los resultados obtenidos; y por otro, genera una trama de discursos diversos que al dar cuenta de esas luchas encuentra dificultades para transmitir la experiencia obrera en su contexto, entendido este como condiciones de producción, subjetividad y prácticas políticas. El análisis que se hace sobre el resultado de estas jornadas, se halla estrechamente relacionado con la caracterización del contexto político en el que se dan las mismas. Las líneas interpretativas que surgen de allí se vinculan estrechamente con otro problema: el del balance que se hace del autodenominado Proceso de Reorganización Nacional. Estas interpretaciones se vinculan, además, a posiciones respecto del presente, en tanto formas de construir sentidos que complementen o refuten los discursos públicos dominantes sobre el período, en particular aquellos que se enuncian desde el Estado y cuya historia y transformaciones también merecen ser estudiados. Por último, consideramos imprescindible valorizar el testimonio directo de los trabajadores para recuperar su experiencia y problematizar no sólo el pasado, sino también el presente.

Una experiencia de lucha. Los trabajadores de Ford en las jornadas de junio y julio de 1975

En el marco de un proceso general que comenzó con la resistencia del movimiento obrero a la aplicación del plan económico del ministro Celestino Rodrigo, anunciado el 4 de junio de 1975, bajo el gobierno de María Estela Martínez de Perón se producen unas jornadas de intensa agudización de la conflictividad en la relación capital-trabajo y de cuestionamiento de las direcciones sindicales tradicionales que van a ser denominadas por los estudios recientes como las jornadas de junio y julio de 1975.

El plan del entonces Ministro de Economía consistía en la devaluación del peso con respecto al dólar (que llega a un 160% en el mercado comercial) y un ajuste en las tarifas de servicios públicos y de combustibles; a estos aumentos se suman los del transporte público. Cuatro días antes, el 31 de mayo, había vencido el plazo en el que debía concretarse la renovación de los convenios colectivos de trabajo, según lo establecido en el pacto social de 1973. Ante el reemplazo del ministro de economía los sindicatos y las cámaras empresarias deciden suspender las negociaciones paritarias. La ferocidad del ajuste suscitó una reacción inmediata por parte de los trabajadores, centralmente automotrices y metalúrgicos. Durante el fragor de las luchas, en estos meses, surgen en el Gran Buenos Aires y Capital Federal una novedosa forma de organización obrera: las coordinadoras interfábricas, en las cuales los trabajadores trazaron planes de acción por fuera de los canales tradicionales.

Las jornadas de junio y julio marcan los comienzos de un proceso que abarcó a gran parte de los trabajadores del país y que desembocó en el paro nacional de 48 horas convocado por la CGT para los días 7 y 8 de julio de 1975, una medida con características nunca antes vistas por un gobierno peronista.

Con el análisis del caso particular de la acción de los trabajadores de Ford durante estas jornadas se pretende aportar elementos particulares que sean de utilidad para la comprensión de este momento histórico y del rol que asumieron los trabajadores en el mismo desde una mirada más particular y acotada del proceso. La reconstrucción de las acciones llevadas a cabo por los trabajadores durante estas semanas se ha realizado a partir de la consulta a diferentes fuentes, como son los boletines de las agrupaciones políticas existentes, la prensa escrita nacional, los testimonios de ex trabajadores y la comparación con fragmentos de investigaciones previas, que si bien no han abordado el caso, lo mencionan como parte de dichas jornadas.

A continuación se presenta una reconstrucción crónica del conflicto anteriormente presentado en la planta de Ford en General Pacheco:

En el establecimiento fabril se desempeñaban hacia 1975 siete mil quinientos empleados², los que se encontraban afiliados al Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA). El trabajo se dividía en tres turnos, de 06:00 a

² Ver Convención colectiva de trabajo 14/75 "E" Disponible en el archivo del Ministerio de Trabajo de la Nación

14:30 horas (dos mil operarios), de 14:30 a 22:30 horas (dos mil operarios) y de 22:00 a 06:00 horas (mil ochocientos operarios), a los que se les debe sumar el personal administrativo, personal jerárquico, etc.

En la zona norte del Gran Buenos Aires los trabajadores de Ford Motor Argentina fueron protagonistas centrales de las jornadas de junio y julio, pioneros en los paros masivos y en las movilizaciones que se realizaron hacia Capital Federal, en las que participaron decenas de miles de obreros según las investigaciones realizadas. La importancia de la presencia de los trabajadores de Ford en dichas jornadas fue reflejada en los medios de prensa nacionales. El diario Clarín, por ejemplo, destacaba:

“La actividad gremial pareció desplazarse por momentos a las fábricas (...) en la zona industrial adyacente a la ruta Panamericana, a la altura de Gral. Pacheco. Hubo asambleas en las plantas industriales en las que se examinó la situación salarial (...) las negociaciones paritarias y la eventual incidencia de las medidas económicas en el poder adquisitivo de los salarios actuales o a pactarse. En uno de esos casos- en las plantas de una empresa automotriz (Ford) los operarios deliberaron prácticamente desde la mañana del jueves (...) suspendiendo de hecho sus tareas.”³

Por su parte, los materiales de una de las agrupaciones políticas con actividad en la planta también permiten una reconstrucción de los conflictos y las medidas que se desarrollaron, así como también de las diferencias internas que se suscitaron en torno a los métodos de lucha que se implementaban. Según ha sido señalado por investigaciones previas⁴ en Ford actuaban corrientes de la izquierda peronista y marxista con militancia en la Coordinadora de Zona Norte como el Partido Comunista, el Partido Revolucionario de los Trabajadores (PRT), el Partido Socialista de los Trabajadores y la Juventud Trabajadora Peronista. El 8 de junio de 1975, a través de su boletín “Luis Pujals” los trabajadores militantes del PRT en Ford, expresaban la alegría por la unidad que se logró en la convocatoria a una asamblea general el jueves de esa semana y por las medidas de fuerza adoptadas por la asamblea que, según expresan, impusieron ellos, a pesar de “la acción frenadora de la mayoría de los delegados”.⁵ El tono del artículo es eufórico y tiende a destacar

³ Diario Clarín, 7 de junio de 1975. Citado por Werner, Ruth y Facundo Aguirre, *Insurgencia obrera en la Argentina. 1969-1976 : clasismo, coordinadoras interfabriles y estrategias de la izquierda*, Buenos Aires : IPS, 2007, p. 148 El subrayado es nuestro

⁴ Werner, Ruth y Facundo Aguirre, ídem, p. 555

⁵ Boletín Luis Pujals. En archivo DIPBA. Mesa B, carpeta 117, Legajo 34, Tomo I. Existía una necesidad importante de controlar el conflicto obrero dentro de la planta que guarda estrecha relación con la agudización de una crisis en la cual los canales tradicionales de contención de los conflictos habían perdido eficacia. Así encontramos que dentro de la empresa automotriz trabajan agentes de la Dirección de Inteligencia de la Provincia de Buenos Aires (DIPBA), los cuales operan en estrecha cooperación con la subcomisaria de General Pacheco realizando un seguimiento de las asambleas, los activistas y las medidas de reclamo que adoptan los trabajadores.

A partir de la reconstrucción y el análisis de los informes a los que se pudo acceder gracias al archivo de la Comisión Provincial por la Memoria consideramos que el objetivo general de los agentes era conocer la situación de los trabajadores de Ford, es decir, la normalidad o no en el desarrollo cotidiano de las actividades productivas de la fábrica y la detección de los activistas sindicales y políticos “de izquierda” que actuaban dentro de ella, así como el seguimiento de las acciones de lucha de los trabajadores que se proyectaban al exterior de la planta y su relación con otros sectores sociales. El fin es controlar el conflicto social y para ello realizan informes con testigos directos de lo

la importancia de la política desarrollada por la agrupación dentro de la dinámica del conflicto. El acento está puesto en diferenciarse de los delegados, en general, y de la conducción del sindicato, en particular. En relación a la posición de la misma en la asamblea a la que se hace referencia se expresaba en el boletín mencionado:

“...se presentó a la noche el secretario adjunto Mercado. Y, luego de pretender ‘enroscarnos’ con el característico palabrerío, es repudiado unánimemente (...) hay muchos delegados que se alejaron de sus bases pensando que podrían ‘cocinar’ soluciones por arriba en estas paritarias, pero nuestro PRT ha dicho siempre ‘¡no, compañeros! No cedamos nuestras fuerzas a las maniobras de nuestros enemigos de clase’...”

La nota refleja, además, el distanciamiento cada vez mayor que se abría entre la cúpula sindical y las bases trabajadoras. Según es descripta la asamblea por el boletín del PRT, el secretario adjunto Mercado sostuvo que *“la culpa la tiene la subversión”* y recibió la silbatina de los trabajadores presentes. *“Finalmente, un compañero cantó la justa: ‘¡Acá los culpables tienen nombre y apellido: son Isabel, López Rega y Otero!’ Una ovación de aprobación cubrió la asamblea.”*

Se debe señalar que a comienzos de 1975, se había constituido en Ford un Comité de Reclamos, constituido por un grupo de trabajadores pertenecientes al activismo político gremial, para presionar a la Comisión Interna, y prepararse frente a la discusión paritaria próxima, al concluir la vigencia del Pacto Social.⁶

Investigaciones recientes⁷ sostienen, además, que la fuerza de las movilizaciones que se impulsaron desde los sectores obreros, tanto de la planta automotriz Ford, como de los astilleros de Tigre y San Fernando, de las fábricas Del Carlo, Terrabusi, entre otras, van a confluir en la constitución de la Coordinadora de la Zona Norte, que será la que articule las medidas de lucha de esas jornadas. Desde otra investigación⁸ sobre el tema se coincide en señalar que el 16 de junio, *“...los trabajadores de Ford deciden en asamblea (...) movilizarse hacia la sede central de la CGT, recorriendo a pie diecisiete kilómetros de la ruta panamericana durante seis horas en una columna de cinco mil operarios”*

Si bien existen diferencias lógicas entre las investigaciones acerca de la cantidad de participantes y el punto hasta donde lograron llegar, se coincide en que la marcha no pudo ingresar a Capital Federal por el enorme operativo policial desplegado. Los testimonios recogidos subrayan también la importante magnitud de dicha movilización:

que sucede.

⁶ Lóbbe Héctor Eduardo, “Las ‘desmemorias’ de José Rodríguez”, en *El Aromo* N° 15, p. 3

⁷ Las primeras acciones de protesta de los trabajadores en las jornadas de junio y julio son ubicadas por los autores el 2 de junio de 1975, cuando “los obreros de la Ford realizan asambleas por turno y deciden paralizar la fábrica por 48 horas” Esta acción se produce luego de que el SMATA desautorizara la acción de los trabajadores de las automotrices cordobesas que inauguraron este ciclo de protestas obreras. Según la investigación que desarrollaron sobre las coordinadoras, la Coordinadora de Zona Norte llegó a nuclear a los representantes de 48150 trabajadores. Werner, Ruth y Facundo Aguirre, *Ibidem*.

⁸ Lóbbe Héctor Eduardo, *Ibidem*

“Vinimos caminando por la Panamericana hasta cerca de la General Paz. Una marcha de todos los compañeros, todos salimos caminando, se vació la fábrica. Y nos amenazaron: si seguíamos, nos mataban. Esa noche salimos de allá a las seis de la tarde y eran como las diez de la noche y llegamos a la General Paz, y vinieron con los helicópteros...”⁹

El autor destaca que *“El 16 de junio, en medio de una nueva asamblea, el único representante paritario del activismo de izquierda denunció que la empresa había sobornado con prebendas económicas a los demás delegados. Esta última denuncia provocó una nueva reacción que empalmó con la propuesta de los militantes de izquierda de salir en manifestación de la fábrica, para dirigirse a reclamar al centro mismo del poder: la Plaza de Mayo, frente a la Casa de Gobierno y la sede central del SMATA”¹⁰*

A partir de ese momento los trabajadores deciden paralizar la producción. El jueves 18 de junio de 1975, según registran los agentes de inteligencia¹¹, siendo las 14:20 horas, en la planta de la empresa automotriz Ford de Gral. Pacheco *“...los trabajadores del turno mañana esperan que termine la reunión de delegados para irse de la planta. Tienen que esperar las resoluciones de la discusión”¹²*. La policía permanece vigilante dentro y fuera de la planta. A las 15:00 horas ya se encuentran en el establecimiento los dos turnos reunidos: mañana y tarde. Sin embargo, no hay acuerdo: algunos proponen marchar a Plaza de Mayo y *“otros quieren irse a sus casas”*. Son cuatro mil trabajadores dentro de Ford reunidos en asamblea en este momento. A las 16:20 horas finaliza la asamblea. La mitad de ellos se queda en la planta esperando a los delegados de SMATA y la otra mitad se retira de la fábrica.

Los delegados afirman que van a ir a la delegación norte del SMATA, ubicada en San Isidro, a llevarles su reclamo: un aumento salarial del cien por ciento. Ese mismo día, se vota iniciar una huelga de brazos caídos, con permanencia en el lugar de trabajo.

El día 19 de junio, comenzó una nueva asamblea en la que se aguardaba la presencia del secretario general de SMATA, que no se hizo presente. En el transcurso de la asamblea se registraron críticas a la política del Gobierno Nacional, que contaron con la aprobación de los obreros, y se resuelve continuar con la toma y las exigencias salariales. La fábrica se encontraba ocupada por los trabajadores que permanecieron en las instalaciones sin cumplir tareas hasta el día lunes 23 de junio, fecha en la que se levantó el paro.

Durante este proceso, se produce la presentación de la renuncia en bloque del cuerpo de delegados de Ford ante el SMATA. Renuncia que, según los testimonios analizados, no es aceptada por las autoridades del sindicato. Este suceso, inédito en la historia de la fábrica, recibió distintos tipos de lectura. Investigaciones anteriores han señalado,

⁹ Entrevista a Carlos Garey

¹⁰ Héctor Löbbe, *“La guerrilla fabril, Clase obrera e izquierda en la coordinadora interfabril de Zona Norte, 1975- 1976.”* Buenos Aires : Razón y Revolución, 2006

¹¹ Archivo DIPBA. Ibídem

¹² Archivo DIPBA. Ibídem

haciendo referencia a nuestro caso, que *“el cuerpo de delegados ligado a la dirección del gremio es obligado a renunciar”*¹³

En este sentido, los informes de la DIPBA coinciden en señalar que *“dirigentes gremiales que se hicieron cargo de la situación”* desplazaron, con aprobación de los trabajadores, a la Comisión Interna por otros delegados *“los que se estima son de amplia tendencia de izquierda”*, subraya el oficial.

Sin embargo, según los testimonios de los delegados la decisión de renunciar se basó en la falta de respaldo que percibían por parte del gremio. Esta diferenciación es importante, porque si bien en la cita anterior no se hace referencia a quiénes fueron los que obligaron a los delegados a presentar la renuncia, se subraya que la causa sería su alineamiento con la conducción del SMATA.

Este conflicto en el que se expresan dos modos diferentes de actuación y negociación, va a agudizarse progresivamente y tiene un punto de quiebre en 1975 con la firma del convenio paritario. Como analizaremos más adelante, en este conflicto se produce una ruptura entre el sindicato y las bases obreras de Ford, ya que el gremio acuerda un convenio que significó grandes beneficios para el SMATA en perjuicio de los trabajadores y que fue rechazado por los mismos.

Se debe señalar que al interior de la fábrica, frente a los compañeros, también se presentaron situaciones conflictivas ya que muchos delegados no acordaban con las posiciones más radicalizadas que se imponían por mayoría en las asambleas. Un ejemplo se da en el caso de la asamblea en la que se decide la salida por la ruta Panamericana: el cuerpo de delegados se oponía a la marcha argumentando la posible represión. Así lo recuerda uno de sus integrantes:

*“El cuerpo de delegados se reúne y tratamos de que la gente no salga a la calle, porque nosotros le decíamos a la gente que estaba el ejército dando vueltas por los alrededores, el ambiente no estaba como para comprometer a la gente. El cuerpo de delegados decidió hablar con la gente y tratar de no salir a la calle y seguir con la toma de fábrica adentro de la fábrica. (...) La asamblea decidió salir a la calle y salimos a la calle con la gente. Era una columna tremenda y ahí teníamos los helicópteros arriba de la cabeza.”*¹⁴

Sin embargo, ellos acataban las decisiones de la asamblea mostrando respeto a las decisiones que se tomaban en este organismo de discusión, a la vez que el apego hacia la voluntad de sus compañeros. Por otra parte, se evidencia en ese momento una adhesión de un creciente número de trabajadores a la política de las organizaciones más radicalizadas. Así lo manifiestan los testimonios de algunos de los entrevistados y los materiales que circulaban en Ford. La relación entre el cuerpo de delegados y los sectores más radicalizados en la planta es un problema complejo. Los testimonios de algunos de los delegados manifiestan temor hacia su forma de actuar. Por ejemplo:

“La asamblea que dio miedo fue la salida a la calle que el grupo del ERP dijo que había que salir armado. Nosotros dijimos que era una locura salir a la calle con esa consigna, llegar a Plaza de Mayo, podía pagar el pato un montón de gente que no

¹³ Werner y Aguirre. *Ibidem* p. 141

¹⁴ *Ibidem*

tenía nada que ver con eso. Ahí sí me dio miedo, porque vi gente armada adentro de la fábrica. Había gente armada."¹⁵

Sin embargo, en las acciones concretas de movilizaciones y toma de planta se observa una confluencia entre los diferentes sectores. La lucha desatada va a tener un impacto importante en la zona. Así, el 3 de julio del mismo año estallan movilizaciones en Córdoba, convocada por la CGT regional, en Rosario convocada también por la CGT local y en el Gran Buenos Aires las coordinadoras Norte y Sur van movilizar decenas de miles de trabajadores. De este modo lo describía Estrella Roja¹⁶:

“Culminando esta formidable ola de movilizaciones el jueves 3 de julio, cuando el proletariado de Buenos Aires escribió una de las mejores páginas de su historia hasta nuestros días. (...) Al norte, desde Pacheco, acaudillados por los obreros de la Ford Motor Argentina, más de 15.000 obreros se lanzaron por la ruta Panamericana en una interminable caravana de cerca de 200 ómnibus en dirección a la Capital Federal (...) Al llegar a la avenida General Paz (...) encontrábase apostadas las hordas de la Policía Federal.”

Este conflicto va a tener un desenlace acordado el 9 de julio de 1975, con la homologación de los acuerdos paritarios a nivel nacional. A partir de ese momento, el Poder Ejecutivo Nacional mediante el decreto número 1.865 ratifica en todas sus partes la resolución 3/75 del Ministerio de Trabajo.

Como ya fue señalado por investigaciones anteriores¹⁷, a partir de la resolución de esta crisis, las centrales sindicales pasan a tener un protagonismo central en el Gobierno de María Estela Martínez de Perón.

Entendemos que no es posible explicar este desenlace del conflicto partiendo de caracterizar el accionar de la burocracia sindical como desorientado y vacilante ante el desborde de las bases según lo presentan investigaciones previas.¹⁸

Por el contrario, consideramos que las conducciones sindicales son capaces de aprovechar el desborde producido por las movilizaciones obreras para posicionarse como los únicos capaces de restaurar el orden social ubicándose así como el principal sostén político del gobierno.

A pesar de ello, en Ford el conflicto no se cierra con estos acuerdos a nivel nacional, ya que son rechazados los convenios paritarios firmados por los representantes del SMATA; se decide entonces la toma de la planta a partir del día 10 de julio de 1975 y el reemplazo de la Comisión Interna por un Comité de lucha. Los trabajadores pedían, entre otros reclamos un aumento salarial del cien por ciento, ya que según se sostenía la inflación había superado esos índices. Esta medida va a ser duramente atacada por José Rodríguez, quien va a sostener en una solicitada publicada el día 13 en los medios nacionales que la huelga es promovida por “*grupos minoritarios de provocadores*” y

¹⁵ *Ibíd*em

¹⁶ De Santis, Daniel: *Entre tupas y perros. Un debate con Eleuterio Fernández Huidobro y Luis Mattini sobre Tupamaros y el PRT-ERP*. Buenos Aires : Razón y Revolución – Nuestra América, 2005.

¹⁷ Ver, entre otros, Werner y Aguirre, p.152; James, Daniel: *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946- 1976*, Bs As, Sudamericana, 1990, pp. 326- 327.

¹⁸ Werner, Ruth y Facundo Aguirre: *Ibíd*em.

que se trata de *“una huelga sin razón y fundada únicamente en los designios subversivos y golpistas de los agentes del caos”*.¹⁹

La causa del enorme descontento fue que el sindicato acordó en los convenios una escala salarial unificada para todas las terminales ya que se hizo una sola negociación cuando anteriormente se realizaba de forma descentralizada por empresa. Los aumentos salariales obtenidos no resultaron satisfactorios en Ford. El gremio reconoció estas diferencias: *“Es evidente que alguno recibió menos aumento. Pero también es cierto que para buscar justicia siempre alguien tiene que ceder algo. Es también real que en Citroën hay categorías que pueden tener un 120 por ciento, mientras que en Ford sacaron un 93 por ciento”*²⁰

Investigaciones recientes ²¹ han destacado que en estos sucesos se evidencia la unidad entre la conducción central del SMATA y los directivos de la empresa Ford contra los trabajadores que estaban en lucha. La unidad de criterios se expresó públicamente *“en el caso de la Ford donde José Rodríguez y el presidente de la empresa coincidieron en pedir a los responsables de la seguridad nacional las “máximas medidas contra los activistas que estaban haciendo subversión en la Ford” (CRON. COM. 14.7.75).”*²² Estas declaraciones son significativas ya que es la misma conducción del sindicato la que está demandando públicamente una fuerte represión y etiquetando a los trabajadores en huelga de subversivos.

La contundencia del paro que los trabajadores de Ford estaban realizando en contra de la voluntad de los dirigentes nacionales del SMATA se expresó también en los matutinos nacionales: *“El paro de la Ford es total desde el 10 de este mes. Los obreros cuestionan el convenio laboral suscripto por el sindicato de mecánicos. Al mismo tiempo responsabilizan a la dirigencia y a los delegados paritarios por la firma de un acuerdo que no ha conformado al sector”*²³ Esta acción evidencia, por una parte el grado de autonomía alcanzado por los trabajadores de la planta en relación a la conducción nacional del gremio y por otra, una crisis de representación entre los trabajadores y su gremio ya que el convenio que firma el SMATA está muy por debajo de sus expectativas. El paro en Ford es declarado ilegal por el Ministerio de Trabajo el día 14 de julio. Dos días antes las autoridades de la empresa y del sindicato se habían reunido con el Secretario de Seguridad de la Nación. A partir de ese día ya comienza la ola de despidos. La declaración de ilegalidad del paro le permitió a la empresa Ford hacer efectivo el despido de 446 trabajadores sin previa indemnización. Con esta medida desde el Estado se le hace un importante favor a la empresa. Así lo describe un agente de inteligencia: *“Virtud de haber sido declarados ilegales los paros llevados el mes pasado por el Ministerio de Trabajo. La empresa aprovechó la oportunidad para despedir a todos los activistas, seleccionando además el personal que faltaba o con poco rendimiento en el trabajo, los que al quedar cesantes no percibieron indemnización.”*²⁴

¹⁹ Clarín, 14 de julio de 1975, p. 10

²⁰ SMATA: *Avance*, edición extra, Buenos Aires, julio de 1975. Citado en Harari, Ianina, “La burocracia peronista. El sindicato automotriz argentino ante el auge de la lucha de clases. 1969-1976”, en *Revista IZQUIERDAS*, año 3, número 8, 2010, ISSN 0718-5049

²¹ Colom, Yolanda y Alicia Salomone: “Las Coordinadoras interfabriles de Capital Federal y Gran Buenos Aires”, en *Razón y Revolución*, año 1, no. 4, Buenos Aires : RyR, 199, p. 14

²² *Ibidem*

²³ Diario Clarín, *Ibidem*

²⁴ Archivo DIBA. *Ídem*.

Entendemos que con estos despidos masivos la empresa se pudo librar de un importante sector del activismo mas radicalizado en la empresa, que comienza, sin mayor éxito, una lucha por la reincorporación. Por otra parte, dentro de la planta los márgenes de acción de los trabajadores se van a ir reduciendo progresivamente debido al accionar represivo.

Así describe la actuación de las fuerzas de seguridad el matutino La Prensa: *“Fuerzas de la policía de la provincia continuaron una estricta vigilancia en las tres puertas de acceso al establecimiento que dan entrada a las secciones de motores, pintura y estampado”*²⁵

La represión dentro de la planta se muestra brutal a partir de este momento. La resistencia a los despidos se expresa por fuera de la fábrica en diferentes acciones que son vigiladas y reprimidas velozmente. Los activistas son identificados por los agentes de seguridad. Se pone de manifiesto además la solidaridad de otros trabajadores de la zona, como por ejemplo de Asitlleros Astarsa, que se presentan y apoyan las acciones de la Comisión de lucha de Ford. A través de los materiales de dicha comisión se informa sobre paros de quince minutos que se realizaron en muchas fábricas de la zona en solidaridad con los despidos; así como de la realización de ollas populares en San Fernando que son rápidamente desmanteladas por la policía; o de volanteadas en la puerta de la fábrica que corren la misma suerte. En general, todas las acciones de protesta ante los despidos que llevan adelante en la zona son fuertemente custodiadas y reprimidas.

El 14 de julio de 1975 no solo será el día en que se declare ilegal el paro de los trabajadores de Ford. Sino que el acuerdo paritario de ese año, que había generado tantas disputas, lleva esa misma fecha²⁶ y afecta a los 7500 trabajadores de la empresa.²⁷ Se homologa en el Ministerio de Trabajo de la Nación la convención colectiva de trabajo entre Ford y el SMATA. Entendemos que el análisis de algunas de las cláusulas del acuerdo puede aportar a la comprensión del desenlace de este conflicto. El aumento salarial alcanzado para el personal mensualizado es del cuarenta y cinco por ciento, muy distante del porcentaje que se solicitaba en las asambleas y movilizaciones e inclusive menor al cincuenta por ciento alcanzado en diciembre de 1972.

En cuanto a la relación empresa-sindicato se encuentran en este acuerdo algunas cláusulas que consideramos denotan un acercamiento importante entre estas dos partes. En primer lugar, a partir del acuerdo *“La empresa (...) procederá a descontar mensualmente o quincenalmente según corresponda, la cuota sindical del*

²⁵ La Prensa. En archivo DIPBA.

²⁶ Son dos fechas las que figuran en el acuerdo (14 de junio y 24 de junio) como día de realización. Elegimos como más probable la fecha redactada en letras. El acuerdo lleva las firmas de los Sres. Raúl Justo Amin, Ismael Del Rio, Carlos Devit, Guillermo Perrota, Rubén Aguilar, Antonio Salva, Carlos Batalla y Alfonso Genez en representación del SMATA y los Sres. Diego Chidini, Guillermo Alfonso Correas, Jorge Fernández y Dr. Jorge Richard Zorraquin en representación de Ford Motor Argentina. Convención colectiva de trabajo N° 14/75 “E”

²⁷ En cuanto al personal comprendido (artículo 28) es interesante destacar las funciones del personal de seguridad de la planta ya que se encuentran bien especificadas: *“Subiste en pleno vigor la obligación del mismo de cumplir sus funciones específicas en los casos de medidas de acción directa que pudiera disponer la parte sindical”*

2% sobre el monto de remuneración (...) estén afiliados o no al S.M.A.T.A”²⁸

En segundo orden, la empresa retendrá el importe correspondiente a un día de trabajo a todo el personal para depositarlo en la cuenta del S.M.A.T.A.

Como corolario de esta serie extraordinaria de aportes de la empresa al gremio, pero esta vez a costa de su propia ganancia, en el artículo 9 la empresa accede a contribuir a la obra social del S.M.A.T.A con una suma variable que se fija en el uno por ciento de la facturación sobre cada unidad vendida. La contabilidad de dicha suma, se aclara, deberá ser independiente de los demás bienes y fondos de la organización sindical. El destino que se le dio a esos fondos constituye una incógnita para muchos.

Los aportes en materia económica para la conducción del sindicato del presente convenio son muy importantes. Por otra parte, se puede observar un desplazamiento de la comisión interna a favor del SMATA en cuestiones que eran de su incumbencia. Por ejemplo, en una disposición se observa como se institucionalizan las negociaciones por las condiciones de higiene, salubridad, seguridad industrial y ecología industrial a través de la creación de una comisión que tendrá como representantes del personal a miembros designados por la organización sindical central. Estos problemas, que desde sus orígenes habían sido tratados por la Comisión Interna y cuerpo de delegados, quedan a partir de este acuerdo limitados a esta comisión. Así se destaca que *“todos los reclamos de Higiene y Salubridad deberán ser canalizados únicamente a través de este Comité”*²⁹

El sindicato tendrá además la tarea de mantener actualizada a la compañía con *“un detalle con los delegados, delegados suplentes y miembros de la Comisión Interna de Reclamos de los distintos turnos.”*³⁰ Quedando acordado entonces, que es el sindicato el que reconoce a los delegados de esa fábrica (y no así los trabajadores que los votan) a través de estas listas detalladas que se compromete a entregar.

El compromiso por parte del S.M.A.T.A se transparenta más claramente en el inciso 6° del artículo 9:

*“La empresa y el S.M.A.T.A mediante el presente artículo se proponen contribuir al bienestar social de los trabajadores, ya que ambas partes consideran que es su obligación social indelegable el mejoramiento de la producción mediante la erradicación de todos los factores negativos que puedan perturbar el normal desenvolvimiento de la actividad laboral y empresarial”*³¹

Si bien no se explicitan los “factores negativos” a erradicar, tomando en cuenta el contexto de firma del convenio en el cual se suceden huelgas, tomas de fábrica, asambleas y movilizaciones se evidencia como conclusión lógica que el “aporte extraordinario” de la Ford es la importante suma que la empresa está dispuesta a pagar a cambio de que el sindicato colabore intensamente en la tarea de disciplinar la fuerza de trabajo dentro de la planta.

²⁸ Ibídem. Artículo 17

²⁹ Ibídem. Artículo 11

³⁰ Ibídem. Artículo 14. Inciso H

³¹ Ibídem. Artículo 9. Inciso 6. El subrayado es nuestro

También se puede observar un avance en relación a los tiempos y los espacios que podían manejar los delegados, por ejemplo al delimitarse que el cuerpo de delegados se podrá reunir una vez por mes (el segundo martes) entre las doce y las dieciséis horas, y que se va a constituir un espacio fijo para dichas reuniones. Cabe destacar que en el convenio anterior, de 1973 (en 1974 no hubo paritarias debido al Pacto Social) el cuerpo de delegados podía reunirse dos veces por mes, sin que fuesen prefijadas la duración de las reuniones o el lugar.

Luego de este conflicto, según destacan los agentes de inteligencia, la empresa decide no negociar más con la Comisión Interna de la fábrica y arreglar todo con el SMATA central. Así lo expresa un informe del 18 de agosto de 1975: *“Siempre en lo que a Ford Motor se refiere, cabe señalar que desde hace algún tiempo la firma considera directamente con SMATA Capital todas las cuestiones laborales, obviando expresamente la intervención de la Comisión Interna de la fábrica.”*³²

Entendemos que este cambio es muy significativo, ya que al desplazar la empresa (encubiertamente por el momento) al cuerpo de delegados de las negociaciones, con el acuerdo tácito del sindicato, los delegados quedan sin el respaldo de su gremio y los trabajadores en general pierden un canal de negociación y de expresión directa de sus reclamos.

A modo de conclusión, observamos, en primer lugar, que las acciones que encararon los trabajadores tienen un carácter masivo ya que cuentan con la participación del grueso de los trabajadores de la planta. En este sentido, estos sucesos se encuentran en consonancia con los trabajos que señalan la masividad de la participación de los trabajadores industriales en estas jornadas.

El reclamo más importante que se registra para el caso es un incremento salarial del cien por ciento, oponiéndose al porcentaje que les sería otorgado por las paritarias nacionales. Este reclamo se da en el marco de la oposición generalizada a las medidas adoptadas por el ministro de economía Celestino Rodrigo. La reacción de los trabajadores surge, entonces, como respuesta frente a la brutalidad de unas medidas que asestaban un duro golpe a las condiciones de vida y a los derechos adquiridos por los trabajadores. Los trabajadores toman en sus manos las acciones de lucha, desbordando a las estructuras tradicionales. Como ha sido señalado por numerosas investigaciones³³ se puede observar una irrupción de las bases trabajadoras sobre sus dirigentes.³⁴

En nuestro caso, la dirigencia del SMATA se ve desbordada por la situación y pasa a quedar en una posición de confrontación con los trabajadores de Ford, incluso con el cuerpo de delegados que había apoyado a su lista para el sindicato. En cuanto al cuerpo de delegados, se tiene que adaptar a las medidas que eran votadas en las

³² Archivo DIPBA. Ídem.

³³ De Santis, Daniel: *Entre Tupas y Perros. Carta abierta a Eleuterio Fernández Huidobro a propósito de la experiencia guerrillera en América Latina*. En <http://eltopoblindado.com>

³⁴ “La situación abierta luego del Cordobazo introdujo cambios en los que la disciplina y uniformidad anterior pasarían a ser sustituidas por una creciente demanda de autonomía y democracia de base, que se afirmó como un código común, sobre todo en los sectores juveniles.” Gordillo, Mónica: *Córdoba en los 60. La experiencia del sindicalismo combativo*, Córdoba : Universidad Nacional de Córdoba, 1999.

asambleas aunque en algunas ocasiones no se encontraran convencidos de las mismas. Las medidas que adoptaron como la toma de fábrica o las movilizaciones regionales, si bien eran disruptivas en cuanto a su masividad, no eran absolutamente novedosas para los trabajadores, ya que los activistas con más antigüedad en la fábrica ya poseían experiencia en este tipo de acciones. Dicha experiencia se retoma en estas jornadas.³⁵ Dentro de estas acciones desarrolladas anteriormente y que han sido investigadas³⁶, cabe destacar la toma de la planta en noviembre de 1965, en la que fue de vital importancia la actuación del cuerpo de delegados de la fábrica y la experiencia de tomar las decisiones más relevantes en las asambleas de trabajadores.³⁷

Asimismo, el conflicto que atraviesan en esos meses los trabajadores de Ford forma parte de un entramado que trasciende a la empresa y la región. En este sentido, el papel de los trabajadores de esta empresa parece haber sido central en tanto comprometió masivamente a miles de trabajadores a tomar acciones que requirieron de un gran compromiso personal y organización social en el marco de dicha situación de crisis. La misma se profundiza a partir del lanzamiento del plan económico de Rodrigo y produce una confluencia creciente entre las masas de los trabajadores movilizados en defensa de sus intereses y los sectores políticamente más radicalizados dentro de la planta.

Se produce también una combinación de fenómenos en la cual nuevas y viejas estructuras organizativas coexisten, en conflicto, durante las luchas. Las coordinadoras se presentan como una alternativa posible a las estructuras sindicales existentes, como espacios donde es posible la participación democrática directa y la acción decidida desde las bases. Sin embargo, el desenlace de estas jornadas señala, a nuestro entender, las limitaciones de esta forma organizativa debido a que, por un lado, la negociación del conflicto quedó en manos de las conducciones repudiadas por las bases en ese momento, y por otro (en nuestro caso con particular énfasis) los objetivos que se propusieron los trabajadores quedaron muy lejos de lo que se logró, al punto de que la mayor parte de los dirigentes y activistas que encabezaron las jornadas de junio y julio quedaron directamente fuera de la planta.

Las jornadas de Junio y Julio van a tener entonces un resultado paradójico: los

³⁵ Así lo destacan los testimonios de ex delegados de Ford, como el de Carlos Rosendo Garey “(...) se hizo un paro en apoyo a los compañeros del SMATA de Córdoba. Fue una toma de fábrica, y nadie podía salir.” También el testimonio de Luis Degiusti ex delegado del comedor expresa la lucha que llevaron adelante para poder afiliarse al SMATA, y conseguir elementos básicos de seguridad como “tener botas, tener guantes, tener camperas para la cámara de frío. Nosotros, aunque parezca mentira, la cámara de la basura (...) la baldeábamos en patas, la manguerábamos, descalzos. Y logramos la equiparación de sueldos. O sea, uno que barría en el comedor de Ford pasaba a ganar lo mismo que el que barría en Ford. Hubo en convenio, donde nosotros participamos de esas paritarias y logramos el día femenino. La guardería (...) se comprometía a pagar el valor de la guardería”

³⁶ Ianni, Valeria: “Los obreros automotrices del Gran Buenos Aires en la primera mitad de la década de 1960: la ocupación del Centro Industrial de la Ford Motor Argentina S.A. en 1965”

³⁷ “El motivo de la toma fue la suspensión durante 15 días dispuesta por parte de la empresa en contra de los 15 delegados de la comisión interna. La sanción se originaba en el paro de una hora promovido por los delegados el viernes 29 de octubre en repudio al despido de dos trabajadores” En Valeria Ianni, *Ibidem*.

trabajadores logran derrotar el plan Rodrigo y que se homologuen los convenios. Pero en el caso de Ford, que estuvo a la cabeza de los reclamos, van a terminar con el despido de cientos de trabajadores que lideraron los mismos, un estricto régimen de control y represión dentro y fuera de la planta y el desplazamiento de la comisión interna de aspectos que eran de su incumbencia, con un fortalecimiento en términos materiales y de relaciones de poder muy importante de la conducción nacional del SMATA.

Por lo tanto, en nuestro estudio de caso, es posible ver como resultante de estas jornadas, que la crisis no estaba instalada solo en el gobierno nacional, sino también en el seno mismo de las organizaciones de los trabajadores.

Cuarenta años después, creemos que la cuestión de la democratización de las organizaciones obreras sigue teniendo la misma vigencia y que es un tema de fundamental importancia que está prácticamente ausente de la agenda pública.

Un aspecto central que develó nuestro estudio de caso es la importancia decisiva de la acción de las dirigencias sindicales (SMATA) en la resolución del conflicto. En el caso de Ford, la derrota del movimiento de junio y julio del '75 evidencia el papel activo de la conducción del SMATA, que en alianza con el Gobierno y el empresariado, orientó la represión hacia los trabajadores. Entendemos que avanzar en el estudio del papel jugado por las conducciones gremiales (sus mecanismos de funcionamiento, sus estrategias políticas, sus estructuras internas, etc.) sigue siendo de vital importancia a la hora de pensar la historia de la clase obrera argentina.

Bibliografía:

- Colom, Yolanda y Alicia Salomone: “Las Coordinadoras interfabriles de Capital Federal y Gran Buenos Aires”, en *Razón y Revolución*, año 1, no. 4, Buenos Aires : RyR, 1999.
- Convención colectiva de trabajo 14/75 “E” Disponible en el archivo del Ministerio de Trabajo de la Nación.
- De Santis, Daniel: *Entre tupas y perros. Un debate con Eleuterio Fernández Huidobro y Luis Mattini sobre Tupamaros y el PRT-ERP*. Buenos Aires : Razón y Revolución – Nuestra América, 2005.
- De Santis, Daniel: *Entre Tupas y Perros. Carta abierta a Eleuterio Fernández Huidobro a propósito de la experiencia guerrillera en América Latina*. En <http://eltopoblindado.com>
- Documentos desclasificados de carácter público que obran en el archivo de la DIPBA, hoy a cargo de la Comisión Provincial por la Memoria (Ley provincial N° 12.642).
- Entrevista a Carlos Rosendo Garey.
- Entrevista a Pedro Troiani.
- Entrevista a Luis Degiusti.
- Gordillo, Mónica: *Córdoba en los 60. La experiencia del sindicalismo combativo*, Córdoba : Universidad Nacional de Córdoba, 1999.
- Harari, Ianina, “La burocracia peronista. El sindicato automotriz argentino ante el auge de la lucha de clases. 1969-1976”, en *Revista IZQUIERDAS*, año 3, número 8, 2010.
- Ianni, Valeria: *La acción sindical en el marco de las negociaciones colectivas en Ford Motor Argentina durante la segunda etapa de la industrialización por sustitución de importaciones*. Ponencia presentada en la Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo. 10° Congreso Nacional de Estudios del Trabajo.
- Ianni, Valeria: “Los obreros automotrices del Gran Buenos Aires en la primera mitad de la década de 1960: la ocupación del Centro Industrial de la Ford Motor Argentina S.A. en 1965.”
- James, Daniel: *Resistencia e integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*, Bs As, Sudamericana, 1990.
- Löbbe, Héctor Eduardo: “*La guerrilla fabril, Clase obrera e izquierda en la coordinadora interfabril de Zona Norte, 1975- 1976.*” Buenos Aires : Razón y Revolución, 2006.
- Löbbe, Héctor Eduardo: “Las ‘desmemorias’ de José Rodríguez”, en *El Aromo* N° 15, p. 3.

- Werner, Ruth y Facundo Aguirre: *Insurgencia obrera en la Argentina. 1969-1976 : clasismo, coordinadoras interfabriles y estrategias de la izquierda*, Buenos Aires : IPS, 2007.