

Cuando la “liberación” quiso viajar en colectivo. Proyectos, facciones y disputas en una seccional de la Unión Tranviarios Automotor, Mar del Plata, 1970-1976

Juan Iván Ladeuix

Centro de Estudios Históricos - Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina
juanladeuix@hotmail.com
ORCID: 0000-0001-7174-8495

Título: When the “liberation” wanted to travel by bus. Projects, factions and disputes in a sectional of the Automotive Tramway Union, Mar del Plata, 1970-1976

Resumen: Este trabajo analiza la experiencia de los trabajadores de la seccional marplatense de la Unión Tranviarios Automotor, el sindicato único de los conductores de ómnibus y subterráneos, en el contexto particular de la primera mitad de la década del 70, signado por la radicalización y la alta conflictividad sindical y política. En dicha seccional se cristalizaron posiciones faccionales que no sólo respondían a posicionamientos divergentes en relación al accionar sindical, sino que reflejaban líneas de fracturas en torno a una concepción política y social sobre el futuro del país. A partir de un conjunto variado de periódicos locales, sindicales y políticos, reconstruimos la dinámica y las formas del conflicto en dicho sindicato así como la consolidación de un actor propenso a la conciliación con el sector empresarial.

Palabras Claves: sindicalismo – transporte – peronismo – violencia política – Unión Tranviarios Automotor

DOI: <https://doi.org/10.46688/ahmoi.n22.402>



Obra bajo licencia Creative Commons 4.0 International
(Atribución - NoComercial - Compartir Igual)

Abstract: In this paper we analyze the workers's experience of the Mar del Plata branch of the Automotive Tramway Union, the single union of bus and subway drivers, in a particular context of dispute. In said sectional, factional positions crystallized that not only responded to divergent positions in relation to union actions, but also reflected lines of fracture around a political and social conception of the country's future. Through an analysis of various sources, we reconstructed said conflict, attentive to the implications it had in the constitution of an actor prone to conciliation with the business sector.

Key Words: syndicalism – transport – peronism – political violence.

Recepción: 14 de enero de 2023. **Aceptación:** 28 de febrero de 2023

* * *

En el presente artículo pretendemos dar cuenta de un momento particular en la historia de una seccional de uno de los gremios medulares en la configuración de las organizaciones obreras en el país: la Unión Tranviarios Automotor (en adelante, UTA). Siendo una entidad de suma importancia en el movimiento obrero argentino, es llamativa la escasez de estudios académicas sobre su historia. Desde una mirada panorámica, descubrimos un desarrollo muy desigual de la historiografía sobre el sindicalismo argentino durante el siglo XX, donde hubo y hay organizaciones gremiales que han concitado mayor interés que otras para su investigación. Este trabajo, más allá de su análisis puntual, entonces, destaca la necesidad de ampliar las pesquisas sobre la historia de la UTA.

Fundada en 1919, y siendo una de las primeras organizaciones gremiales en adoptar el modelo de sindicalización por rama,¹ la Unión Tranviaria enroló inicialmente a los “motormans” de tranvías. El problema del transporte público en las ciudades, que se experimentaría en la década del 30 entre las empresas extranjeras de tranvías y las empresas de auto colectivo (García Heras, 1994), fue acompañado por las disputas entre anarquistas, socialistas y comunistas por dirigir y asumir la representación de los trabajadores de este sector en profunda transformación. La alianza entre comunistas y socialistas le permitió a la Unión Tranviaria hacerse de la representación de todos los choferes del transporte de pasajeros de corta, media y larga distancia, junto con los trabajadores del subterráneo de Buenos Aires, hacia 1943. Este amplio

1. Vale la pena mencionar que fue precisamente en el sector del transporte donde se dieron las primeras experiencias de sindicalización por rama: en 1910 se organizó la Federación Obrera Marítima y en 1922 la Unión Ferroviaria. Sería recién hacia 1930 cuando dicho modelo se generalizará en otros sectores.

abánico de sectores fue abarcado bajo la denominación de “Automotor” (Santa Cruz, 2012).

Ahora bien, como ha sucedido con una gran cantidad de organizaciones sindicales, el devenir de la UTA durante el peronismo y el posperonismo no ha sido historizado y es prácticamente desconocido. A pesar del peso que esta organización tuvo dentro del movimiento obrero y en los procesos de protesta social de las décadas del 60 y el 70, no contamos todavía con ningún trabajo específico sobre ella. Un ejemplo claro es el caso cordobés: a pesar de la importancia que la figura de Atilio López y la seccional cordobesa de la UTA tuvieron en el devenir de la protesta social y la política en dicha provincia, el número de trabajos dedicados específicamente a las luchas de los choferes de colectivos y su dirigencia es ínfimo en comparación tanto con su relevancia (Floresta y Dralmy, 2001; Bustos *et al.*, 2014) como, por ejemplo, con la cantidad dedicada a Sitrac-Sitram.

Lejos de pretender saldar dicha falencia, el siguiente trabajo busca contribuir desde una mirada local/regional a la reconstrucción de la experiencia de los trabajadores de la UTA durante los primeros años 70 en la ciudad de Mar del Plata. Normalizada en el contexto de la dictadura de Onganía, la UTA estaba profundamente atravesada por conflictos internos que, lejos de solucionarse con la normalización de la CGT en 1970, pervivieron y se profundizaron durante el gobierno del Frejuli.

La UTA entre 1966 y 1976

Al momento de producirse el golpe militar de 1966, el desarrollo de la UTA a nivel nacional era dispar geográficamente. La mayoría de sus afiliados se encontraban concentrados en la ciudad de Buenos Aires y el conurbano bonaerense, aunque hacía por lo menos una década que el crecimiento urbano de las ciudades del interior había propiciado un aumento en la cantidad de delegaciones regionales. En este sentido, la rápida expansión y el crecimiento de la UTA en la provincia de Córdoba constituyó un ejemplo claro de este fenómeno. La importancia estratégica de la actividad, sumado a un complejo proceso de transformación empresarial en el sector, hicieron que el peso de la UTA tuviera mayor contundencia a partir de la década del 60 (Brennan y Gordillo, 2008, pp. 36-48).

Más allá de las diferencias locales, entre 1939 y 1955 el sistema de transporte urbano de pasajeros estuvo marcado por una situación híbrida: por un lado, estaban las corporaciones estatales de transporte, mayoritariamente municipales, y, por otro, empresarios privados que siguieron operando colectivos y líneas de forma particular. Si bien en 1952 el Estado, mediante la Empresa Nacional de Transporte, se hizo

con el control de todo el sistema, a partir de 1955 la mayor parte del mismo fue reprivatizado lentamente hasta comienzos de la década del 60 (Pérez, 2021). En Mar del Plata específicamente, en 1962, se produjo la licitación de las líneas y recorridos distribuyéndose entre 38 empresas, asumiendo la mayoría de ellas la forma de Sociedad de Responsabilidad Limitada. Ahora bien, a la vez que el sistema de transporte público de pasajeros pasaba a manos privadas, tanto en Buenos Aires como en las otras provincias del país los conflictos sindicales tomaron mayor relevancia.

No obstante, fue precisamente la política sindical del Onganiato la que precipitaría rupturas y quiebres al interior de esta organización sindical. Como se sabe, el gobierno de Onganía trabajó en consonancia con una parte de la cúpula sindical en pos de una integración del movimiento obrero en su modelo de organización social, lo cual definiría una línea de fractura fundamental entre las organizaciones “participacionistas” y aquellas que se mantuvieron en una posición combativa (Dawyd, 2016). Dicho enfrentamiento, que redundaría en la división de la central sindical entre la CGT de los Argentinos y la CGT Azopardo, tuvo en la UTA un significado crucial.

El Congreso Normalizador que dio origen a la CGT de los Argentinos (CGTA) sesionó en la sede central de UTA en la Ciudad de Buenos Aires, y de hecho sus deliberaciones fueron presididas por Honorio Gutiérrez, el secretario adjunto de dicha organización. Los delegados de UTA participaron activamente del congreso y en un comienzo apoyaron la constitución de la CGTA. No obstante, a los pocos días, un grupo armado dirigido por el secretario general Eduardo Rojas tomó la sede del gremio y desconoció la participación en la CGTA, además de expulsar a Gutiérrez y al resto de la comisión directiva.² A partir de allí la ruptura se reprodujo en las diferentes regionales del país. Mientras algunas seccionales como Buenos Aires y Santa Fe apoyaban las posturas integracionistas, otras como Córdoba, Paraná, Tucumán y Mar del Plata se enrolaron en la CGTA.

A pesar de la relevancia pública adquirida por Atilio López a partir de la importancia de la UTA en las jornadas del Cordobazo, la mayoría de la conducción nacional se mantuvo dentro de una postura dialoguista e integracionista con el gobierno dictatorial. Apoyados en el control que tenían en las seccionales de la Ciudad de Buenos Aires y el conurbano –que nucleaba a la mayoría de las seccionales y afiliados del país– y con el respaldo del gobierno nacional, estos sectores lograron imponerse en las elecciones de normalización de la UTA en febrero de 1971. La con-

2. CGT, *Órgano oficial de la Confederación General del Trabajo*, año I, n° 7, 13 de junio de 1968.

ducción nacional quedaría en manos de Enrique Caputo (presidente) y de Albérico González (vicepresidente), quienes se alternarían en la conducción durante la década del 70.

Producto de la fusión de dos agrupaciones participacionistas, la nueva conducción lejos estuvo de solucionar los conflictos internos. A pesar de la imposibilidad de la UTA de Córdoba de lograr competir a nivel nacional con los sectores participacionistas, lo cual tampoco parecía una prioridad del sindicato dirigido por Atilio López, esto no implicó un freno para las tendencias más combativas dentro de las seccionales de la UTA en el resto de las provincias. La apertura electoral y el retorno al juego democrático en 1973 abrieron un escenario en el interior del sindicato automotor en el cual no sólo reverberaban las fracturas propias de la etapa del Onganiato mencionadas, sino que también se dejarían oír nuevas contradicciones.

La presencia de seccionales que podríamos denominar en términos genéricos como “combativas” fue hábilmente aprovechada por las distintas tendencias de la izquierda peronista. El Peronismo de Base y la Juventud Trabajadora Peronista, vinculadas con las Fuerzas Armadas Peronistas y Montoneros respectivamente, llegaron a tener una importante presencia entre los trabajadores del volante en muchas seccionales de la UTA (Pacheco, 2015). En este marco, se destacaron los militantes de la agrupación “17 de Octubre”, la que logró presencia en distintas seccionales de la UTA que adherían a la JTP, siendo especialmente fuertes en algunas seccionales de la zona sur del conurbano bonaerense y de otras ciudades del resto del país (Werner y Aguirre, 2007, pp. 275-280). La agrupación, presentada formalmente en junio de 1973, reconocía tanto a la seccional Córdoba como a la de Mar del Plata –de la cual en cierta medida tomaba el nombre– como una referencia para los trabajadores combativos.³

Aún sin contar con una reconstrucción acabada de la gran cantidad de conflictos protagonizados por las seccionales de la UTA durante el período 1973-1976, podemos afirmar que los conflictos sindicales efectuados por los choferes de colectivo y los trabajadores del subterráneo de Buenos Aires fueron de gran importancia. Entre ellos se destacaría el conflicto protagonizado por UTA Córdoba contra las empresas y el gobierno municipal de la capital provincial en diciembre de 1973.⁴ Las

3. *El Descamisado*, “Habla la Agrupación 17 de Octubre”, año I, n° 14, 21 de agosto de 1973, p. 25.

4. Cuando Atilio López se licenció de la conducción de UTA Córdoba para asumir su cargo como vicegobernador de la provincia, fue reemplazado por Roberto Tapia, en tanto vicepresidente de la seccional. A diferencia de López, Tapia se había enrolado abiertamente en la JTP. Dirigida por Tapia, la UTA local lanzó una medida de fuerza

protestas motivadas por el incumplimiento del Convenio Colectivo de Trabajo firmado en octubre de 1973, que se sucedieron a partir de 1974, derivaron en distintas medidas de fuerza y en huelgas, las que estuvieron estrechamente vinculadas al fracaso del pretendido Pacto Social anunciado por el gobierno nacional y al mencionado incumplimiento del citado convenio. Deteniéndonos en esta coyuntura, cabe mencionar los conflictos protagonizados por los trabajadores de la UTA en la ciudad de La Plata (Accinelli, 2012) y en la provincia de Salta.

Muchas de estas protestas apuntaron directamente contra las patronales, pero también contra la dirigencia oficial de la UTA, la cual desde el triunfo del Frejuli había asumido el discurso de la “Reconstrucción Nacional”.⁵ Denunciada y cuestionada por sectores de base y agrupaciones opositoras a dicha conducción de la UTA, esta comenzó a utilizar la violencia en contra de dirigentes y grupos opositores, especialmente a través del accionar de la Juventud Sindical Peronista. En tal sentido, la conducción de la UTA tempranamente sería parte de ese movimiento de las cúpulas sindicales peronistas que buscó “depurar” al peronismo y “salvaguardar” los sindicatos (Harari, Lissandrello y Egan, 2017).

En el marco del crecimiento de los conflictos sindicales en la empresa Costera Criolla, en la cual los obreros de UTA habían logrado participación en el directorio, y ante un nuevo congreso del sindicato automotor, el 8 de octubre de 1973, en La Plata, fue secuestrado Oscar Arca de la JTP, quien estuvo en cautiverio por varios días. La rápida movilización de un sector significativo de trabajadores logró que Arca fuera liberado el 12 de octubre, con evidentes signos de haber recibido torturas.⁶ El incremento de la violencia, especialmente en la seccional marplatense como veremos más adelante, se evidenciaría a finales de ese mismo mes con el asesinato de Pablo Fredes, militante de la JTP y chofer de la

por mejoras salariales el 24 de diciembre de 1973, la cual se extendió hasta comienzos de enero. La misma puso en una delicada posición política al gobierno provincial. El mismo intentó mediar entre los trabajadores, las empresas y el gobierno municipal de la capital mediterránea (en manos del peronismo ortodoxo y enfrentado al gobierno provincial). La situación llegaría a una fuerte tensión cuando el intendente Ávalos solicitaría, sin éxito, la intervención federal de la provincia. Para una reconstrucción del conflicto véase *El Peronista*, “Transporte: todo lo que pasó”, año 2, n° 15.

5. La conducción de la UTA a nivel nacional ya editaba como órgano oficial la revista *Kilómetro Cero*. Lamentablemente hemos encontrado números discontinuos de esta primera etapa de la publicación. No obstante, vale destacar como muestra de su orientación que el número dedicado a los enfrentamientos de Ezeiza claramente responsabilizó de los hechos a “grupos infiltrados antinacionales”. Véase *Kilómetro Cero*, *Órgano Oficial de la Unión Tranviarios Automotor*, año II, n° 8, junio- julio de 1973.

6. *Nuevo Hombre*, “Nuevo Hombre con el compañero Arca”, año III, n° 49, 2^a quincena de octubre de 1973.

Centenera S.A (administradora de las líneas 82, 86 y 26 de la Ciudad de Buenos Aires), y con el secuestro del delegado Miguel Ángel Mars, en el mes de noviembre.⁷ A su vez, apoyados por las organizaciones de la derecha peronista unos y por las organizaciones de la izquierda peronista otros, durante 1974 y 1975 fueron frecuentes los tiroteos y enfrentamientos entre las distintas facciones del sindicato.

Ahora bien, la creciente movilización de las bases sindicales redundaría, tras el “Rodrigazo”, en la conformación de la “Coordinadora de Transporte Automotor de Buenos Aires y el Conurbano” y la “Coordinadora Interlíneas 5 de Abril” del subterráneo. Esta última se integraría en el movimiento de las coordinadoras intersindicales que tendrían un fuerte protagonismo en los conflictos sindicales de junio y julio de 1975, con una mayor participación de delegados vinculados a la izquierda marxista (Rouspil, 2007). La coyuntura en la UTA se había complejizado particularmente por la intervención por parte de la dirección nacional de muchas de las seccionales provinciales, por el triunfo en la seccional cordobesa de Mariano Cabrera tras el Navarrazo, quien se alineó con la conducción nacional de la UTA, y por el hostigamiento de la acción de la Triple A, la cual asesinó a Atilio López en septiembre de 1974. A pesar de condiciones tan adversas, en 1975, el nuevo movimiento de base de los choferes de media y corta distancia, especialmente fuerte en la Ciudad de Buenos Aires y el Conurbano, pudo poner en aprietos a la conducción nacional de UTA.

El 17 de junio de 1975 los delegados de base de las empresas del área metropolitana determinaron un paro y movilización que finalizó con un acampe frente a la sede central del gremio ubicada en la calle Moreno al 3800 de la Ciudad de Buenos Aires. Este paro estuvo determinado principalmente por el asesinato de Carlos Banylis, ocurrido el 10 de junio en su domicilio de la localidad de Morón.⁸ Banylis era chofer y delegado de la empresa Transporte del Oeste, militante comunista y activo miembro de la Coordinadora Interlíneas. Esta nueva coyuntura

7. Fredes había logrado dirigir un proceso de recuperación de la empresa Centenera que estaba en proceso de quiebra y había logrado, junto a los delegados de UTA, una primera medida de la Secretaría de Transporte para poder seguir operando la empresa como cooperativa obrera. Para un relato del asesinato véase *Nuevo Hombre*, año III, n° 51, 2ª quincena de noviembre de 1973, p. 10. Miguel Mars era delegado de la línea 81. Fue secuestrado el 20 de noviembre y liberado el 26, con evidentes signos de torturas. Para un relato del hecho véase *Liberación*, “Hijos de UTA”, n° 15, 30 de noviembre de 1973, p. 4.

8. En los días del paro fueron ametrallados e incendiados varios colectivos. El día 25, un comando de Montoneros ametralló la sede la UTA Morón, a la cual responsabilizaba del asesinato de Banylis. *Evita Montonera. Revista Oficial de Montoneros*, año I, n° 6, agosto de 1973, p. 35.

representaría un quiebre en el proceso de enfrentamiento entre las distintas facciones de la UTA y en la rebelión de las bases del área metropolitana de Buenos Aires.

Frente a dicha situación, Albérico González y toda la comisión directiva del sindicato renunciaron luego de dos días de protestas. Dada la acefalía, a las pocas semanas la conducción interina llamaría a un nuevo congreso para elegir autoridades, que se realizó en la provincia de San Juan. La designación del lugar no fue azarosa. La lejanía respecto a la Ciudad de Buenos Aires y el Conurbano garantizó, además de una importante presencia de grupos armados por parte del oficialismo, la baja participación de las agrupaciones y delegados cercanos a la izquierda peronista, resultando todo ello en una nueva elección de González y en la reposición de la vieja comisión directiva.⁹

La UTA llegará al momento del golpe militar de 1976 con un proceso de normalización totalmente abierto e inconcluso. Si bien en enero de aquel año se convocó nuevamente a elecciones, las listas y los grupos opositores desistieron de participar en comicios que consideraban viciados desde su origen, propiciando la abstención como forma de denuncia. Los enfrentamientos entre las distintas tendencias de la UTA conformaron una muestra del importante grado de politización y radicalización que se había desarrollado entre los trabajadores del transporte automotor. Probablemente, las características de la actividad,¹⁰ con delegados por línea y por empresa, sumadas a la disparidad regional entre las secciones del área metropolitana y las de las provin-

9. El diario *El Auténtico*, órgano de prensa del Peronismo Auténtico, sostendría: “En la última semana de agosto se realizó en San Juan un congreso extraordinario de la UTA, gremio que nuclea a unos 80 mil trabajadores. Durante su desarrollo una banda armada se encargó de disuadir mediante tiros, palazos y persecuciones a quienes se oponen a la conducción actual. Cerca de 20 personas con itakas y ametralladoras y otros armados de palos, atacaron a la delegación de Capital y Gran Buenos Aires cuando se dirigían a la sede del congreso”. *El Auténtico. Expresión del peronismo auténtico para la liberación nacional y social*, año 1, n° 1, p. 7.

10. La experiencia de los trabajadores de la UTA era en realidad muy diversa. Mientras que los trabajadores del subterráneo trabajaban en una empresa estatal y claramente organizada, los trabajadores de colectivos lo hacían para empresas con una estructura administrativa y organizativa todavía muy rudimentaria. Hasta mediados de los años 70 la mayoría de las empresas eran Sociedades de Responsabilidad Limitada, formadas por dueños de colectivos que incluso en algunos casos trabajaban como choferes. En realidad, la concentración empresarial en el sector se experimentaría recién a partir de 1980. Las empresas de larga distancia, en donde había una mayor organización, igualmente no ocupaban tantos choferes como en la actualidad, ya que el ferrocarril seguía siendo, hasta mediados de la década de 1980, una alternativa para el transporte de pasajeros. La falta de estabilidad laboral fue un reclamo constante de la UTA durante el período estudiado.

cias, apuntalaron este fuerte proceso de faccionalización, producto de la alta politización en el interior de la UTA. Dentro de este amplio mapa de conflictividad, el caso marplatense es un claro exponente, y la a vez permite estudiar localmente dinámicas de esta confrontación, como veremos a continuación.

La UTA y el movimiento obrero marplatense a inicios de los años 70

La ciudad de Mar del Plata en la década del 60 se encontraba inmersa en un profundo proceso de cambio sociodemográfico. El lento proceso de ampliación urbana producto del desarrollo del turismo de masas en la ciudad desde mediados de 1940 se había acelerado exponencialmente a partir de la década del 50 (Torre y Pastoriza, 2019). El mismo había producido un incremento poblacional evidente ya para 1971, cuando la ciudad contaba con un poco más de 300.000 habitantes, convirtiéndose en la urbe más poblada del interior de la provincia de Buenos Aires (Ladeuix, 2015, pp. 167-190).

En el plano económico, el desarrollo del turismo de masas alentó la industria de la construcción, la cual crecientemente demandaba mano de obra migrante, al igual que lo hacía el trabajo estacional en la industria del pescado. A esto deberíamos sumar la expansión de un importante sector de servicios y comercial, en particular el hotelero (Garazi, 2020), lo cual terminaría de configurar una ciudad semindustrializada y con una consolidada sociedad civil, que se evidenciaba en una importante participación política y en la activación de diversas asociaciones y organizaciones. En esta ciudad expandida y turística, la violencia política tuvo un desarrollo particular, signado por los fuertes conflictos internos del peronismo, lo que se manifestó en una profusa actividad de las organizaciones de la derecha peronista y del accionar paramilitar (Ladeuix, 2021).

Ahora bien, estos enfrentamientos se desarrollaron preferencialmente, y de manera exacerbada, en el mundo sindical. No obstante, a diferencia del movimiento estudiantil, la memoria sobre dichos conflictos es mucho más difusa e inconexa.

En Mar del Plata la ruptura entre la CGT de los Argentinos y la CGT Azopardo estuvo representada en el interior de los gremios locales, en los cuales existían agrupaciones que se enrolaban en las distintas centrales nacionales, y en la constitución de dos regionales de la CGT. La llamada “comisión de los 14” nucleó a los gremios locales que respondieron a la convocatoria de la CGTA,¹¹ mientras que la CGT Azopardo contaría en

11. La “comisión de los 14” estaba compuesta por los siguientes gremios: Unión Ferroviaria, La Fraternidad, Sindicato de Obras Sanitarias de la Nación, Asociación

la ciudad con el respaldo de Nicasio Astrada (UOM), Marcelino Mansilla (UOCRA) y Antonio Ramírez (Aceiteros), quienes habían conducido la mesa de la delegación hasta 1966. La CGT Azopardo en Mar del Plata fue conocida como la CGT Catamarca (ya que mantuvieron el tradicional local de la central sindical, ubicado en la calle Catamarca al 2100), mientras que la CGTA sería conocida como la CGT San Luis (ya que tomó como sede central el edificio de la Asociación de Viajantes, sito en la calle San Luis al 2500). La conducción vandorista estuvo a cargo de Astrada, mientras que la delegación de la CGTA quedaría reservada para el secretario general del Sindicato de Prensa, Carlos Alonso.¹²

En el año 1971, al momento de producirse la unificación de la CGT, el movimiento obrero marplatense se encontraba dividido en una serie de agrupamientos que no necesariamente reflejaban las fracturas nacionales, las cuales, sin embargo, también estaban presentes. En realidad, esos mismos alineamientos no fueron estables ni estáticos durante todo el período, aunque en cada uno de ellos hubo sindicatos que cumplieron una función nodal. Dichos lineamientos se definían desde una arista política, establecida en relación con las expectativas que se tenían frente al futuro período democrático en ciernes.

En tal sentido podemos identificar hacia 1972 la presencia de tres sectores: a) un sector ortodoxo claramente vinculado a la figura de José Ignacio Rucci y a los sectores de la derecha del peronismo local, dirigido por Marcelino Mansilla (UOCRA) y Nicasio Astrada (UOM); b) otro sector también ortodoxo pero que no se identificaba con el liderazgo de Rucci y disputaba la relación con la derecha peronista, cuyos principales referentes fueron Nelson Rizzo (FOETRA), Héctor Irazoqui (Municipales) y Abdul Saravia (Obreros del Pescado), quienes además controlaban las 62 Organizaciones Peronistas a nivel local; y finalmente c) un sector al que denominamos combativo, conformado por los sindicatos locales identificados con el Movimiento Intersindical (Luz y Fuerza, Mineros y Gastronómicos), la UTA, el Sindicato de Obreros Navales (SAON) y diver-

Gremial de Músicos, Sindicato de Trabajadores Municipales, Asociación de Trabajadores de la Sanidad Argentina, Asociación Bancaria, Sindicato de Prensa, Federación de Obreros y Empleados Telefónicos, Sindicatos de Papeleros, UPCN, Asociación de Viajantes de Comercio, Federación de Empleados de Correos y Telecomunicaciones y la Asociación Obrera Minera.

12. La mesa de conducción de la CGTA en Mar del Plata, estuvo compuesta de la siguiente forma: delegado regional, Carlos Alonso (Sindicato de Prensa); subdelegado, Aldo Priore (Asociación de Viajantes); tesorero, Carlos Estévez (UPCN); protesorero, Enrique Bacalini (UPCN); secretario de organización, José Bonneco (Obras Sanitarias); secretario de actas, Jorge Ferrari (UTA) y secretario de prensa, Jorge Gómez (Sanidad). Para un seguimiento detallado de la formación de la CGTA en Mar del Plata, véase *La Capital*, 20 de junio de 1968.

sas agrupaciones gremiales vinculadas a organizaciones de la izquierda peronista. Dentro de este panorama, se puede señalar que los gremios y los dirigentes de la Intersindical estuvieron emparentados al Partido Comunista y al Partido Socialista de los Trabajadores, mientras que el SAON y la UTA se relacionaron con el Peronismo de Base y Montoneros, respectivamente (Ladeuix, 2015, pp. 189-193).

La CGT local se normalizó recién a comienzos de 1973, el 17 de mayo, pocos días antes de la asunción del nuevo gobierno peronista. Especialmente, como prueba de la imperiosa necesidad de demostrar cierta unidad, los gremios marplatenses precipitaron una serie de reuniones que conformarían una conducción regional de la CGT dirigida por Marcelino Mansilla (UOCRA), luego de un encuentro en que la mayoría de los representantes de los otros alineamientos, combativos y no solo, no se hicieron presentes.¹³

El devenir de estos alineamientos iría cambiando estrepitosa y aceleradamente en el transcurso de los escasos años de gobierno del Frejuli. La política represiva del gobierno peronista en el mundo sindical, especialmente tras los hechos de Ezeiza y el asesinato de José Rucci, significó el empoderamiento de los grupos armados vinculados a las conducciones gremiales ortodoxas que, por medio de la Juventud Sindical Peronista, se lanzarían de lleno a la persecución de lo que denominaban “infiltrados” y “zurdos”.

En tal sentido, ante el enemigo común, muchos de los matices existentes entre los sectores que respondían a Mansilla y aquellos que se enrolaban en las 62 Organizaciones Peronistas se fueron difuminando, especialmente tras el asesinato de Marcelino Mansilla por parte de las FAP - Comando Nacional en agosto de 1973 (Ladeuix, 2013). Los sectores de la ortodoxia sindical se unificaron en torno a la figura de Roberto Comaschi (Petroleros) y de José Durante (Estatales), quienes dirigieron la regional de la CGT Mar del Plata, y desde allí condujeron un proceso de disciplinamiento contra los sectores combativos del sindicalismo local.

La UTA fue sin duda el gremio de mayor importancia en la ciudad cuya dirigencia se identificaba con el peronismo revolucionario. Desde 1970, se encontraba dirigida por un grupo de jóvenes encabezados por Ernesto Abel Quiroga y por Jorge Celestino Ferrari. Alineados con la CGT de los Argentinos, algunos de los miembros de la UTA habían estado vinculados inicialmente a la Acción Revolucionaria Peronista y al Peronismo de Base. Por otro lado, el sindicato de colectiveros había logrado constituirse en un actor de peso en los conflictos sociales que

13. Para los vaivenes del congreso véase *La Capital*, 24 de mayo de 1973, y *El Atlántico*, 25 de mayo de 1973.

afectaron a la ciudad tras el asesinato de la estudiante universitaria Silvia Filler en diciembre de 1971 (Ladeuix, 2021).¹⁴

Los contactos entre dirigentes de la UTA Mar del Plata con los de la UTA Córdoba fueron fluidos en aquellos años, participando en varias ocasiones de reuniones conjuntas en dicha provincia. Entre junio y septiembre de 1971 la conducción de la UTA marplatense había ocupado la atención de los medios locales al enfrentarse a un pedido de aumento de boleto por parte de las empresas, nucleadas en la Cámara de Empresarios de Transporte Urbano de Pasajeros (CETUP). Con un marcado discurso combativo, el accionar de los miembros de la UTA comenzaría a ser objeto de la represión directa, llegando a producirse la detención de varios de sus militantes, quienes habían repartido la recaudación de uno de los colectivos entre los pasajeros del mismo, e incluso redundó en la detención del propio Ferrari cuando se encontraba en las afueras de la municipalidad. En medio del conflicto, los dirigentes de la seccional apoyaron la toma de la empresa La Explanada S.A, que adeudaba el pago de salarios y premios a los choferes por el corte de boletos.¹⁵

En noviembre de 1971, los sectores sindicales identificados con la conducción nacional de la UTA habían tomado la sede gremial marplatense y forzaron la intervención. A partir de dicha situación se terminaron de configurar dos agrupaciones dentro del sindicato automotor: los sectores desplazados formarían la “agrupación 17 de Octubre” (encabezada por Jorge Ferrari y Jacinto Alí), y quienes respondían a la conducción nacional formarían la “agrupación 22 de Agosto”¹⁶ (conducida por Julián Carlos Julio y Aníbal Flores). En mayo del año siguiente se realizaron las elecciones normalizadoras y la conducción fue recuperada por la agrupación combativa “17 de Octubre”.¹⁷

14. En diciembre de 1971, en el marco de una asamblea estudiantil en la Universidad Provincial de Mar del Plata, un grupo de la Concentración Nacional Universitaria (CNU) asesinó a la estudiante de arquitectura Silvia Filler. El hecho generó un proceso de gran movilización y protesta social en la ciudad, el cual alcanzaría su cenit en julio de 1972.

15. *La Capital*, “Transporte: posiciones irreductibles”, 18 de agosto de 1973, p. 16. *La Capital*, “Personal de La Explanada tomó instalaciones de la empresa”, 16 de septiembre de 1973, p. 6.

16. El nombre de la agrupación “22 de Agosto”, hace referencia a la fecha del llamado “Cabildo Abierto del Justicialismo” realizado en 1951, en el cual la CGT y otras organizaciones peronistas proclamaron la candidatura de Juan Perón y Eva Perón como fórmula presidencial en uno de los actos políticos más multitudinarios de la historia argentina. Días después, Eva Perón declinó la posibilidad de ser candidata a vicepresidenta a través de un mensaje radial.

17. Cuando se produjo la ocupación, la conducción desplazada entregó un comunicado de prensa donde afirmaba: “Acusamos públicamente a ese grupo de hombres

Iniciado el camino que finalmente vincularía a la agrupación sindical con la organización Montoneros, la conducción de la UTA encabezada por Ferrari tomó un rumbo marcado por ciertos hitos que terminó por enfrentarla de manera tajante con las tendencias más reactivas del sindicalismo y el empresariado local. La fuerte oposición sistemática a las demandas de aumento de tarifas por parte de los empresarios, junto a la vinculación directa con los sectores más radicales del Frejuli y la elaboración en marzo de 1973 de un proyecto tendiente a la formación de una Cooperativa Municipal de Transporte con el objetivo de cancelar los contratos con concesionarios privados, fueron paradas clave en este camino de enfrentamiento.

El 15 de mayo de 1973, la conducción de la UTA haría público un documento, dirigido a la prensa y al intendente de facto Juan Carlos Galloti, en donde sostenía:

Sabemos de la conocida insensibilidad de los empresarios para con el pueblo, pero deseamos que también se conozca la insensibilidad y total carencia de escrúpulos que tienen para con los trabajadores del transporte. A un compañero accidentado se le niega el sueldo correspondiente a tres meses atrasados, a otros que cuando son asaltados a veces pierden hasta sus efectos personales le descuentan del sueldo el importe robado, además son incalificables los incumplimientos laborales que van en desmedro de la economía de los trabajadores. Aducen precario estado financiero y pagan cifras millonarias para sostener un local utilizado por individuos que escudándose bajo el título de una fecha heroica para los peronistas se prestan para la corrupción y la defensa del interés empresario. Queremos soluciones que contribuyan decididamente a eliminar de cuajo los tan reiterados, y no menos repudiados paros empresarios. Para ello entendemos que se debe transitar por el único camino que tiende a la solución integral, y como paso inmediato consideramos que se debe encarar la cooperativización total del transporte automotor de pasajeros.¹⁸

de estar en connivencia con la patronal. Los trabajadores ya han hecho conciencia que todas estas provocaciones las realizan los aspirantes al lujo y su último modelo, pero sabedores que todo eso se consigue en base a la entrega de las conquistas de los trabajadores". *La Capital*, "UTA: los ex directivos explican su posición", 18 de noviembre de 1971, p. 6. Al momento de producirse las elecciones normalizadoras en mayo del año siguiente, la seccional de la UTA Mar del Plata tenía 697 afiliados, extendiendo su influencia a las ciudades de Necochea, Olavarría y Tandil.

18. *La Capital*, 15 de mayo de 1973.

La actitud resistente de la UTA ante la demanda de pedidos de aumentos tarifarios, bajo la conducción de la agrupación “17 de Octubre”, fue una constante. A cada pedido de aumento, y especialmente entre febrero y marzo de 1973, la posición del sindicato fue la misma: denunciar la maniobra empresarial y tratar de impedir el *lock-out* empresarial.

Las reacciones fueron contundentes y no se hicieron esperar. Un grupo armado encabezado por los líderes de la agrupación “22 de Agosto” tomó nuevamente la sede gremial marplatense el 17 de mayo de 1973, expulsando a la conducción del gremio. Repudiado por el bloque de concejales electos del Frejuli así como por el resto de las agrupaciones clasistas y los gremios combativos de la ciudad, el copamiento dirigido por Julián Carlos Julio en persona dejaría como saldo una situación sumamente conflictiva.¹⁹ Aunque por orden judicial del Dr. Razsiuna, magistrado del fuero penal, el local sindical debió ser devuelto al día siguiente a la conducción legítima, el objetivo principal de la “22 de Agosto” se cumplió.

La conducción nacional de la UTA presidida por Enrique Caputo decidió la intervención de la seccional el 20 de mayo, luego de dos intentos de paros en Mar del Plata, uno convocado por la “17 de Octubre” al día siguiente de la toma, y el otro organizado por la “22 de Agosto” tras la resolución judicial, sumado a los dos atentados con explosivos y a la intervención de la Municipalidad que incautó los vehículos de la compañía para evitar el *lock-out* patronal.²⁰ La intervención quedó a cargo de Juan Francisco Cavassa, quien finalmente designaría una “comisión asesora local” sorprendentemente dirigida por uno de los directos implicados en el conflicto: Julián Carlos Julio.²¹

En realidad, desde mediados de 1973 la Agrupación “17 de Octubre” de la UTA fue un actor fundamental en la construcción de la Juventud Trabajadora Peronista en la ciudad balnearia. La misma no logró efectivamente mantener la conducción de gremios a nivel local, pero tuvo fuertes agrupaciones en distintos sindicatos marplatenses.

De hecho, esta segunda intervención por parte de la UTA nacional fue una de las principales causantes de los hechos de violencia en la ciudad.

19. *La Capital*, “Fue tomado por un grupo armado el local del Sindicato de la UTA”, 18 de marzo de 1973, p. 20.

20. La intervención nacional aceptó los argumentos esgrimidos por la agrupación “22 de Agosto”. Entre ellos se destacaba: “total repudio a la ideología marxista-trotskista sustentada por la mayoría de la comisión y a que la sede sindical se haya convertido en un depósito de armamento y material político extremista”. Véase *El Atlántico*, 16 de mayo de 1973.

21. Para los comunicados de cada una de las agrupaciones ante esta intervención, véase *La Capital*, “La Junta depuesta de la UTA apelará; el grupo adverso apoya la intervención”, 22 de mayo de 1973, pp. 4-5.

El enfrentamiento no finalizó con la intervención y generó una serie de atentados y pugnas hasta el año 1975. Por lo pronto, ya durante abril de 1973, la intervención de la UTA dirigida por la agrupación “22 de Agosto”, en consonancia con la Cámara de Empresarios del Transporte, reclamó un aumento tarifario, para lo cual presionaron a las autoridades paralizándolo la ciudad por más de una semana.

Como vemos, la ofensiva de los sectores ortodoxos y de la derecha peronista sobre la izquierda en la ciudad de Mar del Plata fue clara. En gran medida empujada por el giro disciplinador que asumió el gobierno peronista tras el asesinato de José Ignacio Rucci, la situación local tuvo en el homicidio de Marcelino Mansilla, Secretario de la Regional de la CGT, un momento de especial tensión. A partir de allí, la Juventud Sindical Peronista y la CGT local se lanzaron de lleno al enfrentamiento con los sectores más radicalizados del movimiento obrero, coaligados con los grupos armados de la Concentración Nacional Universitaria (CNU).

En octubre de 1973, en La Plata, como mencionamos antes, un grupo armado secuestró al dirigente de la JTP Oscar Arca, quien había tenido una participación fundamental en la construcción de la agrupación “17 de Octubre” a nivel nacional. Dos semanas antes había presentado un pedido de informe ante la intervención de la seccional de Mar del Plata a la conducción nacional de la UTA.

A raíz de ello, en Mar del Plata la agrupación “17 de Octubre” decretó un paro local, a pesar de haber sido desplazada de la conducción por la intervención del sindicato. Por la noche, mientras militantes de la JTP intentaban convencer a los choferes de la Estación Terminal para plegarse al paro, se hicieron presentes miembros de la agrupación “22 de Agosto” acompañados por militantes de la CNU. Casi inmediatamente se produjo un tiroteo entre los representantes de la intervención y los mencionados militantes, resultando muerto Julián Carlos Julio de la “22 de Agosto” y herido Ángel Haurié, de la “17 de Octubre”.²²

No habían pasado siquiera dos meses del asesinato de Marcelino Mansilla, cuando este nuevo golpe de la izquierda peronista sobre la ortodoxia sindical elevó nuevamente el espiral de violencia. La derecha peronista respondió a este hecho con la mayor vehemencia. El 10 de octubre, grupos de la derecha peronista atacaron las Unidades Básicas “Mario Pujadas”, “Beto Simona” y “Compañera Evita Montonera”, además de balear el Centro de Estudiantes de la Escuela de Educación Media N° 1 de la ciudad marplatense. Montoneros respondió haciendo explotar una importante carga de trotyl, el 12 de octubre, en la Unidad Básica de la CNU, ubicada en la calle San Martín al 2800. La CNU al

22. *La Capital*, “Tiroteo en la Terminal: un muerto y un herido”, 10 de octubre de 1973, pp. 3-4.

día siguiente intentó asesinar a Ángel Antuna, líder del Peronismo de Base, cuando balearon su auto en movimiento.

En el plano gremial, los miembros de la intervención decidieron expulsar formalmente de la UTA a los dirigentes de la agrupación “17 de Octubre”. Aunque seguirían siendo referentes de la JTP local y de la JTP del transporte a nivel nacional, estos dirigentes en la mayoría de los casos debieron renunciar a sus trabajos ante la persecución sindical del oficialismo y de las patronales empresariales. A partir de allí, las posibilidades de los sectores más radicalizados entre los choferes marplatenses fueron prácticamente nulas. En todo caso, serían de ahí en adelante las organizaciones armadas las que buscarán influir en el mundo del transporte y sus gremios.

Al comenzar 1974 los empresarios retomaron su reclamo de aumento tarifario. Frente al *lock-out* del transporte, el 9 de abril las FAP dirigieron una serie de ataques contra este sector: el destacamento “Tacuarita Brandazzo” destruyó 8 micros de las empresas “La Marplatense” y “Peralta Ramos”; el destacamento “Eva Perón” colocó explosivos en la fábrica “Copens”; el destacamento “José Contino” lanzó bombas molotov contra la casa de los empresarios Antonio Moffa y Néstor Sauro (hermano del presidente de la CETUP). Finalmente, el destacamento “Delleroni-Arana” destruyó una oficina estatal de control de las empresas. Por otro lado, grupos no identificados balearon los domicilios de los concejales Eduardo Benedetti (MID-Frejuli) y Osvaldo Brunini (Partido Renovador) que se oponían al aumento.²³ No obstante, el poder ejecutivo municipal, a cargo del Partido Socialista Democrático, accedió al pedido de suba tarifaria de los empresarios.

La intervención de la UTA se consolidó de la mano de Aníbal Flores a partir de ese particular año 1974. La mayoría de los delegados y los militantes identificados con la agrupación “17 de Octubre” fueron expulsados del gremio. A comienzos de 1975 se normalizó la seccional marplatense de la UTA, triunfando Flores como secretario general. Ni siquiera el fuerte proceso huelguístico de junio de 1975 lograría reactivar la acción y militancia de los delegados de UTA enrolados en la JTP. Ángel Haurié, a quién se lo procesó por la muerte de Julio, pasó a militar en Montoneros, y fue desaparecido en octubre de 1976, mientras que el resto de los dirigentes de la “17 de Octubre” optaron por distintas formas de exilio.

Como corolario, a pesar de un breve lapso durante la dictadura militar, Aníbal Flores extendió su mandato al frente de la seccional marplatense de la UTA hasta 1996, cuando luego de un fuerte proceso de luchas internas decidió crear un nuevo sindicato.

23. Véase *La Capital*, del 8 al 12 de abril de 1974.

Conclusiones

El devenir de las luchas faccionales durante la década del 70 en la seccional de la UTA de Mar del Plata plantea a nuestro entender un caso de estudio que ilumina algunas variables nodales a la hora de encarar una historia general sobre el sector automotor y su sindicato. En este sentido, la mirada local potencia el análisis de procesos nacionales. En todo caso, lo nacional sucede en las localidades y sus territorios.

Una primera conclusión que se puede extraer de la investigación es que la radicalización de la cual fueron sujetos los sectores sindicales que se identificaron con la izquierda peronista no se debió exclusivamente al accionar de los grupos juveniles proveniente de sectores no obreros. Los trabajadores del sector automotor en la ciudad, claves en el movimiento obrero organizado local, fueron protagonistas de dicho proceso de radicalización a partir de una fuerte relectura de su propia experiencia de lucha sindical. La precariedad de los contratos con las empresas del transporte y el enfrentamiento con estas, claramente parte de una situación general, preparó un escenario donde los discursos en torno a la autogestión y la cooperativización tendrían terreno fértil en la ciudad.

No obstante, el caso de UTA también nos demuestra la importancia que las pujas internas gremiales tuvieron en la década del 70. La presencia de facciones radicalizadas era eficazmente contrarrestada con el accionar de agrupamientos identificados con la ortodoxia sindical y con la derecha peronista. Esos sectores fueron centrales para poder edificar una política represiva en contra de los sectores más radicalizados entre los choferes de ómnibus y, como tal, fueron amparados por entidades patronales y organismos gubernamentales.

Los elementos presentes en la radicalización y la conflictividad político-sindical en el interior de la UTA marplatense permiten también reflexionar sobre el devenir de la UTA nacional y sus nexos y vinculaciones con el caso revisado. Ciertamente es que sólo una revisión más completa de la experiencia nacional podrá darnos una idea más acabada del proceso que atravesó a los trabajadores de la UTA durante la década del 70 en las diversas localidades. El presente artículo sólo ha pretendido ser un aporte para repensar esta problemática, prestando atención no sólo a las particularidades sino también a los elementos en común con una experiencia general de este sector de los trabajadores del transporte automotor.

Bibliografía

- Accinelli, R. (2012). Conflictos colectivos: Una aproximación a los conflictos de choferes de transporte colectivo durante 1975. *VII Jornadas de Sociología de la UNLP*, 5 al 7 de diciembre de 2012, La Plata, Argentina. Disponible en: https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.1660/ev.1660.pdf.
- Brennan, J. y Gordillo, M. (2008). *Córdoba rebelde. El Cordobazo, el clasismo y la movilización social*, De la Campana.
- Bustos, I., Baronetto, L., Martínez, J., Rodeiro, L. y Vázquez, G. (eds.) (2014). *El Negro Atilio. Un trabajador. Un Líder Sindical Combativo. Un militante político revolucionario*. Unión Obrera Gráfica Cordobesa, CGT Regional Córdoba, Editorial Filosofía y Humanidades UNC.
- Dawyd, D. (2016). *Sindicatos y política en la Argentina del Cordobazo. El peronismo entre la CGT de los Argentinos y la reorganización sindical (1968-1970)*. Pueblo Heredero.
- Floresta, P. y Drallny, A. (2001). La Revista *UTA Córdoba* y la construcción de representaciones políticas. En M. Gordillo, *Actores, prácticas, discursos en la Córdoba combativa*. Ferreyra.
- Garazi, D. (2020). *El revés de las vacaciones: hotelería, trabajo y género. Mar del Plata, segunda mitad del siglo XX*. Universidad Nacional de Quilmes.
- García Heras, R. (1994). *Transportes, negocios y política: La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1981*. Sudamericana.
- Harari, I., Lissandrello, G., Egan, J. (2017). La Confederación General del Trabajo frente a la Juventud Trabajadora Peronista en un contexto de ascenso de la conflictividad dentro del movimiento peronista (1973-1976). *Postdata*, 22, 2, 1-36.
- Ladeuix, J. (2013). Relatos sobre “Burócratas, Matones y Patotas”, Algunas reflexiones sobre la derecha peronista de los años setentas como problema historiográfico. Jornadas “Estudios sobre el peronismo: perspectivas y debates”, UNMdP. Disponible en: <http://www.cedinpe.unsam.edu.ar/content/ladeuix-juan-relatos-sobre-burocratas-matones-y-patotas-algunas-reflexiones-sobre-la-derecha>.
- Ladeuix, J. (2015). *Perón o muerte en la aldea. Las formas de la violencia política en espacios locales del interior bonaerense, 1973-1976*. Tesis doctoral, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina.
- Ladeuix, J. (2021). Un escenario conflictivo. Característica y evolución del ciclo de violencia política en Mar del Plata (1971-1976). En I. Barragán y M. Iturralde. *Mar del Plata 70. Violencia, Justicia y derechos humanos* (23-62), Eudem.
- Pacheco, J. (2015). La izquierda peronista y su inserción en el movimiento obrero. Juventud Trabajadora Peronista-Montoneros 1970-1976. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo*, 19, 32, 157-184. Disponible en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/51909>.
- Pérez, V. (2021). A 90 años de la aparición del colectivo. Reflexiones sobre

- la participación del Estado en un servicio público esencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Sociohistórica*, 47, e119. Disponible en: <https://doi.org/10.24215/18521606e119>.
- Rouspil, C. (2007). Un repaso por los últimos treinta años de los trabajadores del Subte. Su organización y sus luchas. *VII Jornadas de Sociología*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Santa Cruz, C. (2012). El Partido Comunista ante el problema del transporte en 1943: posición política, acción gremial y nuevas alianzas en el seno del transporte de autos colectivos. *Historia Política*. Disponible en: http://www.historiapolitica.com/datos/biblioteca/pcmovo_santacruz.pdf.
- Torre, J.C. y Pastoriza, E. (2019). *Mar del Plata. Un sueño de los argentinos*, Edhasa.
- Werner, R. y Aguirre, F. (2007). *Insurgencia obrera en la Argentina. 1969-1976. Clasismo, coordinadoras interfabriles y estrategias de la izquierda*. Ediciones IPS.