



e-I@tina

Revista electrónica de estudios latinoamericanos

<http://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/elatina>

e-I@tina es una publicación del
Grupo de Estudios de Sociología Histórica de América Latina (GESHAL)

<http://geshal.sociales.uba.ar/>

con sede en el

Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe (IEALC)

<http://iealc.sociales.uba.ar/>

Facultad de Ciencias Sociales

Universidad de Buenos Aires

LOS EFECTOS DE LA POLÍTICA REPRESIVA DE LA DICTADURA MILITAR SOBRE LA ACCIÓN OBRERA: UN ANÁLISIS DE LOS CONFLICTOS EN MERCEDES BENZ ENTRE 1973 Y 1983

Ianina Harari

CEIL-CONICET. Integrante del Ubacyt: "Expansión y profundización del régimen de Gran Industria en la Argentina y la conformación de una sobrepoblación relativa (1976 hasta la actualidad)" y del PICT 2013-2714 "Una década política para el sindicalismo de base en Argentina (1966/1976). ianinaharari@yahoo.com.ar

Sebastián Guevara

CEIL-CONICET. Integrante del PICT 2012-1155 "Acción gremial y represión en el lugar de trabajo. Estudio comparativo sobre la militancia obrera en la industria automotriz bonaerense (1973-1983). sebastianguevara@gmail.com

Recibido con pedido de publicación: 12 de septiembre de 2014.

Aceptado para publicación: 6 de noviembre de 2014.

Resumen

LOS EFECTOS DE LA POLÍTICA REPRESIVA DE LA DICTADURA MILITAR SOBRE LA ACCIÓN OBRERA: UN ANÁLISIS DE LOS CONFLICTOS EN MERCEDES BENZ ENTRE 1973 Y 1983

El artículo analiza la acción gremial desarrollada por los trabajadores de la empresa automotriz Mercedes Benz entre los años 1973 y 1983. A partir de la reconstrucción de los conflictos encabezados por los trabajadores y de las acciones de represión que sufrieron por parte de la empresa y del Estado, el trabajo se adentra en el debate sobre el carácter de la acción obrera bajo la dictadura (continuidad o ruptura; ofensivo o defensivo). Para hacer la reconstrucción de las acciones obreras y represivas se utilizaron diversas fuentes: entrevistas a ex-trabajadores de la empresa, los registros de la Dirección de Inteligencia de la Policía de la provincia de Buenos Aires (DIPBA), artículos de prensa tanto de las fuerzas políticas que actuaban en la fábrica como de la prensa de circulación nacional, e información surgida de los procesos judiciales realizados por los delitos de lesa humanidad cometidos durante la dictadura militar.

Palabras claves: Represión – Dictadura militar – Conflictos obreros – Industria automotriz

Summary

THE EFFECTS OF THE REPRESSIVE POLICIES OF THE MILITARY DICTATORSHIP OVER THE WORKERS ACTION: AN ANALYSIS OF THE CONFLICTS IN MERCEDES BENZ BETWEEN 1973 AND 1983

The article analyzes the union action taken by the workers of the automaker Mercedes Benz between 1973 and 1983. From the reconstruction of the conflicts led by the workers and the actions of repression made by the company and the State, we debate the nature of the working action under the dictatorship (continuity or rupture; offensive or defensive). To rebuild the workers and repressive actions different sources were used: interviews with ex-employees of the company, records of the Intelligence Directorate of the Police of the province of Buenos Aires (DIPBA), newspaper articles, from both political forces at work in the factory and the national press, and information from judicial proceedings conducted for the crimes against humanity committed during the military dictatorship.

Key words: Repression – Military dictatorship – Workers conflict – Automotive industry

Introducción

El estudio de las luchas obreras durante la última dictadura militar (1976-1983) ha dado lugar a la discusión sobre si existió una continuidad o una ruptura respecto al período previo (Pozzi, 2008). Este trabajo tiene como fin reconstruir los conflictos obreros en Mercedes Benz entre 1973 y 1983. Nuestra intención es analizar el conjunto del período y rastrear continuidades y rupturas a lo largo del mismo. En especial, buscamos dimensionar los efectos que la política represiva de la dictadura tuvo sobre la acción obrera, poniendo el foco en el lugar de trabajo.

Para ello, distinguimos tres períodos a lo largo de esta década marcados por las características que irán asumiendo los conflictos. El primero de ellos comienza cuando se produce la apertura democrática en la Argentina, con elecciones abiertas que marcan el retorno del peronismo al gobierno. Ese año se firma el pacto social, en cuyo marco se da un auge de conflictos laborales y de cuestionamiento a la dirigencia sindical peronista. La etapa finaliza en 1976, luego del golpe de estado del 24 de marzo, cuando comienza la escalada represiva. Ello no implicará la ausencia de enfrentamientos entre la empresa y los trabajadores, pero sí un cambio tanto en la forma que asumen como en sus resultados. Por último, la tercera etapa comienza a mediados de 1979, cuando nuevamente se observan cambios en la conflictividad al interior de la fábrica, que se condicen con un momento en que el descontento obrero comienza a manifestarse públicamente. Consideramos que esta nueva etapa presenta diferencias con la primera que describimos. Creemos que la represión ejercida a partir de 1976 logró imponer un retroceso en las luchas obreras, lo cual se evidenciará en los conflictos reseñados.

Breve reseña de la empresa

La empresa alemana Mercedes Benz se instaló en la Argentina en 1951, mediante un acuerdo con el gobierno de Juan Domingo Perón. Inicialmente, la empresa se radicó en la localidad bonaerense de San Martín y luego se trasladó a González Catán, en La Matanza. Allí montó sus instalaciones sobre una superficie cubierta de más de 123 mil metros cuadrados. Según Jorge Antonio, director de Mercedes Benz Argentina en este período, el acuerdo con el Gobierno argentino incluyó el permiso de importación para una partida de automóviles de Mercedes Benz como contraparte del pedido de instalación de la empresa en el país en un momento en que la misma buscaba recuperarse de la crisis en que quedó sumergida luego de la Segunda Guerra Mundial.

En un principio la empresa se dedicó a la elaboración de chasis para camiones y a partir de 1955 comenzó a fabricar los modelos 170 S-D, carrozados como automóviles, pick-up, furgones y semi-remolques. El armado de vehículos se realizaba con chasis que importaba desde Alemania y carrocerías que se fabricaban en el país. También se producían localmente chasis de pequeño tonelaje, ejes delanteros y traseros, la transmisión y la caja de velocidades.

En 1959, comenzó la fabricación de un nuevo chasis en tres versiones para ser utilizado como camión, semi-remolque y colectivo, con motores diesel. Luego fue incorporando distintos vehículos como colectivos, camiones y pick-ups. Durante la década del '60 la producción local de piezas se incrementará para cumplir con los requisitos de integración local impuestos por Régimen de Promoción de la Industria Automotriz, lo cual implicó una ampliación de las instalaciones de la empresa. Hacia mediados del '70, Mercedes Benz ocupaba alrededor de 3200 empleados.

De la ofensiva a la represión

En los primeros años de la década de 1970, los trabajadores de Mercedes Benz protagonizaron varios conflictos contra la patronal. Entre el '71 y el '75, la fábrica aumentó la cantidad de personal, la empresa quería aumentar la producción y los obreros se negaban a hacer horas extras y a

implementar cualquier tipo de premio a la productividad. De modo que la empresa aumentó el personal hasta llegar a tener 4 turnos. En 1972, lograron impedir que la empresa aumentara el precio del comedor, que se incrementen los ritmos en la sección de bielas y que se convocara efectivamente a discusión paritaria para resolver la categoría de 120 obreros (Harari, 2010:8). En un contexto inflacionario la vigencia del Pacto Social, que suspendió las negociaciones paritarias entre 1973 y 1975, y por lo tanto los aumentos salariales, determinó que los reclamos obreros se expresaran bajo la forma de conflictos por las condiciones laborales y la organización del trabajo. En el '73 la empresa quiso readecuar los tiempos, cuando quiso hacer el estudio nuevo los trabajadores se opusieron, en pocos puestos se dispuso el aumento de los ritmos, pero nunca se implementó (Harari 2007:114).

A comienzos de 1974, la planta fue ocupada parcialmente a raíz de las altas temperaturas y se reclamó por la falta de climatización. (Rodríguez, 2010:140; Casco, 2013: 43). Como explicaba un trabajador, las altas temperaturas impedían el normal desarrollo de las tareas dentro de la planta:

Otro problema grave es el sistema ambiental. Es insoportable porque hay una temperatura de aproximadamente 46° en toda la planta. Ellos, junto con la burocracia interna, dicen que lo solucionaron, pero lo único que hicieron fue poner tres ventanitas en el techo. Además tienen unos equipos extractores que lo único que hacen es remover el aire caliente del techo hasta el lugar donde están los obreros. Entonces algunos compañeros no aguantan y tienen que trabajar sin camisa, con el torso desnudo. Y no nos tenemos que olvidar que nosotros trabajamos con mucha viruta, chispas y por problemas de seguridad tenemos que estar protegidos. (Yal 1(28), 4/1/74, pp.10 y 11)

En 1974, una lista de oposición a la conducción nacional del sindicato ganó las elecciones para la Comisión Interna de Reclamos (CIR). Sin embargo, la nueva CIR fue intervenida por la cúpula del sindicato, quien designó dos interventores (Casco, 2013: 43; Rodríguez, 2010: 141; De Santis, 2000: p. 497). El 19 de junio de 1975, tras el vencimiento del Pacto Social, se firmó un nuevo convenio colectivo de trabajo con la empresa, el cual recién fue homologado el 21 de julio de 1975, tras las huelgas de junio y julio contra el gobierno que se negaba a convalidar los aumentos salariales negociados en los convenios (Brunetto, 2007; Löbbe, 2006). Ese mismo año, los obreros llevaron adelante una huelga de brazos caídos (Casco, 2013: 21). Frente a las negociaciones paritarias llevadas adelante por el sindicato, los obreros eligieron sus propios representantes paritarios, constituyendo así la denominada Comisión de los nueve. El sindicato no sólo desconoció la elección sino que solicitó el despido de 115 trabajadores, entre los cuales se encontraban los 14 que luego serán desaparecidos con la dictadura. (Harari, 2010; Casco, 2013: 21; De Santis, 2000: p. 497; Rodríguez, 2010: 142).

El 8 de octubre, los trabajadores iniciaron una huelga en reclamo de la reincorporación de los 115 despedidos, el reconocimiento de la comisión de los nueve y un aumento salarial. A su vez, participaron de la Coordinadora Interterfabril de la zona y recibían la solidaridad de empleados y comerciantes de Cañuelas, así como de otros trabajadores industriales de La Matanza. (Florencia Rodríguez, 2010: 142). En el marco del plan de lucha, realizaron dos marchas a Capital Federal. En la primera se dirigieron al Ministerio de Trabajo y en la segunda a la sede administrativa de la empresa (De Santis, 2000: 498). En la marcha al ministerio de trabajo también se acercaron al canal once para propagandizar el conflicto y conseguir una nota. Allí, habló frente a las cámaras un integrante del grupo de los nueve, Hugo Crosatto, militante del PRT (Casco, 2013: 45). En medio del conflicto, el

24 de octubre, Montoneros secuestró al gerente de Producción de la fábrica, Heinrich Metz (Casco, 2013: 22). El conflicto culminó tras 22 días con un triunfo: se anularon los despidos, se pagaron los días caídos, se consiguió un incremento salarial del 40% y la recategorización de puestos de trabajo.

Otro de los logros de la nueva conducción fue frenar un nuevo intento de la empresa de incrementar los ritmos. Por un lado, se discutió la toma de tiempos evitando la modificación de los parámetros previamente establecidos. Por otro, en los pocos puestos donde la empresa logró formalmente modificar los tiempos establecidos, los trabajadores no cumplieron con las nuevas pautas. Además, en la sección de tratamientos térmicos se consiguió que la empresa cambiara los pedales de los hornos de modo que su apertura implicara menor esfuerzo físico para los operarios. (Harari, 2010)

Ese mismo año se produjo el secuestro por parte de la Triple A de un trabajador. Frente a ello, los obreros decidieron en asamblea parar frente a la desaparición de cualquier compañero. Realizaron entonces un paro por la aparición del compañero secuestrado. La siguiente desaparición se realizó poco después del golpe de Estado, el 29 de abril de 1976. Ese día un comando del ejército se llevó a uno de los integrantes de la comisión interna de adentro de la fábrica. Frente a ello, los obreros decidieron dirigirse al regimiento de La Tablada a exigir la aparición del trabajador, permaneciendo allí tres días, tras los cuales se consiguió la aparición del compañero.

El retroceso

En el acápite anterior hemos visto que la reacción inicial de los obreros frente a las desapariciones fue realizar acciones de fuerza. Sin embargo, a pocos meses del golpe militar esta situación comenzó a revertirse. En mayo de 1976, la comisión de los nueve renunció. A modo de protesta por el deterioro salarial los obreros realizaron paros rotativos de 15 minutos.

En septiembre comenzaron los quites de colaboración, el trabajo a desgano y los sabotajes. (Pozzi, 2008: 58-59). El 7 de ese mes, los obreros produjeron un corte de luz para paralizar la producción y entregaron un petitorio a la patronal exigiendo aumentos salariales. Al día siguiente, las medidas de lucha continuaron con paros parciales por turnos para avalar el petitorio presentado el día anterior. (ECN°233, 15-9-76 en De Santis, 2000:595-597). Además, en dos concesionarias de la firma fueron quemados varios vehículos. Como contó un ex obrero de la firma, los obreros decidieron llevar adelante ese tipo de medidas ante la imposibilidad de continuar con el mismo tipo de acciones que habían realizado antes del golpe:

A partir del golpe del 24 de marzo se produce un reflujo en nuestra fábrica producto de la expectativa y desconcierto ante la nueva situación por la que comenzábamos a atravesar. Pero nuestros ánimos seguían caldeados. No íbamos a permitir que nuestros salarios alcancen cada vez para menos. No podíamos tolerar que las botas militares pretendan aplastar las luchas obreras. Pero teníamos que buscar nuevas formas de organización, ya no podíamos más salir a la calle en manifestación ni realizar asambleas permanentes, ni reunirnos en la misma fábrica. Y esas nuevas formas, paso a paso y poco a poco las fuimos encontrando con el sabotaje, con el hostigamiento permanente, con la propaganda...con la organización.

En el mes de mayo comienzan las primeras escaramuzas y empezamos a medir fuerzas. (...) nosotros como respuesta iniciamos una campaña de ruidos con los sopletes, los compresores y golpeando con masas en todo objeto metálico mientras gritábamos: ¡Hambre!, durante dos días y a horarios determinados. El bochinche y nuestra bronca

eran tan grandes que toda la patronal se retira “por falta de seguridad en la planta”. Empieza a trabajar nuevamente la Unión de Obreros y saca su primer volante después del golpe militar. La patronal ofrece un préstamo de 400 mil pesos a pagar a largo plazo y la respuesta nuestra es la misma que la vez anterior.

Transcurría el mes de junio. Hasta ese momento no tuvimos ninguna intervención de los milicos pero, a mediados de julio vienen a darnos un discurso hablando de argentinidad y diciendo que los obreros teníamos que ir de la mano con quienes nos explotan. Unos compañeros gritaron ¡Hambre! en medio del discurso. Estábamos todos muy indignados contra los milicos pero todavía lo expresábamos entre nosotros.

A principios de agosto la patronal trata de medir fuerzas nuevamente y suspende a un compañero y despide a otro, acusándolos de sabotaje a la producción. Inmediatamente se moviliza toda la planta y en 20 minutos se resuelve parar si no se reincorporaba a los compañeros. A las 13:30 supimos la noticia del despido y a las 14:55, cinco minutos antes de empezar el paro, son reincorporados los dos compañeros.

A mediados de agosto vuelven los milicos haciendo un gran despliegue de fuerzas, llegando incluso a copar el barrio de la fábrica y a ocultarse en las zanjas armados de bazookas. (...) A todo esto se le suma la disminución de la producción, algunos actos aislados de sabotaje realizados en principio en forma espontánea y unos petardos colocados en la oficina de un capataz.

(...) Por otro lado la unión de obreros y empleados había sacado dos volantes más.

El día jueves 9 de septiembre la Chrysler de Monte Chingolo daba el puntapié inicial a la ola de paros y conflictos con los que los trabajadores de la industria automotriz sacudieron al país. Nosotros también estuvimos presentes desde el primer momento. El día jueves por la mañana iniciamos la lucha parando dos horas por turno, el viernes con paro total, el lunes y martes también parando dos horas por turno.

(...)

El día miércoles un grupo de compañeros, elegido democráticamente, se entrevista con la patronal y ésta les hace una propuesta imposible de aceptar y hasta el día de hoy seguimos en estado de alerta y movilización. (ECN°234, 22-9-76 en De Santis, 2000:599-601).

La delegación de obreros elegidos fue inicialmente de cien, número que por pedido de la empresa debió reducirse a diez. La empresa buscaba incrementar la producción pero los obreros aceptaron sólo cumplir con lo pactado en 1975 y aceptar el premio a la productividad. Como relata uno de los miembros de la comisión negociadora, Eduardo Fachal:

Cuando viene el golpe, ellos quieren aumentar todos los ritmos de producción. Y nosotros no. Como ellos tenían mucha necesidad de trabajo, nosotros empezamos con quita de colaboración y paro por turnos. Pero los milicos no dejaban dar aumentos. Un día entramos a trabajar y estaba la fábrica ocupada por el ejército. Pidieron tener una entrevista con un grupo de gente. Fuimos cien delegados, uno prácticamente por cada sección. Dijeron que era imposible discutir con cien. Hubo algunos escarceos y se forma una comisión de 10. La empresa quería aumentar la producción. Entonces nosotros lo único que dijimos es que nos comprometíamos a que se cumpliera con lo firmado en el

Los efectos de la política represiva de la dictadura sobre la acción obrera Ianina Harari y Sebastián Guevara

ministerio de trabajo en los convenios del '75. Pero no nos comprometíamos a que se trabajara más cantidad de lo que estaba fijado. Entonces se le dio el nombre de premio a la productividad porque no se podía dar aumento de sueldo, los militares lo tenían prohibido. (Citado en Harari: 2007)

El acuerdo fue firmado el 4 de enero de 1977 y al día siguiente desaparecen dos trabajadores: Ventura y Reimer (Casco, 2013: 48). En total, entre diciembre de 1976 y agosto de 1977 catorce de los dieciséis delegados de la CI fueron desaparecidos y sólo tres lograron sobrevivir: Héctor Ratto, Juan José Martín y Alfredo Martín. El 14 de diciembre fueron secuestrados tres trabajadores. En ese operativo intervino el comisario de San Justo, Rubén Lavallén, que un par de años después entró a trabajar como jefe de seguridad en Mercedes Benz.

Frente a estas desapariciones, la actitud de los trabajadores fue distinta a la de 1975 y a la de los primeros meses de la dictadura, cuando en asamblea habían decidido parar ante las detenciones. Esta vez, se decidió convocar a una nueva asamblea para decidir si paraban o no. El argumento para la convocatoria fue que, dado el cambio de circunstancias, el mandato votado en la asamblea del '75 debía ser revisado. Se realizó, entonces, la asamblea en la que se decidió no parar. En lugar de llevar adelante una medida de fuerza, se decidió formar una comisión para juntar firmas y mandarlas a la Comisión Interna de la planta de Alemania para que pudieran presentarla al gobierno de su país y que éste intercediera. Se desconoce si el documento llegó a destino. Fachal relata cómo se tomó aquella decisión:

Cuando desaparecen los compañeros a nosotros se nos plantea el problema de si parábamos o no. En una asamblea del '75 las tres A habían ido a buscar a un compañero. Ahí se paró. Esa asamblea había votado que si tocaban a un compañero, automáticamente se paraba. Cuando empiezan las desapariciones fuertes en diciembre del '76, enero del '77, nosotros lo que dijimos es que las condiciones habían cambiado y que ese mandato de esa asamblea no era válido. Entonces vamos a una nueva asamblea y la votación general decide no parar. Empezó el mecanismo del terror y la gente cada vez paraba menos. Hay protocolos del directorio de la fábrica donde se muestra que el director participó de una reunión con los militares en el '78 y les dice que terminen con las desapariciones en Mercedes porque la situación ya estaba tranquila. Y en el '79 empiezan los despidos porque baja la producción y la fábrica decía que había mucha gente. (Citado en Harari: 2007)

El jefe de producción, Juan Ronaldo Kasselkraut (acusado como apropiador de un hijo de desaparecidos), declaró en el Juicio por la Verdad, en La Plata, en el 2001, y se refirió a los problemas que causaba a la empresa la comisión interna y los activistas ya que no lograban quebrar la resistencia obrera en la planta. Se quejó de que se destruían máquinas, había sabotaje y se trabajaba muy lento. Agregó, refiriéndose a las desapariciones: “Luego de un tiempo prudencial no volvieron a suceder esas cosas, o sea, milagros no hay, doctor.”(El Socialista, N024, 2006)

En 1978 se produjo nuevamente un conflicto a causa de la reducción de personal. Los obreros realizaron quite de colaboración y reclamaron un aumento salarial. El 23 de enero la empresa anunció que reduciría la producción en la sección montaje de 39 a 32 unidades por día, por exceso de

stock, y que en febrero no habría producción por vacaciones. El 22 de febrero se reintegrarían los trabajadores de las vacaciones, pero solo ocupándose hasta el primero de marzo de tareas de mantenimiento. Los días 28 de abril y 8, 24 y 26 de mayo se suspendió la producción, afectando a todo el personal, que percibió el 75% del salario por esos días, ante la caída de las ventas.

El jueves 4 de mayo, los obreros realizaron un paro de 11 a 13 hs con manifestaciones internas en reclamo de aumento salarial. La empresa ofreció un 15% en mayo y un 12% a partir de junio, lo cual fue rechazado por los trabajadores. Desde el 6 de mayo realizaron un quite de colaboración. El quite continuó al menos hasta el día 11, según los informes de la DIPBA.

En julio, la DIPBA informó que la empresa estaría por despedir a 150 trabajadores que perturbaban el normal funcionamiento. El día 6 de ese mes se habría levantado el quite de colaboración por el reclamo salarial. El día 26 la empresa ofreció planes de retiro a los trabajadores más antiguos, que de no aceptarlos serían despedidos. Al día siguiente también realizó este ofrecimiento a quienes tenían entre uno y dos años de antigüedad. El 27, los trabajadores de la sección motores pararon entre las 9 y 11hs, afectando a ochenta obreros, la totalidad de dos secciones. Esta acción habría sido promovida por un colaborador de la CIR para protestar por la conducta de los capataces. Ese día los directivos se reunieron con la CIR, y al no llegar a acuerdo declararon ilegal la medida. La empresa despidió al organizador del paro y a otros 15 trabajadores involucrados en la medida y amenazó al conjunto del personal con severas sanciones (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 1. Folios 32-42). Ello demuestra la posición de debilidad en la que se encontraban los trabajadores, que ya no podían revertir los despidos y las sanciones.

El 4 de octubre de ese año, un periódico publica una denuncia de los trabajadores sobre los planes de la empresa para despedir a 400 trabajadores, que se sumarían a los 41 ya despedidos los meses anteriores. Los últimos despidos habían sido pocos días antes de esa denuncia, cuando ocho trabajadores fueron cesanteados. (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 1. Folios 43-50) El día 27, la empresa despidió a 86 trabajadores y anunció que debía alcanzar los 300 despidos para noviembre (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 1. Folios 50-56). Para diciembre el número de despidos ascendió a 206, a lo que se sumaban 80 retiros voluntarios. La CIR envió una nota al ministerio de Trabajo donde se denunció que los despidos por racionalización de costos, eran en realidad una limpieza de aquellos trabajadores con inquietudes gremiales. (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 1. Folios 22-28)

El lento camino de la recuperación

En junio de 1979 se realizó la primera huelga general contra la dictadura militar que, si bien tuvo un desparejo nivel de adhesión, marcó el inicio de una nueva etapa en el accionar del movimiento obrero.

Nuevamente (como en los conflictos de septiembre de 1976) los trabajadores automotrices tuvieron un lugar importante en el desarrollo del paro: el ausentismo fue total en Peugeot, 80% en Chrysler, porcentajes menores en Fiat Caseros y en Ford, mientras que en la planta de Mercedes Benz el ausentismo superó el 90% (Luchas Obreras Argentinas, 1984,18).

En Mercedes Benz el año 79 se cerró “trabajando a tristeza”, situación que trascendió a la prensa cuando los trabajadores denunciaron el despido de 20 de ellos y declararon el estado de alerta y movilización ante la decisión de la empresa de modificar el sistema de ajuste salarial -que pasó de aumentos mensuales a bimestrales- (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 1. Folio 110).

En octubre de ese año se realizaron las elecciones que ratificaron a la comisión interna provisoria que se había formado un tiempo antes, con un cuerpo de delegados elegidos por secciones y reconocidos por la empresa (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo3 . Folios 15)

Los efectos de la política represiva de la dictadura sobre la acción obrera Ianina Harari y Sebastián Guevara

El año 1980 estuvo atravesado por la discusión salarial y fue marcando un crecimiento de la actividad sindical dentro de la planta de González Catán. En abril, un mes después de haber realizado un quite de colaboración hasta conseguir el aumento salarial reclamado, los obreros de Mercedes organizaron un almuerzo en homenaje a los trabajadores fallecidos. A los organizadores del homenaje, las autoridades les recordaron que por la vigencia del decreto 6/76 y la ley 21.323 estaba prohibida la realización de actividades políticas. (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 1. Folios 61 y 67).

El 13 de junio los trabajadores hicieron abandono de tareas y se movilizaron dentro de la planta, hacia la oficina de personal, en reclamo de un nuevo aumento salarial superior al ajuste de acuerdo a la inflación, este reclamo fue denegado por la empresa (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 1. Folios 74-79).

En octubre nuevamente los trabajadores reclamaron a la empresa un aumento superior a la indexación, durante 20 días realizaron un quite de colaboración y finalmente lograron una recomposición del 13% sobre la inflación.

De todos modos el quite de colaboración volvió a aplicarse el 30 de octubre, aunque en ese caso se trató de una medida en solidaridad con los obreros de Deutz que se encontraban tomando la fábrica ante el anuncio de su cierre definitivo (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 1. Folios 111-119; Luchas Obreras Argentinas, 1984, 20).

El año 1981 estuvo marcado por los conflictos originados por la caída en la producción y la consecuente reducción de personal por parte de Mercedes Benz, que para el mes de marzo ya había despedido a 160 trabajadores y había retirado voluntariamente a otros 80. Ante esta situación los trabajadores, encabezados por la Comisión Interna de Reclamos (CIR) y con la mediación de los gestores de la intervención del sindicato, presentaron un petitorio exigiendo el fin de los despidos, además de un ajuste salarial, fin de las rebajas de categoría, no cierre del comedor en el turno noche, respeto a los tiempos de producción vigentes y un servicio médico eficiente. La CIR y Mercedes Benz negociaron la mensualización de la indexación salarial pero dejaron sin responder los otros puntos del petitorio. Los trabajadores rechazaron lo negociado y definieron la realización de paros de una hora por turno para el día 9 de abril. Luego del cual la empresa se comprometió a cumplir varios puntos del petitorio y “poner en estudio” los restantes (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 2. Folios 3-31).

En mayo la empresa anunció que realizaría despidos y que suspendería al resto del personal por varios días durante los meses de junio y julio. El SMATA y la CIR comenzaron las negociaciones, en las cuales Mercedes Benz manifestó que serían 650 los trabajadores que considera prescindibles y propone reubicar a una parte en tareas menores, reducir la jornada de otra porción y la suspensión para 250 de ellos. En la planta se realizó una asamblea con la totalidad del personal, los primeros días de junio, la cual rechazó la propuesta de la empresa. En el marco de estas discusiones comenzaron a aparecer en la planta volantes de organizaciones políticas que buscan intervenir en la orientación del conflicto (la DIPBA da cuenta y reproduce volantes de la “agrupación sindical clasista primero de mayo” del PCR y de otro firmado por “obrerros comunistas” de la F.J.C.).

El 15 de junio la empresa suspendió al personal por una semana, en el marco de la cual mandó 300 telegramas de despidos. La posibilidad de que el conflicto escalara sus dimensiones, quedó manifiesta en la información de la DIPBA que detalla los preparativos militares desplegados para cuando los trabajadores regresan a trabajar después de la suspensión (se dispuso 6 patrulleros y una dotación completa en los alrededores de la fábrica lista para actuar frente a cualquier inconveniente y se puso en conocimiento a las autoridades militares de la zona).

Si bien no se utilizó la fuerza represiva movilizadora, la vuelta al trabajo después de la suspensión de los trabajadores de Mercedes abrió un conflicto de largo alcance.

En el reingreso del lunes el personal de vigilancia impidió la entrada de algunos de los trabajadores despedidos que estaban intentando ingresar junto con el resto de sus compañeros. De modo que mientras el turno de la mañana fue ingresando, en la puerta de la fábrica fueron concentrándose parte de los despedidos.

A poco de iniciado el turno se produjo un pequeño incendio en uno de los patios, luego del cual los trabajadores realizaron una asamblea convocada por la CIR en la que decidieron realizar un paro de 24 hs. con permanencia en el lugar de trabajo. A la huelga se sumó parte del personal administrativo. Los trabajadores despedidos que permanecieron en las afueras de la fábrica recibieron las indicaciones de cómo contestar los telegramas por parte de los delegados sindicales.

Después de una reunión en el ministerio de trabajo la empresa difundió un comunicado donde informaba que el ministerio intimó al SMATA a levantar la medida de fuerza debido a la vigencia de la legislación que las prohibía.

El 26 de junio, los trabajadores en asamblea decidieron continuar la medida de fuerza y organizar una olla popular con todas las familias. El 29 junio cuando terminó el turno mañana (el más numeroso) los trabajadores, que continuaban con la modalidad de huelga de brazos caídos, intentaron movilizarse a las oficinas centrales de Mercedes Benz, ubicadas en Capital Federal. Sin embargo, los 12 micros que hacia allí se dirigían fueron desviados por las fuerzas de seguridad. El 1 de julio la CIR convocó a una nueva asamblea general de la que participaron miembros del SMATA central, allí anunciaron que el 3 de julio se realizaría un segundo paro nacional del sindicato, esta vez sería de dos horas y en solidaridad con los trabajadores de Mercedes Benz. La empresa respondió anunciando una nueva suspensión de todo el personal para el día 10 de julio y el cierre por vacaciones anticipadas entre el 13 y el 19 de julio.

El conflicto comenzó a manifestar el desgaste realizado cuando la CIR decidió modificar la modalidad de la huelga, reduciéndola a dos horas por turno (además se expresó en que frente a la prolongación del conflicto la mayoría de los despedidos terminó optando por cobrar las indemnizaciones). Finalmente, al regreso de las vacaciones la medida de fuerza fue levantada completamente.

El conflicto se cerró sin haber podido frenar los despidos y desde entonces hasta mediados del año 1982 la empresa continuó profundizando su política de reducción de personal a través de la eliminación de los turnos tarde y noche, despidos, retiros voluntarios y suspensión de trabajadores.

Sin embargo puede destacarse que a lo largo del conflicto volvieron a multiplicarse los actores que intentaron participar de él. Además de la participación de la CIR y los delegados de planta, en esta ocasión intervino el SMATA central convocando a una huelga de solidaridad, nuevamente circularon volantes de organizaciones políticas (PCR, FJC, PO) y se realizaron intercambios de solidaridad con trabajadores de otras empresas en conflicto (Fábrica Argentina de Engranajes) (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 2. Folios 35-140).

Además, el conflicto en Mercedes Benz se enmarcó en un momento de mayor movilización por parte del movimiento sindical (Guevara et.al., 2010,152). El 17 de junio SMATA realizó el primer paro nacional como parte de un plan de movilización del gremio en defensa del empleo, que incluyó una concentración frente a la sede del SMATA que terminó con la detención de 1750 trabajadores por parte de la Policía Federal. El 22 de julio se realizó un nuevo paro general convocado por la CGT, que tuvo un acatamiento mayor al de 1979 y encontró nuevamente a los trabajadores mecánicos en un lugar destacado (Pozzi, 2008, 82; Luchas Obreras Argentinas, 1984, 18).

Los efectos de la política represiva de la dictadura sobre la acción obrera Ianina Harari y Sebastián Guevara

En agosto de 1982 la empresa anunció nuevas suspensiones de personal que se encontraron con la paralización de las actividades por parte de los trabajadores. El día 16 el cuerpo de delegados concurre a la fábrica a pesar del cierre por suspensiones como medida de protesta. En una asamblea general, realizada el 2 de septiembre, se redactó una carta pública que en uno de sus puntos pedía la “clarificación por parte del gobierno de los desaparecidos de MBA”.

A fines de septiembre Mercedes Benz transformó las suspensiones en despidos, más de 600 trabajadores (entre jefes y operarios) se quedaron fuera de la plantilla. La CIR llamó al paro por 24 horas en respuesta y una delegación se dirigió a la sede central del sindicato y al ministerio de trabajo para reclamar. En asamblea del 28 de septiembre se resolvió realizar paros de dos horas por turno, aunque se discutió volver al paro por 24hs e incluso avanzar en una toma de planta (se destaca la presencia de un volante de la agrupación clasista 1 de mayo “René salamanca M. Benz” que propone ocupar la fábrica para enfrentar los despidos).

La asamblea del 29 contó además con delegaciones de trabajadores de Ford y de Volkswagen, quienes en conjunto (1200 trabajadores) decidieron movilizarse hacia SMATA capital y al ministerio de trabajo con un petitorio para que llegue a la presidencia de la nación.

En una reunión que la dirección nacional del SMATA realizó en la seccional Quilmes se resolvió hacer un paro de dos horas por turno en todas las fábrica de Buenos Aires para el 30 de septiembre y un paro de 24 horas para el 1 de octubre en solidaridad con los trabajadores de Mercedes.

El gobierno exhortó a la empresa a suspender sus despidos por 60 días y al SMATA abandonar su plan de lucha.

El 4 de octubre se realizó la asamblea, de la que participaron funcionarios del ministerio de trabajo y personal jerárquico de la empresa, donde SMATA difundió la propuesta de la empresa, a saber:

1. La empresa abonará preaviso y antigüedad completa. Garantiza a todo el personal despedido un mínimo de 100 millones de pesos.
2. Las vacaciones, aguinaldo y un doble aguinaldo proporcional se abonarán por separado.
3. Desde el 04 octubre 82 y por un plazo de 6 meses, los despedidos percibirán un subsidio, que en el primer trimestre será de 3 millones de pesos por mes y en el segundo trimestre será de 4 millones de pesos por mes.
4. La empresa se compromete a reincorporar personal despedido a medida que las posibilidades de producción lo permitan. En tal caso reconocerá la antigüedad de cada uno. (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 2. Folios 198-200).

La asamblea resolvió pasar a un cuarto intermedio para que los despedidos evaluaran la propuesta. El ministerio de trabajo, luego informó que “un importante número del personal afectado acordó su desvinculación” de la empresa. Y la dirigencia del SMATA, encabezada por el Movimiento Nacional Automotriz-Lista Verde afirmó que: dado que prácticamente la totalidad de los despedidos en MBA aceptaron las indemnizaciones especiales se dejó “sin bandera de lucha a los dirigentes mecánicos, habíamos iniciado una activa movilización en defensa de las fuentes de trabajo”.

Sin embargo, todo el mes de octubre estuvo cruzado por la lucha protagonizada por los trabajadores por lograr la reincorporación de los despedidos que no aceptaron la indemnización propuesta. La empresa abrió un proceso de “retiros voluntarios” para compensar los casi 200

trabajadores que no aceptaron la desvinculación por despido. Para tratar esos casos se formó una comisión tripartita entre la empresa, el sindicato y el ministerio de trabajo. En el marco de las negociaciones para reincorporar a los que no aceptaron el despido, los trabajadores denunciaron que la empresa no había abonado el aumento salarial. En las sucesivas asambleas realizadas hasta finales de octubre (de las que participaron también los trabajadores despedidos) y los reclamos realizados en ellas, los trabajadores lograron que alrededor de 70 de los 100 trabajadores que seguían sin aceptar el despido fueran reincorporados (en el marco de la lucha por las reincorporaciones aparecieron volantes del PC donde se destacaba la lucha de los trabajadores de MBA, destacando particularmente el accionar de cinco delegados gremiales). Cuando solo quedaron 30 trabajadores sin reincorporar se resolvió que el asunto quedara en manos de la CIR exclusivamente, es decir sin más asambleas generales para resolver. (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 2. Folios 201-293).

El año 1983 estuvo atravesado por el conflicto salarial que se fue reavivando a medida que se produjeron las actualizaciones por indexación. Este conflicto, además, mostró que los trabajadores cada vez involucraron más al Estado en sus reclamos.

Ya en el mes de enero los trabajadores comenzaron a reclamar por un aumento salarial que la empresa adeudaba desde mediados del año anterior y, ante la falta de respuesta enviaron una carta documento para informar directamente a Bignone. El ministerio de trabajo intervino dando la razón a los trabajadores, quienes ante la negativa patronal amenazaron con accionar judicialmente, además de enviar una carta al embajador alemán para que intercediese ante la casa matriz.

En el marco del reclamo salarial, la comisión de despedidos de Mercedes Benz (que se fue conformando a partir de los despidos masivos iniciados en 1981, recordemos que la empresa contaba con 4200 trabajadores en 1976 y para 1983 sólo quedaban 1800 en actividad) le exigió al Ministerio de Acción Social un subsidio hasta que hubiese reincorporaciones y proponían que “dicho subsidio deberá provenir de los fondos obtenidos del no pago a la deuda externa a Inglaterra, potencia colonialista agresora en nuestras Malvinas.” Y que otra fuente de ingresos para el subsidio podría ser la implementación de un impuesto a los grandes patrimonios incrementados en los últimos 6 años, beneficiados con grandes negocios y especulación financiera.

El 16 de febrero la asamblea de los trabajadores del único turno que quedaba resolvió abandonar las actividades a las 14hs. en reclamo del aumento adeudado y por un pago de emergencia. La CIR se reunió con la empresa para elevar el reclamo y ésta lo rechazó, aunque accedió a otorgar un aumento menor al reclamado. Este aumento fue aceptado sin abandonar el reclamo por lo adeudado desde 1982.

En marzo, nuevamente una asamblea resolvió reclamar el aumento adeudado y la movilización hacia las oficinas de capital para entregar el petitorio. Ante la falta de respuesta la asamblea realizada en la entrada de la fábrica, el 19 de marzo, resolvió volver a movilizarse a capital sin entrar a trabajar.

Cuando, en el mes de junio, los trabajadores conocieron la escala salarial propuesta por la empresa, y cómo esta no incluía la resolución del aumento adeudado, hubo escenas de indignación (con algunos destrozos menores incluidos) una asamblea donde se rechazó la propuesta y se realizó un cese de actividades hasta la finalización del turno.

El 7 de junio los 950 operarios y 150 administrativos ingresaron realizando trabajo a desgano. La empresa respondió informando las consecuencias de esa forma de trabajar (reducción del premio de producción, caída en las entregas de ventas, etc.) y que tomaría represalias realizando traslados internos. Ante la continuidad de la medida de fuerza la empresa suspendió a 700 trabajadores los días 16 y 17 de junio, los trabajadores respondieron que se presentarían a trabajar de todos modos. Y la empresa aumentó la apuesta declarando que en ese caso interpretaría que la planta fue ocupada y realizaría las denuncias pertinentes (en el marco del conflicto DIPBA menciona la circulación de

volantes del PO). El 16 a la mañana se realizó una asamblea entre suspendidos y no suspendidos antes de entrar a la planta, allí estaba el representante de la delegación San Justo del SMATA y miembros de la CIR, quienes sostenían la necesidad de no realizar medidas de fuerza para no dar excusas a la empresa y que el sindicato denunciaría las suspensiones ante el ministerio.

El día de reingreso la empresa comunicó que la suspensión se extendía por un día más y que se agregaban 50 trabajadores más al parate. La comunicación se realizó al momento mismo de impedirles el ingreso a la planta a los trabajadores afectados.

El 22 de junio todos los trabajadores reingresaron a trabajar, pero a poco de iniciada la jornada volvió a manifestarse el malestar obrero mediante trabajo a desgano. La empresa volvió a responder con la suspensión de 750 trabajadores para el día siguiente. Nuevamente al momento de reingresar la totalidad de la planta a trabajar se verificó la protesta a través del trabajo a desgano.

Finalmente el 27 de junio se realizó una asamblea donde los trabajadores aceptaron la propuesta de la empresa que incluía el 18% de aumento reclamado desde un año antes y un premio móvil por el mes de junio. Obtenido el reclamo los trabajadores resolvieron levantar la medida de fuerza (DIPBA, Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 3. Folios 3-181).

Conclusiones

A través de la reconstrucción de los conflictos desarrollados desde 1973 hasta 1983 en Mercedes Benz pudimos observar elementos que nos permiten aportar a la discusión sobre la existencia de continuidades y rupturas de la acción obrera bajo la dictadura y sobre el carácter de las mismas.

Durante el primer período analizado, de 1973 a 1976, observamos que las acciones de los obreros tendieron a incrementarse tanto en cantidad como en calidad. Por un lado, se trató de acciones ofensivas, que lograron éxitos salariales y de mejoras en las condiciones de trabajo, llegando a participar de la toma de los tiempos de trabajo. También se logró revertir los despidos que pretendía realizar la empresa. Mediante su lucha, los obreros consiguieron desplazar a la histórica conducción de la Comisión Interna ligada a la conducción nacional del sindicato –peronista- y elegir a nuevos representantes, independientes y opuestos a dicha conducción nacional, vinculados además a organizaciones de izquierda.

Las acciones que emprendieron fueron desde cortes de calles y marchas al ministerio de Trabajo hasta un paro por tiempo indeterminado. En este período, incluso se movilizaron frente a las primeras desapariciones (cuando pararon la producción y acamparon frente al regimiento de La Tablada en reclamo por la aparición de los secuestrados, logrando alcanzar el objetivo).

En la segunda etapa, la acción represiva de la dictadura comienza a tener efectos sobre la acción de los obreros. Ello no implica el total inmovilismo de los trabajadores pero sí un cambio en el tipo de acciones. Un ejemplo de este cambio es la reacción frente a las desapariciones que se redujo a la elaboración de un documento para enviar al exterior. Asimismo, la lucha salarial por recuperar el poder adquisitivo frente a la inflación tomó la forma de acciones que implicaban un menor nivel de confrontación: paros breves, quites de colaboración y sabotajes. Por otro lado, los obreros accedieron a cumplir con los ritmos impuestos por la empresa y aceptaron el premio a la productividad, anteriormente desterrado. La acción parece haberse replegado plenamente después de que la represión golpeará de lleno a los trabajadores, entre fines del 76 y a lo largo del 77, extendiendo su efecto inmovilizador a lo largo del año 78.

En la tercera etapa reseñada, observamos un resurgir de la acción obrera que, sin embargo, mostró tener características distintas a las de períodos anteriores. Más allá de la lentitud, propia de

quien se está reponiendo de un duro golpe, otras características emergieron dando cuenta de un cambio más estructural.

En primer lugar los reclamos tuvieron carácter defensivo, desde el reclamo de aumento salarial para no perder el poder adquisitivo frente a la inflación, la lucha contra las suspensiones y los despidos hasta la que se desplegó por la reincorporación de los despedidos. Acciones que muestran a una organización de trabajadores que están retrocediendo y se organizan para tratar de retardar ese retroceso. A diferencia del período previo al golpe, los resultados no fueron exitosos. Los despidos, por ejemplo, no logran ser revertidos. Esto se fue manifestando en los cierres de turnos y en el dato sobre el empleo que, entre 1976 y 1983, pasó de 4200 a 1800 trabajadores.

En segundo lugar, el proceso de crítica y renovación de la estructura sindical que se estaba abriendo paso antes del golpe fue violentamente interrumpido. Así todos los conflictos reconstruidos, a partir del momento más duro de la represión, fueron encabezados por los delegados sindicales ligados a la conducción nacional del gremio y estuvieron enmarcados en la estructura sindical, más allá de las discusiones y diferencias que hayan podido surgir dentro de los conflictos puntuales.

En tercer lugar, la existencia y multiplicación de corrientes políticas que proponían la independencia de clase de los trabajadores, que tuvo lugar dentro de la planta antes del golpe militar, también fue revertido. Aunque puede inferirse algún nivel de continuidad respecto de su participación, tanto por la presencia de distintos materiales gráficos así como por la aparición de propuestas que contrariaban la línea oficial del sindicato (independientemente de que fueran aprobadas o no). Otro elemento que permite inferir esa posible continuidad es la performance alcanzada por la lista naranja en las elecciones del gremio en 1984 en la planta, que si bien estuvo lejos de ser la opción mayoritaria obtuvo una importante cantidad de votos (Lucita, 1985). Sin embargo, la presencia de organizaciones de izquierda tuvo estas limitaciones y no alcanzó a lograr posiciones de poder dentro de la planta como sí sucedió antes del golpe. Lo que implica que la conducción peronista tradicional del gremio volvió a ocupar las posiciones que había perdido.

Todos estos cambios en la organización y en las acciones obreras dan cuenta de un profundo cambio en las relaciones de fuerza entre las clases de los compradores y los vendedores de fuerza de trabajo en la Argentina de esos años. Creemos que el estudio del caso de los conflictos en Mercedes Benz es un aporte para la reflexión sobre los cambios de estas condiciones. Sin embargo, esta conclusión deja abierto el interrogante sobre la causa de este cambio de las relaciones de fuerza: ¿qué determinó el fortalecimiento de las posiciones obreras en los primeros años de la década del 70 y qué el avance de la burguesía que se realizó bajo la crudeza del terrorismo de estado cuyas consecuencias trascienden hasta el día de hoy de diversas formas? La respuesta a estas preguntas requiere de una investigación que trasciende los límites de los estudios del ámbito exclusivamente fabril.

Bibliografía

Basualdo, Victoria, (2006). “Complicidad patronal-militar en la última dictadura argentina: Los casos de Acindar, Astarsa, Dálmine Siderca, Ford, Ledesma y Mercedes Benz” en Revista Engranajes de la Federación de Trabajadores de la Industria y Afines (FETIA), N° 5 (edición especial).

Brunetto, Luis (2007): *14.250 o paro nacional*. Estación Finlandia: Buenos Aires.

Casco, M. (2013). “Actividad gremial en la industria automotriz Argentina en el período 1969-1976. Un análisis a partir del estudio de caso de Mercedes Benz Argentina” en VII jornadas de Jóvenes Investigadores del Instituto Gino Germani.

De Santis, Daniel, (2000). *A vencer o morir. PRT-ERP documentos 2*. Buenos Aires: Eudeba.

Los efectos de la política represiva de la dictadura sobre la acción obrera Ianina Harari y Sebastián Guevara

Guevara, Sebastián, et. al. (2010). “Las huellas del terrorismo de Estado sobre el movimiento obrero. Los casos de Ford y Acindar” en Figari, Lenguita y Montes Cató (Orgs.) *El movimiento obrero en disputa. La organización colectiva de los trabajadores, su lucha y resistencia en la Argentina del siglo XX*. Buenos Aires: Ediciones Ciccus.

Harari, Ianina (2007). “Los obreros automotrices y sus luchas contra la intensificación del trabajo (1970-1975)” en Razón y Revolución, n° 17, 2° semestre de 2007.

----- (2010). “La burocracia peronista. El sindicato automotriz argentino ante el auge de la lucha de clases. 1969-1976” en Revista IZQUIERDAS, Año 3, N° 8.

Löbbe, Héctor (2006). *La guerrilla fabril. Clase obrera e izquierda en la Coordinadora de Zona Norte del Gran Buenos Aires (1975-1976)*. Ediciones R y R: Buenos Aires.

Lucita, Eduardo (1985). “Elecciones sindicales y auto-organización obrera en la Argentina” en Cuadernos del Sur N°3: Buenos Aires.

Pozzi, Pablo (2008). *La oposición obrera a la dictadura (1976-1982)*. Imago Mundi: Buenos Aires.

Rodríguez, Florencia (2010). “Estrategias de lucha en industrias dinámicas durante la segunda ISI. Un análisis a partir del estudio de caso de Mercedes Benz Argentina” en Basualdo, V. (coord.), *La clase trabajadora argentina en el siglo XX*. Cara o Ceca: Buenos Aires.

Publicaciones

Luchas Obreras Argentinas Hechos y Protagonistas, N°5 José Rodríguez, 1984.

Ya Ya! Es Tiempo de Pueblo

Fuentes

Archivo de la Dirección de Inteligencia de la Policía de la provincia de Buenos Aires, en custodia de la Comisión Provincial de la Memoria,

Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 1. Localidad Matanza Sección 4ta folios 1-160.

Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 2. Localidad Matanza Sección 4ta, folios 1-304

Mesa B, Carpeta 78, Legajo 1. Tomo 3. Localidad Matanza Sección 4ta, folios 1-240