

CARA A CARA CON ... **CARLOS “Pancho” GAITÁN**

A portrait of Carlos Pancho Gaitán, an elderly man with white hair, wearing a light blue shirt. He is looking slightly to the left of the camera with a thoughtful expression. The background is dark and out of focus, showing some office equipment and a flag.

“Un desarrollo industrial que comenzó desde los aprendices de la clase obrera”

La empresa IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) es un contundente ejemplo del desarrollo industrial que alcanzó la Argentina desde la década del '40 hasta el golpe militar que derrocó al gobierno constitucional en 1955. MI Club Tecnológico recoge el testimonio de Carlos Pancho Gaitán, en esos años un adolescente de origen muy humilde, que se capacitó en la Escuela de Aprendices de la IAME y participó desde su condición de trabajador, en el fantástico desarrollo industrial que permitió la producción de aviones, autos y motocicletas de diseño y construcción netamente nacionales, y que comenzó... “a martillo”. Las anécdotas, revelaciones e historias nunca contadas que componen esta entrevista exclusiva, tienen el sello de humildad que caracteriza a Gaitán, y que ha sabido mantener en su enorme trayectoria sindical, signada por la honestidad y el compromiso político en la defensa de los trabajadores, en todos los ámbitos locales e internacionales que le tocó actuar.

- Me gustaría brindar un testimonio de vida de lo que ha sido el desarrollo industrial en nuestro país a partir de un fenómeno político nuevo, que fue el peronismo. Quiero decir, que fue nuevo hace sesenta años. En

realidad, como suelo decir, yo fui un “niño trabajador” porque trabajé en un montón de cosas desde chico. Pero cuando empecé en serio, con catorce años y pocos meses, me incorporé en 1950 como aprendiz

en la empresa Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado, que se conocía popularmente como “el” IAME, o “la fábrica militar de aviones”, ya que su antecesor había sido el Instituto Aerotécnico.

- MI CT: Una empresa con historia...

- Así es. Es bueno recordar que la fábrica militar de aviones se fundó en octubre de 1927. En nuestro país, la aeronáutica fue hija del ejército y, para suerte nuestra, fue hija del ejército industrialista, el mismo del cual surgieron Mosconi, Savio y otros, cada uno en área específica. También en el comienzo de la aeronáutica, fue el ejército el que le dio el impulso originario que, yo creo, en realidad estuvo pensando en el campo de la defensa. Por eso se eligió Córdoba, porque en esos años el sentido de la estrategia para la Argentina estaba en torno a los vecinos. el adversario era Brasil. Por eso, se mantuvo Entre Ríos sin caminos y por eso se montó esta fábrica, que estuvo pensada en el centro geográfico del país, en función de la fabricación para la defensa.

En la década de los '40 aparece en escena un personaje que fue clave en este campo: el Brigadier José Ignacio San Martín, que también era ingeniero. Fue director de la fábrica. Fue entonces que conoció Córdoba, porque él era bonaerense. Posteriormente, Perón lo designó gobernador de Córdoba, porque en la primera elección, con el advenimiento del peronismo, en 1946, el peronismo gana Córdoba con algo de 150 votos de diferencia, fue un empate técnico.

En ese período, el desarrollo de la construcción de aeronáutica fue muy importante para el país. Se fabricaba un avioncito, que en realidad era un avión-escuela biplaza DL, que creo que se llamaba técnicamente DA 35. Nosotros le llamábamos "déle déle". También se fabricó un segundo avión, el "Calquín".

- ¿De diseño local?

- De diseño local, al igual que el DL. La característica principal del

"Calquín" es que era un avión de madera y de plástico. Pero de una madera que parecía hierro, porque era una madera trabajada en la fábrica. Era un bombardero bimotor liviano. Su nombre, "Calquín", es una voz araucana que, creo, significa Águila Real. Después, ya con el Brigadier San Martín al frente de la fábrica, se fabrica el Pulqui I, el primer avión a reacción. Luego, a continuación se fabrica el Pulqui II que ya era un avión con un diseño distinto, con alas en V, como una flecha. Ya era un avión supersónico. Andaba muy cerca del límite de la ruptura de la velocidad del sonido.

- ¿Cómo eran las líneas de producción de el IAME?

- Desde su origen, en la concepción de aquel tiempo, que era de espacios amplios y talleres grandes. En realidad, todas las construcciones que llegaron hasta los fines de los '40 eran construcciones amplias. Cuando San Martín toma la posta, ya se construían talleres con características

de hangares. Talleres con entrada y salida de aviones. Pero ahí se produce un cambio fundamental,

porque a Perón se le ocurre fabricar automóviles en el país. Para ello, lo que hace Perón es convocar a los representantes de los fabricantes. A las empresas automotrices transnacionales, que ya tenían representación en nuestro país. Los convoca, les dice que Argentina tiene expectativas de fabricar automóviles, y les pregunta qué piensan de eso. Un poco, invitándolos a participar. Los

fabricantes dicen: "No, este país no está en condiciones de fabricar autos. Es muy... muy...", no querían decir "atrasado". "Pero", dijeron, "en todo caso se podrían hacer ensamblados. Quizás, fabricar algunas autopartes, algunas piezas". Esa fue la propuesta que hicieron los representantes de las empresas.

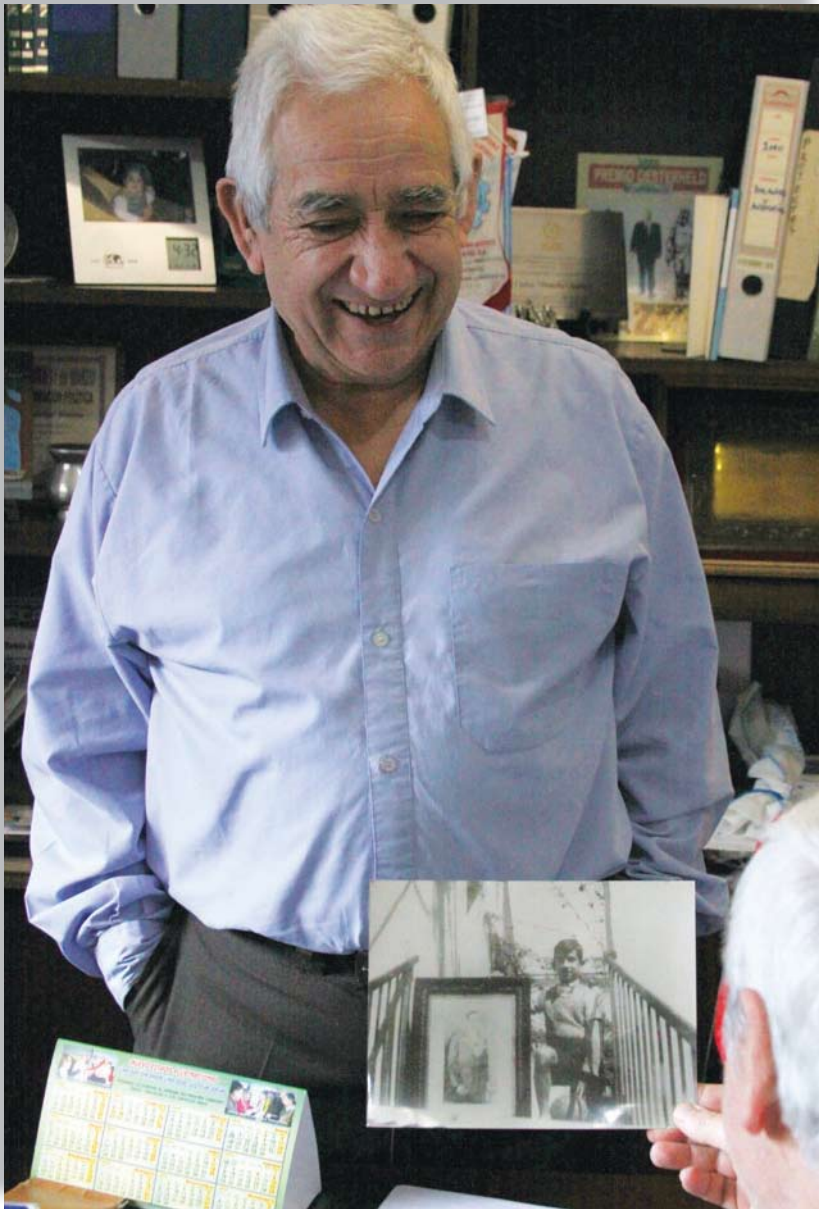
- ¡Qué gran visión! ... (risas)...

- En esa reunión participaba el Brigadier San Martín. Cuando los empresarios automotrices se retiraron, San Martín le dijo a Perón: "Presidente, si usted quiere yo le fabrico automóviles". Y Perón le respondió: "Bueno, metalé!", le dio toda la autorización. San Martín, que se ve que ya estaba en la idea, se fue a Italia, a Turín. Ahí había un instituto científico, de desarrollo tecnológico, y se trajo una cantidad de expertos, de técnicos. Era el año '47 o '48, Europa estaba destruida. Además, la otra cosa que hizo fue traer obreros especializados en materias que acá no había, para

incorporarlos a la fábrica. También se compraron muchas máquinas-herramienta. Así empezó una experiencia, que culminó con la fabricación de tractores, de automóviles, de utilitarios. Se fabricó el tractor Pampa, que era monocilíndrico. En el '50,

en el '51 había un crecimiento arrollador. Pero era una cosa ordenada. Porque adentro del IAME había siete fábricas: de aviones, de motores, de tractores, de motores a reacción (yo trabajé allí), fábrica de paracaídas, de instrumentos y otras. También había lugares que no eran exactamente fábricas, pero tenían una calificación en el organigrama. Por ejemplo, me acuerdo mucho

“... San Martín le dijo a Perón: ‘Presidente, si usted quiere yo le fabrico automóviles’. Y Perón le respondió: ‘Bueno, metalé!’...”



de la carpintería, porque una de las cosas que se hicieron fue el estudio de la resistencia de materiales... Se estudiaba tanto la cuestión metal-mecánica como la madera argentina para la industria aeronáutica. Tuve oportunidad de ver y tocar la madera que se usaba en el "Calquín", que, como dije antes, era parecida al hierro. Y era una fabricación que se hacía ahí mismo. Se hacían chapas de esa madera terciada, se armaban, se pegaban y les daban la forma metiéndolas en agua... Eran capa sobre capa, una cosa muy, muy sólida.

- ¿Cómo probaban los aviones?

- El IAME tenía un avión con fuselaje alemán, un Junkers, que en realidad era un fuselaje que se usaba para probar motores, como el Gaucho, que era un motor de 450 caballos de fuerza. Volaba, y los técnicos decían que era una estructura muy buena para volar, porque era muy segura, inclusive podía planear. Sobre la prueba de motores tengo una anécdota graciosa: en un vuelo de prueba de motor hubo un accidente. En ese vuelo se había colado un italiano raro, porque en esos años, los italianos que venían

eran muy trabajadores. Pero este era muy vago. Muy bandido, muy acriollado. El caso es que el italiano se coló en ese vuelo y, como tenía fama de "semáforo" (Que atrae la mala suerte NR), los compañeros empezaron a decir: "¡Uhh, si ha ido el italiano, seguro que el avión se cae!". Y efectivamente, el avión se cayó en Salta. El motor dejó de funcionar y el avión planeó hasta que aterrizó en un terreno totalmente irregular, así que chocó y el avión se desbarató, se desparramó. Después lo volvieron a armar. Era notable, vimos las fotografías, y no podíamos creer que hubieran salido vivos de ahí. El jefe -siempre iba a cargo un ingeniero civil, además del personal militar y del personal técnico más algún operario- juntó a todo el mundo para ver cómo estaban, qué les había pasado. No había ninguno con heridas graves, sino sólo con algunos golpes. El único que no aparecía era el italiano. No estaba, lo buscaban, y no aparecía...

- ¿Qué le había pasado?

- Resulta que el tipo se había asustado cuando vio que se caía el avión y se metió en el baño. Cuando el avión cayó, él todavía estaba allí. El pedazo de fuselaje que correspondía al baño estaba completo, pero con la puerta trabada. El hombre estaba consciente, sin heridas, pero ¡no podía salir! ... (risas)...

- ¿Eran motores de diseño y realización nacional?

- Sí, todos menos las turbinas. Las turbinas eran Rolls Royce. En uno de los lugares del IAME, la Sala de Motores a Reacción, se armó un equipo técnico que se llamó "experimental". Esa sección la dirigía el Ingeniero Magallanes. Era técnico aeronáutico y mecánico. Civil, como la mayoría del personal que se sumó en aquellos años... Así como San Martín trajo italianos, hubo gente de distintos países. Entre ellos diseñadores alemanes. Varios de

ellos habían venido en el acorazado Graf Spee y estaban internados en Córdoba. Estaban presos, se les llamaba internados. No estaban en la cárcel, pero tenían movimientos limitados. No podían salir del país, y supongo que tampoco podían viajar a otras provincias.

- ¿Trabajaste con ellos?

- Tuve la suerte de participar en ese equipo. Yo era tornero, y fui el más joven de ese grupo. Trabajaba con un torno muy pequeño, porque en realidad ahí se hacían piezas... Ese equipo experimental hizo el sedan que se le llamó "El justicialista" o "Institec". Se hizo con piezas hechas a mano, diseñando cosas entre los alemanes, el ingeniero Magallanes y todo el equipo que él tenía, con un amplio margen de maniobra. Hablamos del '53 o '54, o sea que habían pasado sólo tres años entre el primer prototipo y la propuesta de fabricación que le hizo el Brigadier San Martín a Perón, y que ya te conté. Fue un momento de desarrollo acelerado muy fuerte. Trabajó mucha gente en eso. Hubo una gran capacidad, que fue lo que le dio San Martín, una gran capacidad organizativa y de gestión. Y de delegar cosas. Se trabajó y creó en las siete fábricas. Cada una hacía lo suyo. Trabajaban en distintas especialidades. Se investigaba, se probaban materiales, incluso se realizaban procesos de fundición, de tratamiento de materiales, de aleaciones y tratamientos térmicos. Además de las fábricas, se hizo un túnel supersónico en el que se experimentaban materiales. Se incorporó el aluminio que, por lo menos para nosotros, era un material nuevo. En aquellos años el aluminio no se sabía soldar. Lo mismo que toda la experiencia de los tratamientos térmicos y de la galvanización... Se fue experimentando. También se fabricaron planeadores. Uno cree que es una actividad deportiva, en

el mejor de los casos... Pero no, en el sentido del estudio de los artefactos voladores, la aerodinámica. Eso tiene mucha importancia para probar el desplazamiento. Realmente ha habido ahí una línea de pensamiento muy fina y muy seria, muy abarcadora en todos los niveles, marchando hacia un mismo objetivo estratégico de desarrollo industrial y tecnológico.

- Contame más del automóvil que se fabricó en esos años...

- Era un sedán al que tuve la oportunidad de verlo surgir de la nada. Una vez que estuvo terminado el primer prototipo, salió a probarse en la ruta. Salieron de la fábrica en Córdoba y su primer destino fue Uspallata, en Mendoza. Iban cuatro personas a bordo: el ingeniero a la cabeza, el jefe de equipo y dos técnicos mecánicos.

- Camino de tierra...

- Efectivamente. Luego siguieron hasta Santiago de Chile. Bajaron hasta la altura de Bariloche que, del lado chileno, es un poco más arriba de Chiloé. Cruzaron nuevamente a la Argentina a la altura de Bariloche, y finalmente volvieron a Córdoba cruzando todo el territorio de La Pampa.

Fue un viaje de prueba de miles de kilómetros, con un excelente resultado. Con un autito hecho por nosotros, que

estábamos aprendiendo, todos estábamos aprendiendo. La verdad que fue fantástico. Se llegó a fabricar en

serie.

- ¿Cómo vivió la gente de la fábrica ese viaje?

- Con alegría y orgullo. Éramos mucha gente, no nos conocíamos entre todos, por supuesto. Pero había una unidad... hasta familiar, te podría decir. Era algo muy compartido, muy de sentir una participación... que cada uno estaba aportando su pequeño esfuerzo. Uno se sentía recompensado. Yo, que era casi un niño por aquellos años, tuve la suerte de poder vivir este fenómeno, que fue la dignificación del trabajo y la dignificación de los trabajadores. Por ejemplo, en la Escuela de Aprendices, me atrevería a decir que el cien por ciento éramos hijos de familias trabajadoras, muy humildes, que nos incorporamos a la vida de la industria. A la formación para la industria, a la capacitación para eso.

- ¿Cómo era esa Escuela de Aprendices?

- Era una escuela secundaria técnica de la Nación, una escuela-fábrica. Por esa Escuela de Aprendices pasaron más de mil chicos, en tres ciclos. Yo entré en el '50. Me parece que antes que la nuestra, hubo dos o tres camadas. No fuimos la primera promoción.

Por la mañana íbamos a la fábrica, entrábamos a las siete de la mañana. Almorzábamos -¡la comida era buenísima!-, y después de almorzar íbamos a la escuela. La Escuela de Aprendices tenía conduc-

ción militar, algunos días hacíamos gimnasia, educación física, incluso jugábamos al fútbol, se participó en los campeonatos Evita.

“... Era algo muy compartido, muy de sentir una participación... que cada uno estaba aportando su pequeño esfuerzo. Uno se sentía recompensado. ...”

- Mente y cuerpo sanos. Esa era la concepción.

- Hubo toda una formación de los aprendices, que iban primero a la fábrica, primero a la práctica y después matizaban su actividad en la fábrica con prácticas de educación física, y por la tarde al colegio. El edificio que se usaba era el mismo -todavía está en pie, creo- que hoy sigue siendo la Escuela de Comercio. Estaba en la calle Santa Rosa, casi La Cañada. A la mañana funcionaba un colegio del sistema educativo tradicional, un colegio muy grande. Y por la tarde funcionaba la de aprendices. En la Escuela de Aprendices, en primero, segundo y tercer año teníamos materias como Matemáticas -una de las materias clave-, Historia, Geografía, Tecnología...

- ¿Así se llamaba, Tecnología?

- Sí, teníamos tres años de Tecnología, donde se aprendía toda la cosa teórica que hiciera a la cuestión de máquinas herramienta, de materiales...

- ¡Ah! Atado a la producción concreta. A la tecnología de producción.

- En general, los profesores de tecnología además eran personal de la fábrica, civiles como, incluso, algunos militares. Me acuerdo que había un negro, no me acuerdo, era un tipo... Para nuestro sentir de chicos (teníamos quince o dieciséis años), era mulatón... Era un negro nuestro, un negro aindiado, más indio que africano, pero era bien morocho... y era solterón, un hombre grande, para nosotros un cuarentón que ya peinaba canas. El tipo era muy serio y para nosotros, muchachones que

molestábamos a los profesores, sentíamos que con él no se podía. Nos parecía que era un tipo que estaba como a la defensiva con nosotros, los bandidos, para que la tropa no se le sublevara. Su cosa sería más bien una cuestión de defensa. Pero era muy buen profesor de Tecnología; en realidad, era un obrero que se había cultivado... explicaba muy bien. Muy duro era, pero el tipo explicaba muy bien. Y hacía entender.

- Claro.

- Me quedó grabada una *gaffe* que el tipo produjo: como usaba mucho el pizarrón, estaba dando una explicación, no me acuerdo qué, y dice: tracemos una raya horizontal... y la hizo de arriba abajo, una vertical. Y se ve que se dio cuenta, porqué se dio vuelta, nos miró... y nosotros nos quedamos serios, como si nada hubiese pasado... después se dio vuelta y siguió la clase como si no hubiera dicho nada equivocado...

- ¿Tenían la misma duración que el período escolar?

- Sí, igual que en un colegio secundario. Pero también estaba la fábrica. La fábrica era todo el año. Y nos pagaban. Éramos importantes.

“... La fábrica era todo el año. Y nos pagaban. Éramos importantes. Yo ganaba 45 centavos la hora. Y a todo el mundo le pagaban 200 horas...”

Yo ganaba 45 centavos la hora. Y a todo el mundo le pagaban 200 horas.

- O sea te pagaban 90 pesos ¿Era un sueldo

por tu trabajo en la fábrica, o por toda la tarea, inclusive el estudio?

- Esto pagaban como operario de la fábrica...

- Pero si no ibas al colegio esta-

bas muerto.

- Ah no, claro. Eso es otra cosa. Había operarios que sólo trabajaban en la fábrica. Pero los aprendices teníamos la obligación de ir a la Escuela. Era un régimen especial. Varios ómnibus de la Escuela con recorrido fijo nos recogían a la mañana, nos llevaban a la fábrica donde, luego de la actividad física, íbamos cada uno al taller o destino asignado. Luego del almuerzo, esos mismos ómnibus nos llevaban al colegio, todos los días, de lunes a viernes. Nos distribuían, al principio un poco arbitrariamente. Después iba definiendo cada uno su especialidad. Yo, que fui tornero, en el primer año me tocó la enfermería. Porque había una suerte de hospital interno, excelente. Había atención primaria de todo tipo. No sólo para accidentes de trabajo. Y por supuesto, eso tenía una clínica en el centro, una suerte de obra social, que era de la propia institución.

- ¿Y después de la Escuela de Aprendices, qué?

- Después, como ya te conté, estuve en la fábrica de aviones, en el taller Nº 90. De allí salieron los primeros prototipos, y allí estaba el prototipo de ala delta, que fue lo último que se hizo antes del golpe de 1955. Era un proyecto que estaba muy avanzado, ya se había construido el prototipo en madera, escala uno a uno. No estaba hecho para volar, sino para tener una experiencia directa de diseño, y tener una práctica sobre una realidad en escala normal. En mi período de aprendiz tuve la oportunidad de visitar distintas fábricas o Departamentos: estuve en carpintería, en la fábrica de motores de explosión para automóviles y aviones. También en la fábrica de paracaídas, y en la fábrica de motocicletas.

- ¿La famosa moto Puma?

- La Puma. Nació allí y después se trasladó. Se llegaron a fabricar

cuatrocientas Puma por mes. Se hizo la primera serie, la segunda, y la cuarta. Porque la tercera serie... ¡desapareció! ...risas... En la zona de investigación no sólo se investigaron materiales, sino también combustibles. Y combustibles sólidos. Ahí se hizo el primer cohete, que era de diseño propio. Supongo que habrán investigado, habrán hecho modificaciones. Pero era algo que se trabajó allí. Ese cohete no se llegó a disparar, recién se disparó en el '60. Pero en el '55, cuando vino el golpe, ya estaba ahí.

Es una historia muy poco conocida. También se estaba investigando la cuestión aerostática: se mandaron varios globos de estudio de la ionosfera. O sea que realmente hubo una idea muy completa. Un desarrollo industrial que desde el principio incluyó a los aprendices de la clase obrera. Ahí no había chicos de la clase media. Con un desarrollo industrial que comenzó... a martillo. Dijeron: "Vamos a armar un auto". Hicieron un auto. Y en un proceso vertiginoso, complementario además, porque mientras se hacían aviones, se hicieron: autos, tractores, motocicletas, se hizo el Rastrojero, usando cosas importadas que eran rezagos de la Segunda Guerra Mundial, como los motores: se compraron, creo que cuatro mil jeeps Willy y los primeros motores que se usaron fueron Borgward, fábrica de motores con la que después se hizo un convenio, como parte de una red de convenios con fábricas automotrices, donde estaban también la Fiat y la Kaiser.

Se dio un fenómeno interesante. Mientras crecía esta cuestión fabril y tecnológica, se fueron generando empresas vinculadas, PyMES que se convirtieron en proveedores. En el año '60 había más de veinte mil empresas industriales en Córdoba. En torno a la fábrica surgió un nuevo pueblo industrial, "el Ferreyra", porque



ahí se instaló FORJA, que era una fábrica argentina de propiedad de Jorge Antonio. Fabricaban ruedas para el ferrocarril. Ahí también se instaló una fábrica de tractores. Ese fue un acuerdo que se hizo entre el IAME y la FIAT. Y entre el IAME y la Kaiser se hizo Santa Isabel, que es el barrio en donde se instaló la IKA, y donde en la actualidad está la Renault...

- ¿Pero, de qué año hablamos? ¿Con la Kaiser?

- Estoy hablando de los '50. Con la Kaiser se comenzó en el '55.

- Yo pensé que la había traído Frondizi.

- Comenzó antes. Industrias Kaiser Argentina, que era una sociedad mixta integrada por el IAME, Kaiser y grupos privados argentinos, se inauguró en Santa Isabel a principios del '55. Había un proceso

en marcha. Porque gran parte de la maquinaria y del personal de la Kaiser fue del IAME. El personal originario salió de ahí. Cuando le dieron la baja acá, se fueron allá. Y la fábrica -el IAME- aportó gran cantidad de materiales. Fundamentalmente máquinas. Habíamos comprado muchísimas máquinas. Ahí había máquinas cero kilómetro, sin usar. Y eran máquinas que, para aquél tiempo, tenían un alto desarrollo tecnológico.

- ¿El golpe del '55 terminó con el IAME y su proyecto?

- El golpe terminó con eso. Una de las primeras medidas que tomaron los militares después del golpe, fue que aumentaron una hora de trabajo, y no aumentaron los sueldos. Para ellos, no era posible que trabajáramos siete horas. Se produjo entonces el primer conflicto: la fábrica,

que había sido constituida en 1927 tuvo su primer conflicto en el '55. Primero comenzó internamente una tarea de agitación, contactos, se

convocó a una asamblea adentro de la fábrica... Y nos reunimos en la pista del Taller 90, que era un espacio muy amplio, y no sé cuántos trabajadores participaron, pero fueron varios miles.

Se hizo una manifestación. Aparecieron un par de líderes. Se convocó a luchar en defensa del horario establecido, o en su defecto, a reclamar el pago adicional. El acto fue a las dos de la tarde, al finalizar el horario de trabajo. Nos juntamos en la pista. Se hizo una asamblea fuera de horario, pero dentro de la fábrica. Los militares nos hicieron rodear por los soldados, y ahí descubrieron otra cosa: los soldados eran trabajadores de la fábrica. Porque también existía una ley en la época del gobierno de Perón que decía que los ciudadanos que dependían de algún ministerio, cuando hacían la colimba, la hacían en la misma arma, o en el mismo ministerio a donde estaban. Además, en la fábrica trabajaban sus padres, sus amigos, etcétera. Ellos eran parte de la familia. Y ahí se dio la conspiración de algunos compañeros, que eran soldados. Hubo una confrontación muy fuerte con los militares. En octubre o noviembre del '55. Fue la primera movilización de la fábrica. Habían hecho una tarima, no sé que consiguieron, una cosa para que el compañero que hablara se subiera a la tarima, y quedara casi un cuerpo por arriba de las ca-

bezas de los demás. Ahí empezaron los discursos y el jefe militar de día, un oficial quería imponer todas sus tiras, se arrió, con todo su estado

mayor, a unos 10 metros del muchacho que estaba hablando, rodeado de gente. El tipo le daba órdenes: ¡A ver, usted, ¡venga para acá! Y el compañero lo miraba y le decía: ¡No, vení vos para acá! ... (risas) ... Hasta que al final, lograron

que nos fuéramos, pero después de hacer una concentración que duró más de una o dos horas... Así que salimos por la calle principal, que se llamaba la Calle 1, al grito de ¡Perón, Perón! Mientras íbamos avanzando, pasamos frente a la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica. De allí, mientras pasábamos nosotros, sacaron una ametralladora antiaérea, de las pesadas, y nos tiraron una ráfaga por encima de nuestras cabezas, y lograron dividir la manifestación. A pesar de eso, fue un hecho muy notable de participación de la gente.

Que fue una muestra de que la reacción popular al golpe del '55 fue inmediata. Yo regresé a la fábrica el día que asumió Lonardi como presidente, el 23 de setiembre del '55, y ya estaba funcionando lo que después se conoció como la Resistencia Peronista. El primer día que me reincorporé, un santiagueño que estaba en la máquina de enfrente a la mía, un tipo más grande que yo, me tiró la lengua y hablamos sobre lo que había pasado y lo que yo pensaba que había que hacer. Al tercer día de charlar, me dijo directamente: ¿querés partici-

par?

- Vos que naciste en Córdoba. Todo este fenómeno ¿le cambió el perfil a la provincia?

- Al principio de la Patria, digamos, había universidades en Chuquisaca, Córdoba y Buenos Aires. Entonces, en torno a la cosa universitaria y a la cuestión religiosa, se formó una Córdoba... Pero no tenía actividad industrial. Córdoba empezó a crecer y a desarrollarse en lo que los cordobeses llamamos "la pampa gringa". La pampa gringa sabattinista. Geográficamente hablando, Córdoba tiene una característica: el sur de la provincia es una pampa húmeda, muy rica. Después tiene la sierra, y después la zona norte, el límite con Santiago de Estero, donde están las salinas. Existe también una zona minera, la zona serrana, donde hay fundamentalmente mica... piedra de cal (caliza). La zona minera tiene un papel económico importante. La provincia tiene distintas características, muy notables.

- Hasta ahí, la industria brillaba por su ausencia...

- Córdoba crece en torno a la agricultura y a la ganadería. Pero, a partir de fines de la década del '40 comienza a surgir una Córdoba industrial, que toma una dimensión tal que hasta llega a modificar la sociedad. La impacta culturalmente. Córdoba se convierte en un centro que atrae gente que busca trabajo, que viene, por ejemplo del Norte, donde hay provincias más pobres, particularmente La Rioja y Catamarca. Pero también van a Córdoba los trabajadores especializados de Rosario y Buenos Aires, torneros, fresadores.

Entonces se hace un centro, distinto, que se expresa muy claramente en El Cordobazo. En las luchas sociales, en la forma de participación. Crece también el sector empresario.

“... El cambio no era sólo figurativo, o desde el punto de vista de la dignidad, del respeto, sino también de la cosa económica. ... se trataba de una justicia social que se podía palpar.

- Uno de los lugares comunes actuales se refiere a la falta de mano de obra especializada. A la luz de la evolución de las máquinas herramienta, parecería un contrasentido. Pero sospecho que a la luz de la realidad, gran parte de los escenarios que antes se veían en fábricas grandes ahora se multiplican en fábricas chiquitas y en talleres. O sea que la necesidad de torneros habilidosos sigue teniendo vigencia porque hay una enorme cantidad de lugares donde se siguen usando tornos universales, por ejemplo. ¿Es así?

- Una vez propuse hacer una suerte de escuela técnica dedicada a jóvenes pobres, a chicos que por distintas razones no han tenido capacitación. Así que tenía la idea de hacer una especie de escuela-fábrica. Un lugar donde enseñar a hacer soldaduras, si fuera posible tornería. Aunque para eso ya necesitás otro tipo de instalación pero, como hay mucho material que no se usa, tal vez se podría utilizar. Entonces, había quienes me decían que eso no se usa más, con el desarrollo tecnológico. Yo digo que sí se usa porque, aunque somos un país que tiene cierto desarrollo tecnológico, no es menos cierto que esto no es uniforme ni está generalizado. Siguen habiendo pequeños talleres y necesidades para esos pequeños talleres. Lo mismo que el plomero, o el gasista, ese tipo de oficio también se requiere. Entonces, si uno le da esa formación a un muchacho, le estás dando instrumentos para que él enfrente la vida. Si el tipo termina el curso y quiere seguir otro rumbo, es problema de él. Pero vos le diste instrumentos. Y es bastante posible que ese muchacho tenga posibilidad de ejercer el oficio que aprendió, o de buscar en esa dirección.

- Incluso puede crecer, porque a partir de ese conocimiento bási-

co, (ese muchacho) se transforma en otra persona.

- Exactamente. Yo sí creo que un proyecto válido. Si observamos un poco, en América Latina sigue habiendo muchos talleres que aunque tienen muy bajo nivel tecnológico se usan, tienen trabajo. (Capacitar en ese sentido) sigue siendo válido. No es la estrategia para desarrollar el país. No. Eso es otra cosa. Pero sí podría ser útil para enfrentar ciertos niveles de trabajo, y resolver la desocupación.

- Bueno, el mismo sistema de autopartes se va expandiendo en cascada. Llega un momento en que un tipo que utiliza autopartes también necesita un tornito que le permita hacer pequeñas piezas.

- Sí. Por ejemplo, en Villa Dolores (Córdoba) ví un tipo que tiene un taller... Se ve que es un enamorado... Viene de una familia donde todos se han dedicado a cosas más o menos parecidas, se ve que el padre de él, un hombre conocido, era un artesano de esto. Uno de ellos tiene un taller metalúrgico ¡con una cantidad de máquinas manuales!

- ¿De qué modo modificó el IAME tu perspectiva de vida?

- El peronismo trajo no sólo aquello de la dignificación del trabajo y de los trabajadores -eso yo pude

vivirlo, percibirlo, experimentarlo-. Hasta su llegada, yo tenía dos pares de alpargatas, uno para ir a la escuela y otro para andar en la casa. Si me dejaba en casa las de ir a la escuela, ¡mi mamá me daba con la escoba! ... (risas) ... De ahí, pasamos a ser una familia de trabajadores con un cambio social y económico muy fuerte. Yo empecé a trabajar a los 14 años, ya trabajábamos todos, teníamos un ingreso, ya éramos otro tipo de jóvenes. De traje, zapatos etcétera. El cambio no era sólo figurativo, o desde el punto de vista de la dignidad, del respeto, sino también de la cosa económica. Podríamos decir que se trataba de una justicia social que se podía palpar. §

