

● PONENCIA 3 ●

## **Del sindicato por empresa al sindicato vertical. Una primera aproximación del pasaje del Sindicato de Trabajadores de Fiat Caseros (SITRAFIC) a la UOM en 1973**

*Camila Mariela Torres Casares*

Universidad Nacional de La Matanza

### **Resumen**

En esta ponencia se realizará la reconstrucción de la fábrica Fiat Concord Automóviles S.A, ubicada en la localidad de Caseros perteneciente al partido de Tres de Febrero, ya que esto resulta de gran importancia para poder comprender la movilización sindical y los distintos conflictos que pudieron suscitarse dentro de la fábrica, así como también las diversas estrategias de militancia sindical, en la fábrica, en el sindicato y en las vinculaciones con agrupaciones político-sociales. Para llevar a cabo la reconstrucción de la misma, se hizo especial hincapié en las formas de organización de los trabajadores en la fábrica, puesto que las plantas construidas en la Argentina por la empresa Fiat presentaban la característica de poseer un sindicato por empresa, es decir, independiente. El caso que nos ocupa en este trabajo es el del Sindicato de Trabajadores de Fiat Caseros (SITRAFIC), el cual nucleaba a los trabajadores de la planta que Fiat tenía en la provincia de Buenos Aires.

## **Introducción**

En esta ponencia se realizará la reconstrucción de la fábrica Fiat Concord Automóviles S.A, ubicada en la localidad de Caseros perteneciente al partido de Tres de Febrero, ya que esto resulta de gran importancia para poder comprender la movilización sindical y los distintos conflictos que pudieron suscitarse dentro de la fábrica, así como también las diversas estrategias de militancia sindical, en la fábrica, en el sindicato y en las vinculaciones con agrupaciones político-sociales. Para llevar a cabo la reconstrucción de la misma, se hizo especial hincapié en las formas de organización de los trabajadores en la fábrica, puesto que las plantas construidas en la Argentina por la empresa Fiat presentaban la característica de poseer un sindicato por empresa, es decir, independiente, lo cual dio origen a lo que se conoció como SITRAM (Sindicato de Trabajadores de Materfer) y SITRAC (Sindicato de Trabajadores de Concord) puntualmente en la provincia de Córdoba, y SITRAFIC en la provincia de Buenos Aires. Por este último se entiende “Sindicato de Trabajadores de Fiat Caseros”, que es el caso que nos ocupa en este trabajo.

La información que se presentará a continuación, luego de un breve contexto histórico, es una primera aproximación de la investigación titulada: “Construcción del liderazgo político desde el mundo sindical. El caso de Hugo Omar Curto, de FIAT a la UOM Caseros, y del sindicato al justicialismo y la intendencia de Tres de Febrero”. El elaborar la reconstrucción de la fábrica nos permitirá analizar la proyección política del sindicalismo argentino. El posterior análisis de la construcción del liderazgo político desde la arena sindical se llevará a cabo a partir del estudio de la figura de Hugo Curto, quien luego de ingresar a trabajar en la fábrica Fiat Caseros, lugar desde donde logró convertirse en dirigente sindical, buscó pasar al ámbito de lo político para, finalmente, acceder a la intendencia del partido de Tres de Febrero. Para la realización de este trabajo se consultaron diferentes archivos como los de la Dirección de Inteligencia de la Policía de la Provincia de Buenos Aires (DIPPBA) y los de Documentación e Información Laboral (DIL), como también diarios de la época y algunos textos de autores relevantes.

### **Breve contexto histórico**

La fábrica Fiat Concord Automóviles S.A. se situó en la localidad de Caseros, partido de Tres de Febrero. La construcción de la misma fue posible gracias a que la empresa italiana FIAT decidiera invertir en el país para construir una nueva planta en la provincia de Buenos Aires. Varios factores ayudan a comprender esta decisión de la empresa extranjera de invertir en el país pero, de entre ellos, principalmente se destacan algunas de las políticas económicas implementadas durante el período que se inauguró a partir del año 1955 y una serie de reglamentaciones por parte del poder ejecutivo.

Para José Nun (1978) las características generales de la organización capitalista de la industria automotriz son, primero que configura el modelo de la producción de masa estandarizada, lo que provoca que la mayoría de la mano de obra tenga una escasa calificación haciéndola fácilmente sustituible; segundo, que debido a su tipo de producto, la automotriz es una rama en la que son frecuentes los cambios tecnológicos y que resulta muy vulnerable a fluctuaciones cíclicas y estacionales; y tercero, que además presenta una inestabilidad en su fuerza de trabajo. Teniendo en cuenta esto, el autor señala que a pesar de que en 1906 ya se había instalado en Argentina el primer taller de armado de automóviles y de que dos décadas después el país había logrado convertirse en el tercer consumidor mundial de vehículos norteamericanos, la fabricación local comenzó recién para los años '50 y el crecimiento de la misma se aceleró en la década del '60 producto de inversiones extranjeras (Nun, 1978). Las políticas económicas implementadas por los gobiernos que fueron sucediéndose durante aquellos años hicieron posible dicha fabricación local y su posterior desarrollo.

El golpe de estado de septiembre de 1955, con el que se derrocó a Juan Domingo Perón, dio inicio al gobierno de la “Revolución Libertadora”. Siguiendo los lineamientos de Mario Rapoport (2012), este nuevo gobierno, que se mostró decidido a eliminar todo vestigio del régimen peronista; encubrió bajo consignas democratizantes el retorno al liberalismo económico y social, logrando desmantelar así el aparato intervencionista del peronismo. El gobierno de la “Revolución Libertadora” contó con el asesoramiento

económico de Raúl Prebisch quien, siendo secretario ejecutivo de la CEPAL, proponía un plan económico que se orientaba a una redistribución de la riqueza a la inversa del peronismo, privilegiando las transferencias de la ciudad al campo y del trabajo al capital. A partir de estas propuestas de Prebisch se fue diseñando la política económica de la “Revolución Libertadora”, la cual tenía como principal tarea atacar a los desequilibrios del sector externo. Es importante aclarar que si bien el nuevo gobierno tenía como objetivo a largo plazo la profundización del proceso de sustitución de importaciones, las primeras medidas fueron dirigidas a estimular la producción agropecuaria para lograr así el equilibrio de las cuentas externas. Para poder llevar a cabo su plan, el gobierno practicó una fuerte devaluación que estuvo acompañada de una liberalización del sector externo con la liquidación del IAPI, la eliminación de los controles de cambios y de las limitaciones existentes a la entrada de capitales extranjeros. Además, a las importaciones se les dio un tratamiento distinto al dado por el gobierno peronista. Rapoport (2012) destaca que, luego de la caída de Perón, la “Revolución Libertadora” decidió liberalizar las importaciones eliminando las restricciones cuantitativas y todo tipo de control sobre las mismas, lo que provocó un incremento en la demanda de divisas, reprimida durante varios años. Como consecuencia de esto, la importación de automotores registró un alto crecimiento, dado que se permitió pagarlos al tipo de cambio libre, aunque con recargos variables según la clase de vehículo. Entre 1955 y 1957, el volumen de la importación de automóviles se duplicó, el de repuestos para automotores aumentó más de tres veces, y el de chasis para camiones de carga y ómnibus subió ocho veces.

Más tarde, cuando Arturo Frondizi asumió la presidencia en 1958, se abrió paso a lo que se denominó “el desarrollismo”. El diagnóstico de la Argentina elaborado por Rogelio Frigerio y Frondizi, a partir del cual derivó el posterior programa de acción, caracterizaba al país como subdesarrollado y desintegrado, al que era necesario desarrollar e integrar. Por subdesarrollo se entendía la incapacidad de lograr la expansión autosostenida de las fuerzas productivas con un ritmo suficiente que permitiera cerrar la brecha que existía frente a los países desarrollados. Además, se argumentaba que las estructuras económicas del país no permitían una alta tasa de acumulación de capital, y que esto se veía agravado por el constante deterioro de los términos de

intercambio originado en el bajo valor agregado de las exportaciones frente a importaciones con un valor agregado creciente. Rapoport (2012) señala que para el desarrollismo, que en décadas anteriores el foco estuviese puesto en las industrias livianas y no en las industrias de base había empeorado el problema, debido a que la industria liviana requería de la importación de bienes de capital, de insumos intermedios y de combustibles. Y, si bien se consideraba a la industria como la solución al problema del subdesarrollo, se debía tomar el camino inverso al seguido hasta entonces, empezando por desarrollar las industrias básicas como acero, petroquímica, metalmecánica, maquinas herramienta, generación de energía y, por su puesto, automotriz. Para lograr erigir estas industrias básicas, el estado debía intervenir firmemente fijando prioridades en cuanto a los sectores a desarrollar y estableciendo estímulos, como una protección arancelaria o incentivando el incremento de la inversión, ya que con el paso del tiempo la brecha entre países desarrollados y subdesarrollados crecía cada vez más y agravaba las dificultades estructurales; para hacer esto posible se requería del capital extranjero.

El desarrollismo sostenía que debía producirse una amplia transformación de la estructura productiva como base para lograr el desarrollo económico del país, haciendo fuerte hincapié en la industria. Es por esto que la atención del gobierno estaba puesta fundamentalmente en los dos ejes productivos señalados como prioritarios, denominados: la “batalla del petróleo” y la “batalla del acero”. Sin perder de vista que para el desarrollismo la industria clave era la siderurgia, la situación de la Argentina requería apartarse de ese camino, debido a que el déficit energético condicionaba cualquier tipo de estrategia. El objetivo era lograr el autoabastecimiento, considerado precondition para una política de desarrollo, por lo cual se emprendieron giras por el exterior con el propósito de atraer capitales. Estas negociaciones en el extranjero sirvieron para que diversas empresas se comprometieran a realizar inversiones en la Argentina, de hecho entre 1958 y 1962 la industria local recibió un nivel de inversiones masivo. Y si bien el punto sobresaliente había sido la firma de los contratos petroleros, también se destacó el ingreso al país de empresas automotrices, petroquímicas, entre otras.

Es importante destacar que la industria automotriz fue una de las ramas más privilegiadas por la política económica implementada durante el gobierno de Frondizi. Vaccarezza (año) señala que en el año 1959 el Poder Ejecutivo Nacional sancionó el Decreto N° 3693/59 llamado “*Régimen de Promoción de la Industria Automotriz*”. Esta reglamentación establecía las normas de funcionamiento tanto de las fábricas ya existentes como de aquellas en vías de desarrollo, e impulsó a que se presentaran unos 23 proyectos de radicación automotriz de plantas en el país. Como consecuencia, se establecieron numerosas industrias multinacionales, entre ellas Fiat.

### ***Sobre la radicación de la fábrica Fiat en el municipio de Tres de Febrero***

Es en ese contexto en el que el gobierno de Frondizi aprobó el 30 de septiembre de 1959<sup>45</sup> la propuesta de la empresa italiana Fiat, de invertir en el país unos 4,5 millones de dólares con el objetivo de construir una planta en la provincia de Buenos Aires, más precisamente en la localidad de Caseros. Esta última es una localidad del Gran Buenos Aires, al noroeste de la Capital Federal, y ubicada en el centro del partido de Tres de Febrero, del cual es su cabecera. Fue para 1960 que se fundó la fábrica Fiat Concord Automóviles S.A. en dicha localidad, y en abril de ese mismo año salió de la línea de montaje el primer vehículo, modelo Fiat 600 D de color gris claro<sup>46</sup>. Años más tarde, según información proporcionada por la Unión Obrera Metalúrgica seccional Tres de Febrero<sup>47</sup>, entre 1963 y 1964, y con un fuerte aporte de capitales italianos, se inauguró una moderna Planta Industrial en la localidad de El Palomar, desde donde se producían los nuevos modelos de automóviles que la sociedad reclamaba, tales como el ya mencionado Fiat 600, como también Fiat 1500, Fiat 1600, etc. Ubicada sobre la hoy Avenida Presidente

---

<sup>45</sup> Esta información fue obtenida de un sitio web. *La historia de la industria automotriz argentina*. Recuperado de: [http://www.autohistoria.com.ar/Historias/Fiat\\_Argentina.htm](http://www.autohistoria.com.ar/Historias/Fiat_Argentina.htm)

<sup>46</sup> Esta información es brindada por la página oficial de Fiat Automóviles. Recuperado de: <http://www.fiat.com.ar/>

<sup>47</sup> UOM Seccional Tres de Febrero. Recuperado de: <http://www.uomtresdefebrero.org.ar/index.php>

Juan D. Perón, la Fábrica Fiat revolucionó el mercado laboral llevando a cabo una masiva incorporación de trabajadores; y si bien la mayoría provenía de actividades no metalúrgicas, muchos contaban con oficios que los hacían aptos para ejercer como matriceros, chapistas, pintores, entre otros. La misma UOM seccional Tres de Febrero hace referencia a esto describiéndolo como un “abanico de oficios” que aportaban los trabajadores y que convergían en la inmensa, nueva y moderna Planta Industrial del Automóvil.

Si bien no se tiene el dato exacto, según la información proporcionada por la UOM seccional Tres de Febrero, el número de trabajadores de la fábrica para el año 1965 era aproximadamente de cinco mil<sup>48</sup>. El sindicato que los nucleaba era el SITRAFIC, pero al parecer no todos los trabajadores estaban afiliados al gremio, ya que en base a un documento perteneciente a los archivos de la DIPPBA, se obtuvo el dato de que para julio del 1965 la cantidad de afiliados era de 800 hombres, 16 mujeres y 5 menores. Esto permite corroborar el descontento que había por parte de los trabajadores hacia el gremio, y que se tratará en el próximo apartado.

### **Análisis de SITRAFIC y su posterior fusión con UOM**

En la historia del sindicalismo argentino, los casos de SITRAC – SITRAM en la planta que tenía Fiat en la provincia de Córdoba, y el de SITRAFIC en la planta de Caseros en Buenos Aires presentan una particularidad. Sin pasar por alto las diferencias que se dan entre ambos y sobre las que después se retomará, es importante señalar que los mismos comparten la característica de haberse constituido como sindicatos de empresa de la firma Fiat. El caso del Sindicato de Trabajadores de Fiat Caseros (SITRAFIC) y su posterior fusión con la Unión Obrera Metalúrgica aún no ha sido investigado. Pero para poder realizar un análisis del mismo es necesario introducir primero el caso de SITRAC – SITRAM de la fábrica de Fiat Córdoba.

El SITRAC y el SITRAM fueron dos sindicatos que estaban asociados a las empresas Material Ferroviario (MaterFer) y Concord, las cuales eran filiales de

---

<sup>48</sup> *Ibid.*

Fiat en la provincia de Córdoba. Y si bien ambos sindicatos son importantes, se hará especial hincapié en SITRAC por la importancia que presenta el caso.

Natalia Duval (2014), a partir de la reconstrucción que realiza del Sindicato de Trabajadores de Concord (SITRAC), sostiene que cuando Fiat se instaló en la provincia de Córdoba en el año 1953 enroló a sus obreros en la UOM, el cual se consideraba uno de los sindicatos peronistas más poderosos del período. Sin embargo, como los trabajadores de esa fábrica eran conscientes de sus malas condiciones de trabajo y salariales y de las desventajas frente a los beneficios económicos de los obreros afiliados en el Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA), en 1960 la empresa Fiat decidió crear los sindicatos por planta con el objetivo de mantener a sus obreros aislados del resto de los trabajadores automotrices para, de esa manera, evitar disturbios en sus fábricas (Duval, 2014). La autora señala que el establecimiento de los sindicatos por planta se enmarca en la política impulsada por el presidente Frondizi, que “promovía la descentralización de la negociación colectiva, así como también la racionalización laboral, estimulando la firma de convenios “incentivados” por empresa” (Duval, 2014, p. 11). Es importante destacar que en Fiat la iniciativa empresarial también fue impulsada por militantes de la democracia cristiana (algo que también se dio, como veremos luego, en el caso de SITRAFIC en la fábrica Fiat Caseros), argumentando que mediante el sindicato por empresa se obtendrían mayores beneficios que con el convenio de la UOM. Es decir, se pensaba que un convenio por fábrica iba a permitir conseguir mejoras respecto al otro convenio de la UOM. Fue de esta forma que en el año 1960 se creó el SITRAC, pero no fue hasta 1965 que consiguió la personería gremial (Duval, 2014). Esto último se debe a la disputa que había surgido entre SMATA y UOM (otro suceso que también se repite en el caso de SITRAFIC) por la afiliación de los obreros de Fiat, lo que hizo que la empresa finalmente consiguiera la personería gremial del sindicato por empresa: el SITRAC, alejando de esa manera a sus obreros de esos dos poderosos gremios. Pero luego del Cordobazo en 1969 y durante los años '70 y '71 los obreros de la fábrica de Fiat en Córdoba se vieron fuertemente influenciados por la izquierda revolucionaria y fue cada vez más notoria la presencia de consignas políticas y de organizaciones de izquierda. En 1970, los trabajadores de

Concord destituyeron en asamblea a la conducción sindical anterior y eligieron una nueva comisión. Tenían el propósito de firmar un nuevo convenio que mejorara las condiciones de trabajo, y de que se reconociera legalmente la nueva conducción que había sido elegida democráticamente en asamblea. Siguiendo a Duval, con esta acción los trabajadores de Concord no solo se enfrentaron a la empresa, sino también al gobierno militar. Finalmente, en 1971, en una avanzada represiva sobre los cuadros revolucionarios, el gobierno de Lanusse consideraba la derrota del SITRAC como un objetivo primordial, por lo que se encarceló a sus dirigentes, se despidieron cientos de obreros, y se quitó la personería jurídica al gremio, entregando la representación de los obreros de la planta de Concord a la UOM (Duval, 2014).

Por su parte, el caso de SITRAFIC, si bien difiere en varios puntos del de SITRAC - SITRAM, contiene algunas características que son similares. Antes de pasar al análisis del sindicato de los trabajadores de la planta de Caseros es conveniente primero presentar la definición básica de algunos conceptos que van a ser tratados a lo largo de este apartado.

Victoria Basualdo (2009) señala que las instancias de representación obrera son, en el siguiente orden, los delegados, los cuerpos de delegados y las comisiones internas. Basualdo define a los delegados como los representantes de los trabajadores en los distintos establecimientos laborales con un número de diez o más trabajadores. La cantidad de delegados permitida es regulada por la legislación y tiene relación con la cantidad de trabajadores del establecimiento. Para ser candidatos a delegados los trabajadores deben estar afiliados a la organización sindical legalmente reconocida correspondiente a su rama de actividad, presentarse a elecciones convocadas por el sindicato y acreditar cierta antigüedad en el establecimiento. Por su parte, el cuerpo de delegados es definido como un órgano colegiado que comprende a la totalidad de los delegados del establecimiento laboral (Basualdo, 2009). Y, por último, la comisión interna, a la que la autora define como un cuerpo colegiado compuesto por un número reducido de delegados, los cuales pueden ser elegidos por la totalidad de los trabajadores del establecimiento por voto simple y directo, o por los mismos integrantes del cuerpo de delegados. La importancia de la comisión interna radica en que la misma es la encargada de

representar a la totalidad de los trabajadores de la fábrica ante la patronal y de liderar los reclamos de los obreros respecto a las condiciones laborales, a la salubridad, a los salarios y demás tipos de demandas. Las comisiones internas forman parte de la estructura sindical y tienen la función de articulación entre los trabajadores del establecimiento y el sindicato de base nacional (Basualdo, 2009). Lo que Basualdo describe es el modelo tradicional de estructura sindical. Pero, en oposición a esto se encuentra el modelo de fábrica, en donde se habla de *comisión directiva*. Este tipo de modelo de fábrica fue el que se adoptó en la planta de Fiat Caseros y el cual se mantuvo vigente hasta el año 1973, momento en el que se aprobó la fusión de SITRAFIC con la UOM.

### ***Una primera aproximación del pasaje de SITRAFIC a UOM***

Como ya se mencionó anteriormente, la fábrica Fiat Concord Automóviles S.A. fue fundada en el año 1960, en el partido de Tres de Febrero. Teniendo como antecedente a la planta de Córdoba en donde se había creado el sindicato por planta SITRAC para mantener alejados a sus obreros de los demás trabajadores de la rama automotriz, la empresa Fiat procedió de la misma manera en la planta de Caseros creando el Sindicato de Trabajadores de Fiat Caseros (SITRAFIC). El mismo se fundó el 10 de diciembre de 1959, y su sede social se encontraba en la calle Bonifacini 335, localidad de Caseros<sup>49</sup>. Según la información proporcionada por la UOM seccional Tres de Febrero<sup>50</sup>, la empresa Fiat, por ser europea, tenía muy arraigada la vieja concepción del empresariado italiano que propiciaba el sindicato independiente, por empresa. Esto último, junto con el propósito de aislar a sus obreros, ayuda a comprender por qué la empresa se volcó a la creación de sindicatos por fábrica.

---

<sup>49</sup> Este dato figura en un documento titulado “Cuestionario de entidades gremiales”, el cual se encuentra disponible entre los archivos del Sindicato de Trabajadores de Fiat Caseros de la Policía de la provincia de Buenos Aires (DIPPBA).

<sup>50</sup> Esta información se encuentra disponible en la sección “Historia” de la página web oficial de la UOM Tres de Febrero. Recuperado de: <http://www.uomtresdefebrero.org.ar/historia.php>

Sin embargo, para el año 1963 se había producido cierto descontento entre los obreros de la planta de Caseros en cuanto al sindicato que los nucleaba. Para los trabajadores, SITRAFIC ya no era confiable y sostenían que el mismo era manejado indirectamente por la empresa Fiat que ya era quien los afiliaba, les entregaba el estatuto y las cláusulas del convenio. Además, según la información que brinda la UOM seccional Tres de Febrero, los trabajadores confiaban en que sólo las organizaciones obreras de alcance nacional, y no los sindicatos por empresa, podían conformar un frente estructurado para frenar los avances desmedidos de un “capitalismo empresarial salvaje ávido de revanchas contra las conquistas y derechos laborales obtenidos”<sup>51</sup>. A causa de esto, para el año 1965 fue gestándose, y luego expandiéndose, entre los obreros de la fábrica una idea distinta de organización sindical, que se había iniciado en el sector de chapistería. Según Carlos Lema<sup>52</sup>, en poco tiempo surgió entre los trabajadores la necesidad de armar una “agrupación gremial interna peronista” con el objetivo de enfrentarse a la comisión directiva de SITRAFIC, como compañeros pertenecientes al mismo. Lema sostiene que la comisión directiva era manejada por los “curas obreros” del Sindicalismo Cristiano, algo que era habitual en las empresas europeas y que pretendía impulsarse en este país. Esto se puede corroborar con la información obtenida a través de los archivos de la DIPPBA, donde en uno de los documentos figura que la organización central adherida a SITRAFIC era el Organismo Internacional Cristiano.

Para hacerles frente, los trabajadores decidieron agruparse, y el 30 de abril de 1965 crearon lo que se denominó “Agrupación Metalúrgica Peronista Azul

---

<sup>51</sup> Información disponible en la sección “Agrupación Metalúrgica Peronista Azul y Blanca” en la página web oficial de la UOM seccional Tres de Febrero. Recuperado de: <http://www.uomtresdefebrero.org.ar/agrupacion.php>

<sup>52</sup> Un dato importante es que Lema se desempeñó como operario de la sección de tapicería en la fábrica Fiat de Caseros, y más tarde pasó ocupar el cargo de secretario adjunto de la comisión directiva en dos oportunidades. Lema, Carlos. (año). *Los hombres y sus tiempos hacen las circunstancias*. Recuperado de: <http://www.peronvencealtiempo.com.ar/historia-argentina/resistencia-peronista-1955-1972/214-los-hombres-y-sus-tiempos-hacen-las-circunstancias>

y Blanca”<sup>53</sup>. Esta agrupación contaba con el apoyo mayoritario por parte de sus compañeros trabajadores de la planta, mientras que los “cristianos” (otra forma que tenían los trabajadores de denominar a los “curas obreros”) tenían a favor toda la estructura gremial y a un grupo numeroso de trabajadores italianos que “pensaban y actuaban como Fiat y morían por SITRAFIC”<sup>54</sup>; además éstos recibían beneficios de la empresa Fiat, como regalos durante las fiestas de fin de año o que les prestaran las instalaciones de su club<sup>55</sup>. En base a los documentos proporcionados por la DIPPBA, se pudo conocer que en el año 1965 el secretario general de la comisión directiva de SITRAFIC era Ramiro Granda, el secretario adjunto era Roberto Muzzio y el secretario gremial era Américo Perez, cuyos cargos tenían como fecha de vencimiento el 26 de julio de 1966. Esto permite llegar a la conclusión de que en el año 1966 se convocó a elecciones para elegir a las nuevas autoridades de la comisión directiva, y que en ellas participó por primera vez la Agrupación Metalúrgica Peronista Azul y Blanca. Lema señala que desde esa agrupación “se dio batalla y se ganó en forma aplastante”<sup>56</sup>, a partir de lo cual el SITRAFIC quedó en manos de una nueva comisión directiva, pero esta vez surgida de la Agrupación Azul y Blanca, a la que se concebía como la estructura representativa de todos los trabajadores de la planta Fiat en Caseros. De esta manera, el cargo de secretario general fue ocupado por Rogelio Ordoz, mientras que el de secretario adjunto fue ocupado por Roberto Okurzaty, el de secretario gremial por Hugo Omar Curto, el de tesorero por Raúl Ibáñez y el de secretario de prensa y propaganda por Ítalo Vendramini.

Para Lema, esta nueva comisión directiva transformó las relaciones institucionales con la empresa Fiat, y además, se hizo cargo de algunos de los problemas que venía arrastrando la fábrica reestructurando todos los pasivos

---

<sup>53</sup> Esta agrupación fue de gran importancia dentro de la fábrica, ya que en los archivos brindados por la DIPPBA, los cuales fueron relevados para poder realizar este trabajo, se menciona a la misma en varias oportunidades; y además, la página web oficial de la UOM Tres de Febrero le dedica un apartado en donde se describe su surgimiento.

<sup>54</sup> Lema, Carlos. *Ibid.*

<sup>55</sup> Lema, Carlos. *Ibid.*

<sup>56</sup> Lema, Carlos. *Ibid.*

existentes, saldando las deudas que tenía con los proveedores, y devolviendo el comedor a manos de la empresa, ya que el mismo era manejado por SITRAFIC y se encontraba fundido económicamente. Lema señala que también se creó una comisión especial para la superación de problemas económicos de la fábrica que estaban generando embargos en las cuentas del gremio, y que gracias a eso en el plazo de dos meses logró saldarse todo tipo de endeudamiento.

Las nuevas autoridades electas de la Agrupación Azul y Blanca mantuvieron un estado de asambleas permanentes y contaron con el apoyo del Sindicato de Obreros del Vidrio de Caseros, el cual les cedía el espacio para poder llevar a cabo las reuniones hasta que lograron alquilar un salón en la Avenida San Martín de Caseros, lugar donde se instaló la cede de la agrupación.

Como siguiente paso, la nueva comisión directiva apuntó a concretar la unión y fusión de SITRAFIC con un gremio de alcance nacional porque, como ya se mencionó antes, la confianza estaba puesta en este tipo de gremios y no en los sindicatos por fábrica. Surgieron varias ideas al respecto, y había quienes estaban a favor de que ese gremio fuera SMATA mientras que otros se inclinaban por la UOM; estas eran dos organizaciones obreras nacionales con las que la nueva comisión directiva ya tenía contacto y a las cuales tenían como referencia. Ante esto, se llamó a dos asambleas generales extraordinarias para discutir el tema. En un documento encontrado entre los archivos de la DIPPBA, la primera asamblea se realizó el 23 de febrero de 1968, y en la misma se trató la unión o fusión con una asociación profesional de trabajadores representativa de la actividad de estructura nacional, y la elección de la asociación profesional con la cual se procedería dicha unión o fusión. En otro documento, el secretario general Ordoz informaba que la segunda asamblea se realizaría el día 9 de marzo de 1968, y que en ella se volverían a discutir los mismos temas que en la asamblea del mes de febrero. Esta vez se obtuvo como resultado la aprobación de la moción de fusión con la Unión Obrera Metalúrgica de la República Argentina, considerada por los mismos trabajadores como la mejor capacitada para representarlos, por 204 votos contra 119 y un voto en blanco. Es importante mencionar que, además, la

Agrupación Azul y Blanca siguió ganando las elecciones para las nuevas autoridades de la comisión directiva de SITRAFIC. Fue así que para las elecciones de noviembre de 1968 la lista “Azul y Blanca” se impuso con 883 votos, y Rogelio Ordoz volvió a ser elegido para el cargo de secretario general, pero esta vez el secretario adjunto fue Hugo Curto, quien más tarde pasaría a ocupar el cargo de secretario general al ganar las elecciones de 1969.

A pesar de que la moción de unión y fusión de SITRAFIC con la UOM fuera aprobada en 1968, recién en el año 1973 logró ser reconocida. Un documento de la Facultad de Medicina de la Universidad de Buenos Aires en donde se informa sobre la firma de un convenio entre dicha facultad y SITRAFIC con el objeto de realizar una investigación acerca del estado clínico de los trabajadores agrupados en esa organización gremial, y fechado el 24 de septiembre de 1973, permite observar que hasta esa fecha todavía seguía vigente el sindicato por empresa. El convenio presenta la firma del, por ese entonces, secretario adjunto Carlos Lema. Según el mismo Lema, antes de consolidarse como “metalúrgicos plenos” (es decir, antes de ser oficialmente representados por la UOM), los trabajadores agrupados bajo SITRAFIC junto con la comisión directiva surgida de la Agrupación Azul y Blanca actuaban en base a las directivas de la Confederación General del Trabajo (CGT).

Conforme a un documento encontrado entre los archivos proporcionados por el DIL<sup>57</sup>, el día 14 de septiembre de 1973 el Ministerio de Trabajo informaba en el Boletín Oficial la resolución N° 111 en la cual se aprobaba la fusión de la entidad SITRAFIC a la UOMRA. Pero, gracias al aporte de otro documento del mismo archivo, se pudo corroborar que fue un mes después cuando el Ministerio de Trabajo dio a conocer dicha resolución, por lo que finalmente el 16 de octubre de 1973 se notificó que el sindicato que agrupaba al personal de la planta de Fiat en la localidad de Caseros había pasado a

---

<sup>57</sup> Esta información fue extraída de los informes del Servicio de Documentación e Información Laboral, cuyo director era Leonardo Dimase. Estos documentos se encuentran disponibles en la Biblioteca del Centro de Estudios e Investigaciones Laborales (CEIL).

depender de la UOM, y que hasta ese momento la organización (SITRAFIC) había sido autónoma.

Al respecto, y en ese mismo documento, con la firma de su ya secretario general Hugo Curto, el SITRAFIC dio a conocer un comunicado en donde se argumentaba que el gobierno popular del General Perón, a través de sus funcionarios, en especial el Ministro de Trabajo de ese entonces Otero, acababa de consagrar un “sentido anhelo” de los trabajadores de Fiat Caseros: la fusión con la Unión Obrera Metalúrgica de la República Argentina. SITRAFIC señala que de esa manera culminó un proceso de más de quince años, el cual se había iniciado con la instalación misma de la empresa. Además, agrega que intereses completamente ajenos a los trabajadores habían sido la causa de que en las plantas fabriles de Fiat existieran sindicatos de fábrica, que lo único que hacían era dividir a los trabajadores, atomizar su capacidad de lucha y aislarlos de los intereses generales del Movimiento Obrero Organizado. Según el mismo SITRAFIC, el arribo de un gobierno popular como el de Perón en 1973, hizo que se concretara en muy poco tiempo la fusión que había sido frenada durante muchos años. De esta manera, los trabajadores de Fiat expresaban su orgullo al sumarse a la familia de los metalúrgicos, ya que al ser representados por la UOM sentían que atrás había quedado ya el aislamiento.

A partir de entonces, con el ex SITRAFIC, la UOMRA pasó a ser oficialmente la representante gremial de todos los trabajadores de las plantas de Fiat en Caseros y en El Palomar. Y con esto se adoptó el modelo tradicional de estructura sindical, a partir de lo cual se disolvió la comisión directiva y surgió la comisión interna. Es así que los sindicatos por empresa SITRAC – SITRAM – SITRAFIC dejaron de existir, abriendo paso a la organización sindical de alcance nacional UOMRA. Hay que destacar que, si bien en ambos casos la representación de la fábrica pasó a manos de la UOM, en el caso de la planta de la localidad de Ferreyra en Córdoba esto no se dio en forma pacífica como sí sucedió en la planta de la localidad de Caseros. Otra diferencia es que los trabajadores nucleados bajo SITRAC – SITRAM tenían una mayor afinidad con SMATA, mientras que los de SITRAFIC, como ya se vio, se inclinaban hacia la UOM.

Con el correr de los años, las plantas de Fiat en Caseros y en El Palomar se convirtieron en SEVEL S.A., y en la actualidad en la fábrica se producen automóviles pertenecientes a la firma PEUGEOT – CITROEN P.S.A.

### **A modo de conclusión**

Como se pudo observar, tanto SITRAC – SITRAM como SITRAFIC presentan una particularidad en la historia del sindicalismo argentino, ya que los mismos habían sido creados como sindicatos de planta. A pesar de que con esto la empresa Fiat tenía como finalidad mantener aislados a los obreros del resto de los trabajadores automotrices para así evitar cualquier tipo de inconveniente que pudiera frenar la producción, los trabajadores de ambas plantas (Caseros, Buenos Aires y Ferreyra, Córdoba) siempre mantuvieron contacto con las organizaciones obreras de alcance nacional como SMATA y UOM y conservaron sus ganas de ser representados por alguna de ellas. Puntualmente en el caso de SITRAFIC, los trabajadores lograron agruparse para hacerle frente al sindicato que los nucleaba, y así ganar las elecciones que luego los llevarían a convertirse en las nuevas autoridades de la comisión directiva. Desde allí lograron el apoyo del resto de sus compañeros e impulsaron la unión y fusión con un sindicato nacional. El ingreso a la UOM fue concebido como una “victoria” por parte de los trabajadores de Fiat.

La reconstrucción de la fábrica de Fiat en la localidad de Caseros es de suma importancia para poder continuar con la investigación centrada en la proyección política del sindicalismo argentino.

### **Bibliografía**

- Basualdo, Victoria. (2009). *Los delegados y las comisiones internas en la historia argentina. Una mirada de largo plazo, desde sus orígenes hasta la actualidad*. Departamento de Historia, Columbia University, Nueva York, Estados Unidos.
- Duval, Natalia. (2014). *Los sindicatos clasistas: SITRAC (1970-1971)*. Buenos Aires: Ediciones Razón y Revolución.
- Fiat Argentina. Recuperado en: <http://www.fiat.com.ar/>

- “Historia de Fiat en Argentina”. *Autohistoria*. Recuperado de:  
[http://www.autohistoria.com.ar/Historias/Fiat\\_Argentina.htm](http://www.autohistoria.com.ar/Historias/Fiat_Argentina.htm)
- Lema, Carlos. (año). *Los hombres y sus tiempos hacen las circunstancias*. Recuperado de:  
<http://www.peronvencealtiempo.com.ar/historia-argentina/resistencia-peronista-1955-1972/214-los-hombres-y-sus-tiempos-hacen-las-circunstancias>
- Nun, José. (1978). “Despidos en la industria automotriz argentina: estudio de caso de superpoblación flotante”. En: *Revista Mexicana de Sociología*, Enero – Abril de 1978, año XL, N° 1, pp. 55 a 102.
- Rapoport, Mario. (2012). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*. Buenos Aires: Emecé.
- Unión Obrera Metalúrgica seccional Tres de Febrero. Recuperado de:  
<http://www.uomtresdefebrero.org.ar/>
- Vaccarezza, Federico. (año). *Políticas de desarrollo industrial en la Argentina (1940-2001). Desde la sustitución a la apertura*. Buenos Aires: Centro Argentino de Estudios Internacionales.
- Archivos Dirección de Inteligencia de la Policía de la Provincia de Buenos Aires (DIPPBA).
- Archivos Documentación e Información Laboral (DIL).