

Resistencia y expropiación

La huelga de los trabajadores del transporte de autos colectivos en 1942

Autor:
Santa Cruz, Claudia

Tutor:
Schneider, Alejandro

2007

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título en Licenciatura de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Historia

Grado

Tesis
14.2.18

FACULTAD de FILOSOFIA y LETRAS	
Nº 840.898	MESA
28 DIC 2007 DE	
Agr.	ENTRADAS

Tesis de Licenciatura

*"Resistencia y expropiación:
La huelga de los trabajadores del transporte
de autos colectivos en 1942"*

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas

Alumna: Claudia Elisa Santa Cruz

L.U.: 20.314.931

Director: Dr. Alejandro Schneider

S.A.T.: *"Historia de la clase obrera argentina 1930- 1985"*

Período: 1º y 2º cuatrimestre

Año: 2005

Departamento de Historia

Facultad de Filosofía y Letras (UBA)

FE DE ERRATAS PÁGINA 11: dónde dice (...) debe decir

Esta actividad no estaba regulada, es decir sometida a reglamentaciones ni exigencias municipales que permitieron la circulación de vehículos de todos los colores, los modelos, algunos viejos y otros nuevos.

Entre 1928 y 1932, la actividad no estuvo regulada, esta ausencia de reglamentación les permitía a las líneas de autos colectivos modificar sus recorridos y no pagar obligaciones fiscales ni cargas sociales. La ausencia del Estado en la organización de esta actividad les permitió a los propietarios-trabajadores crear una actividad autónoma y autorregulada.

Autorregulada porque los recorridos, tarifas y paradas se basaban en acuerdos entre los trabajadores de la misma línea o entre líneas, para evitar la competencia y la superposición de recorridos.

Autónoma respecto de los poderes estatales y su injerencia en la organización de la actividad y la producción. Tuvo a principios de la década de los '30 en el Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires su más firme aliado, cuando debían reglamentar esta actividad para poder concederle un permiso precario bajo el cual desarrollar su trabajo.

Los miembros de la línea N° 1 de Autos Colectivos, en Asamblea el 17 de octubre de 1932, sancionaron el primer Estatuto que más tarde sería copiado por el resto de las líneas y regularía la actividad desde entonces.

Estas medidas establecían que los coches debían conservar el lugar en la parada de sus líneas y mantener una frecuencia de 4 minutos entre un coche y otro coche, esto les permitió no superponerse entre ellos y superponerse a los recorridos de sus competidores, los ómnibus y tranvías de la ciudad.

Una de sus medidas más importantes, para evitar la concentración en pocas personas, consistía en que solo se permitía ser dueño de una sola unidad, y se establecía la categoría conductor-propietario para acceder a la habilitación¹.

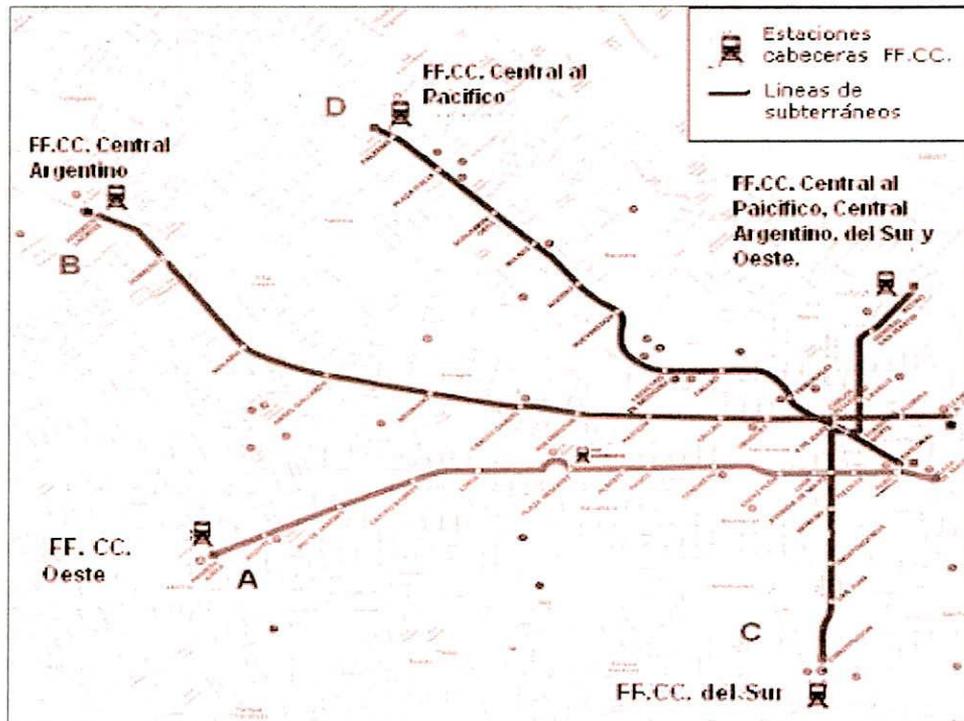
El modelo societario bajo el cual se organizaban era la Sociedad de Componentes, basado en un contrato interno de trabajo por el cual:²

1. Un socio o grupo de socios vendían a la sociedad un vehículo que la empresa compraba a crédito a cambio de acciones de la empresa que solo podían negociarse conjuntamente con el contrato interno de trabajo. Teniendo prioridad en la adquisición de acciones los propietarios de autos colectivos seguidos del resto del personal de la empresa.

¹ Eujanian, Alejandro: *op. cit.*

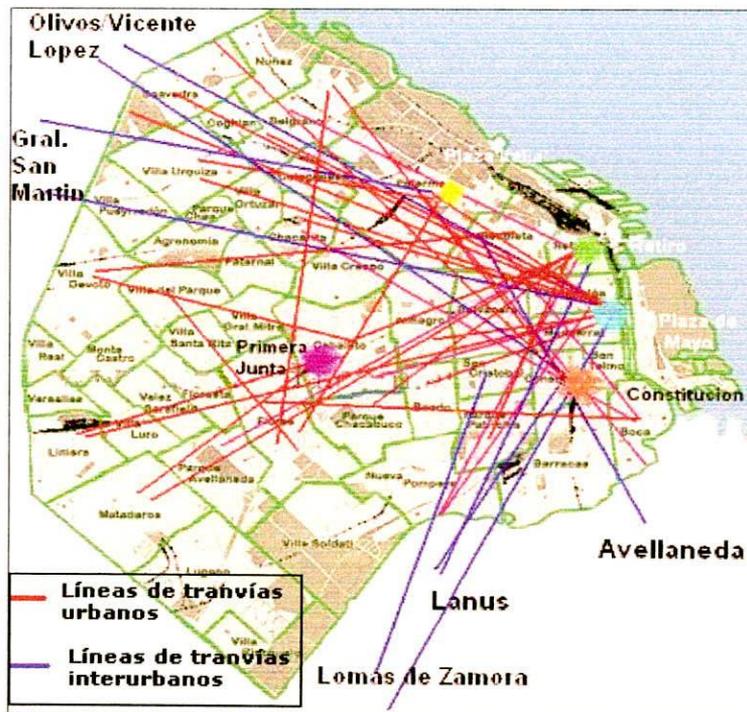
² *Ídem.*

FE DE ERRATAS PLANO PÁGINA 73



Interrelación líneas subterráneos y ferroviaria (1942) Elaboración propia

FE DE ERRATAS MAPA PÁGINA 75



Trazado líneas de tranvías. Elaboración propia a partir de datos oficiales.

ÍNDICE

Introducción	3
Capítulo 1	
Estado de la cuestión.....	6
Marco conceptual.....	9
El Contexto histórico.....	15
Capítulo 2	
La Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.....	25
El Estado Nacional.....	35
El movimiento de resistencia popular y antimonopólico.....	45
La lucha gremial frente a la acción del monopolio.....	62
Capítulo 3	
Crecimiento demográfico y suburbanización en Buenos Aires.....	71
La reorganización de tránsito y la reestructuración de las tarifas.....	83
El fantasma de la desocupación.....	98
Proyectos alternativos de coordinación del transporte.....	100
Capítulo 4	
La huelga de septiembre de 1942.....	101
La huelga de octubre de 1942.....	135
Conclusiones	161
Bibliografía	165

INTRODUCCIÓN

En el mes de septiembre y octubre de 1942, en la ciudad de Buenos Aires, se desarrollaron dos huelgas en las que participaron propietarios y trabajadores del transporte de autos colectivos.

Los sectores involucrados en el conflicto son: la Federación de Líneas de Autos Colectivos (de tendencia socialista), la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers (de tendencia anarquista), la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos (de tendencia anarquista), el Estado Nacional, la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (empresa mixta de capitales ingleses y públicos), el Comité Intersindical (integrado por los sindicatos comunistas de la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires), los partidos políticos (Partido Socialista, Partido Comunista, Unión Cívica Radical), las asociaciones intermedias (Junta Pro Abaratamiento del Costo de la Vida, Comité de Lucha contra el Monopolio del Transporte, etc.) y los trabajadores que integran este sistema de transporte y los usuarios del mismo.

Las características que asume el movimiento huelguístico oscilan desde los reclamos estrictamente gremiales hacia planteos de tipo políticos; de lucha en defensa de la fuente de trabajo a lucha antimonopólica de carácter popular.

El estudio de este conflicto nos permitirá observar una política de alianzas circunstancial entre distintos sectores de la izquierda política y gremial tanto en el ámbito parlamentario como del movimiento obrero.

Intentaremos demostrar como esta política de alianzas entre sectores sociales diferenciados, que en otra coyuntura estarían enfrentados, en este caso se superponen a la lucha en contra de las expropiaciones que el capital monopólico intenta llevar a cabo.

El proyecto de expropiación implementado desde la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires de una actividad rentable y competitiva como el transporte de auto colectivo, genera una reacción que cristaliza en un movimiento de resistencia antimonopólico que se coloca por encima del conflicto entre capital y trabajo que opone a propietarios y trabajadores dentro de este sector. Las expropiaciones acentúan y aceleran

contradicciones preexistentes como los conflictos .de tipo político que enfrenta estado/partidos políticos y estado/gremio e intergremiales que contraponen a socialistas, comunistas y anarquistas por la dirección política de la huelga y del gremio del auto colectivo.

Nuestro objeto de estudio, son los trabajadores del sector del auto colectivo sus resistencias y las acciones de los gremios que los representan frente al accionar expropiatorio de la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

Propietarios y trabajadores del auto colectivo desarrollan políticas gremiales antagónicas que se corresponden con dos formas de resistencia frente al hecho expropiador que serán relevantes en el desarrollo y el resultado final del conflicto.

En la persecución de este objetivo hemos organizado este trabajo en cuatro capítulos en los cuales intentaremos dar cuenta de las diferentes dimensiones del tema planteado.

En el capítulo 1 daremos cuenta del vacío historiográfico en torno a esta temática y de la necesidad de afrontar la tarea de reconstrucción histórica de los sucesos acaecidos entre septiembre de 1942 y febrero de 1943. Al mismo tiempo brindaremos un breve paneo del periodo y una caracterización general de este singular medio de transporte.

En el capítulo 2 presentaremos a los protagonistas y los intereses que representan cada uno de ellos. La Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires mega empresa de carácter semipública con mayoría de capitales ingleses asociados con el Estado Nacional; el movimiento de resistencia popular antimonopólico y los gremios más importantes dentro de la actividad: la Federación de Líneas de Auto Colectivos, la Sociedad de Resistencia Unión Chauffer y la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos.

En el capítulo 3 describiremos el escenario y las variables demográficas, espaciales, económicas, etc. sobre las cuales se desarrolla el conflicto. Estableceremos de manera empírica los efectos que el proyecto de coordinación del transporte (reorganización de las líneas y recorridos y aumento de tarifas) tendrá sobre los usuarios y sobre los trabajadores del sector; y las alternativas existentes a ese proyecto de coordinación en particular.

En el capítulo 4 realizaremos la reconstrucción detallada del movimiento huelguístico de septiembre y octubre de 1942 y febrero de 1943, con el objeto de demostrar la heterogeneidad de las posiciones e intereses detrás del movimiento popular antimonopólico y cómo los intereses políticos y gremiales cruzan transversalmente las huelgas, agudizando las contradicciones entre propietarios y trabajadores que se expresan en las políticas gremiales de diálogo o de confrontación directa con el estado que se llevan adelante en pos de dar una solución al conflicto que contemple los intereses de cada uno de estos grupos aparentemente unidos en defensa de la "herramienta de trabajo", la expropiación transformará a los propietarios en proletarios y a los trabajadores en potenciales desocupados.

CAPÍTULO 1

Presentación del tema

1. Estado de la Cuestión

Si hay una característica que define este trabajo es la escasez de bibliografía existente respecto del tema en cuestión. Prácticamente no existen trabajos de investigación específicos, no obstante hallamos menciones casi al pasar del conflicto en algunos textos.

Ordenamos la bibliografía a partir de los autores que abordan dos tipos de temática diferentes y complementarias a la vez: el monopolio del transporte y la situación del movimiento obrero durante la llamada Década Infame.

En primer lugar haremos mención de la obra de Luis Sommi¹, militante del partido comunista (PC) y dirigente obrero, que analiza a partir de documentos oficiales y públicos el proyecto de conformación y consolidación del monopolio inglés del transporte de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires, su trabajo, escrito en el año 1940, puede ser considerado a la vez como una fuente de carácter documental y un análisis político-económico que intenta dar cuenta de:

“[...] las fuerzas que mueven el proceso de monopolización, su manera concreta de actuar y las consecuencias desastrosas que el monopolio extranjero traerá en el proceso económico nacional”²

Su aporte principal reside en la crítica al carácter del capital monopólico extranjero para dar cuenta de:

“[...] de las obras que ha impedido hacer porque no convenía a sus intereses. En cuanto se refiere a las inversiones de capital desde hace un cuarto de siglo son insignificantes. Al mismo tiempo con puntualidad religiosa [...] extrae cada año de la economía nacional para remitir a Londres más de 500 millones de pesos moneda nacional

¹ Sommi, Luis: *El Monopolio del Transporte en el Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires., Editorial Fundamentos, 1940.

² *Op. cit.*

en concepto de intereses y amortización del capital 'invertido'. Hoy podemos afirmar que los financistas ingleses han extraído del país argentino y exportado a la City, un capital superior en varias veces al que han invertido en nuestro país.”

Sus conclusiones se verán comprobadas durante el desarrollo de los acontecimientos de septiembre y octubre de 1942.

En esta misma línea ubicamos a **Rodolfo Puiggrós**, historiador y militante del partido comunista (PC), quién realiza un pormenorizado análisis del monopolio en general y en particular en el sector del transporte urbano de pasajeros, en un intento por denunciar cuales son los fines últimos perseguidos por la expansión capital extranjero en nuestro país que:

“[...] conservaba y remachaba una infraestructura que estrangulaba la eclosión y máxima diversificación de las fuerzas productivas nacionales e impedía el progreso armónico y solidario de todas las regiones del país”³

Según este autor y continuando con los planteamientos de Luis Sommi, el capital monopólico no desarrolla las fuerzas productivas del país, sino que por el contrario, las estanca, obstaculizando su desarrollo posterior.

“[...] la evolución posterior de los términos de las relaciones anglo –argentinas evidencia que buscaban colocarse en las mejores posiciones para vender al Estado Argentino un sistema de transporte que el viejo imperialismo estaba incapacitado de renovar. Querían sacar la soga del cuello de empresas sin porvenir y de paso cerrar el ciclo de explotación con un gigantesco aguamiento del valor de sus bienes que no tendrían otro comprador que el Estado Argentino”⁴

Finalmente, **Alejandro Eujanian**⁵, autor contemporáneo y especializado en temas de historiografía, será de los autores expuestos, quien se ocupe específicamente del estudio de la evolución y organización del

³ Puiggrós, Rodolfo: *Historia Crítica de los partidos políticos argentinos IV: la Democracia fraudulenta*, Buenos Aires, Ediciones Galema, 2006, p. 187

⁴ *Op. cit.*, pp. 187 y 188.

⁵ Eujanian, Alejandro: *Los colectiveros de Bs. As. entre 1928 y 1951*, Buenos Aires, Editorial Altamira/Fundación OSDE, 2005.

transporte colectivo de pasajeros, poniendo énfasis en la transformación del viejo taxímetro al nuevo sistema del auto colectivo. No se trata de un estudio de la clase obrera asociado al sector o de sus gremios sino el rescate de un modelo alternativo de autogestión empresarial organizado por lo que el autor denomina "conductor-propietario", propietarios de vehículos que individualmente o asociados con otros adquirirían un auto colectivo explotados por los propios dueños, experiencia trunca por el desarrollo del monopolio del transporte.

En otro orden nos encontramos ante textos que dan cuenta del colectivo como objeto exótico, nacional o extinto, profundizando en temas como el fileteado, la evolución estilística, notas de color que no dejan de causar simpatía, todas estas agrupadas bajo el rótulo de visiones folklóricas o costumbristas.⁶

Las memorias de trabajadores,⁷ lejos de cualquier visión costumbrista nos aportan un caudal de datos y experiencias de primera mano que nos ayuda a reconstruir niveles de organización, hechos y formas de trabajo dentro del gremio y de la actividad del transporte de auto colectivo.

En las obras de autores que tratan sobre el movimiento obrero y que hacen una mención del conflicto colateralmente, nos encontramos con Alberto Plá y Hugo del Campo, ambos mencionan la huelga de los colectiveros de 1942 sin profundizar en el tema.⁸

Rubens Iscaro⁹, militante comunista y dirigente del gremio de la construcción de la Capital Federal, menciona en su obra sobre el movimiento obrero, la huelga de 1942 a los fines de destacar el papel del Comité Intersindical conformado por los sindicatos comunistas que apoyaron a los huelguistas.

⁶ Achával, Carlos: "El colectivo ¿Un invento argentino?"; en: *Todo es Historia*, n° 338, Buenos Aires, septiembre de 1998.

"Mito y tradición del colectivo porteño"; en: *Todo es Historia*, n° 375, Buenos Aires, octubre de 1988.

"Rojo y Negro sobre ruedas"; en: *Todo es Historia*, n° 434, Buenos Aires, septiembre 2003.

Horacio Casal. *Historia del Colectivo*, Buenos Aires, CEAL, 1971.

⁷ Varone, Domingo: *La memoria obrera*, Buenos Aires, Editorial La Rosa Blindada., 2004, p.138.

Escribano, Cruz: *Mis Recuerdos*, Buenos Aires, Cooperativa Gráfica General Belgrano, 1982.

⁸ Plá, Alberto: "La crisis social: de la restauración oligárquica a la argentina de masas"; en: Alberto Ciria, Nidia R. Areces, Norberto Galasso, Matías G. Sánchez Sorondo, Alberto J. Plá, Raúl Scalabrini Ortiz, Arturo Jauretche y Ovidio A. Andrada. *La Década Infame*, Buenos Aires., Carlos Pérez, 1969.

del Campo, Hugo: *Sindicalismo y peronismo*, Buenos Aires, CLACSO, 1983

⁹ Iscaro, Rubens: *Historia del Movimiento sindical*, Buenos Aires, Editorial Fundamentos, 1973, tomo II.

Estamos ante un tema escasamente estudiado y allí donde es tratado es mencionado en relación a otros acontecimientos y no como objeto de estudio.

Para abordar este tema que cuenta con escasa bibliografía al respecto debemos realizar un trabajo de reconstrucción histórica de los acontecimientos en base al trabajo con fuentes, de diversa índole tales como: los diarios de circulación nacional y de procedencia partidaria, las publicaciones gremiales, los volantes de difusión de los principales gremios que nucleaban a los asalariados del sector, documentos públicos y mapas con el objeto de posibilitarnos un acercamiento y un abordaje a este tema.

2. El marco conceptual

Iniciamos esta investigación bajo el presupuesto de que se trataba de una huelga que duró cuatro meses y contó con el apoyo de los sectores populares y obreros; en el proceso de investigación nos encontramos con un proceso caracterizado por dos protagonistas diferentes y dos huelgas sectoriales que devinieron en dos huelgas generales en cada caso, de alcance variado.

Ante la escasa bibliografía específica sobre el tema, la necesidad de reconstrucción histórica de los sucesos es una necesidad metodológica insoslayable, para ello recurriremos a fuentes de diversos tipos: periódicos nacionales, partidarios y sindicales, publicidad, fotografías, memorias obreras, documentos, volantes, etc.

Para profundizar en la especificidad del tema debemos presentar las características generales y particulares que definen el transporte colectivo de pasajeros.

El auto colectivo es definido como un automóvil destinado al transporte de personas de uso colectivo, también conocido como taxi colectivo. Sus orígenes se remontan hacia el año 1928 cuando un grupo de taxistas acosados por la crisis económica deciden realizar un recorrido fijo transportando a más de un pasajero en sus automóviles con una tarifa fija, más adelante este sistema de transporte innova en cuanto al vehículo utilizado,

se carroza un chasis de camión mediano con capacidad de transportar 10 pasajeros sentados, con un máximo permitido de 2 pasajeros parados.¹⁰

Esta innovación recibió el nombre de auto colectivo y su capacidad de transporte estaba limitada estructuralmente ya que su longitud no sobrepasaba los 5,30 m. de longitud, su explotación estaba a cargo de una sola persona, el chofer que manejaba y cobraba a los pasajeros al descender, pero sin entregar comprobante de pago, realizaba un recorrido fijo e integraba una línea.¹¹

Una característica distintiva que lo diferenciaría del resto del transporte automotor de pasajeros, fue que sus propietarios explotaban directamente el vehículo empleando muy poco trabajo asalariado,

“[...] más de 6.000 trabajadores comparten la propiedad de todos los colectivos existentes”¹²

En esta imagen podemos observar las características del vehículo, capacidad limitada para el transporte de pasajeros, sus 4 ruedas simples le traía aparejado problemas de estabilidad (para evitar que volcara se estableció el número de pasajeros) y constaba de una sola puerta por donde se subía y bajaba y era explotado por sus propios dueños.¹³



Auto colectivo de la Línea N ° 60 (1941)¹⁴

¹⁰ El máximo, permitido por la Municipalidad, de pasajeros transportados era de 13 personas, a esta situación se la denominó “completo”.

¹¹ Achával, Carlos: “Rojo y Negro sobre ruedas”, en: *Todo es Historia*, n° 434, Buenos Aires, tomo 62, septiembre de 2003.

¹² Sommi, Luis: *op. cit.*

Eujanian, Alejandro: *Los colectiveros de Bs. As. entre 1928 y 1951*, Buenos Aires, Ediciones Altamira/Fundación OSDE, 2005. El autor corrobora estos datos para el año 1937.

¹³ Sommi, Luis: *idem*. La diferencia con el ómnibus fundamentalmente residía en que éste utilizaba esencialmente trabajo asalariado.

¹⁴ Primer Museo Virtual del Transporte. [versión on line]: <http://www.busarg.com.ar>

Esta actividad no estaba regulada, es decir sometida a reglamentaciones ni exigencias municipales que permitieron la circulación de vehículos de todos los colores, los modelos, algunos viejos y otros nuevos.

Entre 1928 y 1932, la actividad no estuvo regulada, esta ausencia de reglamentación les permitía a las líneas de autos colectivos modificar sus recorridos y no pagar obligaciones fiscales ni cargas sociales. La ausencia del Estado en la organización de esta actividad les permitió a los propietarios-trabajadores crear una actividad autónoma y autorregulada.

Autorregulada porque los recorridos, tarifas y paradas se basaban en acuerdos entre los trabajadores de la misma línea o entre líneas, para evitar la competencia y la superposición de recorridos.

Estas medidas establecían que los coches debían conservar el lugar en la parada de sus líneas y mantener una frecuencia de 4 minutos entre un coche y otro coche, esto les permitió no superponerse entre ellos y superponerse a los recorridos de los ómnibus y tranvías de la ciudad. Los miembros de la línea N° 1 en Asamblea el 17 de octubre de 1932, y que más tarde sería adoptada por el resto de las líneas.

Una de sus medidas más importantes fue que para evitar la concentración en pocas personas solo se permitía ser dueño de una sola unidad, y se establece la categoría conductor-propietario para acceder a la habilitación¹⁵.

Autónoma respecto de los poderes estatales y su injerencia en la organización de la actividad y la producción. Tuvo a principios de la década de los '30 en el Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires su más firme aliado, cuando deban reglamentar esta actividad para poder concederle un permiso precario bajo el cual desarrollar su trabajo. El modelo societario bajo el cual se organizaban era la Sociedad de Componentes, basado en un contrato interno de trabajo por el cual:¹⁶

1. Un socio o grupo de socios vendían a la sociedad un vehículo que la empresa compraba a crédito a cambio de acciones de la empresa que solo podían negociarse conjuntamente con el contrato interno de trabajo. Teniendo

¹⁵ Eujanian, Alejandro: *op. cit.*

¹⁶ *Ídem.*

prioridad en la adquisición de acciones los propietarios de de autos colectivos seguidos del resto del personal de la empresa.

2. Las cuestiones se resolvían en Asambleas por mayoría absoluta de votos.

3. Quien poseía los recorridos era la empresa y no el propietario o componente.

4. En cuanto a las ganancias éstas se distribuían entre los dueños por acuerdos privados.

El 26 de diciembre de 1932, el Consejo Deliberante aprobó la Ordenanza 4478 que se basaba en los estatutos por los cuales funcionaban las líneas y otorgarles así un mínimo de regulación que les permitiera desarrollar su actividad, en esta ordenanza se establecía como requisito para obtener la habilitación para trabajar ser "propietarios-conductores" de sus unidades.¹⁷

No obstante la Sociedad de Componentes nos habla del modelo en el cual el propietario-trabajador es el componente, sin embargo parte del "folklore" de este tema consiste en la fuerte organización anarquista que le infundió elementos que pasaron a conformar parte de su organización como actividad y sus características particulares.

Al no poseer documentos del propio gremio que nos permitan observar la forma de organización gremial que se dieron en sus orígenes, buscamos una aproximación y la encontramos en el esbozo de estructuración del sindicato de obreros tranviarios y anexos (adheridos a la FORA) sancionado el 10 mayo de 1935 y cuyo preámbulo transcribiremos a continuación.¹⁸

"Las prácticas federalistas serán su esencia. Las tácticas de lucha a seguir serán las concernientes a la acción directa, esto es: huelga, huelga de brazos lentos, huelga de brazos caídos, boicot, sabotaje, Label y Huelga General, siempre a emplear con previo acuerdo, tomado en Asamblea General

¹⁷ *Ibidem*. Con este ejemplo el autor quiere demostrar que el Consejo Deliberante basa los postulados de la Ordenanza 4448 en los Estatutos de conformación de las Líneas de autos colectivos.

¹⁸ Estatuto de la Sociedad de Resistencia Obreros Tranviarios y ómnibus del Puerto (adherida a la FORA): *Preámbulo*, 10 de mayo de 1935.

y sin ingerencia alguna de individuos ajenos a la organicidad."¹⁹

a) Acerca de la Estructura

1º. Componen este organismo todos los asalariados que contribuye directamente.

2º. Esta sociedad excluye de su seno toda cuestión política y religiosa.

3º. Su misión es defender los intereses morales y materiales de todos sus adherentes.

4º. Los acuerdos se tomarán por mayoría en asambleas generales que se convocan a tal efecto.

5º. Se nombrará una subcomisión por cada estación que se compondrá de 3 individuos y del seno del pleno de las comisiones se nombrará la comisión central que se denominará "administrativa", la que constará de 9 individuos entre los se destacan el secretario y pro, tesorero y pro y 5 vocales.

b) Respecto de las misiones y facultades

8º. La Comisión Administrativa (C.A.) llamará delegaciones de todas las estaciones cuando la importancia de la orden del día a trata así lo requiera.

10º. Las asambleas generales serán mensuales y (...) las extraordinarias cuando asuntos urgentes los requieran.

11º. En cada asamblea se nombrará del seno de esta un socio que hará las funciones de presidente de mesa, para dirigir las discusiones, dar el uso de la palabra, etc.

La sociedad de componentes y la estructura de la organización gremial, se combinará para dotar a esta actividad de sus características distintivas:

1. Organización societaria no jerárquica, caracterizada por la integración a la misma únicamente como propietario-conductor de no mas de un vehiculo y su horizontalidad en la integración (sociedad de propietarios), participación

¹⁹ Estatuto de la Sociedad de Resistencia Obreros Tranviarios y ómnibus del Puerto, *op. cit.*

(propietarios-conductores) y en la toma de decisiones (funcionamiento asambleístico)

2. Independencia de los poderes gubernamentales, se trataba de una actividad que no estaba sometida a regulaciones u ordenanzas de tipo estatal o municipal, por ejemplo: no pagaban impuestos ni entregaba boletos.²⁰

3. Autorregulación del servicio, por acuerdos internos (dentro de las líneas y entre líneas) se dan un marco regulatorio para su actividad, como por ejemplo, sostener frecuencias entre cada auto colectivo, el establecimiento de paradas, recorridos fijos y no superpuestos, tarifas únicas, etc.

De lo expuesto podemos concluir que en esta actividad no jerárquica, autónoma y autorregulada los "propietarios-conductores" tenían el control del proceso de producción.

En lo referente a las formas de ingresar en esta actividad podemos establecer dos formas de ingresar al ramo, ya sea aportando un pequeño capital con el cual poder asociarse con otro para comprar un colectivo o como asalariado trabajando como control o como limpia coche.

Esta actividad atraía a trabajadores que disponían de un pequeño capital para invertir y a trabajadores sin capital en busca de trabajo como conductores, así también como controles o limpia coches de las unidades de autos colectivos.

1) Trabajadores con un pequeño capital que desean invertir para obtener una renta mensual. Se necesitaba una pequeña cantidad para ingresar al negocio como propietario.

"Me viene a ver Ibis Montero [...] y me dice que su mujer dispone de \$1.5000 m/n y le dijeron que el colectivo sería la mejor inversión [...] ella lo único que quería era disponer de \$ 50 m/n mensuales" buscando y encontrando un socio (García) que manejara el vehículo comprando un colectivo en la línea 38 con la que empezó a trabajar para los dos"²¹

²⁰ En 1932 para poder seguir operando y ante las denuncias de las Cias. de ómnibus y tranvías, se avienen a someterse a la Ordenanza 4448 que les otorga un permiso precario para funcionar en el marco de la ciudad.

²¹ Escribano, Cruz: *op. cit.*, p. 120.

2) Trabajadores desempleadas o sin capital que ingresan como asalariados para cubrir los puestos de controles y/o limpia coches (entre las actividades mas importantes).

“Por falta de trabajo [...] encontré trabajo como control de colectivos en la línea 2 de aquel entonces, que hacia el recorrido Barracas al Tigre Hotel. Como era reciente el alargue de Vicente López a ese ultimo destino, necesitaban empleados.”²²

Para 1940 el éxito económico de esta actividad era indudable, el peso de esta actividad en la economía no era desdeñable, había alcanzado un producto bruto de \$ 52.411.938 m/n contribuyendo con \$ 515.950 m/n a las finanzas municipales en concepto de patentes y a las arcas nacionales aportó \$ 5.244.480 m/n en concepto de impuestos a las naftas y \$ 110.777,50 m/n por impuestos al aceite.²³ Tanto su éxito económico como su eficiente y problemática competencia respecto al transporte tradicional de pasajeros la volvieron atrayente a los ojos del capital monopólico extranjero personificado en la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

3. El contexto histórico

a) Contexto mundial de crisis

Para entender la huelga es necesario retrotraerse a la década de 1930. Dicha década comienza, en 1929, más precisamente el 24 de octubre. Ese día, en la Bolsa de Valores de Nueva York, rumores varios conducen a miles de tenedores de acciones a venderlas al mismo tiempo, haciendo caer los precios en más del 80 %. Durante toda la década anterior, se había generado un enorme negocio especulativo, en el que el público compraba acciones, no, en función de la situación de la empresa que los emitía, sino esperando ganar plata por el juego de la oferta y la demanda. Esta burbuja explotó en octubre de 1929 y los operadores políticos, fieles a la ideología liberal imperante en la época, pensaron que era una crisis de saneamiento, es decir, una de las que genera el capitalismo para recrearse. Sin embargo, con

²² Varone, Domingo: *op. cit.*, p. 136.

²³ Eujanian, Alejandro: *op. cit.* p. 108

el correr de los meses quedó en evidencia que la crisis no era solo coyuntural, sino que, por detrás, escondía una situación estructural más profunda: era la primera crisis de superproducción del capitalismo.

La situación de los Estados Unidos repercutió en el resto del planeta. Desde fines de la Primera Guerra Mundial (1918), este país se había transformado en el centro de la economía capitalista. Era el país que más producía, el más innovador, el principal mercado mundial y sobre todo, el principal exportador de capitales. De tal forma, la economía norteamericana actuaba en el resto del mundo, ya sea como mercado, ya como inversor. Con la crisis los Estados Unidos tuvieron que reducir su consumo, arrastrando en la crisis a los diversos países que les vendían. Un claro ejemplo es Brasil cuyo principal producto de exportación era el café. Con la crisis de su principal comprador, debe reorientar su economía. Pero sobre todo, el comienzo de la crisis genera la repatriación de los capitales invertidos en otros países. Esta fuga de capitales, detiene la economía de la mayoría de los países europeos.

Para comprender los efectos de la crisis en la Argentina, es necesario tomar en cuenta que nuestro país dependía de las exportaciones de materias primas.

El mercado interno era muy reducido para poder absorber la producción agropecuaria. Esta era la forma en que el país se había insertado en la división internacional del trabajo. Sin embargo, en la década de 1920 la estructura del comercio internacional argentino era triangular. A grandes rasgos, puede decirse que se exportaban materias primas a Inglaterra y con lo que se obtenía del intercambio se pagaban las exportaciones que provenían de los Estados Unidos. Cuando la crisis de 1930 arrastra a Gran Bretaña, la Argentina ve peligrar a su principal mercado. El riesgo es aun mayor cuando, en la Conferencia de Ottawa (1932), Inglaterra decide darle prioridad al *Commonwelth* para la importación de materias primas. Frente a la posibilidad de perder su principal mercado, la oligarquía argentina decide enviar al vicepresidente, Julio Argentino Roca hijo, para que negocie. El fruto de las negociaciones es el llamado Pacto Roca-Runciman que otorga enormes ventajas a Inglaterra.

b) Contexto nacional represivo

La década de 1930 fue llamada por los historiadores posteriores, la "década infame". Comienza con el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930, el primero en la historia institucional argentina, que cierra un ciclo de 14 años de gobiernos radicales. Estos gobiernos había sido el resultado de una concesión realizada por la oligarquía terrateniente que, segura de su poder económico, había permitido el ingreso de las clases medias a la arena política. Con la crisis internacional, el control del Estado comienza a ser un elemento necesario para mantener la posición económica de los terratenientes. La toma del poder político se vuelve una necesidad. A partir de 1932 se vuelve a las viejas prácticas del voto fraudulento como medio de conservar el poder político mediante la implementación de una democracia formal. Esta situación de facto se acompaña de medidas represivas concretas. Si bien durante el transcurso de la historia argentina previa se registró una represión de las manifestaciones de la clase obrera, los gobiernos radicales intentaron acompañarla con algunas concesiones desde el Estado a los trabajadores.

Esta situación se termina a partir del golpe del 30. Los asesinatos del Diputado socialista cordobés José Guevara en 1933 y del santafesino Enzo Bordabehere en 1936 dan también una pauta clara del contexto represivo de la época.

c) Nuevos roles del Estado

La crisis del 1930, crea un marco nuevo para la participación del Estado. Anteriormente, la ideología predominante pensaba el Estado únicamente en términos de garante de un modelo de crecimiento económico orientado hacia la exportación de materias primas y como agente de seguridad exterior, mediante las Fuerzas Armadas e interior, mediante la policía.

Si bien es cierto que en el contexto de un país periférico como Argentina el rol del Estado nunca se limitó a la represión (tuvo un rol activo en la economía a fin de asegurar las ganancias de los sectores dominantes), lo cierto es que a partir de los años treinta, el contexto mundial y las necesidades nacionales le asignan un nuevo rol al Estado.

Agustín P. Justo, al asumir, convoca al Ministerio de Economía a Federico Pinedo. Este continúa con algunas políticas iniciadas previamente, como, por ejemplo, el control de cambios, implementado en 1931, destinado a evitar la fuga de divisas, que permite que la balanza comercial pase de un déficit de 284 millones de pesos a un superávit de 539 millones en 1936. Para evitar que continuara cayendo la actividad interna, que generaba una baja en los ingresos de la población y en el índice de desempleo, comienzan a crearse diversas comisiones asesoras y juntas reguladoras que tenían como finalidad proponer soluciones y tomar las medidas necesarias para proteger los intereses de los diversos sectores productivos. Al mismo tiempo, incrementa un 10 % los aranceles aduaneros, lo que generó un efecto proteccionista que permitió una industrialización por sustitución de importaciones.

A mediados de 1940, el presidente Roberto Ortiz, sucesor de Justo en la presidencia de la Nación, renunció por motivos de salud, el vicepresidente Ramón C. Castillo asumió el cargo en reemplazo del mandatario renunciante. Su gabinete estuvo integrado por: Miguel Culaciati (Ministerio del Interior), Federico Pinedo (Ministerio de Hacienda), Julia A. Roca (Ministerio de Relaciones Exteriores), General Juan Tomás (Ministerio de Guerra), Guillermo Rothe (Ministerio de Justicia), entre otros.

La presidencia de Castillo se extendió hasta el golpe de estado de 1943, y se caracterizó por una política de gobierno cercana a la línea trazada por Agustín P. Justo, basada en las prácticas electorales fraudulentas y las intervenciones provinciales como herramienta política para promocionar a los candidatos conservadores en detrimento de los radicales al poder provincial.

Llevó adelante una política de represión de la oposición que implicó, entre otras medidas, la clausura del Consejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires y la instauración del estado de sitio entre el 16 de diciembre de 1941 y el 4 de junio de 1943.

Su política exterior se caracterizó por la neutralidad frente a la guerra que le valió el apoyo de los sectores nacionalistas y conservadores y profundizó las discrepancias con los sectores políticos opositores a su gobierno (Partido Socialista, Partido Demócrata Progresista, Partido Comunista y Unión Cívica Radical) que conformaron un frente antifascista de carácter amplio que contó

con el apoyo de la Confederación General del Trabajo (CGT) y la Federación Universitaria Argentina (FUA).

d) La situación del movimiento obrero

A partir de la crisis de 1930, una ola de despidos, reducción de salarios y desconocimiento de las leyes sociales se abatió sobre los trabajadores. Se produjo un aumento notable de la desocupación. El censo de 1932 comprobó la existencia de 333.997 desempleados. El gobierno tuvo que prestar atención al problema y creó la Junta Nacional para combatir la Desocupación, creada en 1934. Sin embargo, la recuperación solo vino del crecimiento económico ligado a la industrialización. Desde 1934 a 1939 se comprobó una marcada disminución de la desocupación. Al mismo tiempo, se produjeron aumentos nominales de los salarios, que, dado el aumento del costo de vida, no se tradujo en un aumento del salario real.

En términos generales, el periodo comprendido entre 1937-1945, es caracterizado como de transición²⁴ o preparatorio para el peronismo, la idea que encontramos en estos autores es que el movimiento obrero está en reflujo, las organizaciones sindicales de izquierda están jaqueadas por los enfrentamientos de tipo ideológicos/políticos de sus conducciones y que los partidos de izquierda tienen escasa vigencia dentro del movimiento sindical.²⁵

Una Confederación General del Trabajo (CGT) dividida, un movimiento obrero desmovilizado y la ausencia de la izquierda en sus organizaciones es el panorama general del período.²⁶

Sin embargo, cuando nos propusimos estudiar el conflicto que en 1942 enfrentaba a los gremios del transporte de autos colectivos con la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA), este panorama parecía no ser el escenario del conflicto.

En el seno de la CGT, en el año 1942, socialistas y comunistas se enfrentaban en ásperos debates sobre sus respectivas posiciones respecto de la política internacional, al mismo tiempo el crecimiento de los comunistas en el sector industrial los presentaba como una potencial fuerza que aspiraba a

²⁴ del Campo, Hugo: *Sindicalismo y peronismo*, Buenos Aires, CLACSO, 1983.

²⁵ Ver a autores como del Campo, Hugo: *op. cit* o como Rotondaro, Rubén: *op. cit*.

²⁶ Durruty, Celia: *Clase obrera y peronismo*, Córdoba, Pasado y presente, 1969

ganar espacios dentro de la conducción de la central obrera.²⁷ La fuerza sindical, en la ciudad de Buenos Aires, descansaba en los 356 sindicatos que nucleaban a 441.000 afiliados de los cuales 217 sindicatos con sus 330.000 afiliados pertenecían a la CGT.²⁸ Los comunistas crecían en los sindicatos industriales que representaban el 5% del total, estimado en 18 sindicatos y 23.267 afiliados²⁹

Crecimiento de los sindicatos comunistas en la ciudad de Bs. As.
(1936/1942)

Sindicatos	Federación Obrera Nacional de la Construcción (FONC)	Unión Obrera Textil (UOT)	Sindicato Obrero de la Industria Metalúrgica (SOIM)	Federación Obrera de la Alimentación (FOA)
Años				
1936	Creación	5.000 afiliados	1.500 afiliados	Creación 1937
1941	40.000 afiliados	10.000 afiliados	4.000 afiliados	6.000 afiliados

Cuadro elaborado a partir de datos extraídos de Celia Durruty, *op. cit*

Por otra parte su política de conformación de frentes antifascistas y democráticos expandía sus posibilidades de participación en conflictos no proletarios y de alianzas con otros sectores sociales.³⁰

La lucha antimonopolista y antiimperialista constituyó un escenario en el cual confluían los distintos partidos de izquierda, en el caso estudiado podemos observar a comunistas y socialistas apoyando la lucha de los propietarios de autos colectivos contra los intentos de expropiación por parte del capital extranjero que actuaba desde la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) con el apoyo del Estado.

²⁷ Iscaro, Rubens: *Historia del movimiento sindical*, Buenos Aires, Ed. Fundamentos, 1973, tomo II.

²⁸ Departamento Nacional del Trabajo, datos estadísticos de 1941.

²⁹ Rotondaro, Rubén: *Realidad y cambio en el sindicalismo*, Buenos Aires, Pleamar, 1971

³⁰ Matsushita, Hiroshi: *Movimiento obrero argentino (1930-1945)*, Buenos Aires, Siglo Veinte, 1983, p. 231. "El apoyo a la causa democrática parece haber felicitado a los comunistas una actuación más armónica con otros sectores".

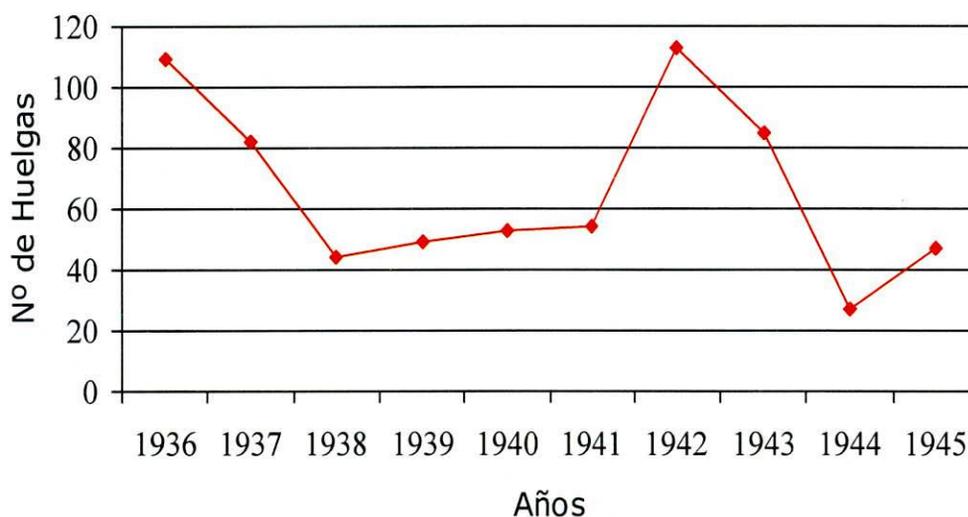
Evolución de las huelgas entre (1940/1942) ³¹

Años	Nº de Huelgas	Nº de huelguistas	Jornadas perdidas
1940	53	12.721	224.599
1941	54	6.606	247.598
1942	113	39.865	634.339
1943	85	6.754	86.290

Frente a la idea general de desmovilización e índices bajos de luchas, podemos decir que 1942 constituyó un pico en el movimiento huelguístico desde 1936.³²

*¿guía
de
no?*

Evolución de las huelgas (1936-1945)³³



No es nuestra intención reducir el conflicto de clase trabajadora a un análisis institucional y/o cuantitativo, sino todo lo contrario, los datos vertidos nos permiten establecer el nivel de organización de la clase y el papel de los partidos de izquierda en ese proceso en un contexto en el cual la huelga

³¹ Reproducción parcial del cuadro extraído de Celia Durruty. *Ídem*. Ver cuadro completo en Anexo Documental.

³² Durruty, Celia: *Ibidem*

³³ Cuadro de elaboración propia en base a datos extraídos de Hiroshi Matsushita, *op. cit.* Ver cuadro completo en Anexo Documental

continúa siendo el principal medio de lucha pero no el único, ya que aparece ahora acompañada por otros medios como los mítines, la movilización, etc.³⁴

1936

Durante las huelgas de Septiembre y Octubre de 1942, los sindicatos comunistas participarán activamente apoyando a los huelguistas en su lucha contra el monopolio del transporte,³⁵ sin embargo, a pesar de tratarse de un solo proceso caracterizado por la resistencia de los trabajadores y la expropiación de su medio de trabajo, intentaremos establecer una diferenciación entre las jornadas de septiembre y las de octubre, en términos de los sectores y gremios que participan y conducen el conflicto, la estrategia de lucha planteada en cada caso y las medidas adoptadas por el gobierno tendientes a "controlar" la situación y garantizar el cumplimiento de la Ley 12.311 de "coordinación" del transporte³⁶, que establecía la creación de una mega empresa de carácter semipúblico con el objeto de coordinar todos los servicios de transportes en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, para evitar superposiciones innecesarias y antieconómicas. Estaba constituida por las empresas de tranvías, subterráneos y a nivel, el sistema de ómnibus y los automóviles colectivos.

algo así como hipótesis

Quedaban exceptuados de la misma los ferrocarriles de jurisdicción nacional, los servicios de turismo y los que no tengan un carácter público. Por esta ley, se creaba la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, que estaba facultada para ofrecer y explotar los servicios de transporte de pasajeros en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires. siendo exceptuada de derechos, contribuciones, impuestos y tasas de la Nación y de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires; presentes y futuros, de cualquier naturaleza que sean, incluso los de constitución; y se le garantizaba la explotación en exclusividad del transporte colectivo de pasajeros por el término de 56 años, es decir hasta 1992. Y se declaraba de utilidad pública y susceptible de expropiación las propiedades y el subsuelo que fuesen necesarios a la Corporación del Transporte, para hacer las construcciones e instalaciones y efectuar los servicios que le impone la ley. Además se facultaba a la

³⁴ Iñigo Carrera, Nicolás: *op. cit.*

³⁵ Iscaro, Rubens: *op. cit.*

³⁶ Ley N° 12.311 (386). — Corporación de transportes de la ciudad de Buenos Aires (B. O. 9/X/936).

Corporación del transporte de la Ciudad de Buenos Aires a actuar como expropiante ante la justicia federal.

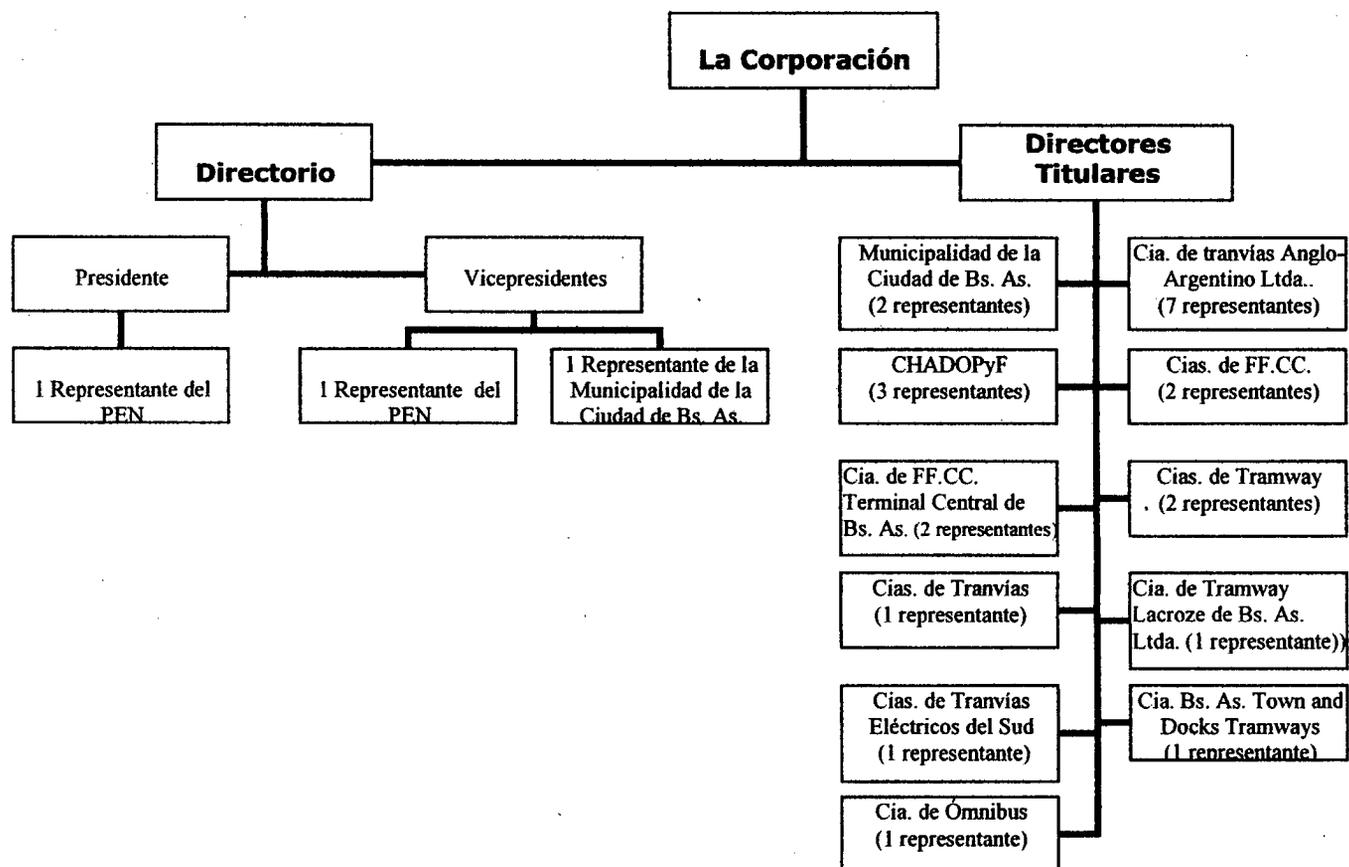
CAPÍTULO 2

Los protagonistas del conflicto

1. La Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires

La Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA), es una empresa integrada mayoritariamente por capitales extranjeros, en ella se encontramos representados al Estado nacional, la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, la Compañía Anglo-argentina, la CHADOPYF, las compañías de tranvías, entre otras.

Composición interna de la Corporación³⁷



³⁷ Cuadro de elaboración propia en base a datos extraídos de *Corporación*, Revista de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Bs., As. Marzo/Diciembre 1942. En él se detallan la composición del Directorio por empresas y la cantidad de Directores que representa a cada una.

En este esquema podemos apreciar que si bien todas las empresas de transporte urbano de pasajeros están representadas, la cantidad de representantes de la Anglo argentina es superior al resto y con el apoyo de los representantes del Estado y/o de la Municipalidad de la ciudad de Bs. As. se garantizaba una mayoría propia, como podemos observar, la Compañía de Tranvías Anglo-Argentino posee sobre un total de 21 directores y 55 votos, a esta empresa le corresponden 8 directores y 23 votos respectivamente si tomamos en cuenta también la compañía de Ómnibus de su propiedad.³⁸

La representación dentro de la Corporación se determina proporcionalmente al capital aportado. De acuerdo al estatuto de la empresa, se nombrará 1 Director por cada 30 millones de pesos y 1 voto por cada 10 millones de pesos de capital aportado.

Representación de las empresas según el capital aportado³⁹

Empresas	Capital	Directores	Votos
Anglo	210	7	22
Ómnibus del Anglo	10	1	1
Lacroze	36	1	6
Terminal	62	2	10
CHADOPyF	105	3	1
Sud	7	1	1
Puerto	10	1	1
Municipal	108	3	10
Nacional	26	2	3
Total	574	21	55

Por lo tanto, la Compañía de Tranvías Anglo-Argentino aportó el 36,5% del total del capital que conforma la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTBA) y sobre esta base el 33,3 % del total de Directores pertenecen a su empresa y controla el 40% de los votos de la Compañía.

³⁸ Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 29

³⁹ Cuadro extraído de Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 28

Las Compañías de Ómnibus y de Autos Colectivos no aparecen representadas en este cuadro porque, para el año 1939 la resistencia de los trabajadores del transporte urbano de pasajeros, la falta de fondos por parte de la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) para financiar el proceso de expropiación y el estallido de la II Guerra Mundial habían impedido la aplicación de la ley.

Las compañías de ómnibus y las Líneas de autos colectivos habían presentado ante la Justicia, recursos para apelar las expropiaciones establecidas por la Ley 12.311 sin embargo los juicios se encontraban paralizados por la inactividad de la misma CTCBA.⁴⁰

En 1942 la CTCBA obtiene por intermedio del Estado un crédito de 40 millones de pesos para iniciar las acciones referentes a las expropiaciones. El proceso se llevaría a cabo en etapas sucesivas, primero se comenzaría por los ómnibus y luego por las líneas de autos colectivos.

"La coordinación es un procedimiento característicamente británico, que busca doblegar por medio indirectos, poco a poco, sin llamar la atención ni siquiera del mismo, que esta siendo víctima de la extorsión (...) Irán adquiriendo vehículos por grupos, calmando a unos, esperando a otros. Muy claramente, lo dijo el Consejero de la Embajada Británica, Mr. Stanley Irving: después que la legislación está aprobada, serán necesarios dos o tres años para que todas sus consecuencias puedan hacerse efectivas"⁴¹

El incremento demográfico nacional⁴² tuvo indiscutiblemente su correlato en el aumento de la población urbana en la Ciudad de Buenos Aires,⁴³ aumentando el porcentaje de pasajeros a transportar por los distintos sistemas de transportes urbanos con los que contaba la ciudad.

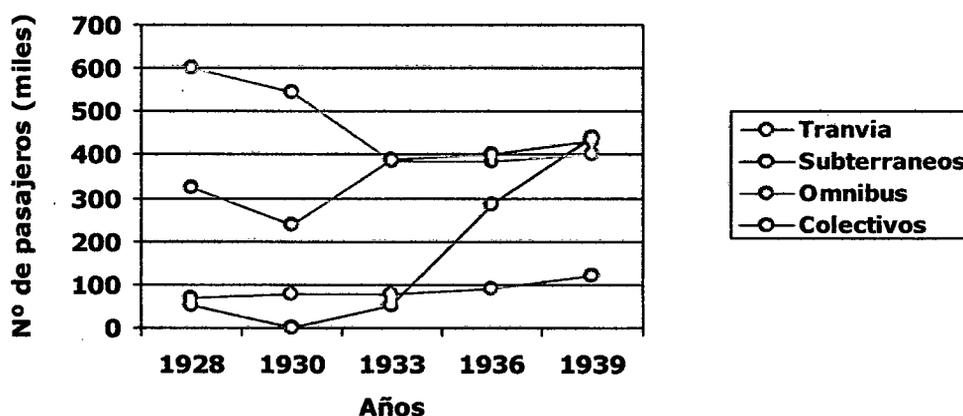
⁴⁰ *La Nación*, 23 de septiembre de 1942.

⁴¹ Scalabrini Ortiz, Raúl: *Política británica en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Fernández Blanco, 1937, p. 189.

⁴² Fuente: INDEC, Censos Nacionales de Población: *Evolución de la población total, según censos nacionales Total del país. Censos 1869-2001*. En 1914 el total de población se contabiliza en 7,9 millones de habitantes y para 1947 en 15,8 millones de habitantes

⁴³ Para más datos ver, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Cuarto Censo General de la Ciudad de Buenos Aires, 1936*, Buenos Aires., 22 de Octubre de 1936.

**Pasajeros transportados en la Ciudad de Bs. As.
(1928-1939)**



Cuadro de elaboración propia basado en datos suministrados por Alejandro Eujanian⁴⁷

Si analizamos las cifras de pasajeros transportados en la Ciudad de Buenos Aires entre 1928 y 1939 observamos que superado del pico descendente en 1930, que marca la gran crisis capitalista, la línea ascendente que grafica el aumento de la cantidad de pasajeros, es constante y pronunciada marcando un crecimiento constante. El transporte de ómnibus presenta un crecimiento menos espectacular, post crisis de 1930, respecto del auto colectivo. En comparación, el tranvía pierde claramente terreno en manos del transporte automotor de pasajeros (ómnibus y auto colectivo) deteniendo su caída para 1933 pero manteniendo prácticamente un nivel sin grandes oscilaciones. Mientras que el subterráneo presenta una curva de crecimiento muy leve.

A partir del análisis de la cantidad de pasajeros que cada servicio transporta a lo largo de 11 años que:

1. El transporte automotor urbano de pasajeros (ómnibus y autos colectivos) constituyen una alternativa eficaz y competitiva al sistema de transporte tranviario. La cantidad de pasajeros transportada por este sistema decrece proporcionalmente al aumento de la cantidad de pasajeros transportada por la competencia.

⁴⁷ Eujanian, Alejandro: *op. cit.* Ver cuadro completo en Anexo Documental.

2. El subterráneo no constituye una alternativa funcional al tranvía, su crecimiento coincide con el pico descendente de éste pero sin alcanzar niveles comparables al sistema de transporte automotor.

3. El sistema de transporte de autos colectivos alcanza en pocos años niveles comparables con el ómnibus y el tranvía, colocándose a la cabeza de los mismos por un pequeño margen.

En términos comparativos el transporte de autos colectivos constituye el sector ha crecido vertiginosamente desde sus inicios y que mayor caudal de pasajeros transporta para el año 1939, constituyéndose en la opción preferida por la población. Deberíamos poder comprobar la rentabilidad del sector del auto colectivo para establecer eficiencia y eficacia como competidos del sistema de transporte inglés.

Rentabilidad del sector de autos colectivos en 1942

Sistema	Pasajeros o transportar según la Corporación en su pedido de aumento de tarifas	Capital invertido (a revisar) según informe de la Comisión de Control	Ingresos netos de capitalización según la Corporación (ingresos brutos menos gastos)	Porcentaje de los ingresos netos previstos sobre el capital invertido
Subterráneos	179.500.000	\$210.900.000	9.704.552	4,6 %
Tranvías	440.000.000	\$221.800.000	6.943.500	3,1 %
Ómnibus	245.000.000	\$ 58.700.000	7.741.200	13,2 %
Colectivos	335.500.000	\$ 31.100.000	17.527.300	56,3 %

Fuente: cuadro extraído de *La Vanguardia*, 11 de octubre de 1942

El exámen del cuadro confeccionado con cifras oficiales, nos permitirá comprobar en forma gráfica el enorme contrasentido económico de la Ley 12.311; hecho con el propósito exclusivo de servir los intereses de las grandes empresas capitalistas en detrimento de la población de la ciudad. Esto explica el interés del capital extranjero por apoderarse de este servicio, el éxito y su expansión durante la década anterior es también su condena, como principal competidor de las compañías de ómnibus de la Compañía Anglo Argentina y la CTCBA y como sistema de transporte urbano de pasajeros competitivo, rentable y no regulado por controles estatales, debe ser eliminado del

mercado como competidor y como alternativa de transporte para el público usuario.

En la Cámara de Diputados de la Nación, el bloque de diputados socialistas, encabezado por Américo Ghioldi, denuncia que:

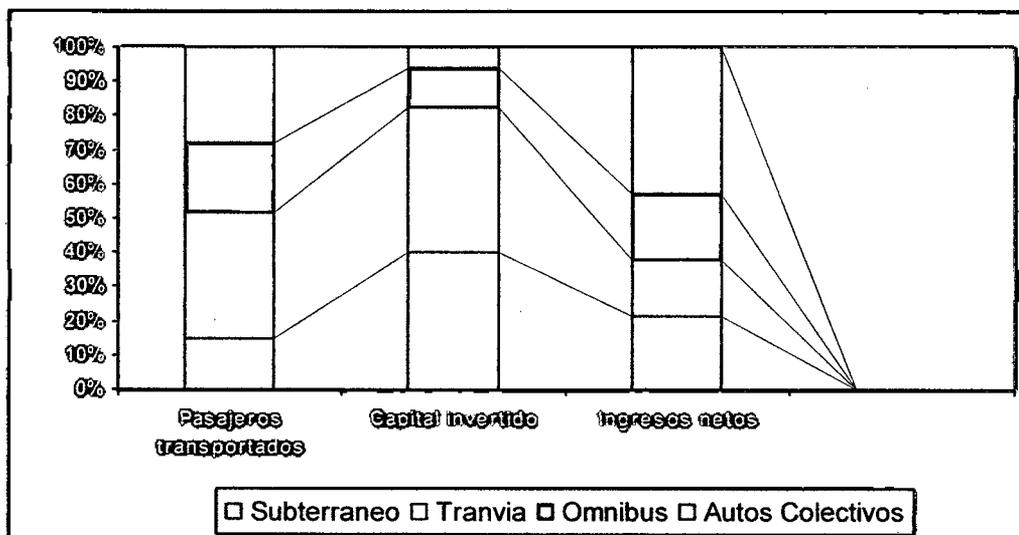
“La Corporación tiene un capital de \$ 554.000.000 m/n y, según su memoria ha transportado 596.000.000 de pasajeros el año pasado. Pretende ahora comprar con \$ 10.000.000 m/n, \$ 20.000.000 o \$ 30.000.000 los servicios de colectivos que transportan 500.000.000 de pasajeros. Y son pesos \$20.000.000 o \$30.000.000 m/n. más, pretende comprar los ómnibus que transportan entre 200.000.000 y 300.000.000 de pasajeros. En síntesis, con \$554.000.000 de capital aguado⁴⁵, se transportan \$600.000.000 de pasajeros; y con \$50.000.000 m/n se transportan 700.000.000 de pasajeros. Cuando uno conoce estas cifras y ve que para aplicar la ley se aplica el estado de sitio, uno se siente adicto al pensamiento de aquellos filósofos de la economía que sostienen que la propiedad tiene su origen en el robo.”⁴⁶

La expropiación del transporte urbano automotor de pasajeros (ómnibus y autos colectivos) no tiene por objetivo mejorar la calidad del servicio ni reorganizar el transporte en función del “bien común”, sino que fundamentalmente se trata de un negocio que favorece a la CTCBA y las empresas extranjeras que lo conforman, mediante el cual acapararán el mercado del transporte urbano de pasajeros adquiriendo a precios risibles un negocio rentable y competitivo.

⁴⁵ “El aguamiento de capital” consiste en una operación por la cual las empresas, para ocultar sus ganancias, aumentan artificialmente su capital, tomando una gran cantidad de acciones a un interés menor y sin invertir capitales, de esta manera “aumentan” el capital de la empresa y disminuyen sus ganancias reales. Para entender cómo las empresas extranjeras de transporte llevaron adelante esta operación consultar Luis Sommi., *op. cit.*, p. 56.

⁴⁶ Congreso Nacional. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso, año 1942, tomo IV., período ordinario. 26 Agosto -14 Septiembre, p. 661. El Diputado Nacional por el socialismo, Américo Ghioldi, haciendo referencia al proceso de expropiación avalado por la Ley 12.311, parafrasea a Proudhon.

Cuadro comparativo de los sistemas de transporte en Bs. As. en 1942⁵¹



A partir de las cifras presentadas en el cuadro de la pagina anterior y ratificado por el Diputado Nacional Ghioldi,⁵² podemos comparar los sistemas de transportes urbanos de pasajeros más importantes (subterráneo, tranvía, ómnibus y autos colectivos) y observar las cifras y los porcentajes de rentabilidad anual del sector a ser expropiado en relación al porcentaje de los servicios de transportes de pasajeros de los cuales es propietaria la empresa expropiadora:

1) El transporte subterráneo: representa un sector dentro del transporte urbano de pasajeros, en el cual se ha invertido el mayor porcentaje de capital constituyendo, en contrapartida, el sector con el menor porcentaje de pasajeros transportados en comparación con el resto del sector del transporte, sin embargo su porcentaje de ingresos netos es mayor en relación al transporte tranviario y automotor de pasajeros (ómnibus), pero menor respecto al transporte automotor (auto colectivo). Los costos de producción son altos en

⁵¹ Cuadro de elaboración propia en base a los datos vertidos por Ghioldi.

⁵² Estas cifras fueron extraídas por Ghioldi de los estudios realizados sobre la viabilidad del proyecto de coordinación del transporte realizado por la Comisión de Control del Transporte, repartición oficial con amplios poderes para supervisar las tarifas, las finanzas, la administración, las condiciones de trabajo, sueldos y salarios y los servicios de la Corporación.

relación al porcentaje de pasajeros transportados (179.500.000 pasajeros) y las ganancias obtenidas (9.704.552 m/n) no alcanzan a cubrir la inversión de capital realizada (\$210.900.000 m/n).

2) El transporte tranviario: representa conjuntamente con el transporte automotor de pasajeros (auto colectivo), el sector que mayor porcentaje de pasajeros transporta, sin embargo, el porcentaje de capital invertido es similar al del subterráneo y mayor que el transporte automotor de pasajeros (ómnibus y colectivos) tomados en su conjunto. Sus ingresos netos son menores en comparación con el transporte tranviario y automotor (ómnibus) observándose una diferencia sustancial en relación al transporte automotor (auto colectivo). Los costos de producción son altos y pese al alto porcentaje de pasajeros anualmente transportados (440 millones de pasajeros), las ganancias obtenidas (\$ 6.943.500 m/n) no superan la inversión de capital realizada (\$ 221.800.000 m/n)

3) El transporte automotor de pasajeros (ómnibus): representa un sector caracterizado por un porcentaje exiguo de capitales, conjuntamente con el auto colectivo, transportando un porcentaje de pasajeros mayor que el subterráneo y requiriendo un porcentaje de inversiones menor que éste y el tranvía, obteniendo un porcentaje de ingresos netos similar en contrapartida. Los costos de producción son bajos en relación al alto porcentaje de pasajeros anualmente transportados (245 millones de pasajeros) y las ganancias obtenidas (\$ 7.741.200 m/n) que superan la inversión de capital realizada (\$ 58.700.000 m/n).

4) El transporte automotor de pasajeros (auto colectivo): representa conjuntamente con el transporte tranviario, los sectores que mayor porcentaje de pasajeros transportados pero se diferencia del transporte subterráneo y tranviario en el porcentaje menor de capitales invertidos, constituyendo el sector con el mayor porcentaje de ingresos netos dentro del transporte urbano de pasajeros. Los costos de producción son bajos en relación al porcentaje de pasajeros anualmente transportados (335 millones y medio de pasajeros) y

las ganancias obtenidas (\$ 17.527.300 m/n) que superan ampliamente la inversión de capital realizada (\$ 31.100.000 m/n).

Debemos llamar la atención sobre los datos suministrados por la CTCBA, en el sentido que es probable que haya sobrevaluado los montos de capital invertido y devaluado los montos de ingresos netos en el sector de transporte automotor (ómnibus y autos colectivos) con el objetivo de depreciar el valor de compra de estas compañías susceptibles de expropiación por parte del ente expropiador; y/o recurran al "aguamiento de capitales" para aumentar artificialmente sus costos de producción y ocultar sus ganancias.⁴⁹ No obstante, estas cifras relativas no logran desdibujar la supremacía del transporte automotor (ómnibus y autos colectivos) respecto del subterráneo y el tranvía, permitiéndonos una aproximación general a la situación analizada.

Esta comparación nos permite establecer la competitividad y la rentabilidad del auto colectivo dentro del transporte urbano de pasajeros con un porcentaje de ingresos netos, previstos sobre el capital invertido, del 56,3%, en segundo lugar se ubica el ómnibus con el 13,2 %, el subterráneo ocupa el tercer lugar con el 4,6 % y el tranvía se ubica en el último lugar con el 3,1 %.

La afirmación del Diputado Nacional por el socialismo Ghioldi, nos ofrecen una caracterización del servicio del auto colectivo:

"[...] cuando uno conoce estas cifras [...] se siente adicto al pensamiento [...] que la propiedad tiene su origen en el robo" cobra su real dimensión a la luz del análisis de estas cifras que corroboran una realidad por la cual, "los colectivos y ómnibus efectúan recorridos que por su distancia y rapidez los tranvías no hacen, ni están en condiciones de hacer. En la lucha entablada entre los tranvías y el automotor por razones de comodidad, ha vencido y es inevitable confesarlo, el automotor."⁵⁰

⁴⁹ Sommi, Luis: *op. cit.* p. 88. "En el caso del automotor se ha hecho abstracción de un momento fundamental: la rentabilidad de las empresas. Así se explica que a las empresas del sistema automotor que en el año 1938 transportaron en conjunto el 65,52% del total de los pasajeros, se le haya reconocido un capital que representa el 17,27 % del total del fijado al conjunto de todos los sistemas."

⁵⁰ Congreso Nacional. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso, año 1942, tomo IV, período ordinario. 26 Agosto -14 septiembre, p. 660.

El capital monopólico no desarrolla el sistema de transporte del país en el cual invierte, sino que puede hasta subdesarrollarlo en función de obtener el máximo beneficio. La lógica del capital consiste en la maximización de las ganancias y la minimización de los costos de producción

“hoy podemos afirmar que los financistas ingleses han extraído del país argentino y exportado a la City, un capital superior en varias veces al que han invertido en nuestro país [...] en los últimos 30 años, los ingleses no han construido un Km. más de riel.”⁵¹

Las empresas extranjeras de transporte de pasajeros, no rentables y con sus sistemas obsoletos y perimidos⁵², ven la solución a sus problemas en la consolidación del monopolio en el sector, eliminando la competencia y absorbiendo un negocio rentable a un precio de compra irrisorio, abortando el desarrollo de un sistema de transporte urbano automotor de pasajeros de capital nacional, alternativo, barato, rentable y autónomo. La prioridad de la CTCBA es conseguir el dinero para destrabar el proceso judicial e iniciar la expropiación legal de los bienes de las compañías de autos colectivos con la mayor celeridad y el menor costo posible.

El día 7 de agosto de 1942 la CTCBA deposita ante el Juzgado Federal a cargo del Dr. Pocard, que lleva adelante los juicios sobre expropiación de las 69 líneas que circulan en la ciudad, la suma de 22 millones 125 mil pesos para costear las demandas y solicitó la posesión de urgencia de todos los autos colectivos, materia del pleito.

El 12 de agosto de ese año, el Juez Pocard dictó sentencia a favor de la CTCBA, en su dictamen señala que dado el carácter sumario del juicio, no existen elementos que autoricen a considerar arbitraria la calificación de urgente dada por la Corporación a este pedido de toma de posesión de los colectivos. Subraya que la CTCBA a depositado a las resultas de este juicio la suma de 22 millones 128 mil pesos, de los cuales 10 millones de pesos, sólo en carácter de garantía y que dichos fondos a pedido de la empresa quedan afectados a las resultas de la expropiación y no podrán ya ser retirados sino en

⁵¹ Sommi, Luis: *idem*, p. 6

⁵² Tal es el caso del tranvía que estaba siendo reemplazado en Europa por otros sistemas de transportes alternativos más eficientes y modernos.

la hipótesis de que resultara un excedente una vez cubierto el precio de todos los vehículos. Agrega que los mismos bienes que se expropiaron, como los de la CTCBA, garantiza, además, el pago de lo que se quedaría adeudando a los demandados en la hipótesis de que las sumas depositadas no alcanzarán a cubrir el importe de los precios que en definitiva se fijaran.

El Juez Pocard, nombra al personal técnico que realizará el inventario de los bienes expropiados y procederá a la revisión técnica de los vehículos para determinar su valuación a los fines de la indemnización, cuyos salarios deberán ser satisfechos por la CTCBA. A la vez indica que el oficial de justicia levantará un acta por cada coche expropiado, haciendo constar el estado del vehículo, previo asesoramiento de los peritos, que deberán expedirse en un plazo no mayor a 30 días.

De esta manera, la Justicia transforma a la CTCBA en beneficiaria de la expropiación y ente expropiador al mismo tiempo, y establece los pasos a seguir para cumplimentar el proceso de expropiación, ordenando la entrega de los bienes físicos de los colectiveros con intervención del oficial de justicia autorizado para hacer uso de la fuerza pública si fuera necesario.

2. El Estado Nacional

En el mes de febrero de 1942, la CTCBA obtiene un préstamo de 40 millones de pesos moneda nacional, esta suma coincide con el monto exigido por la Justicia para continuar con el proceso legal para hacer cumplir la Ley 12.311, proceso paralizado desde hacia varios meses, por falta de fondos por parte de la empresa y por las medidas legales apelatorias adoptadas tanto por el sector del transporte colectivo como el de ómnibus de la Capital Federal.

El 10 de febrero de 1942, la CTCBA firma un convenio con un grupo financiero, con aval del Poder Ejecutivo que por medio del decreto del 11 y 12 de febrero de 1942⁵³, se transforma en garante de dicho préstamo quedando explicitado sus obligaciones en el artículo 5º del mismo convenio, conforme al cual, para los casos eventualmente previstos en los incisos a), b) y c) de dicho artículo, el gobierno se obliga a adquirir por su valor escrito los *debentures*⁵⁴,

⁵³ Decreto del Poder Ejecutivo N° 113.555 y 118.501 del 11 y 12 de febrero de 1942

⁵⁴ Serra Moret, Manuel: *Diccionario Económico de Nuestro Tiempo*, Buenos Aires, Editorial Mundo Atlántico, 1944. Version on line: <http://www.eumed.net/cursecon/dic/index.htm>

por el mismo monto de la cantidad prestada, que haya emitido la Corporación y entregado el grupo financiero.⁵⁵

El mencionado convenio⁵⁶ consiste en un préstamo de 40 millones de pesos otorgados a la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires por un grupo financiero formado por la Compañía Argentina de Electricidad (CADE), la Compañía Industrial y Mercantil S.A. (CIMA), y el Crédito Mobiliario y Financiero Bracht S.A. (CREMOFIN)⁵⁷ por sí y en representación de un grupo de Bancos, en adelante CIMA.-CREMOFIN, denominada, en lo económico, "grupo financiero" en el texto del convenio cuyos artículos principales analizaremos a continuación:

El artículo 1º del convenio establece que el grupo financiero, a partir de la aprobación del contrato por el Poder Ejecutivo, contra el recibo de los correspondientes certificados:

"[...] y efectuará sin mas trámites los pagos directamente a los propietarios de los automóviles colectivos y/o a las compañías de ómnibus y/o efectuar los depósitos en los juicios de expropiación de acuerdo con la forma y el procedimiento que indique la Corporación' en cada caso que pague el grupo financiero CADE participará con el 42% Y CIMA-CREMOFIN 37%."⁵⁸

A este préstamo-expresa el convenio a continuación- contribuirá la Compañía Argentina de Electricidad con 25 millones de pesos moneda nacional y CIMA-CREMOFIN con 15 millones de pesos moneda nacional, sin

Los **debentures** son títulos transferibles que emiten las empresas mercantiles en reconocimiento de los empréstitos que colocan en el mercado público. La legislación argentina sobre debentures se basa en la ley 8875 de 23 de febrero de 1912, en cuyo primer artículo se expresa que las sociedades anónimas, las en comandita por acciones y las administraciones autónomas del Estado, podrán contraer préstamos contra la emisión de debentures, con o sin garantía, nominales o al portador, siempre que sus estatutos lo autoricen. Para ello se exige como requisito previo celebrar un contrato con uno o varios representantes de los futuros tenedores de debentures que se llamarán **fideicomisarios**, con los cuales se estipularán las condiciones del préstamo y las garantías que se otorguen. Este contrato deberá ser hecho en escritura pública e inscripto en el Registro Público de Comercio. Los debentures que afectan a uno o varios inmuebles de la sociedad se llaman debentures con garantía especial y están equiparados a las hipotecas, y aquellos cuyo pago afecta derechos, bienes, muebles y raíces, se llaman **debentures con garantía flotante**. Los fideicomisarios son los representantes legales de los tenedores de debentures. [las negritas son nuestras]

⁵⁵ *Critica*, 12 de agosto de 1942

⁵⁶ *La Vanguardia*, 15 de octubre de 1942, publica extractos del convenio. Ver texto completo en Expediente C-48.340-1941 (Ministerio del Interior)

⁵⁷ *El Auto Colectivo*, Suplemento Edición N° 503, septiembre-octubre 1993

⁵⁸ *Op. cit.*

solidaridad entre ellos. Por el artículo 3º, la CTCBA se compromete a tener aprobado

"[...] dentro de un plazo de cinco meses a partir de la firma de este contrato, un plan de reorganización del servicio con criterio de máxima economía y mayor eficiencia"⁵⁹

En el inciso b) del mismo artículo, se establece que:

"[...] un mes después de la aprobación de dicho plan de reorganización de servicios, o sea, a más tardar dentro de los seis meses a partir de la firma del presente contrato, se establecerá un sistema de tarifas suficientes para cubrir los gastos y cargas de la Corporación y que aseguran a su capital social el pago de un interés anual del 5 por ciento"⁶⁰

El Estado, según las condiciones del presente contrato, se convierte en tenedor de *debentures* o fideicomisario, es decir, en el representante legal de los tenedores de *debentures* con garantía flotante, que son aquellos cuyo pago afecta derechos, bienes muebles y raíces.

"[...] el respectivo contrato de emisión sostendrá-expresaba otra cláusula del artículo 5º- las condiciones esenciales este convenio y deberá ser firmado conjuntamente [...] y aprobado por el Superior Gobierno de la Nación y será suscripto en carácter de fideicomisario."⁶¹

Finalmente el grupo financiero establece una cláusula, en el convenio, por la cual favorece ampliamente al grupo financiero acreedor, quedando de manifiesto que el Estado, a través del Ministerio del Interior, se constituye en árbitro del aumento de las tarifas, y que el plazo acordado para la suba de las tarifas expira en el mes de septiembre de 1942, con independencia de las leyes argentinas y aval estatal.

"[...] tanto el plan de reorganización de servicios, como las nuevas tarifas, serán aplicadas sin más trámites ni requisitos dentro de los tres meses siguientes al

⁵⁹ *Idem*

⁶⁰ *Ibidem*

⁶¹ *Ibid.*

vencimiento del plazo de seis preestablecido. En caso que la Corporación se produjera un litigio los proyectos de reorganización de servicios y/o de sistema de tarifas, o en el caso de divergencia entre la Corporación y la Comisión de Control sobre el plan reorganización de servicios y/o de sistema de tarifas, se pondrán provisionalmente en ejecución, por el señor presidente de la Corporación, lo que el señor ministro del Interior determinare, sin perjuicio de los recursos legales que pudieran corresponder⁶²

La aplicación de la Ley 12.311 se transforma así en una cuestión prioritaria para el Estado, dado que de no cumplirse lo pactado (la reorganizaron del servicio, la suba de tarifas y los pagos acordados en tiempo y forma), estará obligado según el artículo 7º asumiendo en consecuencia, los riesgos totales de la operación como único garante del mismo viéndose obligado a adquirir:

"[...] a pedido del grupo financiero, [...] de dicho grupo financiero a la par por su valor nominal y escrito a los 8 meses de la fecha de este contrato, los debentures que el mismo haya recibido de la Corporación, correspondientes a las entregas de efectivo hechas a ésta, de acuerdo con los términos del presente contrato"⁶³

El interrogante que surge del análisis del convenio gira en torno al origen de los capitales que conforman el préstamo de 40 millones de pesos que nos ayudará a comprender el entramado de intereses en juego detrás de esta transacción financiera y los motivos que el Estado tenía para avalar los términos del préstamo.

El Consorcio integrado por la Société Financière de Transports et D'Enterprises Industrielles (SOFINA)⁶⁴ y la Compañía Hispano-Americana de Electricidad (CHADE) conformada por capitales belgas, franceses, españoles, alemanes, norteamericanos e ingleses⁶⁵, se reconvierte en CADE (Compañía Argentina de Electricidad) cuando el Consejo Deliberante de la Ciudad de

⁶² *Ibid.*

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ Para un estudio en detalle de SOFINA y sus relaciones en la Argentina consultar Araujo, Roberto: *El Proyecto de Energía Eléctrica del Gobierno Peronista 1946-1955: Una Relación Conflictiva*. Tesis de Licenciatura defendida el 22 de agosto de 2003. Director Dr. Pablo Pozzi. FFyL (UBA)

⁶⁵ El Banco de Inglaterra principalmente y otros bancos europeos comprendidos desde el Midland Bank hasta el Deutscher Bank, entre otros. Ver Sommi, Luis: *op. cit.* p. 35 y Puiggrós, Rodolfo: *op. cit.* p. 222

Buenos Aires promulga, durante el gobierno de A. P. Justo, la Ordenanza 7749 por la cual se exime de impuestos a las compañías extranjeras que se nacionalicen quedaran exentas de impuestos, este Consorcio extranjero se “nacionaliza” cambiando sus siglas⁶⁶ a los efectos de beneficiarse de este decreto.

La CADE (ex CHADE), es dueña de la Compañía General de Tranvías de Buenos Aires, de la que son subsidiarias: la Compañía de Tranvías Anglo-Argentino, la Compañía de Tranvías Limitada y CATITA.⁶⁷

El nexos obvio, entre la CADE y la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, es la Compañía de Tranvías Anglo-Argentino⁶⁸, cuyo nivel de representación y participación dentro de la Corporación es mayoritaria.⁶⁹

La Compañía Industrial y Mercantil S.A. (CIMA.) figura como parte de las empresas del Grupo Bemberg,⁷⁰ de capitales belgas⁷¹ y nacionales, con intereses variados que los vinculan a la producción agropecuaria (Estancias Santa Rosa, Invernadas San Sebastián, entre otras), a la industria (Cervecería Palermo, Cervecería Argentina Quilmes entre otras empresas relacionadas, Manufactura Algodonera Argentina, etc.), el transporte ferroviario (Compañía

⁶⁶ El Consorcio SOFINA-CHADE suprime la H de Hispano por la A de argentina, que no indica un cambio en la composición de sus capitales sino la ubicación de la filial.

Vazeilles, José Gabriel: *op. cit.* p. 37. “A su compañía ‘española’ le cambiaron la sigla en solo una letra, pasando de CHADE (Compañía Hispanoamericana de Electricidad) a CADE (Compañía Argentina de Electricidad), tuvieron buen cuidado de nombrar su Asesor al Ministro de Finanzas de la Nación, Federico Pinedo, quien estableció una disposición presupuestaria que les permitió una gigantesca evasión.”

Para más datos sobre este proceso de “nacionalización” consultar Roberto Araujo, *op. cit.*

⁶⁷ Puiggrós, Rodolfo: *Historia Crítica de los Partidos Políticos: La Democracia fraudulenta*, Buenos Aires, Editorial Galerna, vol. IV. pp. 224., 2006. Ver la descripción detallada, que hace el autor, de las Compañías que conforman la CADE.

⁶⁸ La Compañía General de Tranvías de la Ciudad de Buenos Aires posee el 72% de las acciones y debentures de la Compañía Anglo-Argentino y el 89% de las inversiones de capital en la Compañía General de Tranvías proviene de ésta última, esto nos permite comprender el nivel de concentración y fusión del capital entre una y otra Compañías. Para más detalles ver Luis Sommi. *Ídem*, p. 34.

⁶⁹ Ver cuadro “Composición interna de la Corporación” en Anexo Documental del presente trabajo.

⁷⁰ Bellini, Claudio: “Un conflicto entre el Estado y un grupo empresario. La nacionalización de las empresas Bemberg (1948-1959)”, Ponencia publicada en: *V Coloquio Anual de Historia de Empresas*, Buenos Aires, Universidad de San Andrés, 29 de marzo de 2007, p. 4. [versión on line]: <http://www.udesa.edu.ar/files/Events/add/Claudio-Bellini.pdf>. “Fue precisamente durante la entreguerra cuando se afianzó el control de esa industria por parte del grupo Bemberg, un holding que había nacido como una casa comercial y financiera a mediados del siglo XIX”.

Puiggrós, Rodolfo: *op. cit.*, p. 237. El autor caracteriza al Grupo Bemberg como “un monopolio de origen argentino” con proyección internacional, dueños de 37 Sociedades Anónimas que operan en el país.

⁷¹ Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 34. “Debemos tener en cuenta que, muchas veces, detrás de las empresas belgas actúa el capital inglés”

de Tramways de Buenos Aires y Quilmes) y las finanzas (Santa Margarita Agrícola, Ganadera e Inmobiliaria, Crédito Industrial y Comercial Argentino-CICA, Compañía Industrial Mercantil Americana- CIMA, etc.)⁷²

El Grupo Bracht y Compañía⁷³ surgió en Buenos Aires en 1867, como exportadora de carnes, sebo y lanas a su filial en Amberes Inversiones en tierras (en Río Negro, Formosa, etc.) posteriormente administradas por la empresa, creada a tal fin en 1926, "Estancias y Tierras del Pilagá S.A."⁷⁴

Este Consorcio exportador de cereales y lanas se dedica también a la explotación de quebracho colorado para la obtención de tanino (Formosa), en lo referente al origen de sus capitales, éstos son variados, nacionales pero principalmente, alemanes e ingleses consecuencia de sus vínculos con SOFINA.⁷⁵ Sus intereses financieros abarcan las actividades crediticias y la adquisición de deuda pública por parte de sus entidades financieras, la más destacada de ellas, es la Compañía Industrial Mercantil Americana (CIMA) que poseen en sociedad con el Grupo Bemberg.

La Compañía Industrial Mercantil Americana (CIMA) y la Compañía de Crédito Industrial y Comercial Argentino (CICA), aparecen vinculadas con el otorgamiento de créditos a estados provinciales y a las Compañías tranviarias y férreas particularmente, marcando no solo la sociedad entre ambos grupos económicos sino su acción conjunta en estas operaciones financieras.

CIMA perteneciente al Grupo Bracht y Compañía y al Grupo Bemberg, figura como uno de los acreedores del crédito (el otro acreedor es Bracht y Compañía) otorgado por el Convenio celebrado entre la Provincia de Salta y la Empresa Rosello y Sollazzo para la construcción de edificios para escuelas⁷⁶.

⁷² Para ampliar la información ver cuadros en Bellini, Claudio: *op. cit.*, pp.33 y 34.

⁷³ Pasó a llamarse sucesivamente, entre el S. XIX y el S.XXI, Theodoro Bracht & Cia., Bracht & Cia., Crédito Mobiliario y Financiero Bracht SA, Bracht SA y Sociedad Bracht SA.

⁷⁴ Capurro, Magdalena: *Pilagá - su gesta, su gente desde 1867*. Buenos Aires., 2002. [versión on line]: <http://www.lola-online.com/spanish/books.asp?id=20>

⁷⁵ Troncoso, Oscar: "La Argentina de los años '30. Los monopolios", en: *Revista Panorama*, Buenos Aires, marzo de 1971. [versión on line]: <http://www.magicasruinas.com.ar/revistero/esto/revdesto160.htm> "Entre 1930 y 1938 más de trescientas firmas son fiscalizadas por el capital alemán que está en SOFINA, en el trust yanqui EBASCO, en la CHADOPYF, en Bracht, en Tornquist, etc."

⁷⁶ Ley de la Provincia el 17 de diciembre de 1936. [version on line]: <http://www.camdipsalta.gov.ar/LEYES/leyesv/384.htm>

LEY N° 384: "Art. 2°.- Los Contratistas se obligan a devolver al Gobierno por intermedio de la Sociedad Anónima Crédito Industrial y Comercial Argentino y Bracht y Cia., los títulos ya recibidos en pago de certificados de obra, del 6% de interés y 5% de amortización y los que recibieren en lo sucesivo hasta la fecha de aprobación de este convenio si es aprobado por la Honorable Legislatura; el

Al año siguiente encontramos a CIMA y Bracht y Compañía celebrando un nuevo Convenio para la compra de títulos públicos en la misma provincia.⁷⁷

Ambos Grupos económicos participaron en el otorgamiento de un crédito a la empresa Lacroze y Compañía⁷⁸ (integradas por Ferrocarriles Terminal Central de Buenos Aires, la Compañía de Tranvías Lacroze y administradora del Subterráneo Lacroze) conformada por capitales nacionales, norteamericanos e ingleses.

El 23 de junio de 1937 esta empresa obtiene un crédito del consorcio financiero formado por CICA (empresa en la cual el Gral. Agustín P. Justo posee intereses) y el Grupo Bracht y Compañía (testaferro del capital inglés)⁷⁹ por un importe de 24 millones de pesos⁸⁰, el consorcio bancario obtiene en esta transacción la mayoría de los títulos de la empresa Lacroze y de la Compañía Terminal Central, que se valorizaran cuando éstas se incorporan a la CTCBA en 1939. Por esta operación CICA-Bracht y Compañía, obtendrán aproximadamente 44 millones 700 mil pesos en títulos de estas empresas, la relación con la CTCBA se establece por intermedio de estas empresas, de las cuales son acreedoras, y que figuran en el Directorio de la misma.⁸¹

Gobierno conviene en que el tipo al cual serán recibidos los títulos será del 99% de su valor nominal y escrito más el cupón corrido.” [las negritas son nuestras]

⁷⁷ Ley de la Provincia el 29 de septiembre de 1937. [versión on line]:

<http://www.camdipsalta.gov.ar/LEYES/levesv/384.htm>

LEY N° 442. “Art. 1°.- Apruébese el contrato celebrado entre el Gobierno de la Provincia de Salta y la Compañía Crédito Industrial y Comercial Argentino y Bracht y Compañía Ad-referéndum de la H. Legislatura, [...] cuyo texto es el siguiente:

Entre el Excelentísimo señor Gobernador de la Provincia de Salta, Don Luis Patrón Costas, en representación del Poder Ejecutivo de la misma (en adelante llamado el “Gobierno”) cuya firma es refrendada por S.S. el Doctor Carlos Gómez Rincón en su carácter de Ministro de Hacienda, Obras Públicas y Fomento, por una parte y **el grupo financiero comprador del empréstito, formado por la Sociedad Anónima Crédito Industrial y Comercial Argentino y la firma Bracht y Cia.**, a cuyas firmas se denominará en conjunto en lo sucesivo “el grupo comprador” representados por Don René Berger, por la otra parte, se resuelve celebrar el siguiente contrato de negociación.” [las negritas son nuestras]

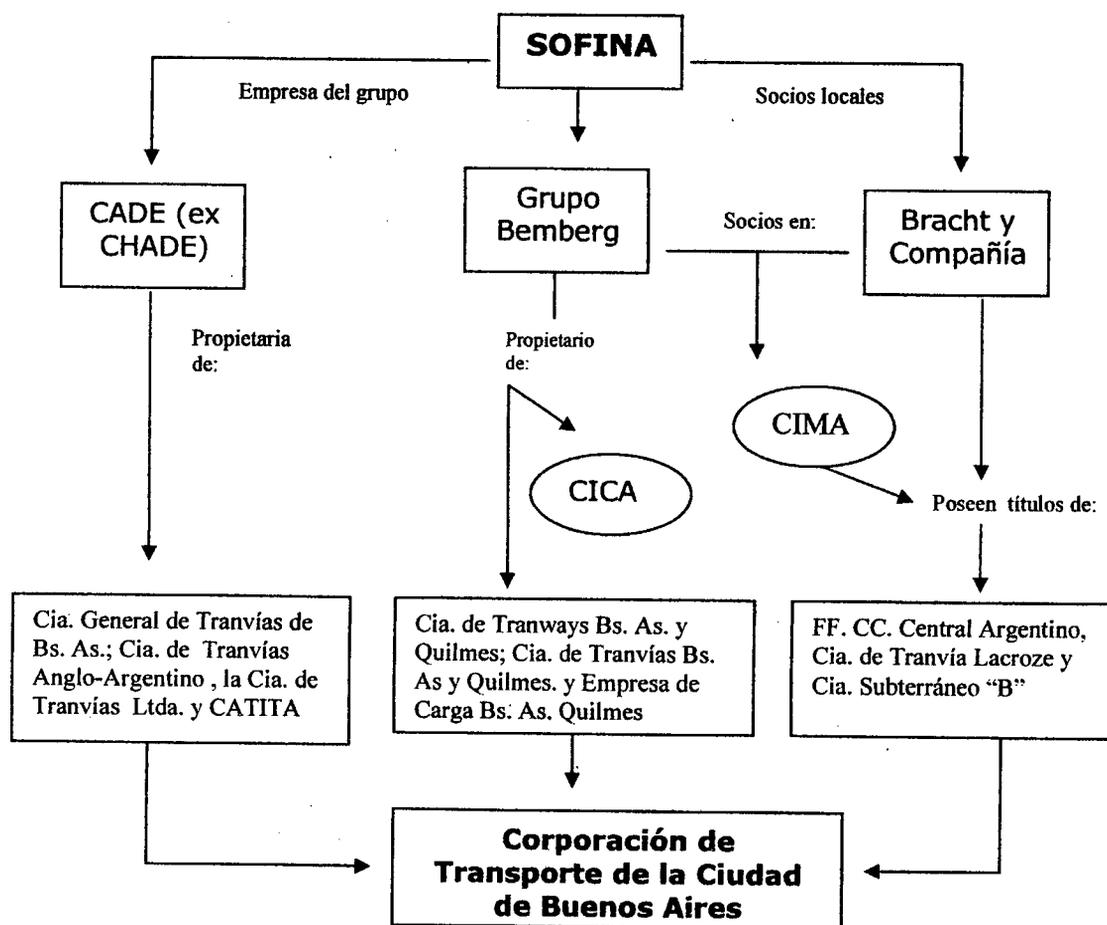
⁷⁸ Puiggrós, Rodolfo: *op. cit.*, p. 183. “La Compañía Lacroze Hnos.& Cia. fundada en 1886 con capitales argentinos y absorbida en 1906 por inversores ingleses. Está prácticamente en quiebra [...] De golpe rejuveneció. Con Créditos de la General Investment Corporation of Jersey City de los Estado Unidos el Instituto Movilizador de Fondos Públicos, CICA y la firma inglesa Bracht & Cia., construyó el subterráneo de Leandro N. Alem a Federico Lacroze”

⁷⁹ Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 70

⁸⁰ *Ibidem.* El pasivo de la empresa rondaba en 1936, los 83 millones de pesos, el préstamo recibido le permitía rescatar los debentures en poder del capital norteamericano.

⁸¹ *Ibidem.*

Una empresa de capital concentrado inglés



Fuente: Gráfico de elaboración propia.

Estas empresas que, actúan asociadas entre sí ⁸² (en el caso que nos ocupa, la sociedad entre CIMA y Bracht & Cia. adopta el nombre de CIMA-CREMOFIN) y en distintas operaciones crediticias (con gobiernos provinciales y con la CTCBA), nos permiten suponer que su accionar conjunto responde a intereses comunes nacidos en el origen único de los capitales que ofrecen en préstamo, el Banco de Londres que opera, en nuestro país, a través de

⁸² Serra Moret, Manuel: *op. cit.* Se denomina **grupo económico** a grupo a un conglomerado de personas jurídicas o empresas que desarrollan y ejercen una actividad común, en la cual utilizan una empresa instrumental, y una sola marca o slogan publicitario. Dentro del grupo hay empresas societarias que realizan su actividad de manera independiente en lo referente a beneficios.

SOFINA en esta intrincada red de empresas y testaferros⁸³. Al mismo tiempo, nos permite establecer y explicar el funcionamiento de "las grandes empresas internacionales controladas por los grandes grupos financieros de los principales países capitalistas"⁸⁴ en un sector específico de nuestra economía y, al mismo tiempo, demostrar la existencia de una alianza entre la burguesía local y el gran capital que les asigna el papel de socios menores y/o intermediarios de sus operaciones representando sus intereses en el país. No debemos olvidarnos del rol del Estado como promotor y garante de esta alianza, sin cuyo apoyo nada sería posible, incluyendo este préstamo.⁸⁵

Capital nacional y extranjero presentes en la Corporación

Empresas	Argentino	Extranjero	Origen del capital extranjero
Anglo		210.167.301,09	Mayoritariamente inglés
CHADOPYF		105.759.755,00	Alemán-Hispano
T. del Puerto		10.064.212,00	Inglés
T. C.del Sud		7.740.556,00	Inglés
Tranvías Lacroze	12.377.165	13.649.833,00	Inglés
F. C. Terminal	36.000.000	26.875.750,00	Inglés

Reproducción parcial del cuadro de la pág. 29 en Luis Sommi. *El monopolio inglés del Transporte en la ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, Editorial Problemas, 1940.

Cuando la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires obtiene el crédito por 40 millones de pesos, con garantía estatal, que le permite realizar ante la Justicia Federal el depósito del monto necesario para solventar el proceso de expropiación según lo establecido por la Ley 12.311, en realidad se trataba de un autopréstamo, como queda demostrado en el cuadro anterior.

⁸³ Congreso Nacional: *Diarios de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, año 1942, tomo IV, periodo ordinario: 26 de agosto-14 de septiembre, p. 661. El Diputado socialista Ghioldi afirma que "[...] es plan de la SOFINA. Es una coordinación sofinica en base al uso de la electricidad, al empleo de los talleres de la CATITA, en base al empleo de las minas de carbón, en base al uso de todos los órganos que integran el monopolio internacional de la SOFINA."

⁸⁴ Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 34.

⁸⁵ Pereyra, Horacio: *Arturo Jauretche y el bloque de poder*, Buenos Aires, CEAL, 1989, p. 30. El autor presenta al Dr. Federico Pinedo como "ministro de Hacienda durante las presidencias de Justo y Castillo, y posteriormente durante la de Guido (1963); abogado de SOFINA, del pool de ferrocarriles ingleses, de Bemberg, de Dreyfys, etc."

El Banco de Londres a través de SOFINA y sus empresas subsidiarias, con el apoyo de sus socios locales y el Estado argentino, provee del capital necesario a la CTCBA para hacer efectiva la Ley 12.311 que permite la concreción del monopolio del transporte automotor en detrimento de las empresas de capitales nacionales: las empresas de autos colectivos y las empresas de ómnibus.⁸⁶

Queda demostrado el origen extranjero y mayoritariamente inglés, de los capitales que conforman el crédito y su destinatario, la CTCBA, consorcio conformado por las empresas de transporte de pasajeros directa o indirectamente relacionadas con la SOFINA.

En el caso de la CADE la relación es directa ya que se trata de una empresa que forma parte del trust⁸⁷ SOFINA y que es propietaria de empresas de tranvías que integran la CTCBA.

En el caso del holding⁸⁸ Bemberg o Bracht, la relación es indirecta ya que en ambos casos se trata de empresas radicadas en el país pero con intereses tanto en el interior como en el exterior del mismo y que actúan asociadas entre sí y con SOFINA, en este caso, que opera a través de sus entidades bancarias y/o financieras. Ambos holdings controlan las acciones de algunas empresas de transportes que integran la CTCBA.

Develado una parte del entramado sinuoso de compañías y empresas vinculadas directa o indirectamente con SOFINA y con la CTCBA, queda de manifiesto que el crédito emitido por la primera a la segunda, no es más que un préstamo a una de sus filiales argentinas.⁸⁹

⁸⁶ Algunas empresas de Ómnibus son de capitales extranjeros, por ejemplo, el Anglo-Argentino es propietario de por lo menos una empresa. Ver Sommi, Luis: *op. cit.*

⁸⁷ Serra Moret, Manuel: *op. cit.* El término Trust se refiere, en Economía a un grupo de empresas cuyas actividades se hallaban controladas y dirigidas por otra empresa. El control legal de las sociedades constituyentes se confería a la junta de administradores, cambiándose las acciones de las compañías por los certificados del trust. Es la unión de empresas distintas bajo una misma dirección central con la finalidad de ejercer un control de las ventas y la comercialización de los productos, vendiendo a controlar un sector económico y ejercer en lo posible el poder del monopolio.

⁸⁸ *Ídem.* Un holding es una compañía que controla las actividades de otras mediante la adquisición de acciones. El término se usa igualmente para designar al conglomerado así formado. El principal de los beneficios económicos de este tipo de estructura empresarial es el de la *eficiencia fiscal*, que los lleva a establecer la sede del holding en países con políticas impositivas laxas o favorables a sus intereses. Existen holdings que se crean a través de los bancos y otras entidades financieras [caso de Bracht & Cia.], holdings que parten del patrimonio de una familia [caso de los Bemberg] y también holdings conformados por empresas estatales.

⁸⁹ Congreso Nacional: *Diarios de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso, año 1942, tomo IV, período ordinario: 26 de agosto-14 de septiembre, p. 663. El Diputado Pinto sostiene que "el gobierno ha autorizado a emitir \$40.000.000 m/n de obligaciones. ¿Quiénes son los

El Estado por intermedio de este empréstito procederá a la adquisición, expropiación mediante, por un valor de 40 millones de pesos, del sistema automotor de transporte urbano de pasajeros, asumiendo todos los riesgos y la responsabilidad en el cumplimiento y en el pago de los acuerdos y plazos impuestos por los acreedores que en última instancia son sus socios dentro del CTCBA. y los principales beneficiarios en tanto acreedores y miembros mayoritarios de esta empresa monopólica "mixta" de capitales ingleses.

Un préstamo para consolidar el monopolio del capital concentrado extranjero en el transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires.

3. El movimiento de resistencia popular y antimonopólico

El proyecto de reorganización del servicio del transporte y la reestructuración de las tarifas, sancionadas por la Ley 12.311 de "coordinación" del transporte urbano automotor de pasajeros y cuyos plazos de cumplimiento estaban establecidos en el empréstito por 40 millones de pesos celebrado entre el Estado, la CADE y CIMA-CREMOFIN, afectaba no sólo a los propietarios y conductores de los transportes sujetos a esta ley expropiadora, sino que afectaba a los usuarios del servicio de transporte automotor en general y a los del auto colectivo en particular, ya que éstas medidas tenían un impacto directo en el costo de vida.

A continuación estableceremos cómo estas medidas afectarían a los pasajeros en tanto usuarios del servicio y como trabajadores, estableciendo el impacto de la suba de tarifas en su presupuesto cotidiano y en qué medida la reorganización del transporte iba en detrimento de sus intereses.

En 1942 los niveles de los precios de productos de primera necesidad registraban un leve repunte del 10,9 % respecto a 1939.

que adelantan el dinero? Principalmente la CHADE, que es a su vez parte principal de la corporación; la corporación toma ese dinero para pagar a la CHADE los servicios de electricidad. Estamos siempre en torno a la CHADE."

Índice costo de vida (1939-1942)⁹⁰

Años	N.I. 1939=100
1939	100
1940	102,3
1941	105
1942	110,9

El aumento de los productos de primera necesidad significó una evolución ascendente del costo de vida que aumentaba significativamente respecto del presupuesto familiar obrero, como podemos observar en el siguiente gráfico.

Presupuesto familiar obrero en Bs. As.⁹¹

Años	Pesos mensuales	Índice
1939	141,86	100
1940	136,69	96,4
1941	150,60	106,2
1942	170,90	120,5

El presupuesto de una familia obrera tipo (cuatro integrantes) había aumentado un 20,5 % en 1942 respecto del año 1939, si tomamos los montos en pesos, la diferencia entre ellos es de \$ 29,04 m/n, es decir, que éste había aumentado un 20,5% entre 1939 y 1942, que representaba un aumento total de 29 pesos aproximadamente..

La mayor diferencia se presenta cuando comparamos los índices y montos del año 1942 respecto del año 1941, el aumento es del 14,3 % que representa más de la mitad del aumento total en un lapso de cuatro años que

⁹⁰ Reproducción parcial del cuadro extraído de Matsushita, Hiroshi: *Movimiento obrero argentino (1930-1945): sus proyecciones en los orígenes del peronismo*, Buenos Aires, Siglo Veinte, 1983, p. 217. Ver cuadro completo en Anexo Documental.

⁹¹ Reproducción parcial del cuadro extraído de Matsushita, Hiroshi: *op. cit.*, p. 218. Ver cuadro completo en Anexo Documental.

rondaba el 20,5%. En lo referente a los montos en pesos, la diferencia respecto al año anterior es de 20 pesos, que representaba los 2/3 del total.

Las cifras descendentes de 1940 señalan una caída del 3,6 % respecto del año y con respecto al año 1941 podemos determinar que la suba es del 9,8% para el año 1942, podemos suponer en base a estos datos que, si bien el salario obrero aumenta, los niveles de recomposición son menores respecto al aumento de los precios de los productos de primera necesidad.

El gráfico que aparece a continuación tiene por objetivo mostrar la evolución del costo de vida: en relación al presupuesto familiar obrero en el periodo comprendido entre 1939 y 1942.

La carestía de la vida (1939-1942)

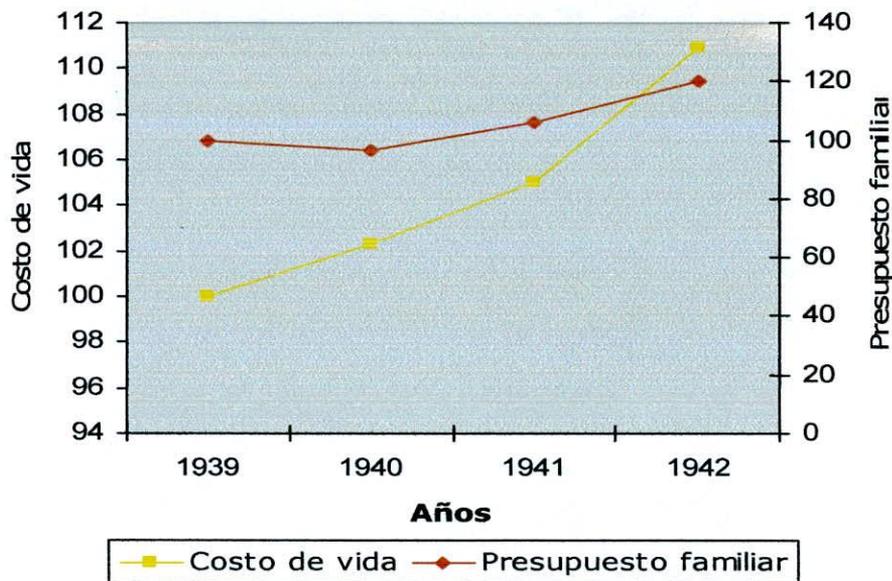


Gráfico de elaboración propia

La curva en alza del costo de vida es superior a la del presupuesto familiar para el año 1942, marcando un déficit en el presupuesto familiar obrero tipo que indica los niveles de la carestía de la vida para ese año, como podemos comprobar en el gráfico anterior.

En 1940, se registran 180.700 desocupados, según datos del Departamento Nacional de Trabajo⁹⁶, de los cuales 40.513 desocupados se

⁹⁶ Matsushita, Hiroshi: *op. cit.* p. 218. Las cifras utilizadas por el autor fueron extraídas de la investigación del Departamento Nacional del Trabajo, *La desocupación en la Argentina, 1940*, p.17.

encontraba en la Capital Federal. Si bien los niveles de desocupación obedecen a causas estructurales de nuestra economía, del total de desocupados registrados, 100.053 desocupados, se encuentran en el sector agrícola vinculado con las exportaciones; en el caso de la ciudad de Buenos Aires, la causa principal es de índole coyuntural, la guerra afecta directamente al sector de la construcción por la contracción de la importaciones, registrando un nivel del 18,7% de desocupación.⁹³

Podemos establecer, por lo tanto, que para el año 1942, el costo de la vida era un 20% más alto que el presupuesto familiar, situación, ésta, agravada por los altos niveles de desocupación en la ciudad de Buenos Aires. En este contexto, el aumento de las tarifas del transporte urbano de pasajeros, significaba un duro impacto al menguado presupuesto del trabajador.

Las Juntas de Asociaciones Vecinales de la Ciudad de Buenos Aires (que nucleaban a las 153 sociedades de fomento de la ciudad de Buenos Aires) y la Junta Popular Pro Abaratamiento de la Vida, La Comisión Popular Contra el Monopolio del Transporte, realizan una activa campaña contra el aumento de las tarifas⁹⁴, antes y durante la huelga de septiembre de 1942, en contra del Plan tarifario de la CTCBA y en apoyo a la Federación de Líneas de Autos Colectivos y sus reclamos.

El 19 de agosto de 1942, la Comisión de Asociaciones Vecinales de la Ciudad de Buenos Aires⁹⁵, hace una presentación ante la Cámara de Diputados por la cual denuncia que el proyecto de reorganización de las tarifas propuesto por la CTCBA constituye

“[...] simple y llanamente el ‘proyecto de aumento de tarifas’ como lo ha bautizado con seguro instinto el pueblo de la capital. La amenaza que pendía desde que se promulgó la ley número 12.311 en octubre de 1936, pretende ahora convertirse en realidad [...] y provoque tal exacción de los bolsillos de todas las clases de los habitantes y que aún

⁹³ *Ídem*

⁹⁴ Sus campañas se dirigen contra la suba de precios de los productos esenciales en general, sin embargo nosotros sólo nos centraremos en su actividad respecto a la suba de las tarifas del transporte, en particular.

⁹⁵ Congreso Nacional: *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso, año 1942, reunión nº 35, tomo III., período ordinario: 30 de julio -25 de agosto, p. 940. “[...] surgida de una asamblea de representativa de las ciento cincuenta y tres instituciones de fomento reconocidas, ante el ‘proyecto de reorganización de tarifas de servicios’, propuesto por la Corporación de transporte de la Ciudad de Buenos Aires.”

desequilibrio más los presupuestos obreros al aumentar en un 50% el boleto obrero.¹⁰⁰

El perfil del usuario del transporte automotor, es claramente popular, son mayoritariamente los habitantes de los barrios de la ciudad, tal como lo expresa la presencia de las instituciones barriales y dentro de este sector social tan amplio, el principal afectado será la clase obrera, como bien lo expresan en esta presentación anta la Cámara de Diputados las asociaciones vecinales. Por lo tanto, el usuario mayoritaria y básicamente es un habitante de los barrios de la ciudad, esto define el carácter popular del servicio del transporte automotor de pasajeros, y en los barrios suburbanos nos encontraremos con obreros que en general dependen de este servicio barato y rápido para trasladarse cotidianamente a sus lugares de trabajo.

Porcentaje de población y de obreros por barrios¹⁰¹

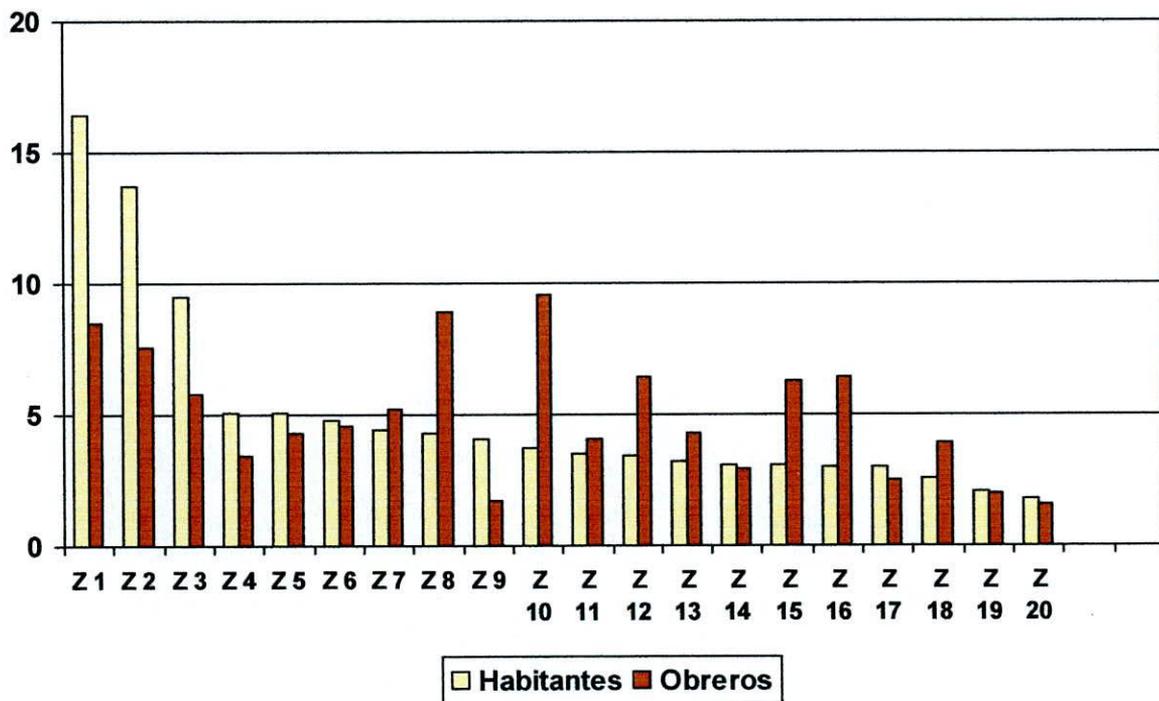


Gráfico de elaboración propia basado en los cuadros de Nicolás Iñigo Carrera, *op. cit.*

¹⁰⁰ Congreso Nacional: *op. cit.*, p. 940.

¹⁰¹ Partimos de los datos suministrados por Nicolás Iñigo Carrera, *op. cit.*, p. 69, Para ver las cifras completas ir a Anexo Documental.

En su estudio sobre la huelga general de 1936, Iñigo Carrera, reconstruye el mapa socioeconómico de los barrios, cruzando y comparando las cifras vertidas por dos censos de la época: el Censo de Población de 1936 y el Censo Industrial de 1935, que le permitieron comprobar dónde viven y trabajan los obreros de la ciudad de Buenos Aires en ese período y establecer así una tipología de los barrios.

Sobre un total de población en la Ciudad de Buenos Aires estimado en 2.415.142 de habitantes, casi la mitad (49,5 %) habitaba en los barrios ubicados al norte, centro y suroeste de la ciudad, de los cuales 216.080 son obreros (10% sobre el total aproximadamente) y trabajan en uno de los 13.440 establecimientos industriales establecidos en ella y que se concentran fundamentalmente en la zona centro, este y sureste de la ciudad (ver mapa en la página 51).⁹⁸

Tomando esos datos, elaboramos el presente gráfico (ver arriba) en el cual hemos dividido los barrios de la ciudad en zonas a las cuales ordenamos según el porcentaje de habitantes y le adjudicamos un número, con el objetivo de poder visualizar y comparar en cada caso la densidad de población (porcentaje de habitantes) y la distribución de la población (porcentaje de obreros industriales ocupados) para poder determinar la existencia de desplazamientos de obreros desde los barrios dónde viven a los barrios dónde trabajan.

El análisis del gráfico arroja las siguientes conclusiones:

1. Barrios residenciales e industriales

1.1. Barrios de trabajadores con importante presencia obrera (Zonas 1, 2, 3, 4 y 5)

Villa del Parque, Villa Devoto, La Paternal, Villa Santa Rita, Chacarita, Versailles, Villa Crespo, Villa Mitre, Villa Real, Liniers, Mataderos, Nueva Pompeya, Parque Chacabuco, Parque Avellaneda, Flores, Villa Urquiza, Villa Pueyrredón, Palermo, Núñez y Belgrano, tomamos las cifras de estos barrios

⁹⁸ Iñigo Carreras, Nicolás: *op. cit.* El autor realiza un riguroso estudio del Censo General de Población de la ciudad de Buenos Aires de 1936 que le permite reconstruir el perfil socioeconómico de los barrios de la Capital Federal para 1936.

Para más datos ver *Cuarto Censo General de la Ciudad de Buenos Aires, 1936*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires., 22 de Octubre de 1936.

en conjunto y observamos que, el porcentaje de habitantes (49,8% del total = 1.202.740 habitantes) y el porcentaje de obreros ocupados (29,6% del total = 63.959,8 obreros). Estos barrios concentran casi la mitad de la población total residente de la ciudad y de obreros ocupados, en esta relación, un alto porcentaje de su población (5,3%) está constituido por obreros que trabajan en las industrias instaladas en el área.

1.2. Barrios con población residente obrera (Zonas 6, 14, 17, 19 y 20)

Colegiales, Constitución, San Telmo, Parque Patricios, Balvanera y Recoleta tienen un alto porcentaje de habitantes residentes (14,8% del total = 43.472,5 habitantes) y de obreros ocupados (12,6% del total = 26.145,6 obreros) en las industrias instaladas en el área, estas cifras nos permiten suponer que el 60,1% aproximadamente de sus residentes son obreros.

2. Barrios residenciales no industriales (Zona 9)

Boedo es un barrio en el cual el porcentaje de habitantes residentes (4,1% del total = 99.020,8 habitantes) es mayor que porcentaje obreros ocupados (1,7% = 3.673, 3 obreros), y en esta relación el 0,3% aprox. de la misma trabaja en las industrias de la zona, por lo tanto podemos inferir que el peso de la industria en este barrio es mínimo y que se trata de un barrio residencial no industrial.

3. Barrios industriales no residenciales (Zonas 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 16 y 18)

Parque Chacabuco, Nueva Pompeya, Barracas, Almagro, Monserrat, Caballito, San Nicolás, La Boca, y Retiro, en estos barrios trabajan, en total, un alto porcentaje de obreros (55,1% del total = 119.060 obreros) que, en términos generales, no excede a la población residente de los mismos (31,4% del total = 758.354,5 habitantes), sin embargo si observamos cada barrio por separado (ver gráfico) observaremos que el porcentaje de obreros supera ampliamente al porcentaje de población residente, por lo tanto, esta población estaría desplazándose hacia estos barrios desde los barrios residenciales para trabajar.

Si volcamos los datos del gráfico de la página 47 sobre un mapa de la ciudad de Buenos Aires, nos encontraremos con una relación indirectamente proporcional entre barrios con concentración de población y barrios con concentración de obreros ocupados: los barrios más poblados tienen menor concentración de obreros y los barrios con mayor concentración de obreros ocupados tienen una menor densidad de población.

Nos hallamos ante barrios residenciales con una importante actividad industrial, como por ejemplo: las Zonas 1, 2, 3 y 4, con barrios residenciales e industriales, como por ejemplo: Zona 5, 6, 14, 17, 19 y 20 y con barrios industriales no residenciales, como por ejemplo: las Zonas 7, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 16 y 18.

Podríamos plantear a la luz de estos datos, que los desplazamientos de mano de obra se producen desde los barrios con concentración industrial pero con mayor densidad de población hacia los barrios con menor densidad de población. En el caso del barrio de Boedo (Zona 9) nos encontramos con un barrio residencial (según el porcentaje de habitantes) con una actividad industrial menor (según el porcentaje de obreros ocupados).

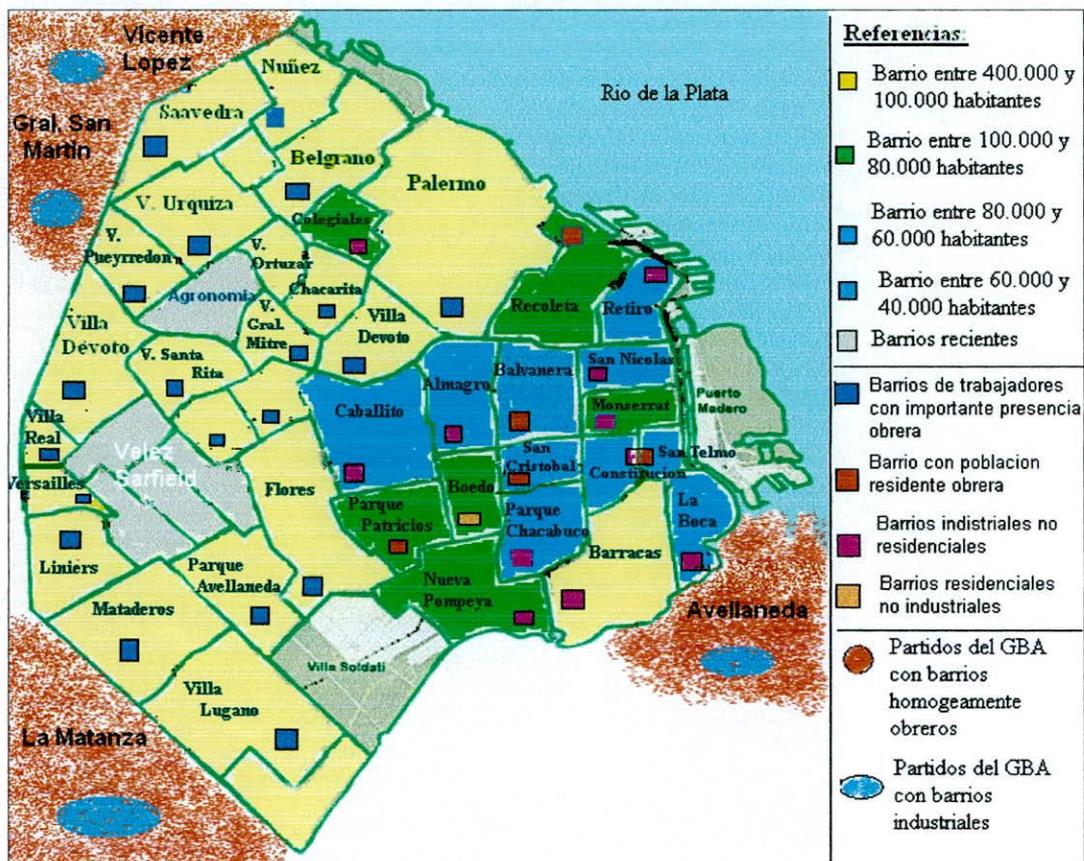
No todos los usuarios del transporte automotor de pasajeros son obreros, pero la mayoría de los obreros que se desplazan lo hacen utilizando el servicio de autos colectivos constituyendo una importante franja dentro del sector de los usuarios del transporte de autos colectivos.

Por lo tanto, podríamos concluir que hay un importante caudal de trabajadores que se movilizan diariamente desde sus hogares hacia sus lugares de trabajo y que dentro de esta franja, los obreros constituyen el sector mayoritario que utiliza el auto colectivo para desplazarse de un barrio a otro o en el mismo barrio para trabajar.

Pero no todos los trabajadores que se desplazan son habitantes de los barrios o lo hacen dentro de los límites de la ciudad.

Distribución de la población y estructura económica en Bs. As.

1936¹⁰³



Los Partidos de Vicente López, General San Martín, La Matanza y Avellaneda, están conformados por barrios con población uniforme obrera y concentración de establecimientos industriales. Podemos suponer, que los obreros de estos barrios de la provincia se desplazan hacia la ciudad de Buenos Aires para trabajar y viceversa, ampliando el radio de movilidad de la mano de obra entre ambas zonas. El obrero se desplaza dentro del propio barrio, hacia otros barrios o entre la ciudad de Buenos Aires y la provincia de Buenos Aires o viceversa, cotidianamente para trabajar en los establecimientos industriales y para ello utilizará el medio de transporte que le garantice un viaje rápido y a un precio accesible, el auto colectivo parece ser la mejor opción.

¹⁰³ Este mapa se elaboró en base a los datos aportados por Iñigo Carrera, Nicolás: *op. cit.* Capítulos 4 y 5

La clase obrera es mayoritariamente, usuaria de este servicio y la principal damnificada con la suba de las tarifas, como lo demuestran estas cifras presentadas por la Comisión de Asociaciones Vecinales de la Ciudad de Buenos Aires en la Cámara de Diputado, que ofrecemos a continuación:

Aumento de tarifas en el sistema de transporte urbano de pasajeros 1942¹⁰⁰

Viaje en tranvía	Coste actual en ctvs.	Coste proyectado en ctvs.	Aumento %
Para el obrero ¹⁰¹	0,05	0,075	50
Viaje sin llegar al centro	0,10	0,10	-
Viaje llegando al centro	0,10	0,15	50
Combinaciones	0,15	0,20	33
Viaje en ómnibus			
Viaje sin llegar al centro	0,05 y 0,10	0,10 y 0,20	50
Viaje llegando al centro	0,10	0,15 y 0,20	50 y 100
Combinaciones	0,15	0,20	33
Viajes en colectivo y micros			
Una sección	0,10	0,20	100
Dos secciones	0,20	0,30	50

Observamos que el aumento es general en los servicios que mayor cantidad de pasajeros transporta (tranvías, ómnibus y autos colectivos)¹⁰² y en todas sus secciones (a excepción del viaje en tranvía sin llegar al centro) oscila entre el 33% y el 100% en términos generales. Pero si observamos dónde se registran las subas más fuertes:

- a) Tranvía: viaje al centro y combinaciones con líneas de subte, ómnibus y auto colectivos.
- b) Ómnibus: viajes llegando al centro y combinaciones con el tranvía o subte.
- c) Autos colectivos: en sus dos secciones.

¹⁰⁰ Congreso Nacional, *op. cit.*

¹⁰¹ Desde 1897 existía el "coche obrero", destinado a reducir los costos de transporte de los obreros que en horarios determinados podían viajar por la mitad de la tarifa, en 1907 esta modalidad es adoptada por las demás líneas de tranvías.

¹⁰² Ver Anexo Documental

c) Autos colectivos: en sus dos secciones.

El aumento de la tarifa del tranvía (50 %) es menor en relación al auto colectivo (100%). Los mayores aumentos se registran, por lo tanto, en el transporte automotor y en los viajes cuyo destino no es el centro necesariamente, ya que no todas las líneas de colectivos tienen ese destino final, sino otras zonas de la ciudad. ¿Las zonas industriales? Volveremos sobre este interrogante en el capítulo siguiente.

El aumento de tarifas afecta fundamentalmente a las combinaciones con otros medios de transportes, la tarifa obrera en el caso del tranvía aumenta un 50% y en el sector del ómnibus y del auto colectivo en los viajes más largos, las tarifas suben entre un 50% y un 100%. El aumento de las tarifas en los trayectos más largos va en detrimento de los trabajadores que deben desplazarse diariamente para trabajar.

Boleto de tranvía de la CTCBA

CORPORACION DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE Bs. AS.																								
Día	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Hora	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
COMBINACION PARA LAS LINEAS												 SERVASE ENTREGAR EL BOLETO ENTERO AL GUARDA PARA SU CONTRALOR												
31—Centro.																								
34—Centro.																								
35—Centro - V. Urquiza - V. Davoto.																								
36—Núñez.																								
43—Flores.																								
48—Nueva Chicago.																								
73—Parque Patricios.																								
SERIE	00017											10 Cts.		00017										
1														Serie 1										
Hora	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	Serie 1											
Día	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20												

En este boleto de combinaciones de tranvía emitido por la CTCBA, anterior a la suba de las tarifas y cuyo costo es de 10 ctvs, podemos apreciar las combinaciones posibles de tranvías, las líneas y los recorridos. En el centro de la imagen (ver arriba) aparecen las posibles combinaciones con otras líneas de tranvías y sus destinos, por ejemplo: la línea n° 36 tenía como destino Villa Urquiza.

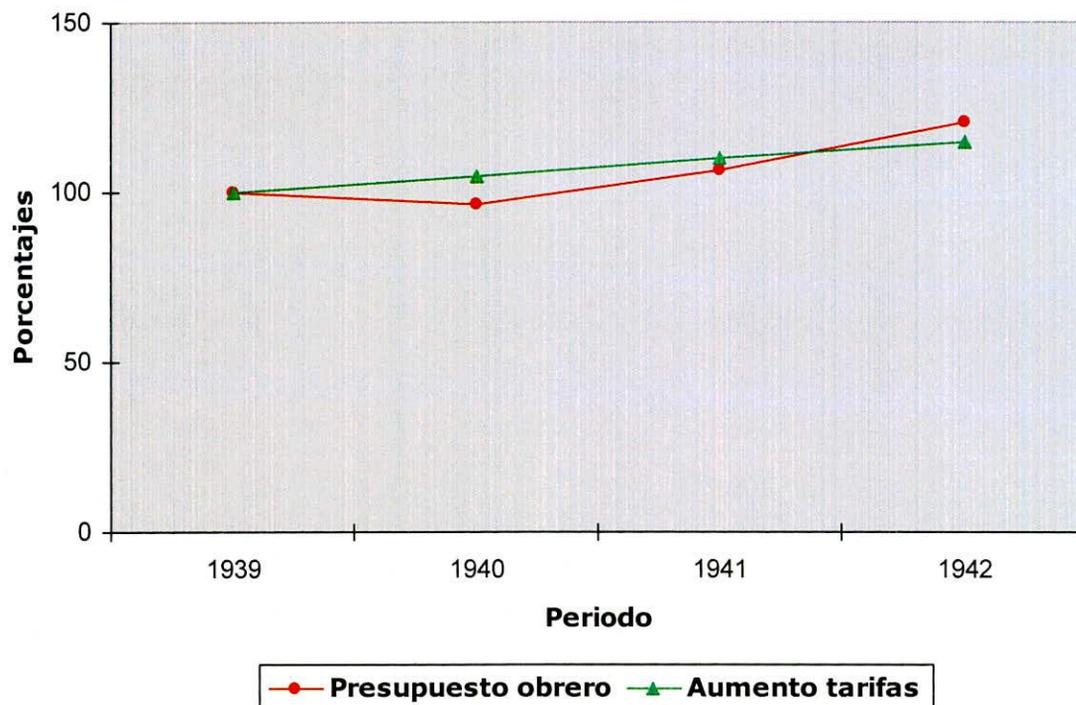
La exacción al presupuesto de la clase obrera es la consecuencia directa del proyecto de aumento de tarifas de al CTCBA, como afirma el

Diputado radical Juan I. Cooke¹⁰³ al dirigirse a la Cámara en nombre de la Junta Ejecutiva Popular pro Abaratamiento de la Vida:

“[...] la posesión y el contralor total del transporte de pasajeros acarreará luego un reajuste que significará ‘*infinis*’ un aumento del precio del pasaje, el cual incidirá directamente en el presupuesto de los hogares modestos”¹⁰⁴.

El aumento de tarifas provocaría la exacción de los sectores trabajadores a favor de la CTCBA:

El impacto del aumento de tarifas en el presupuesto del trabajador (1939-1942)



Tomando las cifras del presupuesto familiar que utilizamos en el grafico sobre la carestía de la vida y para demostrar el impacto del aumento salarial en la economía de los sectores trabajadores en general y obreros en particular, tomamos los porcentajes de la proyección del aumento escalonado del 30% entre 1940-1945, a razón del 5% anual, observaremos cómo la brecha entre ambas variables se achican. Sin embargo como establecimos, la CTCBA

¹⁰³ Diputado Nacional por la UCR, radical antipersonalista.

¹⁰⁴ Congreso Nacional: *op. cit.*, p. 945

planeaba un aumento de las tarifas del 50% y del 100%, los cálculos realizados por Sommi en 1940 fueron superados en la realidad.

El auto colectivo es el transporte elegido por la mayoría de la población trabajadora por ser económico y porque une los barrios dónde viven con sus lugares de trabajo.

En esta coyuntura, el reclamo del Diputado Nacional por el radicalismo Juan Isaac Cooke, ante la Cámara en agosto de 1942 cobra sentido al sostener que

“[...] aceptar tal situación resultaría ilógica en momentos como el que atravesamos en que el standard de vida del pueblo se eleva cada vez más, en tanto que los salarios de los trabajadores mantienen el mismo nivel de años atrás”¹⁰⁵

La reacción popular se hace efectiva de inmediato, al conocerse el fallo federal a favor de la expropiación, a partir de campañas de apoyo en distintos medios de prensa, tal como lo muestra esta publicidad aparecida a fines de agosto de 1942 en el Diario *Crítica*.¹⁰⁶



Publicidad de Vino "Tomba"

Tanto la imagen como el texto de esta publicidad denotan los intentos de identificar al producto publicitado (vino Tomba) con símbolos

¹⁰⁵ Congreso Nacional: *op. cit.*, p. 940.

¹⁰⁶ *Crítica*, 31 de agosto de 1942

auténticamente nacionales y populares como el colectivo "un producto del pueblo para el pueblo."¹⁰⁷

A continuación reproducimos el texto de esta publicidad con el objetivo de analizar las características principales que llevaron a comparar dos productos tan disímiles.

Detalle de la publicidad de vinos "Tomba"

El colectivo...y Tomba son del pueblo!

Como el colectivo, los vinos Tomba son un producto del pueblo y para el pueblo argentino. En tierra argentina nacen sus cepas y maduran las generosas uvas que le dan cuerpo, sabor y espíritu...Obreros y técnicos argentinos lo elaboran...Y, finalmente, es el pueblo el que ha consagrado a Tomba el vino de más arraigo y mayor prestigio en el país. Lleve, entonces, a su mesa la alegría del buen vino recordando esta verdad:

***¿Quiere vino? Beba...Tomba
su popularidad VINO del pueblo***

Podemos suponer que la aparición de esta publicidad en un momento en el cual se ha dado ha conocer a la opinión pública el fallo judicial, no es ingenua sino intencional, ya que tiende por un lado, a capitalizar el interés que el tema genera en favor del producto ofrecido y por otro lado a granjearse el favor del público consumidor.

Esta campaña publicitaria supone que para el imaginario popular de la época, el colectivo es un símbolo nacional popular por tres razones que se desprenden del análisis del texto:

- 1- Es una creación argentina (origen local)
- 2- Es un producto del trabajo de argentinos (industria nacional)
- 3- Es el transporte elegido por el pueblo (transporte popular)

¹⁰⁷ *Crítica*, 31 de agosto de 1942

Resulta útil recalcar estos aspectos a la hora de entender en que términos se planteará el conflicto, entre el monopolio y la industria nacional, y los términos del apoyo del público, la defensa del transporte nacional y popular.

Esta impronta nacional, popular y antimonopólica que se le imprime a la resistencia queda en el recuerdo de sus participantes, Domingo Varone, recuerda que:

“Los partidos políticos, las sociedades vecinales estaban sumadas a la lucha [...] Los colectiveros escondían sus vehículos para que no se los sacaran, o para ganar tiempo con la esperanza de que la ley sería derogada. Los lugares más insólitos (galpones, quintas, tambos, cobertizos) servían de refugio. Los camuflaban con pasto, lonas usadas y cualquier otro disfraz. La gente del pueblo los abría la puerta, la policía de la provincia hacia la vista gorda.”¹⁰⁸

Este protagonista de los sucesos¹⁰⁹, nos presenta un retazo de memoria en la cual podemos observar el apoyo popular a la causa de los “colectiveros” y las formas de resistencia ideadas contra la expropiación, que constituyen el folklore de esta lucha.¹¹⁰

La Federación de Líneas de Autos Colectivos (FLAC) realiza una fuerte campaña en los diarios en el mes de agosto tendiente a granjearse el favor del público usuario, durante la huelga de septiembre de 1942, organizando “La Semana del Colectivo”, en el marco del Segundo Congreso Nacional del Transporte Automotor e Industrias afines que se inauguró el 20 de agosto del corriente¹¹¹ y dado que la celebración del mismo coincidía con el Día del Niño, los propietarios de autos colectivos de la FLAC, salieron a la calle con colectivos llenos de juguetes que entregaban en el Hospital de Niños, entre otras acciones tendientes resaltar el rol social del gremio y del servicio que prestaban.

¹⁰⁸ Varone, Domingo: *op. cit.*, p. 137

¹⁰⁹ Militante anarquista que trabajaba como Control de la Línea N° 2 de colectivos en esta época, más tarde pasa a militar en el Partido Comunista.

¹¹⁰ Similares recuerdos tienen los protagonistas de la huelga de 1936 respecto a las formas de resistencia de los “colectiveros”. Para más datos ver Iñigo Carrera, Nicolás : *op. cit.*

¹¹¹ *La Vanguardia*, 21 de agosto de 1942

En la apertura del Congreso, el Secretario de la FLAC Manuel García, enmarcaba el conflicto con las siguientes palabras:

“[...] hemos combatido y combatimos el monopolio de los transportes urbanos porque lo consideramos un castigo para la ciudad de Buenos Aires que ha expresado en todos los momentos [...] su repudio a la ley 12.311 que prácticamente representa limitaciones de servicios y aumentos de tarifas.”¹¹²

En consecuencia exigía al Estado Nacional: liberar de impuestos los insumos para el sector (medida que granjeaba el apoyo de las industrias afines¹¹³ al sector), bajar el precio de las divisas extranjeras para reducir los costos de explotación (medida que beneficiaba a los propietarios de autos colectivos), la necesidad de sustituir la ley de coordinación del transporte (beneficiaba a propietarios y asalariados del sector) y anuncia la intención del gremio del reducir las tarifas (medida que beneficiaba a los usuarios del auto colectivo).¹¹⁴

La estrategia de la FLAC era presentar el conflicto ante los usuarios como una lucha antimonopolista y destacar al mismo tiempo la importancia socioeconómica del servicio y su gente.

La Corporación del transporte de la Ciudad de Buenos Aires, por otra parte, no realiza publicidad a su favor, en el mes de septiembre publica en distintos Diarios nacionales, solicitadas¹¹⁵ en respuesta a la campaña de los gremios, en ellas se dirige al:

“[...] público y al personal de automóviles colectivos y con el objetivo de ‘desvirtuar versiones erróneas o infundadas’ [...] y cumplir la importante misión que la ley le ha confiado dentro de la mayor corrección de proceder”

Estos comunicados institucionales poco pueden acercarlos al público usuario. En el mes de octubre, en el marco de la paralización del sector del

¹¹² *La Vanguardia*, 22 de agosto de 1942

¹¹³ Bajo el rótulo de industrias afines se encuentran una diversidad de fábricas, talleres y concesionarios, como por ejemplo: fábricas de elásticos y chasis, fábricas de cojinetes y rodillos, fábricas de carrocerías, constructores de galpones y garages, estaciones de servicios, concesionarios de neumáticos y accesorios, talleres mecánicos, negocios de venta de repuestos (carburadores, lubricantes, baterías, etc.)

¹¹⁴ Congreso Nacional: *op. cit.*, p. 941. “La Federación de Líneas de Autos Colectivos estudia y considera viable una rebaja general de las tarifas.”

¹¹⁵ *La Nación* y *El Diario*, 05 de septiembre de 1942.

auto colectivo y la reorganización del recorrido de las distintas líneas de autos colectivos, la CTCBA publicará un escueto aviso publicitario en el cual remarcará la ineficiencia del servicio prestado hasta la fecha y su convicción de reorganizarlo a favor del usuario y aconsejando el uso del subterráneo como un servicio de transporte "eficiente y alternativo" opuesto al "ineficiente y caótico" servicio de autos colectivos, invirtiendo así los argumentos.

VIAJE EN SUBTERRANEO

Debido a la actual situación del transporte en ocasión de pasajeros en la Capital Federal y alrededores, algunos barrios no están atendidos en forma adecuada, por lo que se hará indispensable retirar vehículos de los recorridos en que existe superposición innecesaria de servicios, para emplearlos en las zonas que los requieren.

Con este motivo, la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires aconseja utilizar con preferencia los subterráneos.

En esa forma se podrá satisfacer mejor las necesidades de la población y cumplir con las indicaciones que sobre el particular formulara la Intendencia Municipal.

Los Subterráneos Proporcionan Servicios Seguros, Rápidos y Frecuentes-----

La estrategia de la FLAC tendiente a granjearse el apoyo del usuario, fue exitosa, apelaba a ese imaginario nacional y popular con el que se identificaba al "colectivo" por parte de un público usuario mayoritariamente trabajador y con una fuerte impronta obrera, que brindó su apoyo por medio de organizaciones que defendían los intereses del consumidor como la Comisión de Asociaciones Vecinales de la Ciudad de Buenos Aires y la Junta Ejecutiva pro Abaratamiento de la Vida, de extracción netamente popular que activará a favor del gremio realizando mítines y realizando presentaciones ante la Cámara de Diputados y los sindicatos obreros que se solidarizarán y participarán activamente en las huelgas de septiembre y octubre de 1942, como veremos en el capítulo 5. También brindan su apoyo los comerciantes de los distintos barrios que se veían a si mismos como potenciales damnificados en el caso de que los recorridos de los autos colectivos se vieran suprimidos o

alterados influyendo en el tránsito de personas que habitualmente circulaban por las zonas donde estaban sus comercios.¹¹⁶

En su resistencia a la acción del monopolio, la Federación de Líneas de Autos Colectivos, debió apelar al apoyo obrero y popular.¹¹⁷ En consecuencia, la defensa del auto colectivo se enmarcaría como una lucha antimonopólica y en defensa del transporte nacional y popular, que en última instancia constituía la defensa de los intereses de la clase trabajadora.¹¹⁸

4. La lucha gremial frente a la acción del Monopolio

Los gremios del auto colectivo construirán una estrategia de resistencia que tomará en cuenta este ideario popular, José Peter, dirigente sindical comunista, afirmaba que:

“Sabemos que expropiado el colectivo, sacado de las manos del pueblo que lo ideó, la mejoría día a día, [...] este perderá automáticamente sus principales características progresistas y populares, para convertirse en una simple herramienta puesta al servicio de un monopolio voraz e insaciable”¹¹⁹

La Federación de Líneas de Autos Colectivos (FLAC), gremio que creado en el año 1933 y que agrupaba a los propietarios y conductores de autos colectivos, denunciaba que detrás de la expropiación se encubría la eliminación de un competidor y el aumento de tarifas.

“Hemos combatido y combatimos el monopolio de los transportes urbanos porque lo consideramos un castigo para la ciudad de Bs. As. que ha expresado en todos los momentos [...] su repudio a la ley 12.311 que,

¹¹⁶ Varone, Domingo: *op. cit.*, p. 138. “El paro fue unánime; durante los días iniciales el comercio minorista de los barrios cerró sus puertas.”

¹¹⁷ *Ídem*, p.136. “[...] para defenderse del monopolio debió apelar al apoyo obrero y popular, apoyo brindado sin retaceos, unánimemente.”

¹¹⁸ José Peter. “La actitud de los colectiveros ante el fallo del Juez Pocard”, en: *El Auto Colectivo*, n° 212, Buenos Aires, año IX, 21 de agosto de 1942, p. 3. “Sabemos que expropiado el colectivo, sacado de las manos del pueblo que lo ideó, la mejoría día a día, [...] este perderá automáticamente sus principales características progresistas y populares.”

¹¹⁹ *Op. cit.* p. 3

prácticamente representa limitación de servicios y aumentos de tarifas”¹²⁰

En agosto de 1942, las solicitadas se suceden en los distintos Diarios, *La Vanguardia* y *Crítica* son los portavoces de la Federación de Líneas de Autos Colectivos y *La Nación* el vocero de la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, el cruce de solicitadas se suceden entre agosto y los primeros días de Septiembre, el siguiente cuadro reproduce los ejes de la confrontación.

La Guerra de Solicitadas Agosto/Septiembre 1942¹²¹

La Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires ofrece:

Pagar la indemnización que la Justicia establezca “en efectivo (...) con todas las garantías para los expropiados.”¹²²

Salario mensual de \$205.

Garantizar el normal funcionamiento del servicio de las líneas expropiadas “continuidad que el público merece”¹²⁴

Beneficios sociales (jubilación, vacaciones anuales pagas, descanso semanal, jornada legal de trabajo, horas extras, licencia por enfermedad, servicios médicos que incluyen medicamentos y hospitalización, etc.)

Atender el transporte de pasajeros “con eficiencia regularidad.”¹²⁵

La Federación de Líneas de Autos Colectivos denuncia que:

Denuncia la valuación de los autos colectivos por su estado (\$1.500 por unidad aprox.) y no por la rentabilidad potencial.

Que el salario ofrecido no “alcanza a la mitad de lo que actualmente perciben” los conductores.”¹²³

El aumento de la tarifa.

La expropiación implica la desaparición de las industrias y comercios anexos a esta actividad.

Eliminar la competencia de un “medio de transporte que (...) resulta eficiente, cómodo y barato.”¹²⁶

¹²⁰ *La Vanguardia*, 21 de agosto de 1942. Fragmento del discurso de Manuel García, Secretario de la Federación de Líneas de Autos Colectivos, en el cierre del 2º Congreso Nacional de Transporte Automotor e Industrias Afines.

¹²¹ Cuadro comparativo de elaboración propia basado en las solicitadas publicadas en *La Nación* y *La Vanguardia* entre el 01 al 31 de agosto de 1942.

¹²² *La Nación*, 05 de septiembre de 1942

¹²³ *La Vanguardia*, 08 de septiembre de 1942.

¹²⁴ *Op. cit.*

¹²⁵ *Ídem.*

¹²⁶ *La Nación*, 08 de septiembre de 1942

La FLAC también denunciaba que con las expropiaciones desaparecerían industrias y comercios ligados a este sector que empleaban a más de 100.000 personas que:

“[...] encontraron allí un campo excelente para desarrollar su actividad. Se crearon tipos especiales de carrocerías. Se organizaron pequeñas sociedades semejantes a cooperativas [...] Poco a poco, los pequeños propietarios se transformarán en proletarios sin amparo.”¹²⁷

No sólo estaba en peligro la existencia de las líneas de autos colectivos y la propiedad de los vehículos, sino también toda una industria relacionada con la explotación de este servicio. Para los propietarios pendía la amenaza de la proletarización y para los asalariados podría significar la pérdida de su capacidad de participación en la toma de decisiones y la subordinación a nuevas reglas de juego gremiales y laborales con el ingreso a la CTCBA.

Pero el transporte de autos colectivos no era un sector homogéneo, sino que estaba cruzado por tensiones inter gremiales.

La representación del sector no descansaba únicamente en la Federación de Líneas de Autos Colectivos (FLAC) sino también en La Sociedad de Resistencia Unión Chauffers,¹²⁸ creada en 1931 y adherida a la federación Obrera Regional Argentina (FORA), este gremio agrupaba a los peones choferes, y se encontraba desde hace varios años en una situación de efectiva clandestinidad.

“[...] dada su situación de organismo procesado ante los jueces y no pocos de sus militantes encarcelados con motivo de dicho proceso”¹²⁹

En idéntica situación se encontraba La Sociedad de Resistencia. Controles y Limpia Coches de Colectivos, también adherida a la FORA, que como su nombre lo indica agrupaba al personal asalariado dedicado a las tareas de control y limpieza de los coches, siguiendo así la tradición anarquista

¹²⁷ Scalabrini Ortiz, Raúl: *op. cit.*, p. 190

¹²⁸ Integrada por conductores de autos colectivos, camiones, carreteros, etc.

¹²⁹ *La Voz del Chauffers*, nº 14, Buenos Aires, año 7, febrero de 1938.

de organizarse según el oficio, en este caso en el seno del transporte de autos colectivos.

La relación entre los dos gremios anarquistas y La Federación de Líneas de Autos colectivos hasta 1941 no fue armoniosa, dado que los primeros denunciaban la fragmentación del sector en dos sectores/gremios que respondían a centrales diversas (FORA y CGT) debilitando así la capacidad de lucha y las políticas de la Federación que redundaban en formas de resistencia ineficaces, según sus propias afirmaciones:

“[...] el más funesto error del dueño de colectivo, y de este horror han participado algunos compañeros nuestros, ha sido la de crear la famosa Federación, pues de ello resultó lo que era inevitable, una lucha fratricida entre el gremio que redundó en perjuicio de todos y automáticamente vino a favorecer los planes monopolistas, al reducir la capacidad de lucha y de resistencia de sus componentes. Por la cantidad y la calidad de intereses que absorbe, no iba a ser vencido por discursos más o menos enérgicos, sentimentales o floridos el proyecto de centralización y la monopolización de las actividades del transporte pronunciados por malabaristas de la palabra”¹³⁰

Los anarquistas de la Unión Chauffers habían ya planteado en 1938 los términos del conflicto entre el sector del auto colectivo y La Corporación, y entre La Unión Chauffers y la FLAC sosteniendo que iba camino a ser:

“[...] víctimas del imperialismo sajón, asociado al gobierno para explotar carne esclava, y de la inepticia, la torpeza y también de la mala fe de los que en mala hora se pusieron a pilotear un movimiento de resistencia que no fueron capaces de llevar por sus verdaderas rutas.”¹³¹

Las actividades del gremio anarquista no quedaban reducidas solamente a la elaboración de un análisis de la situación y la denuncia del accionar de la FLAC, sino que proponía una línea de acción a seguir en la lucha contra el avance del monopolio sobre este sector.

¹³⁰ *Op. cit.*

¹³¹ *Ídem.*

"[...] lo que debió hacerse fue aunar voluntades, mancomunar esfuerzos entre los distintos intereses dominantes, en persecución de un objetivo común, y, sobretodo, actuar sobre la base de una acción libre de concomitancias políticas y gubernativas, capaz de dar la sensación al enemigo al que deberán habérselas con todo un movimiento popular de envergadura, dispuesto a impedir la consumación de un propósito capitalista por el cual se despoja del derecho a la vida a una innumera cantidad de trabajadores." ¹³²

La situación de proscripción de los dos gremios anarquistas, durante la década de 1930, que nucleaban a los asalariados del sector dejaba como único vocero oficial del sector a la Federación de Líneas de Autos Colectivos, ya sea frente a la Corporación del Transporte Automotor de la Ciudad de Buenos Aires como frente al Estado Nacional. Esta aparente ventaja es percibida por la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers y la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos, que advierten cómo en este contexto de lucha contra el monopolio, su situación de ilegalidad debilitaba su capacidad de contrarrestar las acciones y decisiones tomadas por la FLAC que intentaba convertirse en la única representación gremial oficial dentro del sector y denunciando que:

"[...] bajo el pretexto de haber sido ésta [La Unión Chauffers] bruscamente reducida a una situación de inferioridad para avocar con éxito el problema, facilitó los propósitos de quienes aspiraban por introducir de algún modo en el gremio del volante factores capaces de debilitar sus energías combativas." ¹³³

Esta denuncia cobrará fuerza en 1942 cuando desde distintos sectores políticos y gremiales se realice un llamado a los gremios del sector para conformar:

"[...] un gran movimiento solidario con la Federación de Líneas de Autos Colectivos debe de inmediato dar formas orgánicas a una entidad unificadora; todas las diferencias deberán ser relegadas." ¹³⁴

¹³² *Ibidem.*

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ José Peter, *op. cit.* Subrayado en el original.

En un contexto de expansión de las organizaciones sindicales por rama de la industria propugnada por socialistas y comunistas en desmedro de las formas de organización por oficios anarquistas, no nos debe llamar la atención las duras acusaciones de los anarquistas que son concientes de las consecuencias que el avance de estas forma de organización sindical, traerá para sus organizaciones y su posición en el seno del movimiento obrero.

“[...] diremos sin amonjes ni circunloquios, que cuanto se haga sin nuestro concurso, y más que de nuestro concurso, de nuestros métodos producirá sólo consecuencias negativas para el gremio.”

La Unión Chauffers denuncia que detrás esta política de unidad en la lucha contra el monopolio propuesta por la FLAC, se encubren sus verdaderos objetivos:

“[...] como puede advertirse ahora por los órganos oficiales de la Federación y por ciertas manifestaciones de sus líderes, se pretende ir elaborando la creación de una organización mastodóntica, de puro corte legalista y reformista, similar a la de tranviarios y ferroviarios sobre la base de la actual federación de líneas”¹³⁵

Ante este análisis de situación, el gremio toma posición:

“[...] prestarse al sindicalismo amarillo [...] sería una actitud más que suicida y equivaldría a permitir el desmoronamiento estrepitoso de la obra constructiva levantada durante casi medio siglo.”¹³⁶

Con estas palabras, los integrantes de la Unión Chauffers y la FORA expresaban los peligros que para su organización y la defensa de sus principios trae aparejada esta nueva forma de organización sindical en el seno del movimiento obrero y que impulsaba la FLAC hacia el interior del transporte del auto colectivo.

El sector del transporte de autos colectivos en 1942, no es una actividad homogénea, a la diferenciación entre las líneas de autos colectivos y las industrias afines, debemos establecer la progresiva división del trabajo en

¹³⁵ *Op. cit.*

¹³⁶ *La Protesta*, n° 7918, Buenos Aires, año 56, septiembre 1942. En esta época es un periódico mensual.

su seno que se dió en el transcurso de la década de 1930 como consecuencia de su éxito económico (relación capital invertido e ingresos netos) y su crecimiento continuo (cantidad de pasajeros transportados) que definen esta actividad que reunía a 3.033 vehículos repartidos en 69 líneas¹³⁷ y que congregaba a más de 6.000 propietarios-conductores.¹³⁸

Sin embargo si analizamos el párrafo del volante publicado por la Sociedad de Resistencia. Controles y Limpia Coches de Colectivos (adherida a la FORA), en el mes de septiembre de 1942, observaremos los términos en los cuales establecen la diferenciación entre propietarios y conductores asalariados:

“[...] pero en el colectivo hay patrones y asalariados. Los patrones son los propietarios de los coches y están organizados en la Federación de Líneas de Autos colectivos. Los asalariados son los peones chóferes, organizados en Unión Chauffeurs (FORA) y controles y limpia coches organizados en Controles y Limpia coches de colectivos, gremio también adherido a la FORA”¹³⁹

El objetivo de este texto es denunciar el quiebre de la organización horizontal y societaria característica del sector y al mismo tiempo que la condición de patrón y asalariado determina su afiliación a uno u otro gremio.

El crecimiento de esta actividad trajo aparejado un proceso de diferenciación interna entre los propietario de los bienes de producción y los no propietarios de esos bienes, no es la presencia de propietarios lo que debe llamar nuestra atención, sino la de asalariados, ya que se trataba de una actividad originalmente conformada por propietarios-conductores,¹⁴⁰ en este sentido, podrían optar por afiliarse a la Unión Chauffeurs o a la Federación de

¹³⁷ Carta del Directorio de la CTBA al Ministro del Interior Culaciatti, 17 de octubre de 1942 En esta texto se establece que se trata de 65 líneas sin mención de la cantidad de vehículos.

Carta de la FLAC al Ministro del Interior Cnel. Gilbert, 14 de julio de 1943. En este texto se establece que se trataba de 5.200 componentes, 3.300 suplentes que movilizaban 3.025 vehículos en 69 líneas..

Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 95. Sostiene que se expropiarían aproximadamente 3.000 vehículos.

La Nación, 07 de agosto de 1942.

¹³⁸ Eujaninan, Alejandro: *op. cit.* p. 26 “[...] hacia 1937, mas de 6.000 chóferes compartían la propiedad de los colectivos existentes”

¹³⁹ Volante de la Sociedad de Resistencia. Controles y limpia coches de colectivos: *La huelga contra el zarpazo de la Corporación*, 08 de septiembre de 1942.

¹⁴⁰ Eujaninan, Alejandro: *idem*, .p. 40. El Estatuto de la Línea 1 de autos colectivos establecía que “se impedía el ingreso de vehículos que no fueran trabajados por sus dueños y se prohibía, taxativamente, la posesión de mas de un coche por componente.”

Líneas de Autos Colectivos, de acuerdo con sus identidades político-ideológicas anarquistas o socialistas.

No debemos olvidarnos de la interna gremial que cruza al sector a la hora de pensar la intencionalidad política detrás del intento de asimilar al gremio rival con la patronal, esto no significa negar la existencia de una división interna del trabajo entre propietarios (cada vez más alejados del trabajo directo) y los asalariados que trabajan como conductores, controles y limpia coches, sino pensar que este cambio interno en la organización de la producción se refleje a nivel de las representaciones gremiales.

La convivencia entre propietarios y asalariados, en el sector del transporte de autos colectivos, no es armónica, en 1941 se vislumbra el conflicto entre capital y trabajo que aparece mencionada en *La Voz del Chauffers*, órgano de difusión de la Sociedad de Resistencia de la Unión Chauffers, a raíz de una situación planteada en la Línea N° 64 en la cual:

“El personal organizado de esta línea comete abusos intolerables con los compañeros limpiacoches como el de no pagarles la cuota establecida por efectuar ese trabajo con infantiles pretextos unas veces, descaradamente, otras” ¹⁴¹ afirmando que “esta conducta [es] explicable en los burgueses pero inaceptable en los trabajadores [...] Por lo que se refiere a los patrones de colectivos que también proceden así.” ¹⁴²

Esta situación nos permite observar cómo, para esta época, se perfilan dos sectores con intereses distintos a partir no sólo de un cambio en las relaciones de trabajo, como el observado, sino también en la evolución de las formas de organización de la propia actividad.

“A nuestro entender el colectivo ha ofrecido muchas posibilidades en distintos terrenos, si este hubiera evolucionado societariamente,” ¹⁴³

Esta situación influirá en las políticas gremiales planteadas y en las formas de lucha propuestas por cada gremio generando tensiones que estarán presentes en el desarrollo del conflicto como telón de fondo de los sucesos.

¹⁴¹ *La Voz del Chauffers*. n° 21, Buenos Aires, año 10, marzo de 1941

¹⁴² *Op. cit.*

¹⁴³ *Ídem.*

Para los anarquistas la única política gremial viable es aquella nacida de "la acción libre y directa."¹⁴⁴ Las políticas gremiales de la Federación de Líneas de Autos Colectivos, en cambio, son interpretadas como:

"[...] más ligadas a las conveniencias de la burguesía y el Estado, que a la de los trabajadores."¹⁴⁵

En síntesis, la expansión y el crecimiento económico del transporte de autos colectivos generó tensiones sobre la forma de organización horizontal y societaria del sector que se reflejó en la progresiva división del trabajo entre propietarios y asalariados en detrimento de la figura del propietario-conductor original. Si el modelo societario se correspondía con la organización de los trabajadores por oficio, los cambios paulatinos operados sobre el modelo de organización empresarial repercutirán sobre la forma de organización gremial del mismo a favor de la organización de sindicatos por rama de la industria.¹⁴⁶

Cuando el Juez Pocard determina que el día 4 de Septiembre se haga efectiva la entrega de los automóviles colectivos

"[...] la medida judicial se cumplirá con la entrega a la Corporación de 25 coches [...] de la línea número 1, diligencia que se cumplirá en el local de la calle Las Heras 2671"¹⁴⁷

Los conflictos ínter gremiales y entre capital y trabajo, serán relegados a un segundo plano en función de la resistencia frente a las medidas expropiatorias impulsadas por la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires por parte del sector en su conjunto.

¹⁴⁴ *Ibidem.*

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ Eujanian, Alejandro: *op. cit.*, p. 32

¹⁴⁷ *La Vanguardia*, 04 de septiembre de 1942

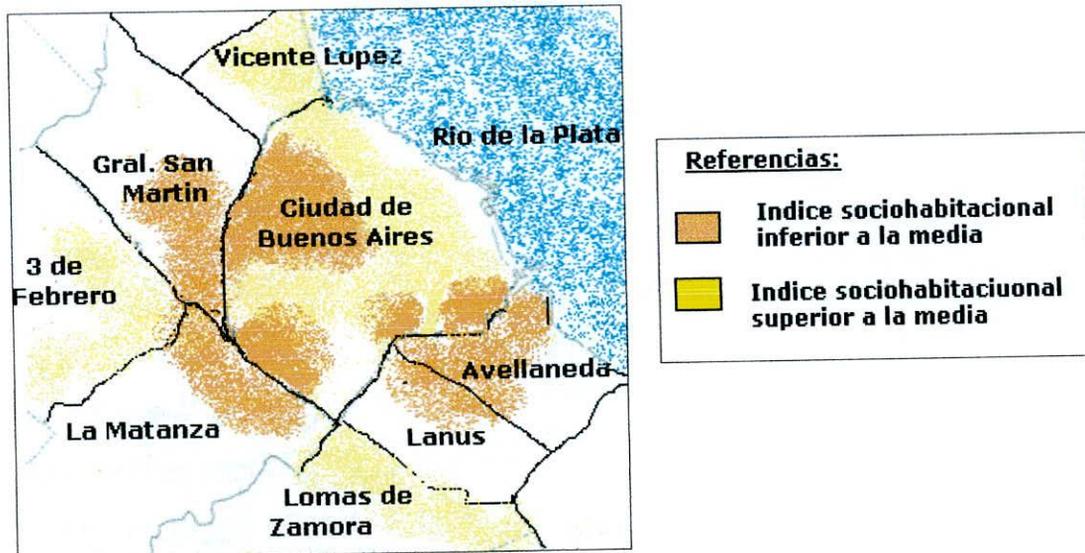
CAPÍTULO 3

El escenario del conflicto

1. Crecimiento demográfico y suburbanización en Buenos Aires

La expansión de la población urbana hacia los suburbios es un proceso que transcurre entre 1930 y 1960¹⁵², para principios de 1940 los barrios de la ciudad estaban ya ocupados y, tal como se constata en los censos¹⁵³, los barrios alejados del centro de la ciudad y los partidos del Gran Buenos Aires fueron los protagonistas del crecimiento. Es interesante señalar que en 1947, la capital con sus casi tres millones de habitantes tenía el 19% de la población nacional, en tanto los 25 partidos del Gran Buenos Aires (con 1,8 millones) un 10% de la población nacional.¹⁵⁴

El proceso de suburbanización¹⁵⁵



Mapa de elaboración propia basado en el mapa de Torres, Horacio: *Op. cit.*

¹⁵² Torres, Horacio: "El Mapa Social de Buenos Aires en 1943, 1947 y 1960. Buenos Aires y los Modelos Urbanos", en: *Desarrollo Económico*. vol. 18, n° 70, Buenos Aires. 1978, Fenómeno caracterizado por un importante aumento de la población, disminución de las densidades y aumento del radio urbano.

¹⁵³ Nos referimos al Censo de Población de 1936 y al Censo Industrial de 1935.

¹⁵⁴ Para mas datos ver *Atlas Ambiental de Buenos Aires*, versión on line:

<http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar>

¹⁵⁵ Torres, Horacio: *Mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*, Buenos Aires, Ediciones FADU, 2006

Si comparamos este mapa con el mapa sobre la distribución de la población en 1936 que adjuntamos en el capítulo anterior, podremos observar una correspondencia entre la distribución de la población en la ciudad de Buenos Aires y el tipo de residencia, que marca las características socio habitacionales de la población de la ciudad y los partidos de la provincia de Buenos Aires, en el cual se ubica el tipo de residencia y la calidad de la vivienda ¹⁵², que se agrupan en dos grandes ítems: zonas con índices socio habitacionales inferior a la media y zonas con índices socio habitacionales superiores a la media.

En síntesis, a partir de mediados de 1930 se desarrolla un proceso de estructuración urbana caracterizado por una suburbanización (aumento de la densidad de población y del radio urbano en las zonas alejadas del centro de la ciudad), un desplazamiento de los grupos de menores recursos hacia estas zonas, un proceso de desarrollo industrial como factor de crecimiento y desarrollo urbano, la existencia de políticas estatales de infraestructura y el desarrollo de:

“[...] un modo original de transporte público, el ‘colectivo’, cuyo crecimiento acelerado contrasta con el moderado crecimiento de la red de subterráneos, el estancamiento de la red ferroviaria suburbana y del sistema tranviario.”¹⁵³

A esta expansión de la población suburbana ¹⁵⁴, le siguió un proceso de urbanización desde el Estado tendiente a construir una infraestructura acorde con estos cambios: la construcción del Camino de Cintura, el ensanche

¹⁵² Torres, Horacio: *op. cit.*, p. 20. “A comienzos de la década de 1940 el tipo de tenencia predominante en el mercado residencial era el alquiler. Aparte de las casas individuales y colectivas heredadas de períodos anteriores, la más importante contribución a la tipología residencial y el paisaje urbano en las décadas de 1920 y 1930 son las casas de departamentos dirigidas a la amplia gama de las clases medias. Las más económicas no sobrepasan las tres plantas y no tienen ascensor (el extremo inferior de esta categoría lo constituye un tipo muy difundido: el edificio de departamentos en horizontal llamado ‘de pasillo descubierto’); las ‘casas de renta’ de 6 plantas, con ascensor, de mayor calidad constructiva y de más cuidado diseño (es la norma en este caso la intervención de estudios de arquitectura), tienen una localización más central y se dirigen a los estratos superiores de los sectores medios.

¹⁵³ *Op. cit.*, p. 22

¹⁵⁴ *Idem*, p. 22. “La importante suburbanización de Buenos Aires durante este período -durante el cual tiene lugar un incremento de la industrialización y las migraciones internas- se debe fundamentalmente a la suburbanización de los grupos de menor nivel socioeconómico.”

del Camino General Belgrano y los puentes sobre el Riachuelo (el Puente Avellaneda de 1935, el Puente Uriburu de 1938 y el Puente de La Noria de 1941) que aseguraban las comunicaciones. Entre 1936 y 1941, se construye la Avenida General Paz que:

“[...] representó el mayor impacto urbano del período, distribuyendo el tránsito entre la ciudad y los suburbios pero, al mismo tiempo, instalando una frontera material y simbólica que los separaría”.¹⁵⁵

Por lo tanto, podemos caracterizar al proceso de suburbanización como:

“[...] un movimiento ‘popular’ hacia la periferia protagonizado fundamentalmente por los trabajadores urbanos”¹⁵⁶ cuya dimensión socio espacial presenta, para 1940, una distancia promedio, entre las zonas con índices socio habitacionales inferiores y superiores (ver mapa arriba), equivalente a 9 km. del Centro¹⁵⁷ en ambos casos.¹⁵⁸

Los sistemas tradicionales de transporte de pasajeros (trenes y tranvías) en parte se desactualizaron, habían sido diseñados para una ciudad cuyo rápido crecimiento posterior dificultaba su capacidad de conexión y comunicación entre los centros de población y los centros industriales, generando problemas de “coordinación física” que se expresaban en los problemas de trasbordo.¹⁵⁹

La red ferroviaria con su orientación radial y puntual hacia Buenos Aires lo hacía funcional al modelo agroexportador y al puerto de Buenos Aires, no cumpliendo con los objetivos de interconexión del territorio nacional tal como podemos observar en este mapa de la red ferroviaria argentina.¹⁶⁰

¹⁵⁵ Datos extraídos de Torres, Horacio: *op. cit.*, p. 8

¹⁵⁶ *Ibidem*, p. 9

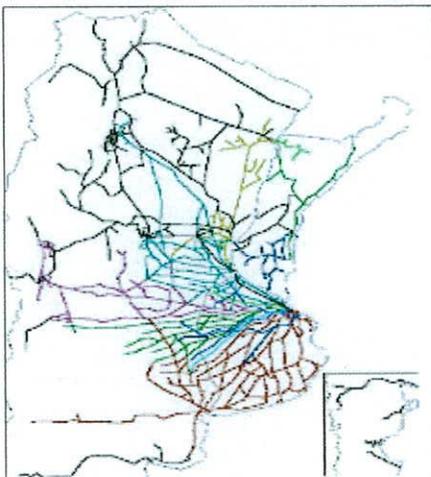
¹⁵⁷ Con este término hacemos referencia al centro político-administrativo de la ciudad de Buenos Aires conformado por el círculo que tiene por centro la Plaza de Mayo y diez cuadras a la redonda.

¹⁵⁸ *Ibidem*.

¹⁵⁹ *Ibid.*

¹⁶⁰ Iñigo Carrera, Héctor: “El transporte automotor entre la ciudad de Buenos Aires y los partidos vecinos (1936-1941). Aproximación a su influencia metropolitana”, en: *Boletín del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, n° 6, año IV, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1982

Red ferroviaria de la República Argentina (S. XX)



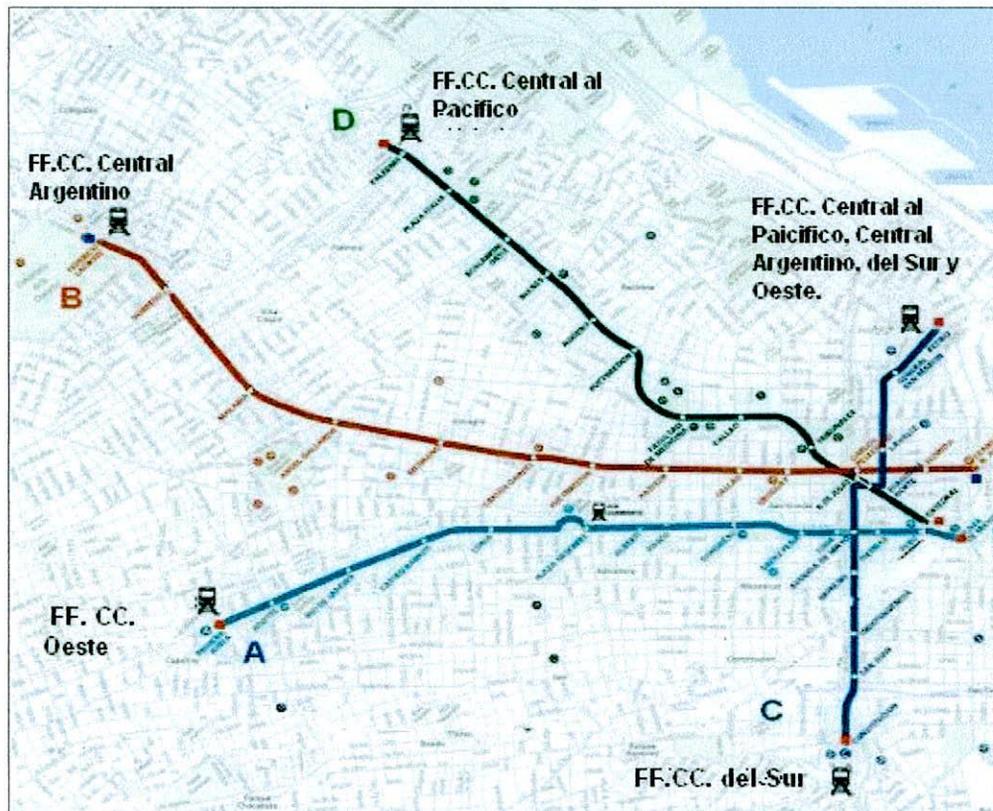
En el ámbito ciudadano, esta falencia se intentó subsanar con la construcción del subterráneo cuyo objetivo principal consistía en interconectar las estaciones centrales de trenes (Retiro y Constitución) entre sí y con las principales Avenidas (por ejemplo avenida Rivadavia).¹⁶⁵

El subterráneo fue construido con el objetivo de paliar estas deficiencias, u función era interconectar las distintas líneas férreas, convirtiéndose en subsidiaria del tren, sus estaciones cabeceras coincidían con importantes estaciones ferroviarias, limitado su crecimiento y utilidad como un medio de transporte rápido e integrador.

El rápido crecimiento suburbano ponía distancia con las principales cabeceras del subte, como podemos observar en el siguiente mapa,

¹⁶⁵ En 1913 se inaugura el Subterráneo A (construida por la Anglo Argentina) que unía Plaza de Mayo/Primera Junta, en 1930 el Subterráneo B (construida por Lacroze & Cia.) que unía Chacarita/Centro, en 1934 el Subterráneo C que unía Constitución/Retiro (construida por la CHADOPYF) y en 1937 el Subterráneo D que unía Catedral/Plaza Italia. (construida por la CHADOPYF).

Interrelación líneas subterráneas y ferroviaria (1942)

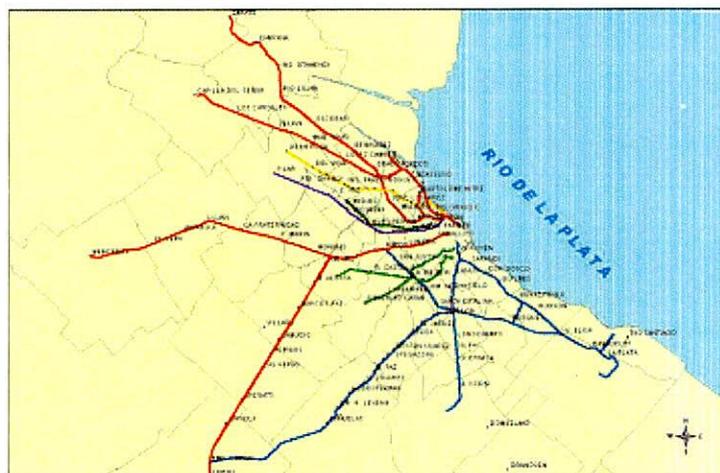


Plano de elaboración propia

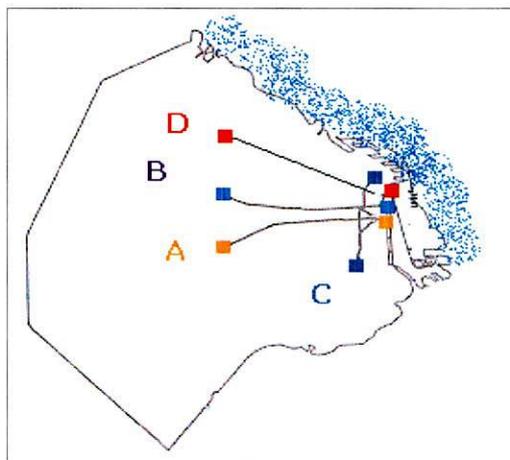
El trazado auxiliar de las líneas de subterráneos respecto de las ferroviarias, dotó a estas líneas de una fisonomía similar a la ferroviaria, radial y confluyente hacia el Centro de la ciudad, transformándose en una prolongación del mismo.

La creación de la línea C de subterráneo que une Constitución/Retiro confirma y reafirma esta idea, si bien una de las distintas líneas de subtes permitiendo efectuar "combinaciones" entre ellas, su trazado transversal allí donde éste se realiza (por debajo del Centro) confirma el modelo radial y concéntrico al Centro de la ciudad.

Comparación de la red ferroviaria y subterránea:



Trazado líneas de férreas



**Líneas de subterráneos
para 1942**

Queda demostrado que la suburbanización de la ciudad de Buenos Aires vuelve anacrónico el sistema tradicional de transporte urbano de pasajeros.

La ciudad de Buenos Aires mantuvo una de las redes de tranvías eléctricos más grandes del mundo. El área de cobertura abarcaba al Municipio de la Ciudad de Buenos Aires y se extendía hacia otros términos municipales vecinos saliendo de la ciudad por cinco ramales rumbo a Quilmes, Avellaneda, San Martín, Campo de Mayo y Vicente López, así como a lo que hoy es Lanús

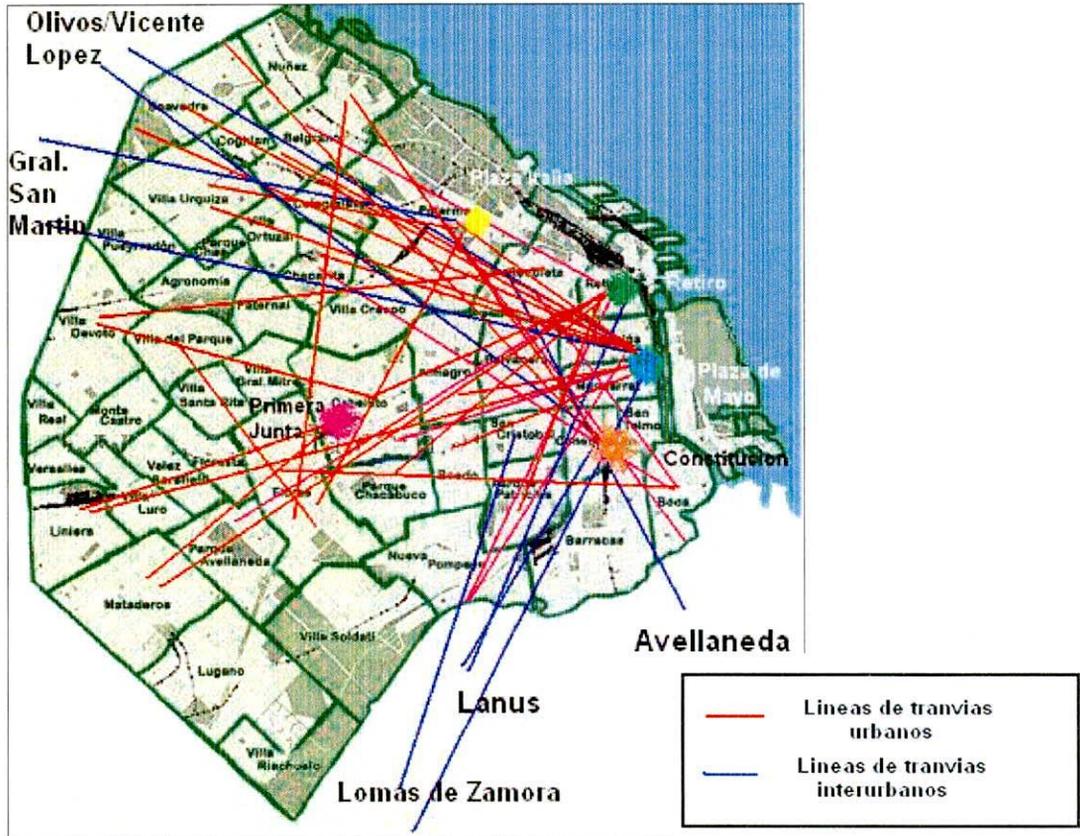
El sistema tranviario¹⁶² contaba con más de 3.000 vehículos, 12.000 obreros y trabajadores, 99 líneas que transportaban 350 millones de pasajeros por año.

De los 875 kilómetros de vías tendidas, 650 kilómetros pertenecían a la Anglo Argentina, principal accionista de la CTCBA.

¹⁶² Como un desprendimiento del sistema debemos considerar a la red de subterráneos de Buenos Aires, cuyas dos primeras líneas fueron construidas por sendas empresas tranviarias, y al ramal ferroviario electrificado entre Federico Lacroze y Campo de Mayo, originalmente operado por la empresa de tranvías Hermanos Lacroze.

La red tranviaria al igual que el ferrocarril y el subterráneo se caracterizaba por su trazado radial y confluyente hacia el Centro como puede verse en el mapa de abajo.

Trazado líneas de tranvías



Mapa de elaboración propia

Si bien el mapa no muestra la totalidad de líneas, ofrecemos una muestra amplia del trazado de los recorridos de las principales líneas existentes hacia 1939, como podemos apreciar en la imagen, el tranvía une los barrios más populosos con el Centro, Retiro y Constitución fundamentalmente, seguidos por Plaza Italia y Primera Junta, como núcleos neurálgicos hacia el cual confluyen los recorridos desde los barrios. Si el subterráneo une distancias relativamente cortas con el centro (Primera Junta/Plaza de Mayo, Palermo/Catedral, Constitución/Retiro y Chacarita/Alem), el tranvía une los barrios y partidos distantes respecto del Centro (Villa Devoto, Mataderos,

Vicente López, Lanús, etc.) En este sentido subtes y tranvías se complementan unos a otros ya que sus cabeceras confluyen.

Por otra parte podemos observar como el tranvía conecta los partidos vecinos (Olivos, Vicente López, San Martín, Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora y Quilmes) con Constitución, Centro, Retiro, Plaza Italia y Primera Junta. Estas cinco zonas centralizadas se corresponden a su vez con las principales estaciones cabeceras de líneas férreas, zonas éstas de trasbordos y combinaciones entre los tres servicios concluyentes: tranvía, subte y ferrocarril.

La dirección este y sureste que adopta el tráfico de pasajeros a través del sistema tranviario se vuelve incongruente con el proceso de suburbanización y desarrollo industrial en las zonas norte, centro y suroeste de la ciudad de Buenos Aires. Estas zonas no están integradas entre sí por el sistema de transporte tradicional que traslada un caudal de pasajeros en sentido contrario al crecimiento urbano de este período.

Las principales avenidas de la ciudad (Cabildo, Rivadavia, del Trabajo, Gaona, Directorio y del Libertador) conectaban al norte y oeste con los partidos de la provincia de Buenos Aires¹⁶³ y los barrios suburbanos con el centro metropolitano y allí interconectaban entre sí por medio de otras avenidas (Corrientes, 9 de Julio, Santa Fé, Pueyrredón, etc.) céntricas:

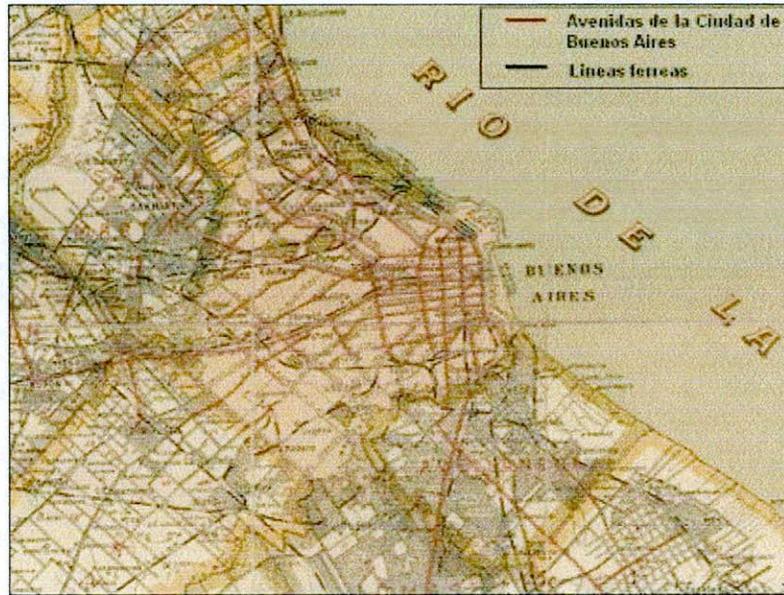
“[...] con la representación gráfica del estado actual de la Red Arterial, se revelan los inconvenientes que origina a la ciudad, el trazo de avenidas en tramos parciales, sin plan alguno que haya coordinado sus circuitos.”¹⁶⁴

Como podemos apreciar en el mapa, el proyecto de construcción de la avenida General Paz era necesario para conectar las zonas norte y oeste de la ciudad y su hinterland.

¹⁶³ Al sur, el Riachuelo hacía imposible la continuación de las Avenidas, las cuales terminaban en el Puente Uruburu y el Puente Pueyrredón.

¹⁶⁴ Iñigo Carrera, Héctor: *op. cit.*

Principales arterias de la Ciudad de Buenos Aires en 1938¹⁶⁹



En este contexto de suburbanización, limitaciones estructurales del sistema tradicional del transporte, rol subsidiario del subterráneo y expansión caminera, el auto colectivo resultó ser la solución a este problema, ya que garantizaba: integración, adaptabilidad al crecimiento suburbano y comunicación.

Si analizamos los Censos Generales de Tránsito¹⁷⁰, obtendremos información sobre el progresivo y constante crecimiento del transporte de autos colectivos en las rutas de acceso a la ciudad desde los partidos vecinos entre 1939 y 1941,¹⁷¹ y podremos observar un constante crecimiento del transporte automotor y del auto colectivo en particular.

Una primera lectura de las cifras arrojadas por estos censos nos indica el aumento constante del tránsito del auto colectivo con respecto al ómnibus que disminuye en forma proporcional a favor del primero.

¹⁶⁹ Cartografía del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires..

¹⁷⁰ La actividad censal está a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad y su objetivo es obtener información del movimiento vehicular circulante por la red vial nacional y metropolitana en un periodo determinado.

¹⁷¹ Iñigo Carrera, Héctor: *op. cit.*

Censos de tránsito en los caminos de acceso a la Ciudad De Buenos Aires (1939-1941)¹⁶⁸

	Segundo Censo (Diciembre 1939)	Tercer Censo (Diciembre 1940)	Cuarto Censo (Diciembre 1941)
Ómnibus	11.263	8.556	10.382
Microómnibus ¹⁶⁹	29.118	28.842	35.263
Total	40.381	37.398	45.645

Cuadro de elaboración propia basado en datos censales en Iñigo Carrera, Héctor.: *op. cit.*

Por otra parte, podemos suponer que en el contexto de un “nuevo hábitat urbano, tanto para residencia como para trabajo, ofrecía espacios y tiempos menos flexibles”¹⁷⁰ conformándose la necesidad de un nuevo tipo de transporte: el auto colectivo.

El transporte de autos colectivos comunicaba de un modo más ágil la ciudad extendida facilitada por las nuevas vialidades y rápidamente ganó el favor del público usuario. En un lapso de tres años experimentó un crecimiento de casi el 15% entre el tercer y cuarto censo (que equivale a 6.421 vehículos más respecto del año anterior), que lo coloca en un nivel superior al del transporte de ómnibus.

El problema de los trasbordos y combinaciones quedaba solucionado, un solo medio de transporte garantizaba el trayecto desde el interior de los barrios suburbanos hacia el centro y/o sus lugares de trabajo. La apertura de la avenida General Paz le permitía la oportunidad de integrar con mayor eficiencia y rapidez los barrios de los partidos de la provincia de Buenos Aires con la ciudad de Buenos Aires.

Uno de los principales impedimentos para reorganizar el sistema de transportes tradicional radicaba en las limitaciones estructurales, la ampliación de los recorridos hacia nuevas zonas implicaba una inversión muy importante.

¹⁶⁸ *Ídem*

¹⁶⁹ También llamado auto colectivo o “colectivo”

¹⁷⁰ *Ibidem.*

Frente a esto el auto colectivo mostraba su capacidad de adaptación y flexibilidad por no estar sujeto a esas limitaciones y capacidad de respuesta a las necesidades del usuario trabajador que debía movilizarse desde su hogar hacia su lugar de trabajo, ya sea dentro del mismo barrio, hacia los barrios vecinos o desde la provincia de Buenos Aires.

La Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires se había comprometido con la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires a cumplir con un plan de levantamiento de las vías de los ramales de los tranvías que circulaban por la zona céntrica de la ciudad, con el objetivo de pavimentar las avenidas y reorganizar el transporte automotor que circularía por las flamantes avenidas pavimentadas y el tranvía por las calles paralelas, una ordenanza municipal de febrero de 1942¹⁷¹ intimaba a la CTCBA a levantar las vías de las líneas de tranvías que circulaba por la avenida Corrientes y trasladarla a la calle Lavalle, que era su lateral.

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires planeaba (ver abajo), retirar las vías en tres etapas entre 1939 y 1957, en el radio comprendido entre las calles y avenidas: Belgrano, Paseo Colón, Santa Fé y Belgrano.

A los fines cronológicos de este trabajo sólo nos ocuparemos de las dos primeras etapas:

- La 1º etapa había vencido en 1939 y comprendía el levantamiento de las vías de las calles: Moreno, Adolfo Alsina, avenida Hipólito Irigoyen, Sarmiento, Tucumán, Viamonte, avenida Córdoba, Marcelo T. de Alvear y diversos tramos de otras calles.
- La 2º etapa estaba programada para el periodo comprendido entre 1940 y 1944 y se planeaba retirar los rieles de las avenidas Paseo Colón, Santa Fé, Sáenz Peña y tramos cortos de otras calles.
- La 3º etapa debía hacerse efectiva entre 1945 y 1957.

¹⁷¹ Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Boletín Municipal*. ordenanza de febrero de 1942

Plan de levantamiento de vías en el centro



Fuente: Archivo General de la Nación: Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.1937/1949

La ordenanza municipal a la cual hacemos referencia exige a la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires el cumplimiento de la 1º etapa que había vencido tres años atrás. Es interesante marcar que no siempre los intereses de la Municipalidad y la CTCBA eran los mismos.

Las obras de urbanización e infraestructura planeadas por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, desalojaba al tranvía no sólo de avenidas y calles principales sino que a largo plazo significaba su desplazamiento del Centro metropolitano en beneficio del pavimento y el transporte automotor.

La expropiación del auto colectivo paliaría y retardaría esta situación, el “colectivo” circularía allí donde el tranvía no podía llegar o circular pero como un apéndice o auxiliar del tranvía. El retiro de las vías correría paralelo a la desarticulación del transporte automotor, por lo tanto, el monopolio

reorganizaba de esta manera el transporte en su favor. La pervivencia se disfrazaba de renovación, el subdesarrollo del sistema de transporte local era la consecuencia de la exacción a favor del capital monopólico extranjero.

2. La reorganización del transporte y la reestructuración de las tarifas

Como hemos visto en los capítulos anteriores, el proyecto de "coordinación" del transporte se sustentaba en dos pilares: el proyecto de reorganización del servicio del transporte y la reestructuración de las tarifas.

Hemos explicado en las páginas anteriores el impacto de estas medidas en el bolsillo del usuario y demostrado la exacción del trabajador a favor del monopolio de la CTCBA.

En este apartado trataremos de mostrar cómo operó en la práctica, es decir, mostrar y comparar los recorridos y tarifas de las líneas de autos colectivos antes y durante el conflicto con el objetivo de comprobar el rol subsidiario del tranvía y subterráneo que se le quiere adjudicar a las líneas de autos colectivos que habían demostrado ser más eficientes, baratas y rápidas que los servicios ingleses.

La ley de "coordinación" del transporte urbano de pasajeros no tenía por objetivo terminar con la *"anarquía existente en el tráfico y coordinar mejor los servicios"*¹⁷² como enunciaba, sino que por el contrario se trataba de instaurar un monopolio del transporte urbano de pasajeros en beneficio del capital inglés,¹⁷³ como hemos probado en el capítulo anterior,¹⁷⁴ concentrado en una sola empresa: La Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

La necesidad de reorganizar el transporte urbano en el contexto de una ciudad en expansión no estaba en discusión, sino el pretendido objetivo "modernizador" y de "bien público" con el cual se encubría el reestablecimiento del tranvía con la eliminación de la competencia del auto colectivos (reorganización del servicio) y la exacción del trabajador a favor de la CTCBA (aumento de las tarifas). El objetivo principal de la Corporación del Transporte

¹⁷² Ley N° 12.311, *op. cit.*

¹⁷³ Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 101.

¹⁷⁴ Ver Capítulo 2 del presente trabajo.

de la Ciudad de Buenos Aires, era maximizar sus ganancias y no mejorar el servicio, esto se debía no a su incapacidad para hacerlo sino que:

“[...] la naturaleza privada, extranjera y monopolista de la Corporación determinará el carácter fundamental del plan proyectado para reorganizar el transporte”¹⁷⁵

El Proyecto de reorganización del servicio tenía dos etapas:

1. La coordinación del servicio tranviario: A partir de 1940 se inició una depuración del servicio que consistió en una reorganización y eliminación de líneas este proceso correría paralelo al levantamiento de las trochas del tranvía ubicadas en las principales avenidas céntricas según lo exigía la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires que había acordado con la CTCBA un plan de levantamiento de vías que tenía como contrapartida la pavimentación de las mismas.

2. Coordinación del servicio de transportes en general: modificación de las rutas actuales por medio de reorganización de los recorridos, fusión o supresión de los servicios del transporte automotor que se “superponen” al subterráneo y al tranvía, otorgando a los ómnibus la función de transportar a los pasajeros entre la ciudad y los partidos vecinos de la provincia de Buenos Aires y al auto colectivo la función de auxiliar del tranvía por Avenida.

El cumplimiento de estas etapas supuso la implementación de un plan de racionalización de los servicios que implicó la adopción de medidas tendientes a provocar un aumento artificial de la cantidad de pasajeros y reducir al mínimo los costos de explotación, profundizando, paradójicamente, los problemas del transporte urbano de pasajeros que originaron la sanción de la Ley 12.311 que pondría fin a esa situación.

Las consecuencias para el usuario implicaban por un lado el aumento de la tarifa con el correspondiente impacto en el presupuesto familiar y por el otro, la pérdida de la capacidad de elección, ya que reorganizado el sistema de transporte, se verá compelido a desplazarse según el entramado organizado por la CTCBA, coartando su libertad de elección por un lado y por el otro, la libertad de empresa.

¹⁷⁵ Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 102.

2.1. La superposición de los recorridos

La CTCBA sostiene en todo momento, antes y durante el conflicto con los gremios del auto colectivo, que la "superposición" del servicio automotor de pasajeros al sistema de tranvías y subtes, es el origen de la anarquía del transporte metropolitano, por lo tanto la primera medida a tomar es eliminar la superposición a favor del tranvía y el subterráneo.

Este es el sentido de la expropiación de los autos colectivos, eliminar la competencia respecto del tranvía y apoderarse de este servicio eficaz y rentable para transformarlo en subsidiario del sistema tranviario y compensar así las deficiencias de integración con los barrios del cual adolecía por la módica suma de 40 millones de pesos.

La CTCBA llamará "superposición" a la competencia exitosa del transporte de autos colectivos respecto del sistema tranviario. Ambos disputaban las avenidas (arterias de integración entre el Centro y los partidos provinciales) y las calles adyacentes, la velocidad y maniobrabilidad del auto colectivo ganó rápidamente ventajas y pasajeros al tranvía. El auto colectivo fagocitaba sus recorridos y absorbía sus pasajeros, la expropiación y el subsiguiente reorganización de los recorridos de las distintas líneas, lo desplazaría de las avenidas que quedarían en exclusividad para el tranvía a nivel y el subterráneo, las calles laterales comprenderían sus dominios a partir de ahora y los recorridos conectarían las cabeceras de los tranvías con otras avenidas, estaciones de subtes y trenes hasta llegar finalmente a destino el interior de los barrios de trabajadores.

El plan original de la CTCBA consistía en retirar los servicios de colectivos del Centro de la ciudad (en favor del tranvía) y del interior de los barrios (a favor de los ómnibus) y limitarlos en número y recorrido a las grandes Avenidas para que sirvieran de servicio auxiliar del tranvía.¹⁷⁶

No estaba en los planes de la CTCBA mantener las líneas de autos colectivos, sino que su intención era crear nuevas líneas y allí dónde fuera necesario reforzar la integración con los sistemas tradicionales de transporte y

¹⁷⁶ Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 105

disminuir el número de vehículos en circulación para priorizar el traslado de pasajeros por el sistema de transporte tranviario.¹⁷⁷

Pero las limitaciones impuestas por la guerra que redundaron en la carestía de insumos (neumáticos, repuestos, combustible, etc.) y la resistencia de los gremios de autos colectivos (huelga de septiembre y octubre de 1942) distorsionaron los planes de la CTCBA y la consiguiente implementación de las medidas. Para comprobar estas afirmaciones, compararemos ejemplos de casos en los cuales presentaremos la situación planteada en una misma zona, antes y después de las expropiaciones, realizando la aclaración que en algunos casos las medidas adoptadas fueron temporales, sin embargo nos permiten demostrar la intencionalidad de la CTCBA respecto del rol que asignaba al auto colectivo. Presentaremos a continuación algunos ejemplos:

a. La disputa por las avenidas

La línea N° 1 de autos colectivos realizaba el recorrido Avenida Rivadavia y Lacarra/Plaza de Mayo desde principios de 1930¹⁷⁸ parasitando el recorrido de la línea de tranvía que realizaba el recorrido Plaza de Mayo/Primera Junta y que circulaba por la misma avenida.¹⁷⁹

Antes de la expropiación esta línea de auto colectivo conectaba Plaza de Mayo y Rivadavia y Lacarra circulando por avenida Rivadavia.

Con la expropiación una parte de los vehículos de esta línea de autos colectivos, fueron reasignados para conformar las nuevas líneas que proyectaba la CTCBA o para que sirviera de "apoyo" en otras zonas u otros recorridos, algunas unidades quedaron afectadas como auxiliares del servicio de tranvía que circulaba por avenida Rivadavia en el tramo Primera Junta/Lacarra y Rivadavia.

El 4 de septiembre comienza la expropiación de la línea N° 1 que deja de funcionar como tal. En el marco de la huelga de octubre de 1942, la CTCBA establece recorridos de "emergencia" utilizando una parte de los

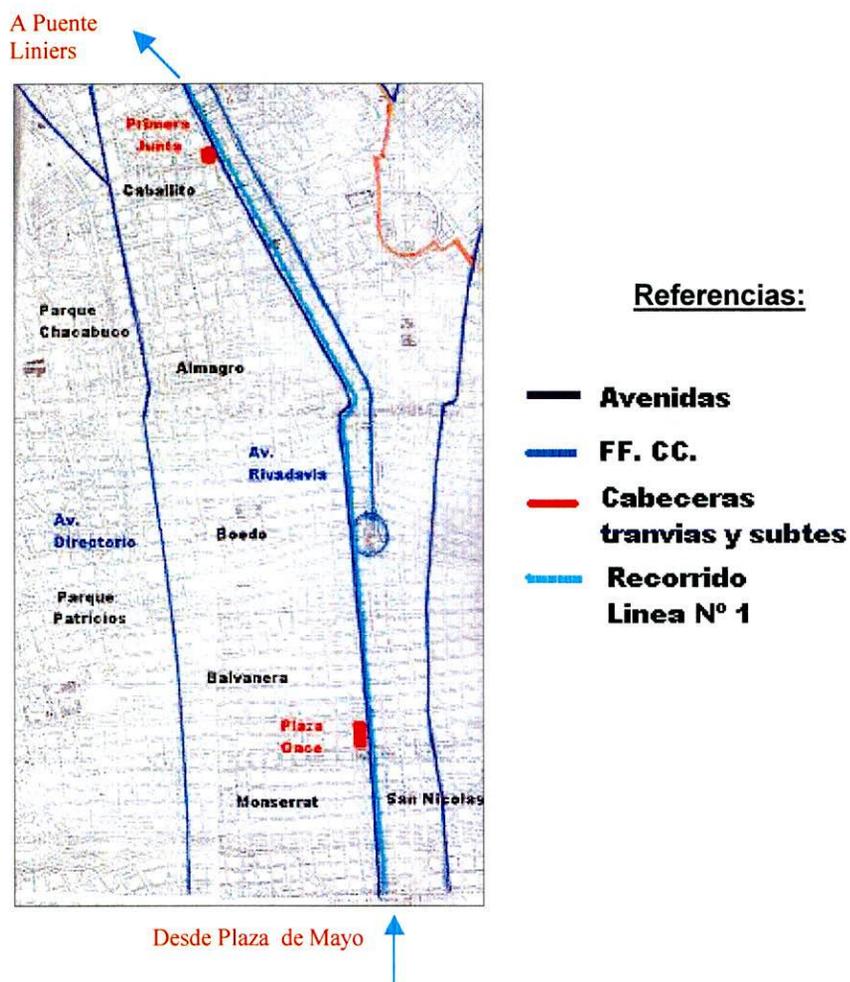
¹⁷⁷ El caso es que la Corporación pudo rehabilitar algunas líneas a medida que continuaba incautando vehículos, pero la prestación era insuficiente. Unas veinte nunca fueron rehabilitadas. Para mas datos ver: Primer Museo Virtual del transporte, [versión on line] <http://www.busarg.com.ar/>

¹⁷⁸ Esta Línea era la más grande y contaba con más de 100 vehículos para mediados de 1930.

¹⁷⁹ Las líneas de tranvías realizaban el siguiente recorrido: Liniers/Plaza de Mayo, Lacarra y Rivadavia/Retiro, Mataderos/Primera Junta, Mataderos/Paseo Colón y Chile, entre las más importantes.

vehículos de las líneas expropiadas hasta el momento¹⁸⁰, el recorrido que realizaba responde en líneas generales a la argumentación que venimos desarrollando.

Recorrido Línea N° 1 hasta 1942



Plano de elaboración propia en base a datos oficiales

El tranvía recorre avenida Rivadavia para unir Plaza de Mayo con Primera Junta hasta Rivadavia y Lacarra, donde se encuentran los talleres de reparación y playa de maniobras de la CTCBA (ex Anglo-Argentino) ubicado en Olivera y Fernández, que se dedicaba a la reparación de tranvías y subterráneos.

Como podemos apreciar en el plano, por avenida Rivadavia circulan tanto el tranvía como la Línea N° 1 y ambas realizan un recorrido similar. El

¹⁸⁰ *La Nación*, 17 de octubre de 1942 y *El Diario*, 17 de octubre de 1942.

“colectivo” clonó la ruta del tranvía y su éxito reside en la rapidez con que cubrió las distancias entre las cabeceras, en la módica tarifa por el recorrido que realizaba conectando los barrios con las distintas cabeceras de subtes y trenes (Primera Junta, Plaza Once y Plaza de Mayo) y en el hecho de tener un recorrido más largo (Liniers/Centro) respecto al tranvía que cuyo recorrido terminaba en las cercanías de la avenida General Paz (Liniers/Plaza de Mayo).

La “superposición” no era más que la competencia entre dos medios de transportes de características y empresas distintas. En esta puja por el transporte de pasajeros, el “colectivo” demostró ser el medio de transporte idóneo para la ciudad y el trabajador¹⁸¹, la supresión de estas líneas beneficiaba exclusivamente al servicio del tranvía y a la empresa monopólica que lo poseía.

. Cuando las líneas de autos colectivos transitaban hacia el Centro por avenidas realizando un recorrido similar al del tranvía, ésta es suprimida como el caso de la Línea N° 1. El plan original consideraba fusionar las líneas de colectivos y hacerlas circular por las avenidas en un servicio rápido como un servicio auxiliar del tranvía.

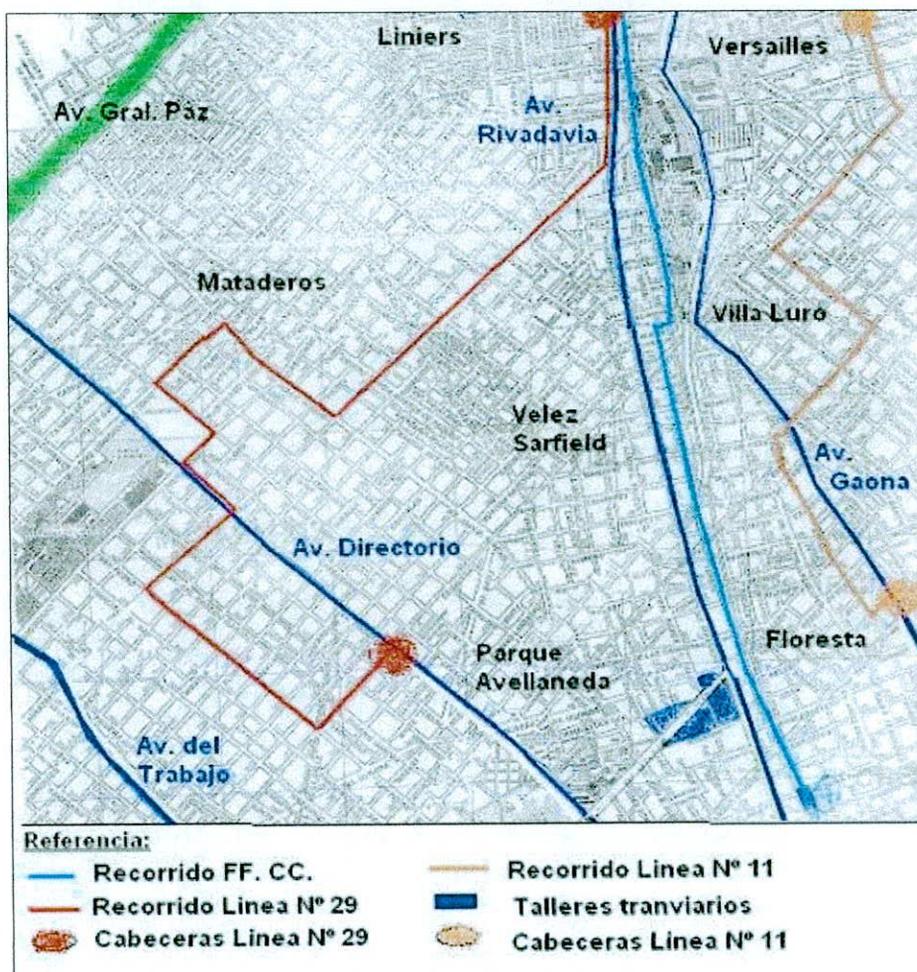
b. La “superposición” positiva

En el caso de las líneas N° 29 y N° 11 de autos colectivos que circulaban conectando las calles del interior del barrio y con los barrios vecinos, podemos observar en el plano que:

En el caso de la línea N° 29 que realizaba su recorrido con dirección oeste-suroeste, conectando Liniers (a la altura de la estación de FF. CC. y avenida General Paz) con los barrios de Mataderos y Parque Avellaneda, realizando un recorrido transversal que cruzaba las principales avenidas de la zona (Rivadavia y Directorio).

¹⁸¹ Congreso Nacional: *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, año 1942, tomo IV. periodo ordinario: 26 de agosto-14 de septiembre, p. 660. EL Diputado radical Arbeletche sostiene que “los colectivos y los ómnibus efectúan recorridos que por su distancia y rapidez los tranvías no hacen ni están en condiciones de hacer. En la lucha entablada entre el tranvía y el automotor, por razones de comodidad, ha vencido, y es inevitable confesarlo, el automotor.”

Recorrido de las Líneas N° 11 y N° 29 hasta 1942¹⁸⁶



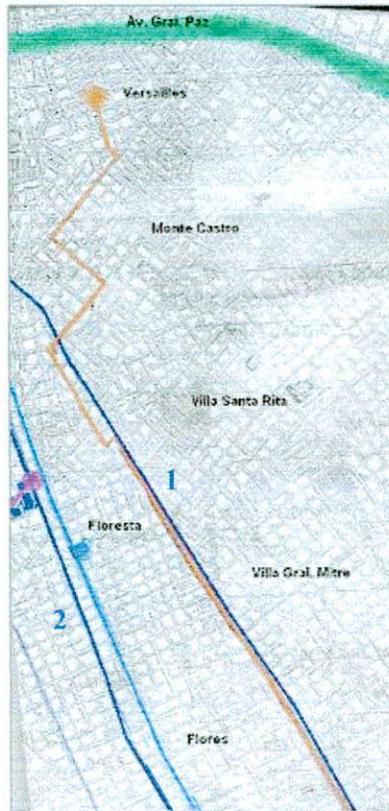
Plano de elaboración propia en base a datos oficiales

Podríamos suponer en base a la evidencia grafica y al análisis realizado sobre el fenómeno de suburbanización y distribución de la población según los barrios, que esta línea de colectivo transportaba trabajadores desde los partidos de la provincia de Buenos Aires y desde los barrios vecinos de la ciudad, atravesando las zonas industriales de Liniers, Mataderos y Parque Avellaneda e interconectando transversalmente avenida Rivadavia y Directorio por las cuales se trasladaban trabajadores hacia el Centro desde la provincia de Buenos Aires (y viceversa).

¹⁸⁶ Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Boletín Municipal*, Departamento Ejecutivo. Decreto Municipal n° 6656 del 12 de septiembre de 1942, p. 1824.

La línea Nº 11, a diferencia de la anterior, realiza un recorrido mayor que unía Liniers con Plaza de Mayo, en sentido oeste-este siguiendo el sentido de la avenida Gaona hasta avenida Corrientes y por ésta hasta Plaza de Mayo.

Servicio de emergencia 12/09/1942¹⁸⁷



El servicio de “emergencia” de la línea 56 de ómnibus se “superpone” al tramo del recorrido de la paralizada Línea Nº 11 entre Liniers hasta la estación Río de Janeiro del Subte “B” (avenida Río de Janeiro y Ángel Gallardo).

Este recorrido cubría más de 21 km. y reafirmaba la idea de hacer del transporte automotor un subsidiario del tranvía y del subterráneo.

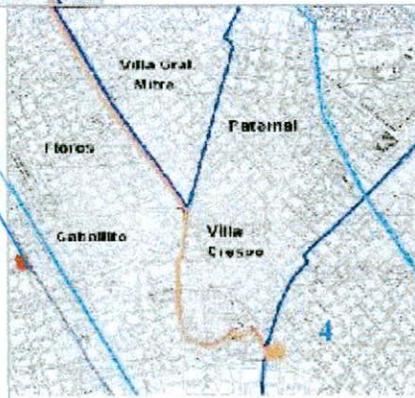
La línea de ómnibus, parasita a la de colectivo en un tramo de su recorrido.

Con respecto al tramo céntrico (el que se extendía por avenida Corrientes), carecemos de datos, pero podemos

conjeturar que fue cubierto por otra línea de ómnibus. En este sentido el ómnibus desplaza al colectivo en la zona céntrica de la ciudad.

Referencias:

1. Avenida Gaona
2. Avenida Rivadavia
4. Avenida Corrientes



Plano de elaboración propia basado en datos oficiales

¹⁸⁷ Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires: *Boletín Municipal*, Departamento Ejecutivo. Decreto Municipal n° 6656 del 12 de septiembre de 1942, p. 1824.

La característica principal de su recorrido, como podemos observar en el plano, reside en la conexión entre la estación Versailles del FF. CC. Oeste y la avenida General Paz y las calles internas del barrio de Versailles con la avenida Gaona y siguiendo su recorrido cruza Villa Luro llegando hasta el barrio de Floresta, transportando y distribuyendo pasajeros desde la provincia y otros barrios metropolitanos (y viceversa) hasta Plaza de Mayo

En ambos casos su conexión con la avenida de circunvalación General Paz, y su cercanía al la estación de FF. CC. en Liniers, les garantizaba el transporte de pasajeros provenientes de distintas zonas de la provincia y de la ciudad.

El servicio de emergencia implementado por la CTCBA y respaldado por el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Buenos Aires, establecía que:

“[...] con motivo de la paralización de los servicios prestados por las líneas de automóviles colectivos, han quedado desprovistas de todo medio de transporte (...) a tal efecto se decide habilitar prolongaciones de recorrido de las líneas de ómnibus existentes.”¹⁸⁴

Paralizada las líneas de autos colectivos¹⁸⁵ por la huelga, la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires intima a las compañías de ómnibus a extender sus recorridos para garantizar la prestación del servicio de transporte de pasajeros que los autos colectivos no están prestando.

La línea N° 29 de ómnibus, perteneciente a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, deberá prestar el servicio auxiliar de combinación con la línea N° 29 de colectivos, entre avenida General Paz, avenida del Trabajo y Lacarra y Rivadavia, por avenida del Trabajo, Larrazábal, San Pedro, Escalada, Directorio, Lacarra hasta Rivadavia regresando por las mismas calles

La CTCBA, se encuentra facultada por un decreto municipal ¹⁸⁶ a utilizar los ómnibus de su propiedad y *“unidades afectadas exclusivamente a los trayectos complementarios”*, en base a esto podemos suponer que la

¹⁸⁴ *Op. cit.*

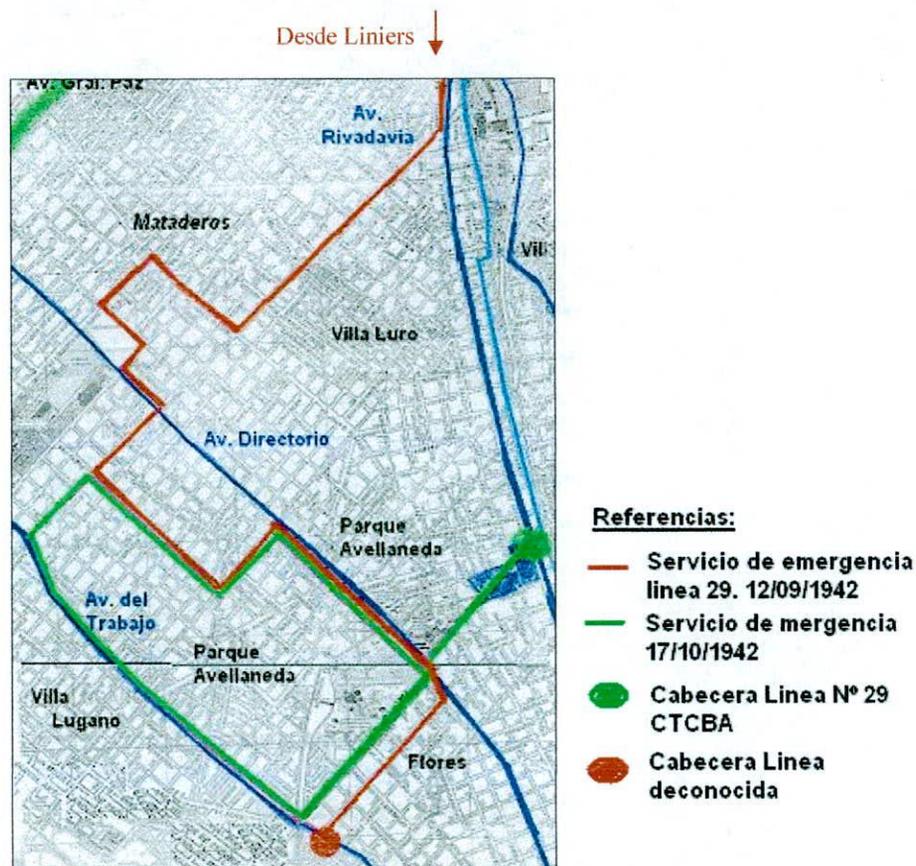
¹⁸⁵ El término “colectivo” comienza a popularizarse en 1942, con este nombres denomina a los autos colectivos en los diarios y finalmente en el Decreto Municipal se refieren a ellos usando este término

¹⁸⁶ *Ídem.* “Art. 2°- Los precedentes servicios [...] podrán realizarse mediante la extensión del itinerario que actualmente cumplen sus vehículos o utilizando unidades afectadas exclusivamente a los trayectos complementarios.”

empresa podrá utilizar como vehículos auxiliares, los autos colectivos expropiados desde el 4 de septiembre a la fecha.

La línea 56 de ómnibus¹⁹¹, deberá extender su recorrido para transitar la ruta de la línea N° 11 de autos colectivos en huelga.¹⁹²

Funcionamiento del servicio de emergencia 1942¹⁹³



Plano de elaboración propia en base a datos oficiales

La extensión del recorrido aumenta el radio de transporte interconectando tres avenidas importantes que continúan en la provincia de

¹⁹¹ Primer Museo Virtual del transporte, *op. cit.* “Cuando no estaban aún en posesión judicial de la Corporación, las líneas salieron a la calle con letras en vez de sus números tradicionales. Pasó con las siguientes: 19 (A), 44 (C), 49 (D), 35 (E), Tiro Federal (G, luego 9), 30 (H), 46 (I), 4 (J), 21 (K) y posiblemente la 22 como L. También se identificaron con letras líneas de emergencia, de corta vida, implementadas para paliar la falta de colectivos.” En este caso la Línea 56 circulo con la letra B.

¹⁹² Municipalidad de Buenos Aires. *Boletín Municipal*, Departamento Ejecutivo. Decreto Municipal n° 6656 del 12 de septiembre de 1942, p. 1824.

¹⁹³ Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Boletín Municipal*, Departamento Ejecutivo. Decreto Municipal n° 6656 del 12 de septiembre de 1942, p. 1824.

Buenos Aires, en este caso resulta interesante comparar el recorrido de emergencia establecido por la Municipalidad y llevado adelante por la línea de ómnibus N° 29 de la CTCBA y el primer recorrido fue establecido en octubre con motivo de una nueva huelga.¹⁹⁰ Dada la "superposición" entre el nuevo recorrido de emergencia (17/10/1942) y el anterior (12/09/1942) creemos estar en presencia de la línea N° 29 de ómnibus de la CTCBA. Dado que la línea N° 29 de colectivo adhiere a la huelga, este nuevo recorrido explicaría una adecuación del servicio de ómnibus de su antigua ruta para interconectar con sus servicios de tranvía (Liniers/Primera Junta/Plaza de Mayo y Lacarra y Rivadavia / Estación Retiro)

En este nuevo trazado de emergencia el recorrido de la línea de colectivo, Liniers/avenida Directorio, desaparece ya que los ómnibus de la línea N° 29 realizarán la conexión entre la zona comprendida entre las Avenidas y los tranvías que por allí circulan como se ve en el plano.

Hemos visto en el caso de la línea N° 29 de colectivo la flexibilidad y adaptabilidad de este sistema de transporte cuyo recorrido era corto¹⁹¹ y no tenía por objetivo llegar al Centro sino que interconectaban la estación de FF. CC. con el interior los barrios realizando una ruta transversal que cruzaba y entroncaba con tramos de Avenidas.

En el caso de la línea N° 11, podemos afirmar que el servicio de emergencia de la línea 56 se "superpone" en un tramo del recorrido de la línea N° 11 de colectivo y suponer el destino de su tramo céntrico, sin embargo queda de manifiesto el retiro de los tramos céntricos de los recorridos tanto de la línea N° 1 como de la N° 11.

Con la implementación del servicio de emergencia el extenso recorrido de la línea N° 11 es parcelado en dos, la línea de ómnibus N° 56 se hace cargo del tramo comprendido entre la estación del FF.CC. y la estación del

¹⁹⁰ Desconocemos la Línea que estaba a cargo de este recorrido. Los datos del recorrido fueron obtenidos de *La Nación* y *El Diario*, 17 de octubre de 1942.

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires: *Boletín Municipal*, Publicación Oficial, año 19, 17 de octubre de 1942, p. 2.170. Decreto del Departamento Ejecutivo "prorrogase, por la situación de emergencia, las disposiciones del decreto de fecha 12 de septiembre ppdo. (...) en cuanto autoriza la extensión de servicios de transporte colectivo de pasajeros, como así también, todas aquellas prolongaciones que a los mismos efectos decidan realizar los servicios en circulación."

¹⁹¹ Primer Museo Virtual del Transporte. *op. cit.* Las líneas de colectivos N° 29 y N° 11 contaban con 30 a 35 vehículos aprox. y una frecuencia de 4 minutos entre cada coche, demostrando la eficacia y la rentabilidad del servicio

subterráneo, el recorrido del colectivo es parasitado por el ómnibus y se fusionan para dar lugar al nacimiento la línea N° 106 de ómnibus de la CTCBA que hasta 1944 realizará este recorrido.

En los dos ejemplos estudiados las líneas de colectivos son parasitadas por las líneas de ómnibus y se fusionan manteniendo en parte o totalmente los recorridos nacidos de la "emergencia" provocada por la huelga de las líneas de autos colectivos. Los tramos cortos desaparecen y los largos se mantienen "mutilando" el tramo céntrico a favor del ómnibus que circulará por las avenidas del Centro a una tarifa mayor y del tranvía que circulará por las calles laterales a una tarifa menor.

Esta situación señala que ante la ausencia de tranvías por la avenida (por ejemplo, avenida Gaona) el ómnibus prestará el servicio fusionando su recorrido con el de los colectivos. En el caso del tranvía su ineficacia para transportar el caudal de gente por avenida (por ejemplo, avenida Rivadavia) adjudicará al colectivo el rol de auxiliar de este servicio en tramos cortos o como servicio directo por avenida por una tarifa diferencial.

En todos los casos desaparece el tramo céntrico del colectivo a favor del ómnibus y se reorganizan los recorridos para forzar a los pasajeros a realizar las combinaciones entre ómnibus y tranvías ideados por la CTCBA.

2.2. El aumento de la tarifa

Establecido el mecanismo y la forma en que se implementó la reorganización del transporte cuyas primera etapa (la coordinación del servicio tranviario) hemos desarrollado en el apartado anterior, tomando ejemplos de casos sobre una misma zona, abordaremos a continuación la implementación del aumento de las tarifas por parte de la CTCBA. Para ello, tomaremos los mismos ejemplos usados en el apartado anterior.

El aumento de tarifas era otra medida importante que acompañaba a las medidas de coordinación del servicio tranviario.

La Municipalidad de Buenos Aires aprueba en agosto de 1942, el pedido de modificación de tarifas por parte de la Línea N° 11 de colectivos¹⁹⁶ que regirá de la siguiente manera:

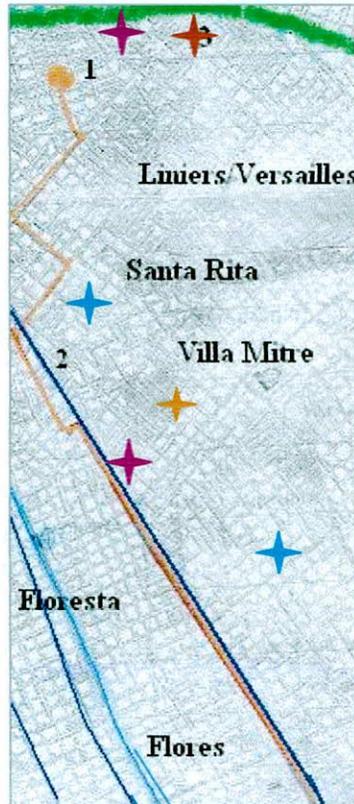
Cuadro aumento de tarifas línea N° 11¹⁹⁷

Recorrido	Tarifa	Referencia en Plano
De Porcel de Peralta Arregui a segurota y Gaona (o viceversa)	\$ 0,10	
De Margariños Cervantes y Lope de Vega a Caracas y Gaona (o viceversa)	\$ 0,10	
De segurota y Gaona a Av. San Martín a Av. San Martín (o viceversa)	\$ 0,10	
De Avenida San Martín a Gaona a Pueyrredón y Córdoba (o viceversa)	\$ 0,10	
De Pueyrredón y Córdoba a Plaza de Mayo (o viceversa)	\$ 0,10	
De Porcel de Peralta y Arregui a Corrientes y Lavalle.	\$ 0,20	
De Margariños Cervantes y Lope de Vega a Pueyrredón y Córdoba (o viceversa)	\$ 0,20	
De Nazca y Gaona a Plaza de Mayo (o viceversa)	\$ 0,20	
De Porcel de Peralta y Arregui a Callao y Córdoba (o viceversa)	\$ 0,30	
De Margariños Cervantes y Lope de Vega a Plaza de Mayo (o viceversa)	\$ 0,30	
Directo	\$ 0,40	
Servicio Nocturno (desde las 23 hs. hasta las 5 hs.)		
Mínima	\$ 0,20	
Máxima	\$ 0,40	

¹⁹⁶ Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Boletín Municipal*, Publicación Oficial, , n° 6632, .año 19, 14 de agosto de 1942

¹⁹⁷ Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Boletín Municipal*, Publicación Oficial, , n° 6632, .año 19, 14 de agosto de 1942

Recorrido y Tarifa

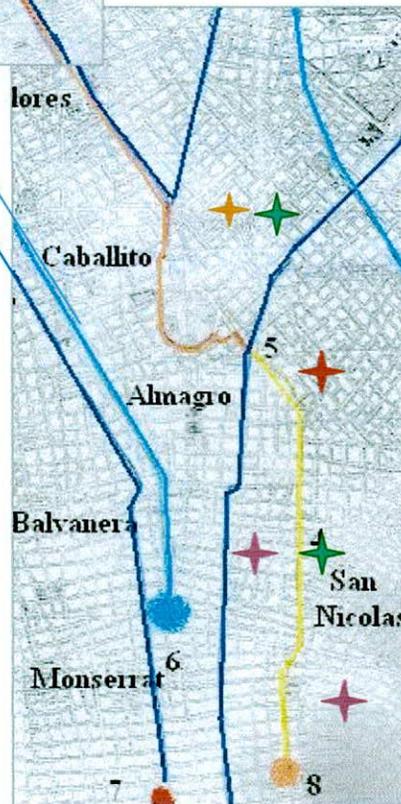


a) El aumento directo de tarifas

Hay un aumento directo de la tarifa en los viajes cortos (entre secciones) y en los servicios directos y nocturnos.

El servicio directo une por avenida Gaona la estación Versailles del FF. CC. Oeste con la estación Río de Janeiro del subterráneo "B" que es el más caro (0,40 ctvs.).

Le siguen los recorridos que unen Liniers con el Centro (0,30 ctvs.) y Monte Castro con Plaza de Mayo (30 ctvs.).



b) El aumento indirecto de tarifas

: Se registra en la parcelación del recorrido por secciones cuya tarifa aumenta proporcionalmente a la distancia recorrida.

Su recorrido descendente que entronca con dos avenidas (Gaona y Corrientes) garantiza un viaje rápido al pasajero.

Referencias:

1. Porcel de Peralta y Arregui
2. Avenida Gaona.
3. Avenida General Paz.
4. Avenida Corrientes.
5. Avenida Rivadavia.
7. Plaza de Mayo

★ Sección

Plano de elaboración propia

Llama la atención que esta línea de colectivos que adhiere en septiembre a la huelga, en el mes de agosto gestione un aumento de tarifas y en el mes de septiembre apoye a la Federación de Líneas de Autos Colectivos cuando anuncie, en medio de la medida de fuerza, una rebaja de las tarifas como parte de su estrategia de lucha contra la CTCBA y para granjearse el apoyo de los usuarios del servicio.

Utilizaremos el cuadro tarifario anterior a la expropiación, de la página 93, para observar las modalidades en el aumento de las tarifas, para ello volcaremos los datos obtenidos sobre el plano del recorrido de la Línea N° 11, de la página 94, y nos encontraremos con dos modalidades distintas en el aumento de tarifas:

1. Directa: el aumento de la tarifa de los servicios directos¹⁹⁴ y nocturnos.

2. Indirecta: la parcelación de recorrido en secciones provoca el aumento artificial de la tarifa en los viajes largos.

Cuando la línea N° 11 pase a la órbita de la CTCBA, estos incrementos tarifarios aumentarán nuevamente entre un 50% y 100%, los viajes en la 1ª sección que posteriormente al 14 de agosto de 1942 registran un costo de 0,10 ctvs. pasarán a costar 0,20 ctvs. y los viajes en la 2ª sección pasarán a costar 0,20 ctvs.¹⁹⁵

Si la expropiación responde a la necesidad de reorganizar el transporte urbano de pasajeros a partir de la expropiación de transporte automotor en favor de la CTCBA, esta encubre dos medidas importantes para la instauración del monopolio del servicio urbano de pasajeros, la eliminación del auto colectivo como servicio urbano autónomo y competitivo a favor del tranvía y el aumento de tarifas, ya sea en forma directa o reorientando artificialmente el tráfico de pasajeros en un mercado cautivo y subdesarrollado

¹⁹⁴ El servicio directo consistía en el viaje directo por avenida Gaona entre la estación Versailles de ferrocarril hasta la estación del Subterráneo "B".

¹⁹⁵ Congreso Nacional: *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, año 1942, tomo III, período ordinario 30 de Julio-25 de Agosto.

a favor de los intereses del capital monopólico extranjero con el aval de Estado Nacional.

3. El fantasma de la desocupación

En consecuencia, la reorganización del servicio de autos colectivos, la eliminación de las líneas que se “superponen”, la disminución de la cantidad de vehículos en circulación tendrá como saldo un excedente de mano de obra que la CTCBA no podrá absorber por ser innecesaria. Si bien como veremos en el capítulo siguiente esta empresa abre un registro para incorporar a los conductores (propietarios o no) se priorizara a quienes tengan una antigüedad anterior a septiembre de 1936.

La reglamentación de la CTCBA establece que el personal afectado al servicio del transporte colectivo de pasajeros

“[...] continuará al servicio de la corporación, siempre que se compruebe con documentación fehaciente oficializada, que al 30 de septiembre de 1936 estaba y desde entonces ha continuado sin interrupción al servicio permanente de dichas entidades”.¹⁹⁶

De esta manera se impone un límite cronológico al personal a ser incorporado. ¿Cuál será la situación del personal incorporado con posterioridad al 30 de septiembre? La reglamentación establece que:

“El personal que dichas empresas hayan tomado a partir del 1 de octubre de 1936 [...] será también incorporado”

La introducción de una diferenciación por antigüedad parecería dar preferencia Al personal incorporado con anterioridad a octubre de 1936.

“Después de ubicar [...] a todo el personal anterior al 1 de octubre de 1936 requerido por los servicios a cargo de la Corporación, resultara un número superfluo, éste permanecerá en disponibilidad con el sueldo o salario fijado por el escalafón”.¹⁹⁷

¹⁹⁶ Sommi, Luis: *op. cit.* 112. Analiza la reglamentación de la CTCBA referida a la incorporación del personal de las líneas del transporte automotor.

¹⁹⁷ *Ídem.*

Por lo tanto se les garantizaba el puesto al personal de mayor antigüedad no especificando la reglamentación la situación del personal de menor antigüedad. Sin embargo, en base a lo expuesto anteriormente podemos suponer que quedarán en disponibilidad sin percibir salario dado lo precario de su situación.

En una solicitada publicada en septiembre de 1942 y dirigida "al público en general y al personal de automóviles colectivos", la CTCBA anuncia en el marco del inicio de las expropiaciones que:

"El personal de todas las líneas podrá ingresar a la Corporación de Transporte, la que le dará preferencia para la ocupación de los diversos cargos de acuerdo con su capacidad y dentro de los términos de las reglamentaciones existentes."¹⁹⁸

La precariedad laboral y la desocupación amenazan tanto a al personal con menor antigüedad y al personal de mayor antigüedad cuya utilidad resulte superflua a la empresa.

"El personal excedente podrá ser destinado eventualmente a otros servicios ajenos a su profesión, siempre que sean compatibles con sus aptitudes y condiciones y el que no acepte realizarlas; quedara cesante [...] percibiendo el salario correspondiente a la categoría de su nuevo puesto."¹⁹⁹

Los trabajadores de mayor antigüedad que, dada la disminución de los vehículos, no tenga su puesto asegurado será considerado "*personal excedente*" y continuaría percibiendo su salario, pero la empresa se arroga el derecho de destinarlo a otro puesto "*ajeno a su profesión*" y con un salario menor, de no aceptar esta situación "*quedará cesante*."

A corto plazo se cierne sobre los propietarios y asalariados del servicio de autos colectivos la amenaza de la precarización laboral y a largo plazo la desocupación, a medida que las líneas se fusionen, los recorridos se levanten y las unidades disminuyan su número.²⁰⁰

¹⁹⁸ *La Nación y El Diario*, 05 de septiembre de 1942

¹⁹⁹ *Ibidem*

²⁰⁰ *Ibid.*, p. 114. "Partiendo de la base de la incorporación a la Corporación de todo el personal actualmente ocupado en las distintas empresas y sistemas de transportes en el curso de 5 años, por

La fecha estipulada por la CTCBA no es inocente, ya que podríamos pensar que es una clara señal convocando a los propietarios de autos colectivos que a la fecha representarían la mayoría del personal con antigüedad superior a los seis años o más y que hoy podemos conjeturar son los actuales propietarios de los vehículos.

En cambio podríamos establecer que el trabajador asalariado ha aumentado su número como resultado lógico del éxito y la expansión del servicio constituyendo a la fecha la mayoría del personal con una antigüedad menor a los seis años.

En el conflicto desatado contra las expropiaciones efectuadas por la CTCBA a partir de septiembre de 1942, los términos de la lucha unen a propietarios y asalariados en defensa del servicio, unos luchan contra la proletarización y otros contra la desocupación que se cierne sobre ellos.

4. Proyectos alternativos de coordinación del transporte

Frente al proyecto que la Corporación está llevando adelante en la práctica para dar cumplimiento a la Ley 12.311, en la Cámara de Diputados, los legisladores que simpatizan con la causa de los propietarios de los autos colectivos (socialistas, radicales, nacionalistas, etc.) y encabezados por Juan Isaac Cooke, impulsan un proyecto de ley ante ambas Cámaras en mayo de 1942.

Proponen, sin alterar la Ley 12.311, la conformación de un régimen especial para el servicio de autos colectivos integrado por los propietarios y el Estado Nacional, autónomo e independiente, con las siguientes características según su articulado:²⁰¹

Art. 1º- Quedan exceptuados del régimen de la ley nº 12.311, los automóviles colectivos, y sometidos a un estatuto autónomo.

razones que podríamos llamar naturales: jubilaciones, retiro y accidentes, desaparecerá el total del personal considerado superfluo para un transporte racionalizado.”

²⁰¹ Congreso de la Nación: *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, año 1942, tomo II, período ordinario, 25 de mayo-30 de junio, p. 150.

Art. 2º- El Poder Ejecutivo procederá a dar cumplimiento al artículo 1º de esta ley, por intermedio de una "comisión especial" integrada por representantes del Poder Ejecutivo, de la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, y de los propietarios de los automóviles colectivos actualmente en circulación.

Art. 3º- El Poder Ejecutivo reglamentará la constitución y el funcionamiento de la "comisión especial" a que se refiere el artículo precedente.

En este sistema al Estado se le adjudica el rol de contralor y garante de los intereses de la sociedad, es decir, como representante de los usuarios del servicio dado que los intereses afectados tienen una *"honda trascendencia económica e inmediata repercusión social."*²⁰²

Los legisladores que impulsan esta ley basan su fundamentación en que la forma de aplicación de la ley 12.311 según lo prevee la CTCBA causará variaciones en las condiciones económicas de explotación que redundará sobre la tarifa del servicio y en perjuicio del usuario.

Esto no significa violentar los postulados de la ley 12.311, sino todo lo contrario, dado que en el inciso c) de la presente ley se establece una excepción al principio de exclusividad de la prestación a favor de la CTCBA, y el inciso e), contempla la posibilidad legal, en casos determinados, de que la municipalidad otorgue la explotación a concesionarios ajenos a la CTCBA.

En consecuencia, este proyecto establece una asociación de intereses entre los propietarios y las autoridades municipales y nacionales. A cambio de paralizar las expropiaciones, los propietarios están dispuestos a ceder una parte de su autonomía y rentabilidad *para "combinar los intereses particulares afectados con la fiscalización y la cooperación estatal."*²⁰³

Durante el conflicto ésta será la propuesta defendida por la Federación de Líneas de Autos Colectivos, asociarse con el Estado Nacional parece ser el mal menor frente a la desaparición del servicio de transporte de autos colectivos tal como lo conocen.

²⁰² *Op. cit.*

²⁰³ *Ídem.*

CAPÍTULO 4

Resistencia y expropiación

1. La Huelga de septiembre de 1942

1.1. De la huelga sectorial a la huelga general (del 4 al 7 de septiembre de 1942)

El 7 de agosto, la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTBA), deposita a la orden del Sr. Juez Federal Pocard, la suma de 10 millones de pesos ampliando el depósito realizado con anterioridad de 12 millones 125 mil pesos para responder a las obligaciones contraídas en los distintos juicios de expropiación de las líneas de autos colectivos que circulan por la Ciudad de Buenos Aires que tramita en los tribunales federales de acuerdo a la Ley 12.311, contabilizando un monto total de 22 millones 125 mil pesos depositados.²⁰⁴

Este monto es parte del préstamo de 40 millones de pesos obtenido por la CTBA por parte de un grupo financiero integrado por la Compañía Argentina de Electricidad (CADE), la Compañía Industrial y Mercantil S.A. (CIMA) y el Crédito Mobiliario y Financiero Bracht S.A. y que tiene como objetivo principal resolver la falta de fondos que aquejaba a la CTBA y tenía paralizados los juicios de expropiación desde 1939 y que se reactiva en los primeros meses del año 1942.

El 12 de agosto de ese año, el Juez Federal Pocard falla a favor de la CTBA en un proceso sumario fundamentado como urgente, por parte de los expropiadores que habiendo realizado el depósito total de las sumas establecidas por la Ley, cinco días atrás, exigían la pronta ocupación de los bienes de las empresas a expropiar.²⁰⁵

Las expropiaciones se iniciaron el 4 de septiembre de 1942²⁰⁶ para las líneas urbanas e interurbanas comenzando por la Línea N° 1.

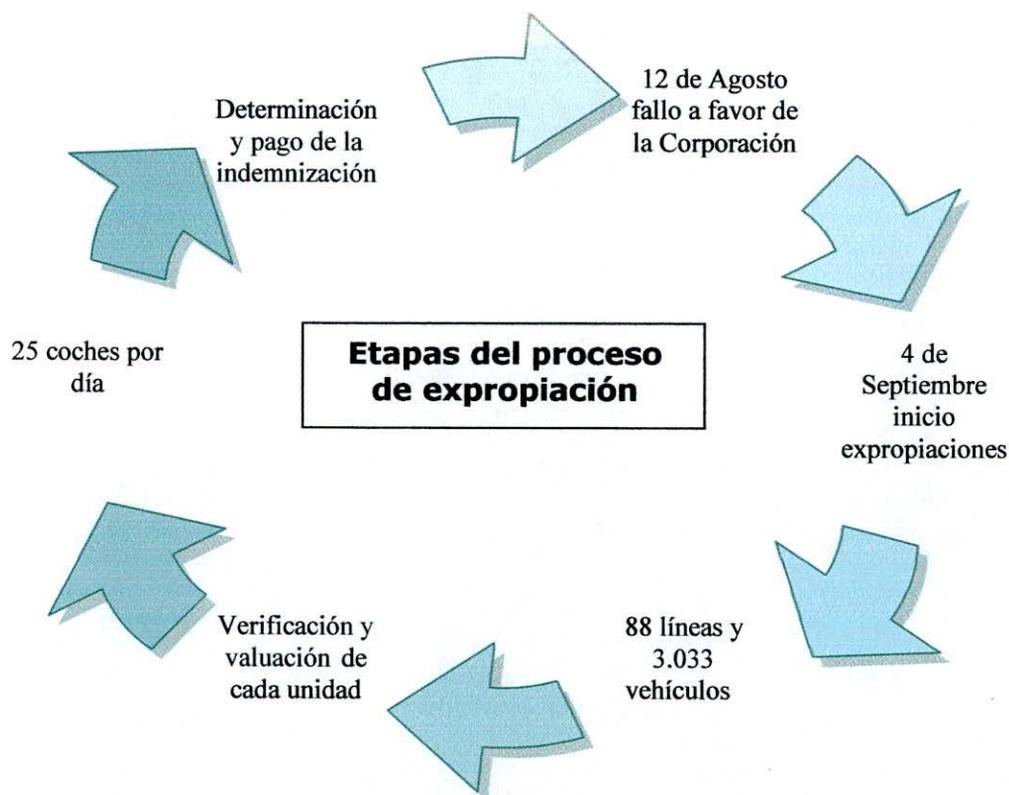
²⁰⁴ *La Nación*, 07 de agosto de 1942

²⁰⁵ *La Nación* 12 de agosto de 1942

²⁰⁶ *La Nación*, 23 de agosto de 1942. Las expropiaciones habían comenzado en detrimento de las empresas de ómnibus. Tal es el caso de la Compañía de Ómnibus "Ciudad de Bs. As. S.A." El juicio de expropiación de sus bienes se paraliza el 27 de diciembre de 1939 y se reactiva el 14 de abril de 1942. El

“[...] debiendo sus componentes hacer entrega mañana a las 8 a la Corporación [...] de 25 de los coches en circulación que son en la actualidad 54.”²¹¹

Los propietarios resistieron no concurriendo al local dispuesto por el Juez y comenzando a guardar sus coches en distintos lugares de la provincia de Bs. As. Ante la negativa a acatar la medida judicial de llevar y entregar los coches en el local de la Corporación, el oficial de Justicia designado por el Juez concurrió a los garajes en los cuales se guardaban los vehículos acompañado de la policía y procedió a la expropiación de los mismos. Los coches eran llevados al local de la Corporación para ser verificados y valuados según lo había determinado la Justicia. Se calculaba que sobre un total de 3.033 vehículos pertenecientes a 88 líneas de autos colectivos que circulaban en la ciudad se procedería a la expropiación a razón de 25 coches por día comenzando por la Línea N° 1.



expropiación de sus bienes se paraliza el 27 de diciembre de 1939 y se reactiva el 14 de abril de 1942. El 01 de junio de 1942 la Corporación obtiene el permiso de la Justicia Federal para ocupar los bienes de esta empresa.

²¹¹ *La Vanguardia*, 03 de septiembre de 1942.

expropiación iniciado a partir del fallo judicial favorable a la Corporación y el establecimiento, por parte del Juez, de los plazos y mecanismos necesarios para hacer efectiva la medida, por la cual la parte beneficiada, la CTBA, queda legalmente facultada para valuar el bien cuya indemnización deberá pagar a cada propietario desposeído.

Del análisis del cuadro de la pagina anterior, se desprende que el proceso de expropiación tardará 120 días, aproximadamente, en hacerse efectivo, para principios del año 1943 la CTBA sería la única propietaria de los autos colectivos porteños, el monopolio quedaría así establecido.

El inicio de las expropiaciones y la resistencia de los propietarios a acatar la medida judicial, tienen a la Línea N° 1 (Plaza de Mayo-Puente Rivadavia) como protagonista central de los sucesos desencadenados.

El 3 de septiembre la Federación de Líneas de Autos Colectivos (FLAC) da a conocer en los diarios un comunicado dirigido al "*pueblo de Buenos Aires*" en el cual sostiene que:

"[...] ha hecho cuanto era posible para salvaguardar, en los cauces legales, los intereses de una industria y un gremio puestos al servicio de la capital y que cuando los hechos se extreman hasta el punto que señala la notificación judicial es preciso declinar toda responsabilidad ante cualquier tipo de reacción popular que pueda ocasionar lo que, en el ánimo del hombre honrado, no es sino un arbitrario despojo de la herramienta de trabajo de millares de obreros que hallaron si independencia al idear un nuevo modo de transporte urbano, en beneficio de la gran colectividad argentina."²⁰⁸

El 4 de Septiembre, el Sr. Feliz Villegas, oficial de Justicia designado por el Juez Pocard, se presenta a las 8 hs. en el local de la calle Las Heras 3071, para que le sean entregados los vehículos de la Línea 1 cuyo recorrido era desde el Correo Central hasta el Puente Rivadavia (Liniers).

Los propietarios de los vehículos, legalmente notificados resisten la medida no concurriendo a la cita establecida por el Juez. Ante esta situación, el Oficial de Justicia acompañado por la fuerza policial y los técnicos de la Corporación, procede al secuestro de los coches en los *garages* donde se los

²⁰⁸ *El Diario*, 03 de septiembre de 1942.

designados por el Juez y cuyo salario era pagado por la CTBA- labraban un acta donde se dejaba constancia del estado general del coche, desperfectos, etc. para determinar su valuación. En esa acta se dejaba, también, constancia de la entrega del vehículo en nombre del Juez Federal Dr. Pocard a la Corporación.



Incautación de los colectivos de la Línea 1 (04/09/21942)²⁰⁹

La FLAC denuncia que la Línea N° 1 y sus integrantes están siendo expropiados por parte de la CTCBA de

“la herramienta de trabajo a los componentes”²¹⁰

Frente a este hecho llamará al sector a realizar un paro por 24 hs. a cumplirse a partir de las primeras horas de la mañana del 4 de septiembre.

“[...] la paralización total de los servicios en señal de protesta ante tamaño atropello”²¹¹

El acatamiento a la medida fue del cien por cien a excepción de las líneas 212 y 263 pertenecientes a la Corporación.

“[...] A las 9 de la mañana, ya no quedaba en servicio ninguno de estos medios de transporte”²¹² Los diarios informan que prácticamente es total el acatamiento al paro

²⁰⁹ *El Auto Colectivo*. Suplemento Edición n° 503, Buenos Aires,, septiembre-octubre 1993

²¹⁰ *La Vanguardia*, 05 de septiembre de 1942

²¹¹ *Ídem*

²¹² *La Nación*, 05 de septiembre de 1942

"[...] la paralización total de los servicios en señal de protesta ante tamaño atropello"²¹¹

El acatamiento a la medida fue del cien por cien a excepción de las líneas 212 y 263 pertenecientes a la Corporación.

"[...] A las 9 de la mañana, ya no quedaba en servicio ninguno de estos medios de transporte"²¹² Los diarios informan que prácticamente es total el acatamiento al paro y que los otros servicios de transportes (ómnibus y tranvías) "no tuvieron capacidad para trasladar a los pasajeros" ante esta situación los usuarios del servicio "trabajadores y obreros [...] prefirieron almorzar cerca de sus lugares de trabajo."²¹³

La FLAC emite un comunicado en el cual sostiene que la huelga es "una legítima acción"²¹⁴ ante los intentos de expropiación y convoca para el día 5 de Septiembre a las 20 hs. en el Parque Romano, ubicado en Las Heras y Lafinur (ver mapa abajo), a una Asamblea General de Gremios a los efectos de considerar la situación.

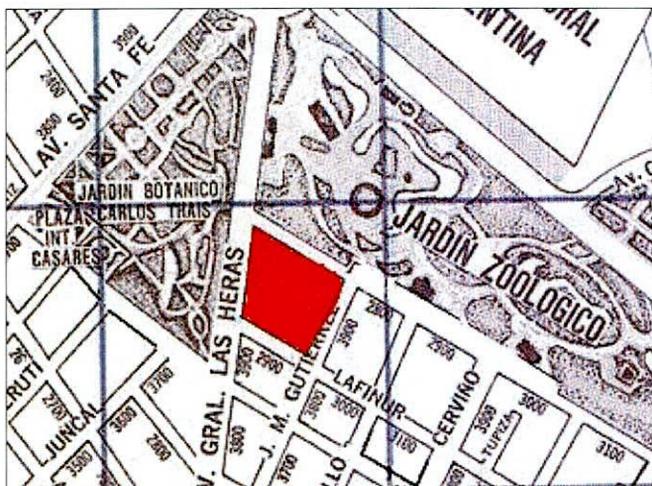
En la Asamblea convocada por la FLAC, estuvieron presentes propietarios y conductores que respondieron al llamado de su respectiva organización, autoridades de la FLAC y representantes del Sindicato Obrero de la Construcción, de la Industria Metalúrgica, Federación Obrera del Vestido, Sindicato de Marroquinos, Chauffers de camiones y afines, Unión Obrera Textil, Sociedad Propietarios de automóviles con taxímetros, etc. y autoridades de las Asociaciones Vecinales, de la Junta Popular Pro Abaratamiento de la Vida y de La Comisión Popular contra el Monopolio del Transporte.

²¹¹ *Ídem*

²¹² *La Nación*, 05 de septiembre de 1942

²¹³ *El Diario*, 05 de septiembre de 1942

²¹⁴ *La Prensa*, 04 de septiembre de 1942



Plano de elaboración propia:
en rojo se ha marcado la ubicación del Parque Romano

Los asambleístas ratifican por unanimidad la continuación de la huelga por tiempo indeterminado sosteniendo *que*:

“En el terreno al que han sido llevadas las cosas por la ambición monopolista, no les cabe a los colectiveros otra actitud que la de cruzarse de brazos.”²¹⁵

Luego de las deliberaciones de rigor, la Asamblea resuelve por votación.

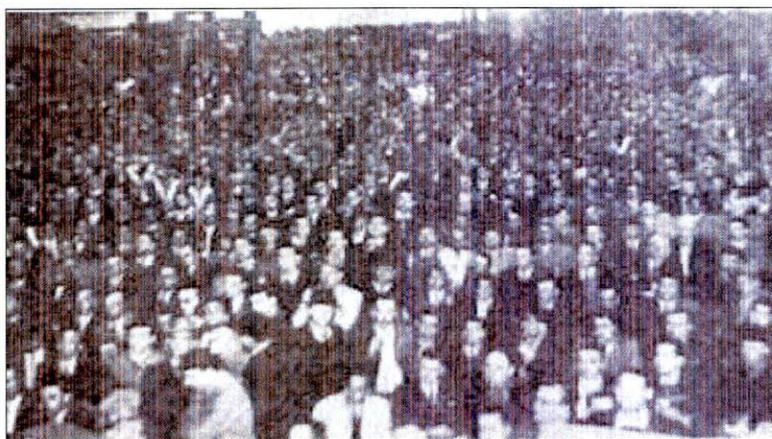
- a- Declarar paro por tiempo indeterminado, medida adoptada por unanimidad, hasta que se reintegren las unidades expropiadas.
- b- Solicitar el apoyo de los sindicatos obreros a la medida de fuerza iniciada por el sector.
- c- Solicitar que el Poder Ejecutivo detenga las expropiaciones.
- d- Exigir la Reforma de la Ley 12.311 de Coordinación del Transporte automotor.

²¹⁵ La Vanguardia, 05 de septiembre de 1942

Para la FLAC, la lucha debía desarrollarse en torno a dos ejes: contra “los monopolios eminentemente extranjeros” y por la defensa de “la herramienta de trabajo”²¹⁶

En la fotografía que adjuntamos a continuación podemos observar a los asambleístas que concurren esa noche y poder comprobar, a simple vista, el nivel de convocatoria de la Asamblea. Los medios de prensa calcularon la presencia en el lugar de unas dos mil personas entre propietarios y trabajadores.²¹⁷

Estas cifras nos permiten suponer que el estado de deliberación y movilización de propietarios y conductores del sector era alto como lo demuestra el nivel de concurrencia observable en la imagen y que avalan las cifras dadas por el periodismo.



La fotografía muestra a los concurrentes a la Asamblea del Parque Romano²¹⁸

El sábado 5 de Septiembre aparece una solicitada de la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTBA) en el diario La Nación²¹⁹ en la cual pone en conocimiento de la población que en cumplimiento de la ley 12.311 ha iniciado el proceso de expropiación

“[...] de los vehículos colectivos pertenecientes a las líneas no incorporadas, depositando importantes cantidades para

²¹⁶ *La Vanguardia*, 07 de septiembre de 1942. Al que definen como un “medio de transporte (...) eficiente, comodo y barato”

²¹⁷ *El Diario*, 05 de septiembre de 1942

²¹⁸ *La Vanguardia*, 07 de septiembre de 1942

²¹⁹ *La Nación*, 05 de septiembre de 1942.

responder a la estimación judicial, habiéndose gestionado y obtenido la posesión legal de los vehículos”²²⁰

El objetivo de esta solicitada es sentar la posición oficial de la empresa. Frente a los propietarios remarcar la legalidad del proceso dado que la empresa se somete a lo estipulado por la justicia.

“[...] la decisión de la justicia determinará los precios que deben pagarse por esos bienes, que serán abonados en efectivo, con intervención de la justicia federal que determinara los montos”²²¹

Frente a los usuarios garantiza la continuidad del servicio tal como se venía desarrollando hasta el momento.

“[...] dispuesta la posesión, la Corporación tomará a su cargo, sucesivamente, la obligación de prestar los servicios de transporte de pasajeros en las líneas expropiadas, con la regularidad y continuidad que el público merece.”²²²

Y frente a los trabajadores establecer la reincorporación del personal “según los términos de las reglamentaciones existentes”, estableciendo un salario mínimo de \$205 mensual.

En otra solicitada aparecida en el mismo diario la CTBA informa que:

“Está tomando a su cargo la Línea 1 Plaza de Mayo-Puente Rivadavia [recordando] al personal que desee ingresar en la Corporación que debe anotarse en el local de la calle Rivadavia N° 3341”²²³

Mientras tanto, Diarios como *La Nación*, se preocupaban por minimizar los efectos de la huelga informando que:

“No hubo novedades ni inconvenientes mayores en el transporte de pasajeros, los tranvías a nivel y los ómnibus absorbieron el excedente de pasajeros”²²⁴

Situación desmentida por *El Diario* que comunica que:

²²⁰ *Ídem.*

²²¹ *Ibidem.*

²²² *Ibid.*

²²³ *Ibid.*

²²⁴ *Ibid.*

"[...] tanto los ómnibus como los tranvías circularon abarrotados, utilizados en su máxima capacidad, situación que ocasionó molestias e inconvenientes de todo género."²²⁵

Las expropiaciones continúan durante la huelga, los apoyos son cruciales y provienen de sectores y organizaciones diversas, como por ejemplo, la Junta Popular Pro Abaratamiento de la Vida que realiza mítines en distintos cines de la ciudad con la presencia de legisladores socialistas, los delegados sindicales y representantes de asociaciones vecinales y de la FLAC.²²⁶

Los diarios denuncian que la División Orden Social de la Policía Federal fue puesta en alerta permanente, la "presencia policial" en los mítines, la detención del assembleísta Carmelo Ventura Puig porque la policía consideró que en su discurso injurió a "las autoridades nacionales."²²⁷

El 6 de Septiembre, "el paro es absoluto"²²⁸ ante esta situación, el Intendente Carlos A. Pueyrredón firma una primera ordenanza intimando a los huelguistas a reanudar el servicio de transporte público el día 8 de Septiembre a las 5 hs.

"intímase a los delegados de las líneas de colectivo y a los conductores propietarios de los mismos a la reanudación inmediata del servicio"²²⁹

En el decreto se establece la publicación y difusión de esta medida a través de los medios de comunicación (diarios y radio). Por otra parte, la Dirección de Tránsito debe notificar a delegados y conductores propietarios, de este decreto por telegrama en el día.²³⁰

Ante la ratificación de la huelga por parte de la Federación de Líneas de Autos Colectivos, el Intendente dicta, el lunes 7 de Septiembre, un nuevo decreto que amplía el anterior, en el cual ratifica los plazos y las sanciones en caso de incumplimiento de los términos de la ordenanza anterior,

²²⁵ *El Diario*, 07 de septiembre de 1942.

²²⁶ Participan legisladores como Ifígo Carrera y Arbetche y dirigentes obreros como Michetti (Federación Obrera Textil), Chiarante e Íscaro (Federación Obrera de la Construcción) entre otros.

²²⁷ *La Vanguardia* y *La Nación*, 06 de septiembre de 1942

²²⁸ *El Diario*, 06 de septiembre de 1942

²²⁹ *La Nación*, 06 de septiembre de 1942

²³⁰ *Ídem*.

estableciendo que caducarán las “concesiones precarias” que regulan esta actividad al tiempo que la Dirección de Tránsito quedará facultada para tomar posesión de las unidades registradas a fin de reanudar el servicio con personal municipal. Asimismo, solicita la cooperación policial a fin de hacer cumplir este decreto y proteger los bienes y las personas que lo acaten, el aval del Ministro de Interior no se hace esperar.²³¹

En un nuevo comunicado, la FLAC responde que la huelga no es una medida contra las autoridades municipales ni nacionales sino contra CTBA y favor que se paralicen las expropiaciones de las cuales son objeto y se devuelvan los vehículos expropiados a sus dueños.²³² Anunciando su decisión de rebajar las tarifas aduciendo que:

“[...] esta medida ha sido adoptada como una contribución del gremio al abaratamiento de la vida y al interés de los trabajadores y el público en general.”²³³

La tarifa pasaba a costar 2 centavos para las distancias de 4 a 8 km.²³⁴ y por la noche se cobraría la tarifa mínima²³⁵, la búsqueda de apoyos a la huelga podría ser el motivo detrás de esta medida, que parece confirmarse cuando constatamos que vecinos y comerciantes de la zona céntrica firmaron un memorial pidiendo al Poder Ejecutivo Nacional, un decreto de emergencia que detenga las expropiaciones, que entregaron como muestra de adhesión al gremio.

Estas medidas tarifarias tendían a granjearse el favor del usuario y sellar el apoyo de las entidades de consumidores vecinales, contra el monopolio y la carestía de la vida. Sólo resta granjearse el apoyo del gobierno para que suspenda las expropiaciones, en un telegrama que la FLAC dirige al Presidente de la Nación, solicitándole una entrevista sostiene que:

“[...] los colectiveros nos adherimos a sus manifestaciones de independencia económica, rogándole en nombre de

²³¹ *La Vanguardia*, 06 de septiembre de 1942

²³² *La Prensa*, 06 de septiembre de 1942

²³³ *La Vanguardia*, 07 de septiembre de 1942

²³⁴ Recordemos que en agosto de ese mismo año la Municipalidad había aprobado el pedido de aumento de tarifas de la Línea N° 11 de colectivos que llevaba el boleto a 10 centavos para la misma distancia.

²³⁵ Con esta medida se eliminaba la 2ª sección que regía en el horario nocturno.

nuestros hijos su mediación en nuestra causa, por ser las primeras víctimas del capital extranjero.”²³⁶

La huelga se acercaba a su segunda etapa, caracterizada por la incautación y la huelga general.

1.2. De la expropiación a la incautación (del 7 al 21 de septiembre de 1942)

Una vez cumplido el plazo establecido por la Municipalidad, ésta, facultada por un decreto del Intendente Pueyrredón, procedería a la incautación de los coches que serían entregados a empleados municipales que actuarían como improvisados choferes.

“[...] las autoridades de la Dirección de Tránsito de la Municipalidad intentaron romper la huelga haciendo circular algunos ‘colectivos’ manejados por improvisados ‘colectiveros’. El público los rechazó y hasta fueron objeto de agresiones de palabra y de hecho en algunos casos. Tuvieron que retirarlos.”²³⁷

El 8 de Septiembre el Poder Ejecutivo hace conocer un comunicado por el cual quedaba prohibido difundir toda información respecto del conflicto.

“[...] de carácter gremial en cuanto al paro y el apoyo o solidaridad que pudieran prestarle otros gremios, sobre la continuación del paro y las alternativas que se sucedieran durante esos días.”²³⁸

Los Diarios acataron esta medida a excepción de *La Vanguardia*, que resiste esta imposición y fue clausurada²³⁹ ese mismo día conjuntamente con el local de la Federación de Líneas de Autos Colectivos.²⁴⁰

Por otra parte *La Protesta*²⁴¹, denuncia el colaboracionismo de los diarios de mayor tirada con el gobierno sosteniendo que:

²³⁶ El Diario, 07 de septiembre de 1942. Reproducción parcial del texto del telegrama.

²³⁷ Varone, Domingo: *op. cit.*, p. 136

²³⁸ *La Nación*, 08 de septiembre de 1942

²³⁹ *La Vanguardia* fue clausurada el 8 de septiembre hasta el 11 de Septiembre de 1942

²⁴⁰ Obedeciendo al Estado de Sitio dictado a principios de 1941.

“Hoy no hay diario que arriesgue su salida a desobedecer una imposición gubernativa. Esta bien que existe un estado de sitio, con el cual se anulan todas las libertades [...] Pero hoy tienen que ocuparse en salvar los avisos grandes de las grandes firmas comerciales y corporaciones industriales.”²⁴²

Esta acusación esta dirigida a Diarios como *La Nación*, *La Prensa*, *Critica* o *El Diario*, en los cuales las noticias sobre la huelga se ven reducidas a escasos racontos sobre reuniones entre las delegaciones de los gremios en huelga con el Ministro del Interior o el Jefe de Policía.²⁴³

La huelga gana, para el 8 de septiembre, intensidad y combatividad, el escenario de las acciones son los barrios de la ciudad (Villa Crespo, Belgrano, Villa Urquiza, La Boca, Barracas, entre otros) y de la provincia (Avellaneda y pueblos vecinos)²⁴⁴ en los cuales se registran choques y ataques a ómnibus y tranvías

“[...] los cuales después de ser debidamente evacuados sus pasajeros fueron incendiados.”²⁴⁵

Durante los sucesos del 7, 8 y 9 de septiembre, *La Nación* minimiza el alcance de la huelga y las dimensiones del conflicto hablando de “*hechos aislados*”²⁴⁶ de violencia,

Estas acciones llevan a la Policía Federal a publicar un nuevo comunicado en el cual anuncia y reconoce que:

“[...] se han llevado a cabo algunos hechos de no mayor importancia y aislados, con tendencia a impresionar la opinión pública y crear así un ambiente de recelo e incertidumbre que redundaría en beneficio del movimiento

²⁴¹ Este diario fue objeto de sucesivas clausuras durante la década de los '30, para esta época circulaba normalmente.

²⁴² *La Protesta*, n° 7919, año 46, octubre 1942.

²⁴³ *La Nación*, *La Prensa*, *Critica*, *El Diario*, 8 al 15 de septiembre de 1942

²⁴⁴ Varone, Domingo: *op. cit.*, p. 137. “La agitación antimonopolista se extendió en toda la ciudad y se adentraba en la provincia de Buenos Aires.”

La Protesta, *op. cit.* “El conflicto adquirió cada vez mas intensidad [...] en algunos barrios suburbanos, como ser Villa Crespo, Villa Devoto, Villa Urquiza, Belgrano, Avellaneda y pueblos circunvecinos, un carácter de singular violencia.”

²⁴⁵ *Ídem.*

²⁴⁶ *Ibidem.*

por ellos iniciados [...] que sólo has consistido en daños materiales de escasa monta en detrimento del material rodante de la Corporación de Transporte, como ser, alguna rotura de vidrios e intentos de incendios contra vehículos de ésta (...) esta Jefatura se ha visto precisada a notificar [...] la prohibición de propalar noticias relacionadas con dichos movimientos.”²⁴⁷

Estos dichos son reforzados con la detención de trabajadores y clausura de locales obreros.

Cumplida la Jornada de paro general por 24 hs., en la que participaron los gremios que conformaban la intersindical obrera (Sindicato Único Obreros de la Construcción, Sindicato Obreros de la Industria Metalúrgica, Federación Obrera del Vestido, Unión Obrera Textil, etc.) y los gremios adheridos a la FORA (Sociedad de Resistencia Unión Chauffers, Sociedad de Resistencia Controles y Limpia coches, Sociedad de Resistencia Lavadores de Autos, etc.)²⁴⁸, la medida se levantó oficialmente quedando la huelga circunscripta al ramo de los “colectiveros”, una cantidad no precisada de obreros decide espontáneamente continuar la medida de fuerza en solidaridad con los trabajadores del auto colectivo, desobedeciendo el llamado de sus entidades gremiales.²⁴⁹

Como veremos con mayor profundidad en el apartado siguiente, esta situación pone de manifiesto las tensiones entre la FORA y el Comité Intersindical que compiten por liderar el conflicto, si bien ambas organizaciones son minoritarias dentro del movimiento obrero, el anarquismo ha visto disminuir cuantitativamente su influencia, sin embargo su prédica en torno a la huelga por tiempo indeterminado concitó el aval de los obreros organizados en otros sindicatos.²⁵⁰

²⁴⁷ *Ibid.*

²⁴⁸ También adhirieron a la medida algunos sindicatos autónomos como los madereros, por ejemplo.

²⁴⁹ *La Vanguardia*, 11 de septiembre de 1942. Levantada la clausura que pesaba sobre este diario, informa que “el día 8 convocados por Jefe de Policía concurren los dirigentes de los gremios que prestaban solidaridad al conflicto y en su entrevista prometieron ante ese funcionario hacer las gestiones tendientes a la reanudación de las tareas interrumpidas, a partir de las 8 horas de ese día, lo que se cumplió, circunscribiéndose la huelga o paro al ramo de “colectiveros”

²⁵⁰ Rotondaro, Rubén: *op. cit.* Los sindicatos comunistas tienen 23.267 afiliados aprox. Desconocemos la cantidad de trabajadores anarquistas, sin embargo en un esfuerzo por acercarnos a una cifra general estimativa, contabilizamos la cantidad de suscriptores de *La Protesta* a partir de la publicación de una rendición de cuentas de septiembre de 1942 por la venta de este periódico que ronda los 2474 suscriptores

Ese mismo día aparece publicada una solicitada²⁵¹ firmada por las autoridades de La Asociación de Propietarios de Autos Colectivos (Arturo Tortella y su Enrique García) en la cual hace pública su propuesta de solución al problema: presentada al Presidente de la Nación, en la entrevista concedida el 20 de septiembre, para su consideración.²⁵²

1- La Corporación cedería (con acuerdo del gobierno) a los propietarios de colectivos como concesión temporaria la explotación de las líneas.

2- El PE será el garante de este acuerdo entre la Corporación, la Municipalidad y los propietarios de colectivos.

3- El convenio establecerá el carácter de la concesión, su alcance y el término fijado a la misma. Especificaría las obligaciones del acuerdo.

- Los propietarios aceptarían constituirse en sociedades de responsabilidad económica y legal por líneas y formar con todas ellas un organismo único.
- Respetarían las condiciones de la Ley 12.311 en cuanto a la coordinación del transporte en lo referente a las superposiciones y régimen tarifario.
- Sujeción a la fiscalización directa de la Municipalidad
- Ampliación, dentro de un plazo prudencial, de la capacidad de los coches hasta ofrecer comodidad a los pasajeros que actualmente viajan a pie.
- Establecimiento del control de pasaje mediante el sistema de boletos
- Contribución con porcentaje a la Corporación

La Corporación por su parte:

- Reconocería el derecho de prioridad de las líneas de estaciones y prolongaciones
- La superposición de servicios de igual o parecido sistema sobre las mismas partes.

aprox. concentrados en la zona de la Capital Federal y el Gran Buenos Aires fundamentalmente. Ver *La Protesta*, n° 7919, año 46, octubre 1942

²⁵¹ *La Vanguardia*, 20 de septiembre de 1942

²⁵² *El Diario* 20 de septiembre de 1942

- Retirar o desviar las líneas que estuvieren operando fuera de las normativas

Esta asociación de propietarios integraba la FLAC, su propuesta por tanto representa al sector de propietarios y no a los trabajadores, evidenciando intereses distintos y no acordados entre ellos.

La propuesta de solución ofrecida no se condice con el espíritu ni las resoluciones de la Asamblea de Parque Romano. La aparente unidad entre los propietarios y los asalariados del servicio de autos colectivos estaba quebrándose ante el embate de la Corporación y las medidas represivas del gobierno municipal y nacional.

Para comprender mejor esta situación debemos recordar que tanto el Estado Nacional como la Municipalidad eran parte integrante del Directorio de la Corporación y que podría resultar una falacia pedir su arbitraje en tanto parte.

La FORA y sus gremios apoyaban la huelga general pero no eran parte del Comité Intersindical²⁵³, ellos advierten sobre los límites de la aparente unidad de intereses entre los gremios del sector al afirmar que:

“[...] no entendemos, al solidarizarnos con los trabajadores del colectivo, defender lo que equivocadamente se ha dado en llamar ‘herramienta de trabajo’, ni la pequeña propiedad pues ésta tiene también sus consecuencias perniciosas [...] terminando de romper todos los lazos solidarios entre los hombres.”²⁵⁴

La Municipalidad por medio de la ordenanza que la facultaba a incautar los coches de los huelguistas estaba apropiándose de los mismos sin pagar indemnización a su dueño produciéndose el despojo del mismo.

El día 10 de Septiembre, la Municipalidad comienza las incautaciones de los vehículos, entre tanto las expropiaciones no habían cesado, la Corporación había tomado posesión de la Línea N° 1 y había comenzado el proceso de expropiación de las Líneas N° 13 y 14.

²⁵³ Varone, Domingo: *op. cit.*, p. 138. “La FORA anarquista y la Unión Chauffers no integraron el Comité Intersindical, pero participaron activamente de la lucha.”

²⁵⁴ *La Protesta*, n° 7919, año 46, octubre 1942

Expropiación por parte de la Corporación e incautación por parte de la Municipalidad se realizaron en forma simultánea durante los días que duró el conflicto, dos caras de una misma moneda.

Ante esta situación muchos propietarios optaron por guardar los vehículos en distintos lugares de la provincia de Bs. As.

“[...] para eso tuvieron que burlar a la policía que les disparaba a las gomas cuando cruzaban la flamante Avenida General Paz”²⁵⁵

La población colaboró en “esconderlos” en sus garages, patios o fondos camuflándolos con lonas o ramas, en tanto, el conflicto se agudiza y algunos diarios dan cuenta de:

“[...] algunos hechos aislado y de poca importancia en detrimento de los vehículos de la Corporación: rotura de vidrios e intentos de incendios”²⁵⁶

La FLAC llama a un paro por tiempo indeterminado en tanto que “*la Municipalidad ha incautado 26 coches*” de las líneas 64 y 67

” [...] muchos de ellos han menester de reparaciones serias para volver a circular. Faltan ruedas y piezas importantes de los motores”²⁵⁷

Mientras tanto, la Federación de Líneas de Autos Colectivos intentaba obtener la intervención del Estado en el conflicto con el fin de detener las incautaciones municipales y su actuación como mediador ante la Corporación, estas son las preocupaciones que, manifiestan los representantes de la FLAC y de los sindicatos obreros en las diversas entrevistas que sostienen con el Presidente de la Nación, el Ministro del Interior, el Presidente de la Corporación y el representante municipal. En todos los casos les aseguraron que considerarían suspender las expropiaciones si se avenían a levantar la huelga y reanudar el conflicto.

²⁵⁵ Achával, C.: Mito y tradición del colectivo porteño, en: *Todo es Historia*, n° 375, octubre 1988.

²⁵⁶ *La Nación*, 11 de septiembre de 1942

²⁵⁷ *La Nación*, 11 de septiembre de 1942

Para el 12 de septiembre la CTCBA anunciaba que se había inscripto voluntariamente 216 chóferes profesionales en los registros abiertos para tal fin, contabilizando un total de 304 a la fecha.²⁵⁸ Su intencionalidad de debilitar la resistencia de los gremios era obvia dado el compromiso asumido en Asamblea de no ingresar a la CTCBA la evidencia de fisuras en el movimiento de resistencia gremial significaba un fuerte impacto en los huelguistas.

Para el 15 de septiembre el local de la FLAC continuaba clausurado por orden policial y a través de un comunicado este gremio

“[...] anuncia la asamblea [...] para lo que se ha solicitado [...] permiso policial [...] Las negociaciones se realizan sobre la base de la autonomía del auto colectivo habiéndose desechado la discusión sobre los valores que el gremio en ningún momento quiere discutir, pues solo desea su independencia y continuar con su herramienta de trabajo sirviendo los intereses de la población de la Capital Federal.”²⁵⁹ Todas estas medidas tenían como objetivo debilitar la fuerza del movimiento huelguístico. Para este momento, la CTCBA anuncia que se han inscripto en los registros de la Municipalidad, 137 “chóferes aspirantes”.²⁶⁰

El día 16 de Septiembre se realiza una nueva Asamblea General de Gremios en el Parque Romano, el motivo de la misma era discutir la continuación o no de la huelga.

El Secretario de la Federación advirtió sobre el fracaso de las negociaciones y las probabilidades de llegar a un acuerdo con el gobierno si no levantaban la huelga, por lo tanto, proponía

“[...] una vuelta al trabajo hasta el lunes en cuyo interín se realizarían tramites tendientes a una solución de fondo.”²⁶¹

Esta parece ser claramente la posición de los propietarios de autos colectivos que buscan preservar la propiedad de sus vehículos proponiendo

²⁵⁸ *Ídem*, 12 de septiembre de 1942

²⁵⁹ *Ibidem*, 15 de septiembre de 1942. Extracto del comunicado publicado por la FLAC.

²⁶⁰ *Ídem*. Es interesante marcar la diferencia que se hace en estos anuncios por parte de la CTCBA entre “chóferes profesionales” y “choferes aspirantes”, obviamente denominan situaciones diferentes, o bien está indicando el criterio diferencial por antigüedad que establecía el reglamento de la CTCBA o está señalando la inscripción de desempleados que aspiran a cubrir esos puesto y son utilizados para elevar los índices de inscriptos.

²⁶¹ *El Diario*, 16 de septiembre de 1942.

una solución que implica aceptar las condiciones impuestas por la ley 12.311 y a partir de allí negociar una salida acordada entre la FLAC, el Estado, la Municipalidad y la CTCBA, evidentemente este acuerdo no contempla al asalariado del sector que enfrenta la desocupación o una continuidad de su situación actual en el mejor de los casos.

Estas manifestaciones fueron recibidas con "*ruidosas expresiones de disconformidad por un numeroso sector de la concurrencia*"²⁶² Los trabajadores del sector no veían en las razones expuestas una representación de sus intereses, sino una claudicación en el objetivo de la lucha, la derogación de la ley 12.311 y la paralización de las expropiaciones, por lo cual

"[...] esta proposición fue recibida con una extraordinaria silbatina y con muestras de general desaprobación."²⁶³

Los delegados de las distintas Líneas, mayoritariamente se manifestaron en contra de volver al trabajo "*hasta tanto no hubiera mayores garantías de que no se consumará el despojo*"²⁶⁴ El delegado de la Línea 64, Luis Ferreyro, manifestó que:

"[...] debe terminarse con la ley que ha creado la Corporación, que no sólo entraña un serio peligro para los legítimos intereses del gremio de colectivos, sino también para la misérrima economía de los trabajadores amenazados con un aumento de las tarifas"

El Secretario del Sindicato Único de la Construcción, Rubens Iscaro, en representación de los gremios obreros pide la palabra y recomienda a los presentes

"[...] serenidad, pues ahora las perspectivas habían cambiado fundamentalmente al tomar intervención el Parlamento y el Poder Ejecutivo"²⁶⁵

²⁶² *Ídem.*

Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers: *El final de una farsa, 16 de septiembre de 1942.* "Sorprendida ante tamaña y descarada proposición, la asamblea manifiesta, con gritos y rechiflas, su desaprobación."

²⁶³ *El Diario, ibídem.*

²⁶⁴ *La Vanguardia*, 16 de septiembre de 1942

²⁶⁵ *Ídem.* Extracto del discurso de Rubens Iscaro.

Abierta la posibilidad del diálogo con las autoridades nacionales, el plan de lucha debía ser reconsiderado por los assembleístas. Por lo tanto Iscaro los insta a:

“[...] aceptar la proposición de la comisión administrativa con la seguridad que los gremios obreros apoyaran con mayor firmeza aun la causa de los colectiveros si el P. E. y la Corporación de Transportes no resuelven el problema teniendo en cuenta sus justas aspiraciones y los intereses generales de la población metropolitana.”²⁶⁶

Hicieron uso de la palabra otros oradores, los representantes de la FLAC sostuvieron que en caso de fracasar las gestiones el día lunes ante el P. E. volverían a la huelga, y de los gremios obreros presentes, como por ejemplo Stordeur (Secretario de la Federación Gráfica Bonaerense) y Lofredo (Secretario del Sindicato de Obreros de la Industria Metalúrgica)²⁶⁷, entre otros, quienes manifestaron ser partidarios de levantar la huelga y continuar bregando por la autonomía total y la reforma de la ley de coordinación del transporte.²⁶⁸

Esta política impulsada por la FLAC y apoyada por la Intersindical, era resistida por los gremios que representaban a los trabajadores del sector, Sociedad de Resistencia Unión Chauffers y Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos, quienes a través de los delegados de muchas de las líneas pertenecientes a estos gremios, reiteraron su posición por la cual:

“El monopolio del transporte no significa sólo un despojo de la propiedad ajena [...] sino la necesidad de defender nuestro derecho al trabajo la huelga se lleva a cabo por la **anulación** de la ley que autoriza la incautación de los colectivos y para defender el derecho al trabajo [...] no hay que recurrir a los medios que nos autorizan nuestros esquilmadores, hay que emplear los nuestros: la Acción Directa y el desprecio para los que desde la sombra y con maniobras políticas, policiales o ministeriales quieran preparar la entrega de este movimiento.”²⁶⁹

La Asamblea resuelve por votación mayoritaria y no por unanimidad:

²⁶⁶ *El Diario*, 16 de septiembre de 1942.

²⁶⁷ *Ibidem*.

²⁶⁸ *Ibid*.

²⁶⁹ Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos: *Un Alerta al gremio del colectivo*. 13 de septiembre de 1942. La palabra **anulación** aparece en negrita en el original.

- 1- Levantar la huelga hasta el 21 de Septiembre para priorizar el diálogo con el gobierno.
- 2- Buscar el arbitraje del Estado en el conflicto.
- 3- El compromiso que toda solución obtenida se hará extensiva a las líneas incautadas o con orden de incautación.
- 4- Rebajar la tarifa nocturna y reajustar la diurna como contribución al abaratamiento del costo de la vida.
- 5- Mantener la autonomía de los servicios o bien que la explotación la realice el estado.
- 6- No ingresar a la Corporación de Transporte como choferes.²⁷⁰

Cabe preguntarse acerca de los motivos por los cuales se llegó a este resultado en la votación final, dado que la mayoría de la Asamblea estaba en desacuerdo (y lo exteriorizó) con lo expuesto por la dirigencia de la FLAC y los gremios obreros, la Unión Chauffers denunciaba que:

"[...] como no logran convencer a los asambleístas, intervinieron los delegados de los gremios mencionados y, en un gesto ruin y prepotente amenazan con no solidarizarse mas con los con los colectiveros si estos no reanudan el trabajo. Y así por autoridades y dirigentes se logra arrancar una vuelta al trabajo que nadie quería."²⁷¹

Podemos dudar del gesto "ruin y prepotente" de los representantes gremiales o establecer que es una cuestión de interpretación el tinte de amenaza que encerraban las expresiones de algunos dirigentes, sin embargo las palabras de Iscaro son claras cuando expresa en la reunión que:

"Los gremios obreros apoyarán con mayor firmeza aún, la causa de los colectiveros si el P. E. y la Corporación de Transportes no resuelven el problema"²⁷²

La Federación de Líneas de Autos Colectivos llevaba adelante una política de diálogo con el Estado y buscaba su arbitraje ante la CTCBA, al

²⁷⁰ *La Prensa*, 17 de septiembre de 1942

²⁷¹ Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers: *El final de una farsa*, 16 de septiembre de 1942.

²⁷² *El Diario*, 16 de septiembre de 1942.

tiempo que impulsaba un movimiento de resistencia antimonopólico amplio que incluía a distintos sectores obreros, entidades de consumidores, usuarios, etc. Los gremios anarquistas, en cambio, sostenían que “*en la anulación de la ley está el triunfo de la huelga*”²⁷³ De esta manera marcaban su postura intransigente frente al Estado.

La paralización de las expropiaciones era interpretada de distintas maneras tanto por propietarios y trabajadores y esto se plasmaba en las medidas propuestas a adoptar para su consecución, para los propietarios significaba la preservación de su propiedad y para los trabajadores la preservación de su fuente de trabajo. El conflicto entre capital y trabajo aflora en el marco de la huelga, no se trataba de sector homogéneo y unido en la lucha, sino que esta unidad estaba cruzada por conflictos políticos, gremiales y laborales.

Ante el levantamiento de la huelga, el 17 de septiembre la Municipalidad suspendió las incautaciones “*como un acto de buena voluntad*” ante el cual dispone “*la paralización de esas acciones*”²⁷⁴ y el Ministro del Interior se aviene a reanudar las negociaciones con los representantes de la FLAC.

La CTCBA marca su posición, en un comunicado que aparece en los diarios del 17 de septiembre, con el objetivo de despejar posibles confusiones suscitadas a raíz de las declaraciones de la FLAC del día 15 de septiembre en torno a:

“[...] la afirmación de que las negociaciones se realizarán sobre la base exclusiva de la autonomía del auto colectivo, agregando que el gremio sólo desea su independencia [...] esto es un error, la Corporación del Transporte deja constancia de que no es exacto que se haya precisado base alguna para las futuras conversaciones y menos, que ella pueda ser la autonomía de ese servicio que esta entidad ha rechazado en absoluto por cuanto desvirtúa los propósitos y disposiciones expresas de la ley N° 12.311.”²⁷⁵

El 21 de septiembre, se levanta el paro, los trabajadores retornan al trabajo sin conseguir las garantías buscadas.

²⁷³ Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos: *idem*.

²⁷⁴ *El Diario*, 15 de septiembre de 1942

²⁷⁵ *La Nación*, 17 de septiembre de 1942

El 29 de septiembre, una delegación de la FLAC fue recibida por el presidente Ramón Castillo a quién le hicieron entrega de un memorial por el cual solicitan la suspensión de las expropiaciones hasta que se expidan el Congreso y la Comisión de Legislación Municipal de la Cámara de Diputados sobre los proyectos presentados para su consideración, asimismo se ofrecían a hacerse cargo de los gastos en los que incurrió la Corporación en la realización de los peritajes y finalmente le aseguran que:

“[...] no escapa a su comprensión las serias dificultades que tiene el Poder Ejecutivo para obtener la modificación o derogación de la ley,”²⁷⁶

Ante estas manifestaciones, el Presidente de la Nación les asegura que tendrá en cuenta esta petición pero les advierte sobre las limitaciones del Poder Ejecutivo para solucionar el conflicto

“[...] pues se trata de una ley sancionada por el Congreso cuyo cumplimiento es imposible eludir.”²⁷⁷

Culminaba la primera huelga contra las leyes monopólicas y de expropiación, las soluciones de fondo fueron postergadas en virtud de los intereses de los propietarios de los auto colectivos que una vez levantada la huelga se encontraron sin más garantías que la suspensión de las incautaciones municipales y la voluntad explícita del gobierno y de la CTCBA de hacer cumplir la ley 12.311 en sus puntos fundamentales.

En octubre se realizaría una segunda huelga pero los protagonistas no serían ya los propietarios²⁷⁸ sino los trabajadores del sector.

1.3. Los Partidos Políticos y la huelga de septiembre

La Junta Popular Pro Abaratamiento de la Vida, y La Comisión Popular contra el Monopolio del Transporte, estaba integrada por vecinos,

²⁷⁶ *El Diario*, 20 de septiembre de 1942

²⁷⁷ *Ídem*.

²⁷⁸ Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers: *Ídem*.

comerciantes, usuarios y Diputados Nacionales, principalmente radicales y socialistas, a quienes encontramos presidiendo estas Juntas.

La Comisión Popular contra el Monopolio del Transporte esta presidida por el Diputado Nacional Mario Rojas y en la cual participaban los Diputados Nacionales Neri Rojas (radical), Carlos Sánchez Viamonte (socialista), Julio González Iramain (socialista), Camilo Stanchina (radical forjista), entre otros.

La Junta Popular Pro Abaratamiento de la Vida estaba presidida por el Diputado Nacional Iñigo Carrera (socialista), Juan Isaac Cooke (radical), entre otros.

Estas Juntas y Comisiones realizaban reuniones o mítines en los cines/teatro de cada barrio ²⁷⁹ y participando como oradores los diputados nacionales, los líderes sindicales invitados y representantes de la FLAC, en ellas se presentaba la lucha de los "colectiveros" como parte de la lucha contra los monopolios y en defensa de los intereses nacionales.

El día 7 de septiembre, se llevaron a cabo tres asambleas populares en los barrios de Villa Crespo, Parque Patricios y Villa Pueyrredón, organizadas por la Junta Popular Pro Abaratamiento de la Vida y en adhesión a "la causa de los colectiveros y contrario a la expropiación"²⁸⁰, a las cuales concurrieron cerca de 10.000 personas aproximadamente²⁸¹ Las autoridades policiales que estaban presentes en estos actos informaron a los organizadores que no podían hablar de la situación actual de los colectiveros y solo podrían referirse a la carestía de la vida, bajo amenaza de disolución de la reunión. Ante la negativa de los concurrentes al mitin de Villa Pueyrredón de cernir sus discursos a las restricciones policiales, el acto fue disuelto por las fuerzas policiales y algunos participantes fueron detenidos.

El Partido Comunista es una de las organizaciones políticas más perjudicada por las prohibiciones y persecuciones policiales en este periodo, a través de la organización de ligas antifascistas trataban de generar apoyos en la lucha mundial contra el fascismo en Europa al tiempo que denunciaban la

²⁷⁹ *El Diario, La Vanguardia y La Nación*, 06 de septiembre de 1942. Los mítines se realizaban en cines América (Av. América 2468) de Villa Pueyrredón, Rívoli (Corrientes 5318) Villa Crespo, Podestá (La Rioja 2153) Parque Patricios, Príncipe Jorge Hall (Sarmiento 1230) del Centro, entre otros.

²⁸⁰ *El Diario*, 07 de septiembre de 1942

²⁸¹ *Ídem.*

política de Castillo y trataban de impedir la continuidad del proyecto conservador con Robustiano Patrón Costas y el establecimiento de un gobierno de amplitud democrática y de orientación antifascista.²⁸²

Estamos en un contexto de censura de los medios de comunicación y restricción de las libertades civiles de la población, por lo tanto, como podemos observar los partidos políticos activan a través de estas Juntas y Comisiones de consumidores, para poder actuar y sortear, en la medida de lo posible, las restricciones gubernamentales evitando confrontaciones directas.

Las restricciones a toda actividad de la oposición son evidentes, especialmente para los partidos de izquierda (Partido Socialista, Partido Socialista Obrero y Partido Comunista) y los gremios (socialistas, comunistas y anarquistas), toda movilización de corte antimonopolista aún si se realiza en términos de defensa de los intereses de la nación,²⁸³ resulta violatoria de estas disposiciones.

En este orden represivo, los únicos canales abiertos para la acción política de la oposición, lo constituyen la vía parlamentaria (presentación de proyectos de ley, interpelaciones, trabajo en comisiones, etc.) y la organización de entidades populares de tipo vecinales o de consumidores a través de las cuales realizan actividades de agitación, movilización, como ejemplo los mítines, y de apoyo a la lucha parlamentaria que llevan adelante los diputados radiales y socialistas principalmente. La actividad militante de los Diputados en ambos lugares conjuntamente con los delegados gremiales, es digna de mención.

1.4. La posición del Estado y de la Municipalidad frente al conflicto

²⁸² Varone, Domingo: *op. cit.*

Nota del autor: Los diarios de la época dan cuenta del proceso de conformación de la Unión Democrática durante estos días.

²⁸³ Congreso Nacional: *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso, año 1941, tomo II, periodo ordinario: 30 de agosto-25 de septiembre, p. 548. En la nómina (1940-1941) de los partidos políticos, gremios cuyas reuniones no contaron con el permiso necesario, fueron disueltas o reprimidas y se produjeron detenciones, nos encontramos en forma reiterada: federación de Líneas de Autos Colectivos, UCR, Partido Comunista, FORA, Partido Socialista, Federación Universitaria Argentina, Partido Socialista Obrero, "grupos democráticos", "grupos antitotalitarios", estudiantes universitarios, Solidaridad Internacional Antifascista, Liga Argentina por los Derechos del Hombre, Sindicato Obrero de la Construcción, Sindicato Obrero de la Industria Metalúrgica, Unión Obrera Textil, FOA, federación Obrera Local Bonaerense, entre otros.

En el capítulo 2 de este trabajo hemos explicado las vinculaciones del Estado y a la CTCBA y en el apartado anterior hemos establecido las medidas tomadas frente a la oposición en el contexto del Estado de Sitio decretado en 1942, en este apartado daremos cuenta de la estrategia conciliatoria del gobierno y su papel de árbitro entre la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires y la Federación de Líneas de Autos Colectivos.

El representante del gobierno en esta mediación es el Ministro del Interior Miguel Culaciati²⁸⁴, quién realizará varias reuniones con los dirigentes de la FLAC, la intersindical obrera y las entidades de consumidores que apoyaban el reclamo del sector del transporte de autos colectivos, e intercederá ante el Presidente Ramón Castillo para pautar una reunión entre la FLAC, los gremios obreros que apoyan su causa y el Presidente de la Nación.

En esta entrevista con Ramón Castillo realizada el 20 de septiembre²⁸⁵, la FLAC solicita su intervención para paralizar las expropiaciones hasta que se pronuncie la Comisión de Legislación Municipal de la Cámara de Diputados y respalde el proyecto de coordinación alternativo del servicio de autos colectivos presentado en el Congreso por el cual se establecería un monopolio estatal del mismo sin contradecir la Ley 12.311.

Estas reuniones están supeditadas a las “muestras de buena voluntad” realizadas por el gremio al levantar la huelga de septiembre y en la que los funcionarios expresan su intención de mantenerse dentro del marco de la ley 12.311 y mediar ante la CTCBA mejores condiciones en el traspaso de los vehículos y en la inserción de los interesados como personal de la CTCBA, en palabras del Ministro:

“El P. E. está dispuesto a seguir gravitando dentro de su esfera de acción a fin de obtener la mayor y mejor indemnización posible por parte de la Corporación de Transportes, tratando de influir ante ese organismo para que contemple la situación en procura de soluciones que no solamente respondan al valor físico de los bienes sino también a la satisfacción del lucro cesante, haciendo

²⁸⁴ Pereyra, Horacio: *op. cit.*, p. 31. “Dr. Miguel Culaciati: ministro del Interior de Castillo, abogado consultor y apoderado de Bunge y Born.”

²⁸⁵ *La Vanguardia, El Diario*, 20/09/1942

presente que esto último sería una bonificación ya que por la ley los 'colectiveros' no tienen derecho alguno."²⁸⁶

Estas declaraciones del ministro Culaciati están dirigidas a los propietarios de autos colectivos, para los asalariados del sector el mensaje del Poder Ejecutivo apuntaba a garantizar sus gestiones para:

"[...] influir para que sea mejorada la situación [...] en los que a sueldos, jubilaciones, pensiones, vacaciones, horarios, etc. se refiere."²⁸⁷

Ante la resistencia de la FLAC a considerar únicamente estos términos, es decir mejores valuaciones y condiciones laborales por parte de la CTCBA, el Ministro del Interior expresaba que:

"[...] daría por terminada las conversaciones y la Corporación de Transportes encauzaría los procedimientos dentro de las disposiciones legales."²⁸⁸

El Estado cumple un rol dual en este proceso, actúa como parte del Directorio de la CTCBA y como mediador entre las partes en conflicto (CTCBA/Gremios) y negocia una salida acordada con el gremio al tiempo que reprime a la oposición (entre ellas la FLAC).

Esta estrategia dilatoria tendiente a desgastar la resistencia de los gremios, fue observada y denunciada por los anarquistas quienes advertían en el mes de septiembre que:

"El Estado [...] adopta una postura paternal, dice interesarse por la situación de la clase trabajadora y se erige en su tutor; intercede en los litigios entre capital y trabajo. De este modo a la vez que aparece como un benefactor que se preocupa por su suerte, a los ojos de los trabajadores incautos, afianza su prestigio, encerrando a estos últimos en el círculo vicioso de la legalidad."²⁸⁹

Los gremios que siguieran la estrategia de la legalidad quedarían prisioneros dentro del estrecho espacio propuesto por el Estado.

²⁸⁶ *El Diario*, octubre 1942. Declaraciones del Ministro del Interior Culaciati.

²⁸⁷ *Ídem*.

²⁸⁸ *Ibidem*.

²⁸⁹ *La Protesta*, nº 7.918, año 46, septiembre de 1942. Periódico de aparición mensual.

La Municipalidad tendría un rol activo en este conflicto, cerrado el Consejo Deliberante, las resoluciones municipales se realizan mediante decretos firmados por el Intendente Carlos Pueyrredón. Su principal papel en este conflicto consiste en garantizar el servicio de transporte automotor de pasajeros y hacer cumplir las medidas judiciales expropiatorias.

En consecuencia, los decretos municipales emitidos durante el conflicto tienden a obligar a los propietarios de autos colectivos a ajustarse a las leyes vigentes: la Resolución 4478²⁹⁰ y el dictamen judicial que habilita a la CTCBA a expropiar.

Su rol consiste entonces en actuar como agente expropiador y ejercer una coerción legal sobre los propietarios de autos colectivos.

En el decreto municipal dictado el 4 de septiembre de 1942, queda de manifiesto esta actitud, por el cual se intima a los propietarios a reanudar los servicios so pena de considerar incumplida la Resolución 4478 y en consecuencia retirar los permisos precarios a las líneas de autos colectivos.²⁹¹

Su celo en hacer cumplir las disposiciones legales, llevan al Intendente en carta a Corominas Segura, Presidente de la CTCBA, informándole que:

“[...] se ha dictado resolución ordenando la toma de posesión de los coches colectivos de la línea N° 1 [...] Ante esta comunicación, esta Intendencia considera que la toma de posesión de los coches de la referencia constituye a esa Corporación en la obligación de mantener la regularidad y continuidad del servicio que presta esa línea [...] solicitándole tomar las medidas conducentes a su cumplimiento”²⁹²

En un nuevo decreto municipal del día 5 de septiembre, el Intendente vuelve a intimar a propietarios y delegados de líneas a reanudar el servicio bajo apercibimiento de incurrir en la caducidad de los permisos. El art. 2° del

²⁹⁰ Esta resolución establece que la prestación de servicios públicos por particulares (permisionarios o concesionarios) deben prestar un servicio regular y continuo. La Ordenanza N° 4478 establece el número de vehículos de cada línea penando con la caducidad de la autorización en los casos en que los permisionarios no garanticen la prestación del servicio (Art. 3°)

²⁹¹ Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Boletín Municipal*, Buenos Aires, año 19, 04 de septiembre de 1942, p. 1776

²⁹² *Op. cit.*

presente decreto establece que vencido el plazo impuesto del 8 de septiembre a las 5 hs. y de persistir la negativa de reanudar el servicio:

“La Dirección de Tránsito organizará el servicio de automóviles colectivos por ejecución directa”²⁹³

Ante la negativa de los huelguistas de reanudar el servicio, la Municipalidad procede a la incautación de los automóviles colectivos en los lugares dónde cada línea los guardaba.²⁹⁴

Su intención es hacerse cargo de la provisión del servicio de transporte de pasajeros, obtenidos los vehículos deberá obtener choferes que realicen los recorridos. Para ello abre un registro en el cual pueden inscribirse todos aquellos conductores profesionales interesados. Al mismo tiempo solicita apoyo policial para que brinde su ayuda en:

“[...] el acto de toma de posesión de los automóviles colectivos, como así también la vigilancia de los Talleres.”²⁹⁵

La última medida tomada por el Intendente es autorizar la extensión de las líneas de ómnibus para que cubran los recorridos vacantes por la huelga. El artículo 1 del decreto municipal del 12 de septiembre establece que:

“Intímase, por intermedio de la Dirección de Transito, a las compañías de ómnibus que a continuación se detalla, la extensión de sus servicios en la forma que indique la citada Repartición.”²⁹⁶

Las compañías de ómnibus afectadas no han sido expropiadas todavía (por ejemplo, la Compañía Luso-Argentina), otras están en proceso de serlo (por ejemplo, la línea N° 56) o ya han pasado a manos de la CTCBA (por ejemplo la línea N° 29)

La Municipalidad ejerce una fuerte presión legal (judicializa la protesta) sobre los huelguistas para hacerlos desistir de la medida de fuerza,

²⁹³ *Ídem.*, 05 de septiembre de 1942, p. 1784.

²⁹⁴ *Ibidem.* Decreto municipal del 09 de septiembre de 1942, p. 1802

²⁹⁵ *Ibid.*

²⁹⁶ *Ibid.*, p. 1824

volviendo en su contra la Ordenanza que amparaba su funcionamiento (este servicio operaba bajo un permiso precario) y por otro lado al hacer caducar los permisos, proceder a la incautación de los vehículos parados y autorizar a los ómnibus a extender sus recorridos, actúa como el ente expropiador.

Por un lado toma medidas para presionar a los propietarios a reanudar el servicio y por otro lado, las medidas legales que toma para presionarlos son funcionales al proyecto expropiador de la CTCBA.

Debemos establecer la diferencia conceptual y legal entre expropiación e incautación. Expropiar significa privar a una persona de la titularidad de un bien o de un derecho, dándole a cambio una indemnización. Se efectúa por motivos de utilidad pública o interés social previstos en las leyes. Incautar significa, en cambio, apropiarse de algo privando a alguien de alguno de sus bienes como consecuencia de la relación de estos con un delito, falta o infracción administrativa.

Las incautaciones llevadas adelante por la Municipalidad no son más que parte del proceso de expropiación ordenado por la justicia e implementado por la CTCBA, con la ventaja que en este caso no hay pago por indemnización, el gobierno municipal no hace más que cumplir con el plan trazado y acelerar el proceso de traspaso de los vehículos, a favor de la CTCBA, obstaculizado por la resistencia de los huelguistas.

1.5. La Comisión Intersindical y la huelga general de septiembre

Ante el pedido de apoyo por parte de la Asamblea de gremios de autos colectivos a los sindicatos obreros, las acciones intimidatorias de la policía y la amenaza de incautación por parte de la Municipalidad, los treinta y ocho sindicatos obreros que apoyaban el conflicto resuelven constituirse en un movimiento intersindical, que contará con un comité de zona en todos los barrios tanto de la ciudad y como de la provincia de Buenos Aires. Esta organización contará con el apoyo de los comités de los partidos políticos de cada circunscripción electoral, sociedades vecinales, clubes, centros estudiantiles secundarios, el comercio y la industria.²⁹⁷

²⁹⁷ Varone, Domingo: op. cit., p. 137.

El marco general en el cual se circunscribe la acción sindical está determinado en primer lugar por el paulatino abandono de la estrategia de prescindencia política, a excepción de la FORA, que posibilitaría desde la década de 1920 la conformación de la unidad sindical del movimiento, que cristalizaría en 1930 con la creación CGT, alejando el fantasma de la fragmentación ideológica. Esta estrategia en el transcurso de la década de 1930 aleja al movimiento sindical de las reivindicaciones de tipo laboral y económico con la incorporación de los comunistas a las filas sindicales y lo acerca al terreno de la acción política con la

“[...] contribución de los partidos políticos a las luchas sindicales, la del Partido socialista en el Parlamento, la de los militantes comunistas en las fabricas. La política esta igualmente presente en la apelación, no siempre exitosa, a la intervención de los poderes públicos.”²⁹⁸

Para la década de 1940 los sindicatos habían ingresado al terreno de la política congregando

“[...] en torno de su tribuna a representantes del radicalismo, del socialismo, de la democracia progresista en el llamado a la defensa de la democracia y la lucha contra el fascismo” dando lugar al nacimiento del reformismo obrero en el ámbito de la lucha sindical convirtiendo “al sindicalismo como eje del reagrupamiento democrático.”²⁹⁹

Este Comité Intersindical resuelve realizar un paro general de 24 hs. en adhesión al conflicto. La CGT no participará de este Comité ni apoyará el llamado a la huelga general. Los sindicatos comunistas y socialistas se encuentran enfrentados en el seno de la CGT por hacerse con el control de esta organización sindical, situación que llegará a un grado tal de tensión que provocará la fractura de la central sindical en diciembre de ese año.

Básicamente los sindicatos y gremios que adhieren a la huelga de colectivos, son de tendencia comunista y anarquista. Los sindicatos comunistas conforman una Comité Intersindical integrado por: el Sindicato

²⁹⁸ Torre, Juan Carlos.: *La Vieja guardia sindical y Perón*, Buenos Aires, Sudamericana, 1990, p. 47.

²⁹⁹ Torre, Juan Carlos: *op. cit.*

Único de Obreros de la Construcción, el Sindicato de Obreros de la Industria Metalúrgica, la Unión Obrera Textil, la Federación Obrera del Vestido, la Federación Gráfica Bonaerense, la Federación Obreros de la Alimentación, Sindicato de Chauffers, Camiones y Afines, entre los más importantes.

Los gremios comunistas como ya establecimos en la introducción de este trabajo representaban el 5% del total de la fuerza sindical, estimado en 18 sindicatos y 23.267 afiliados,³⁰⁰ conformaban un minoritario pero combativo núcleo de sindicatos en el seno de la CGT que albergaba 217 sindicatos y un total de 330.000 afiliados.³⁰¹

La FORA participa activamente en la huelga pero no integra la Intersindical, los gremios anarquistas que apoyan la huelga son: las Sociedades de Resistencia: Unión Chauffer, Controles y Limpia Coches Colectivos, Federación Obrera Local Bonaerense, Lavadores de Autos, Obreros del Puerto, Obreros de las Barracas, Mercado Central de Frutos, Lavaderos de Lanas y Anexos, Conductores de Carros, Obreros de las Construcciones Navales, entre otras.

Los gremios socialistas más importantes como por ejemplo, la Unión Ferroviaria, no apoyan el reclamo de los trabajadores del auto colectivo, por considerarlo una lucha no obrera.

La CGT se declaró prescindente en el conflicto y no apoyó el paro general convocado por los gremios comunistas y anarquistas.³⁰² Desde el socialismo el apoyo provenía de *La Vanguardia* y de los diputados senadores nacionales, como por ejemplo: Alfredo Palacios, Iñigo Carrera, Américo Ghioldi, etc.

El Comité Intersindical declaró un paro general por 24 hs. a cumplirse el día 7 de septiembre, sin embargo muchos obreros optaron por continuar con la medida de fuerza los días 8 y 9 de septiembre, en solidaridad con los trabajos del transporte de autos colectivos, esta medida espontánea generó

³⁰⁰ Rotondaro, Raúl: *op. cit.*

³⁰¹ Iscaro, Rubens: *op. cit.* p. 253, capítulo 8. "A comienzos de la década del '40 había en el país 356 sindicatos registrados con 441.412 afiliados. De ellos, la CGT nucleaba a 217 sindicatos con un caudal de 320.681 afiliados; la Unión Sindical Argentina tenía 31 sindicatos con 14.453 afiliados; 25 sindicatos con 13.550 afiliados pertenecían a la Federación de Asociaciones Católicas de Empleados, y 83 sindicatos autónomos agrupaban a 82.638 afiliados."

³⁰² Varone, Domingo: *op. cit.*, p. 138. "La CGT en trance de dividirse en dos por la repudiable actitud de los sindicalistas amarillos encabezados por Domenech, se mantuvo al margen del movimiento y hasta se negó a adherirse al paro general."

tensiones entre el Comité Intersindical y la FORA que agitaba por la extensión de la medida de fuerza por tiempo indeterminado. Esta prédica concitó el apoyo de obreros pertenecientes a otros gremios que se plegaron a este llamado³⁰³, el anarquismo mantenía su posición por la cual la acción directa era el único camino para hacer triunfar la huelga y los obreros que apoyaron este llamado se vieron interpretados o reflejados en ese principio.³⁰⁴ Si tomamos en cuenta los barrios o zonas en los cuales la huelga se extiende entre el 8 y 9 de septiembre: Avellaneda, Villa Urquiza, Villa Crespo, etc. Se trata de barrios o zonas con una alta densidad de población en las cuales la presencia de población obrera es importante y con una significativa presencia de establecimientos industriales, los cuales otorga verosimilitud a estas afirmaciones que hablan de la existencia de una extensión espontánea de la huelga por un periodo de 48 a 72 hs., por parte de un número difícilmente cuantificable de obreros.

Si analizamos los motivos por los cuales ambas organizaciones difieren en la duración de la huelga, la Intersindical convoca a un paro general de 24 hs. y la FORA a la huelga por tiempo indeterminado, encontraremos que las razones son de índole política.

Los sindicatos comunistas y socialistas tratarán de no hacer peligrar el reconocimiento legal de sus organizaciones sindicales a riesgo de caer en la clandestinidad, en consecuencia estarán a favor de la huelga pero también de políticas de diálogo y negociación con el estado.

En cambio la FORA, mantiene su política de intransigencia, anti estatista, prescindente y de confrontación con el gobierno de turno³⁰⁵, que le ha valido la clandestinidad a muchos de sus gremios y la cárcel a sus militantes, tal es el caso de la Unión Chauffers. En ese sentido, no tiene nada que perder con este conflicto y enfrenta la posibilidad de recuperar una parte de la influencia perdida.

Este enfrentamiento, entre la FORA y la Intersindical, no es una cuestión menor ya que ambas trataban de disputarse espacios de acción e

³⁰³ *La Protesta*, n° 7919, año 46, octubre 1942. "Plegáronse al paro varios gremios pertenecientes a organizaciones de la CGT no obstante la desautorización del movimiento por parte de éstas"

³⁰⁴ Tanto en *La Protesta* como en *La Hora* aparecen artículos en los cuales se menciona la existencia de obreros que extendieron la huelga 48 hs. más.

³⁰⁵ Para el anarquismo el estado no es más que la representación política del régimen capitalista.

influencia entre los obreros y dentro del sector del transporte, la nueva Unión Chauffers, Camiones y Afines competía con su contraparte anarquista la Unión Chauffers y Controles y Limpia Coches Colectivos creada en 1930.

La Intersindical comunista reprochará a la FORA su independencia y autonomía durante el conflicto sosteniendo que:

“[...] confundidos con la demagogia de esta posición quintacolumnista y reaccionaria, marchan algunos pequeños sectores foristas, que sin contar con organización visible, decretan paros para todos los gremios, al margen de las decisiones de las organizaciones legítimas de los mismos”³⁰⁶

De esta manera se colocan los gremios comunistas a la cabeza del movimiento obrero organizado como oposición legítima (los obreros industriales) frente a la oposición ilegítima (los trabajadores no industriales), minoritaria y sectaria representada por la FORA. Se trata de una disputa por espacios de poder e influencia, una corriente sindical en crecimiento que propugnaba la organización por rama de la industria y otra corriente sindical que proponía la organización por oficio pero que está perdiendo peso dentro del movimiento obrero; ambas enfrentadas en torno a la disputa por la construcción del sindicato único de trabajadores del transporte que oponía a la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers (tendencia anarquista) con la FLAC (tendencia socialista) y la comunista Unión y con el sindicato Chauffers, Camiones y Afines (tendencia comunista).

El diario del partido comunista *La Hora* publica un llamado de los sindicatos a sus afiliados a:

“[...] reintegrarse a las tareas y a no escuchar sino las informaciones oficiales de sus respectivas organizaciones.”³⁰⁷

Queda así confirmada la existencia de un número indeterminado de obreros pertenecientes a organizaciones no anarquistas que continuaban con

³⁰⁶ *La Hora*, 09 de septiembre de 1942. Reproducción del fragmento del volante del Sindicato Único de la Construcción.

³⁰⁷ *Ídem*.

la huelga general después del 7 de septiembre, desoyendo los llamados de sus organizaciones a reintegrarse a sus actividades laborales.

La Protesta, por su parte, denunciaba que una delegación de obreros pertenecientes a distintos gremios de Avellaneda (partido de la provincia de Buenos Aires) se entrevistó con funcionarios del gobierno provincial en la ciudad de La Plata el día 8 de septiembre, para manifestar su preocupación por la realización de huelgas no impulsadas por esas organizaciones y solicitaban a las autoridades que otorgara:

"[...] el permiso para realizar asambleas urgentemente a fin de explicar a los trabajadores, la situación y aconsejarles la vuelta al trabajo en aquellas industrias donde se realizaran paros."³⁰⁸

Las denuncias se cruzan de uno y otro lado. Para la FORA se trata de una lucha antimonopólica limitada por la pequeña propiedad y para la Intersindical se trata de una lucha antiimperialista limitada por los elementos no obreros y reaccionarios de la clase obrera.

No afirmamos que todos los obreros que continuaron con la huelga general los días 8 y 9 de septiembre eran anarquistas o eran obreros de otros gremios desencantados de las políticas de su dirigencia, sino que en la lectura de las fuentes periodísticas³⁰⁹ y manifiestos³¹⁰, observamos obreros organizados no anarquistas que cumplido el paro de 24 hs. establecido por el Comité Intersindical, deciden espontáneamente extender esta medida ante la desaprobación de sus dirigentes que por todos los medios disponibles (diarios y asambleas) intentan convencerlos de volver al trabajo.

No siempre las medidas tomadas por las organizaciones obreras representan el sentir de las bases y ante esta situación podemos suponer que un sector de la clase trabajadora se pliega voluntariamente hacia aquellas acciones que le parecen correctas en ese momento, por lo tanto, podemos inferir de estos hechos que esta clase no ha resignado su autonomía, incurriendo en la "desobediencia" al llamado de sus organizaciones sindicales

³⁰⁸ *La Protesta*, n° 7919, año 46, octubre 1942.

³⁰⁹ Nos referimos a *La Protesta* y *La Hora*.

³¹⁰ Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers: *op. cit.*

cuando las políticas propuestas no cuentan con su apoyo o no han sido consensuadas.

El análisis de la clase trabajadora no se agota en sus organizaciones sindicales, los obreros se encuentran resistiendo el embate del monopolio y el imperialismo y manifestando activamente su solidaridad para con los trabajadores "colectiveros", pero también están resistiendo en tanto damnificados para evitar el establecimiento del monopolio del transporte colectivo de pasajeros.

2. La Huelga de octubre de 1942

2.1. La búsqueda de una salida negociada al conflicto (del 29 de septiembre al 17 de octubre de 1942)

El 29 de septiembre, una comisión de la FLAC, compuesta por Manuel García, Daniel Lence, Edelmiro Pereira y Fidel Capparina, fue recibida por el Presidente de la Nación Ramón Castillo, quién escuchó los antecedentes sobre el problema que le facilitaron los comisionados, afirmando que estaba impuesto de los términos de aquél desde hace tiempo y que habían procurado dedicarle mayor atención al tema referido.³¹¹

El presidente advirtió a los representantes que su posible gestión se hallaba trabada por la existencia de una ley sancionada por el Congreso de la Nación y que estaba en vigencia y que si bien reconocía que en dicha ley sólo se habían contemplado los intereses privados, únicamente el propio Congreso podría derogarla. Agregando que, por lo que respecta al pedido de paralización de los juicios que se le hacía, le parecía imposible demorar la acción judicial hasta que se expidiera la Comisión de Legislación Municipal sobre la investigación que la Cámara de Diputados le había encomendado por tratarse de un plazo demasiado largo. A su juicio era la propia Cámara de Diputados la que podría tomar tal iniciativa.

Ramón Castillo ofreció su intervención favorable a los intereses del gremio, en el sentido de lograr una mayor valuación para los coches. La

³¹¹ *El Diario*, 1 de octubre de 1942

respuesta de los representantes fue negativa, los propietarios de autos colectivos no consideraban que se tratase de un problema de mayor o menor indemnización, sino del reconocimiento de sus derechos.³¹²

Seguidamente los comisionados le entregaron al presidente el memorial en el que se sintetizaban las aspiraciones del gremio, documento que Castillo prometió estudiar con la mejor disposición. Este memorial resumía la propuesta del gremio para dar solución al conflicto, formulado en los siguientes términos:

“Los propietarios de colectivos se constituirán en sociedades de responsabilidad económica y legal por líneas, formando con todas ellas un organismo único que asumirá la responsabilidad inherente al convenio de la concesión; observancia absoluta de lo que impone la ley 12.311 [...] especialmente en lo se refiere a la superposición de líneas y régimen tarifario, sujeción a la fiscalización directa de la Comisión de Control y de la Municipalidad, ampliación del número de sus vehículos [...], establecimiento del control del pasaje mediante el sistema de boleto, y contribución al fondo de la Corporación con un porcentaje de los pasajes.”³¹³

Con esta reorganización de la actividad propuesta por la FLAC, las líneas estarían dispuestas a renunciar su forma de organización societaria y horizontal basada en la sociedad de componentes en beneficio de la constitución de un organismo de carácter empresarial al estilo de las sociedades anónimas (S.A.) o las sociedades de responsabilidad limitada (S.R.L.) Al mismo tiempo estarían dispuestas a renunciar a su autonomía al someterse al control y fiscalización de las entidades y reglamentaciones estatales y/o municipales y a ceder parte de sus beneficios a la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

La FLAC convoca para el día 2 de octubre a una Asamblea General de Gremios con el objeto de discutir los pasos a seguir dados los resultados obtenidos en las negociaciones que llevó adelante con las autoridades gubernamentales.

³¹² *La Vanguardia*, 01 de octubre de 1942

³¹³ *La Nación*, 03 de octubre de 1942

“Ante el fracaso de la gestión gremial, la FLAC convoca a una Asamblea General de Delegados para el día 2 de octubre, la convocatoria obedecía a tratar el resultado de las gestiones realizadas ante el Poder Ejecutivo para lograr la suspensión de las expropiaciones y la autonomía del gremio.”

Por otra parte resuelve publicar un comunicado antes de iniciarse la Asamblea en el cual da a conocer su posición ante el vencimiento el 3 de octubre del plazo impuesto por el gobierno para manifestar la aceptación o no de sus términos:

“[...] próximo a expirar el nuevo plazo acordado para la prosecución de las negociaciones que, entre la Federación de Líneas de Autos Colectivos y la Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires se venían sucediendo a fin de arribar a la feliz solución del problema que actualmente preocupa a la población en general – incautación de los automóviles colectivos- la Federación de colectivos considera un deber hacer público el verdadero estado de cosas a objeto de ponerse a cubierto de cualquier situación que surja conjuntamente con el vencimiento de la prórroga.”³¹⁴

Desde los primeros días del mes de octubre, los gremios anarquistas realizaron campañas de agitación denunciando la política de la Federación de Líneas de Autos Colectivos y llamando a votar en la Asamblea el fin de las negociaciones con el estado y la realización de una nueva huelga del sector.

“La organización aconseja a su vez, a todos los hombres que componen el gremio de los propietarios y conductores de automóviles colectivos, que desechen todo rumor o infundio que puedan llegar a sus oídos, dado que los mismos son propalados por personas inescrupulosas y con el deliberado propósito de sembrar el confusionismo y el pánico.”³¹⁵

La FLAC rescata la importancia de mantener el diálogo y las negociaciones con el gobierno con la esperanza de llegar a una salida negociada al conflicto equitativa:

³¹⁴ *La Vanguardia*, 03 de octubre de 1942. Fragmento del comunicado publicado por la FLAC.

³¹⁵ *Ídem*.

“Las negociaciones establecidas con el objeto de logro de nuestras aspiraciones, se vienen desarrollando dentro de la mayor actividad, no pudiéndose adelantar con respecto de las mismas-hasta la fecha-ninguna opinión. Pese a ello y, por considerar que nuestras peticiones abarcan una indiscutida justicia; es que la Federación de Líneas de Autos Colectivos confía en obtener de parte de las autoridades un reconocimiento equitativo de las mismas.”³¹⁶

Con este comunicado intentan dar cuenta del fracaso de las gestiones del gremio, las presiones del gobierno que se avenía a negociar dentro del marco de la ley 12.311 y al mismo tiempo responder a la oposición que los acusaba de “traicionar” la huelga.

Los gremios anarquistas del sector, posteriormente al levantamiento de la huelga de septiembre, acusan a la FLAC de “legalismo” y “traición” para con los trabajadores al priorizar los intereses de los propietarios.

“[...] fue consumada la traición por los que offician de dirigentes de la Federación de Líneas y demás organizaciones reformistas pertenecientes a la camaleona y fascistizante CGT, cuyo comportamiento en este reciente movimiento no pudo ser mas rastrero.”³¹⁷

Las diferencias entre los gremios se profundizan dentro del sector y la unidad de intereses entre propietarios y asalariados está resquebrajándose.

En la Asamblea realizada el 2 de octubre, se informa a los presentes las actividades desarrolladas en los últimos días por la FLAC, como así también, de la gestión que actualmente están realizando, dos delegaciones del gremio, una de las cuales había sostenido un entrevista en la casa particular del ministro del Interior Miguel Culaciati, y la otra había visitado al cardenal arzobispo de Buenos Aires, monseñor Santiago Luis Copello, para interceder en la solución del problema aludido.

Las autoridades de la FLAC, comunican a los concurrentes que en la entrevista mantenida con el presidente de la Nación y ante su compromiso de una intervención favorable para obtener una indemnización mayor, los

³¹⁶ *Ibidem.*

³¹⁷ *La Protesta*, n° 7919, año 46, octubre de 1942. Este diario tuvo una salida quincenal durante este mes.

representantes del gremio solicitaron una prórroga hasta el 3 de octubre, para la toma de posesión de los vehículos.³¹⁸ Las negociaciones se celebran en esos días hasta el 7 de octubre, fecha en la cual, el Ministro. Culaciati hizo saber a los representantes de la Federación que no era posible proseguir las conversaciones en procura de una solución si los “colectiveros” mantenían su propósito de encontrar una solución al problema sobre la base del mantenimiento de su autonomía. Finalmente la Asamblea ratifica por votación de la mayoría, la decisión de no entregar los coches.

El 7 de octubre se celebra una nueva reunión entre los representantes de la FLAC y el Ministro del Interior Culaciati, el gremio insiste en sus peticiones y reclama un pronunciamiento definitivo del Estado ante este conflicto.

El Ministro del Interior respondió a los delegados ya en forma definitiva, cuál es el propósito y la postura del poder ejecutivo. en esta emergencia, y les manifiesta que no era posible proseguir las conversaciones en procura de una solución si los “colectiveros” mantenían su propósito de encontrar una solución al problema sobre la base del mantenimiento de su autonomía.

El gobierno reitera su postura, está dispuesto a cumplir la ley e interceder ante la CTCBA para obtener una mejor valuación de los vehículos, mejores condiciones de contratación y el permiso para que algunos vehículos puedan ser retirados de la Capital Federal siempre y cuando sea destinado a la provincia de Buenos Aires. En el caso de no aceptarse estas bases el poder ejecutivo daría por terminada las conversaciones y la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires encauzaría los procedimientos dentro de las vías legales, otorgando un plazo de una semana para contestar si aceptaban o no esta mediación.³¹⁹

Estas tensiones se hacen sentir hacia el interior de las líneas, las diferencias se hacen sentir coincidentemente con el fracaso de las negociaciones

³¹⁸ *La Vanguardia*, 03 de octubre de 1942

³¹⁹ *La Vanguardia*, 07 de octubre de 1942

“En el diario *La Hora* de fecha 9 de octubre se menciona el nombre del compañero Felicindo Vázquez, delegado de la línea 69 ante la Federación de Líneas de Autos Colectivos, como habiendo sido separado de su cargo por la asamblea de componentes de esta línea. La comisión de la línea de colectivos 69 declara, que la publicación de referencia es completamente inexacta, pues el compañero Vázquez presentó su renuncia como delegado en nuestra asamblea por estar actuando como tal desde el año 1934, siendo dicha renuncia rechazada por unanimidad.”³²⁰

El 8 de octubre y por decreto del Intendente Carlos Pueyrredón³²¹, la Intendencia Municipal con el objetivo de “resolver el conflicto con los colectiveros” abre un registro de propietarios de vehículos dispuestos a enajenar sus coches directamente a la CTCBA:

“[...] a precios comprendidos entre 8000 y 14.000 pesos de acuerdo con sus condiciones y estado”, que serían abonados en dinero efectivo y al contado “obteniendo así los vendedores importes superiores a los ofrecidos por la Corporación en los juicios de expropiación, como los aceptados por los correspondientes propietarios”

La Municipalidad procede a habilitar un registro para aquellos propietarios o asalariado que deseen aceptar estas condiciones manteniendo en estricta reserva sobre el particular.

Acompaña estas medidas extensos artículos periodísticos en los cuales la CTCBA explica las razones por las cuales su objetivo es el bien público y brindar un servicio de calidad, difícil de cumplir dado que existe una situación caótica en la organización del tránsito en el transporte de pasajeros con recorridos “superpuestos”, servicios “desregulados” y en cuanto a las tarifas reivindica el boleto único “a diferencia del colectivo que no cumple con las leyes sociales y funcionan bajo un permiso precario” y los beneficios sociales de los cuales gozan sus empleados (jubilaciones, servicios médicos, vacaciones pagas, seguro por accidente de trabajo, salarios altos, servicios

³²⁰ *Ídem.*

³²¹ Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires: *op. cit.*

mutuales, etc.) que le representan una erogación anual de 14 millones de pesos.³²²

Cumplido el plazo otorgado por el gobierno y ante la falta de respuesta por parte del gremio, la CTCBA emplazó a la FLAC para que en un plazo no mayor de 48 hs. se expida sobre si rechaza o no la propuesta estatal.³²³

2.2. De la huelga sectorial a la huelga general (del 17 al 26 y 28 de octubre de 1942)

El 17 de octubre se declara un nuevo paro de colectivos, ante esta situación y por decreto municipal se autoriza a las taxis a transportar "*personas en forma colectiva*" y a las líneas de ómnibus a extender sus recorridos.

Tal como fuera establecido por el decreto N° 6.656 con fecha 12 de septiembre de 1942³²⁴, se autoriza a los autos colectivos que no se hayan plegado a la medida de fuerza a transportar más gente que la permitida. Otra medida que toma la Municipalidad es declarar la caducidad de las libretas de provisión de nafta.³²⁵ Ante la negativa de la FLAC a responder a la intimación realizada por el gobierno nacional y municipal, se procede a la suspensión de la mediación estatal.

De esta manera el gobierno, la Municipalidad y la CTCBA se unen y se mantienen firmes en esta propuesta definitiva, presionando al gremio para aceptar la propuesta y con la intención de hacer cumplir los preceptos de la ley ya sea apelando a la disuasión o a la fuerza

En una extensa solicitada publicada, el 18 de octubre, en los diarios nacionales más importantes, la CTCBA explícita su posición por la cual sólo se negociará en el marco de la ley 12.311 y a los solos efectos de ofrecer:

"[...] mejores condiciones de evaluación aconsejadas por la Comisión Especial y aprobadas por el Poder Ejecutivo, se habría abonado a cada propietario- de incorporarse antes

³²² *El Diario*, 13 de octubre de 1942. Solicitada publicada por la CTCBA dirigida al público usuario. El apoyo de los usuario al colectivo durante la huelga de septiembre, había enseñado a la CTCBA la importancia de realizar una campaña publicitaria para ganarse el favor del público.

³²³ *La Vanguardia*, 14 de octubre de 1942

³²⁴ *Op. cit.*

³²⁵ Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires: *Ídem*, p. 2170, Decreto Municipal del 17 de octubre de 1942.

de iniciar los juicios de expropiación- la suma de \$8.000 a \$14.000 m/n por los vehículos que no salen de Capital Federal; y la de \$8.5000 a \$14.500 m/n por aquellos que hacen ese servicio entre ésta y las localidades vecinas de la provincia de Buenos Aires. Suma de la cual se deduciría la depreciación correspondiente por uso, calculada no sobre el total de dicho importe, sino solo sobre el valor del vehículo, sin neumáticos y a razón de un 5%, por cada año de uso.”³²⁶

La resistencia en el plano legislativo y periodístico por parte de los sectores políticos que apoyan a los “colectiveros” se centra en la denuncia de³²⁷:

- a. el aumento de las tarifas.
- b. el descontento del personal a su cargo por el incumplimiento de sus obligaciones patronales.
- c. la amenaza de huelga de los trabajadores de la CTCBA.
- d. el mal servicio que prestan
- e.. las denuncias sobre el origen dudoso del crédito que hizo posible las expropiaciones

Tanto la CTCBA como el movimiento antimonopólico tratan de ganarse el favor de los usuarios en un cruce de notas periodísticas, solicitadas y debates parlamentarios.

A partir del 17 de octubre, las noticias sobre la huelga son casi inexistentes en los diarios, un comunicado de la Policía Federal establecía que:

“Por disposición del Superior Gobierno de la Nación, no podrán hacer, hasta nueva orden, ninguna publicación de carácter gremial, en cuanto al paro efectuado en la fecha por los distintos gremios, inclusive el conflicto de dueños y conductores de colectivos en el apoyo o solidaridad que puedan prestarle los gremios, la continuación del paro y las alternativas que con tal motivo ocurran en estos días.”³²⁸

³²⁶ *La Nación*, 18 de octubre de 1942

³²⁷ En el capítulo 2 del presente trabajo explicamos en profundidad este tema, razón por la cual sólo nos limitaremos a mencionarlo en este apartado.

³²⁸ *La Protesta*, noviembre de 1942, Año XLVI, N° 7920.

La mordaza a la información es completa y las noticias sobre la huelga desaparecen de las páginas de los Diarios, y en el caso de encontrar alguna, éstas estarán en la página de policiales, presentadas como hechos delictivos comunes: actos de vandalismo o robos.

Los gremios anarquistas: la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers y la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos, realizaban una intensa campaña de agitación y denuncia entre los trabajadores del sector sosteniendo que:

“[...] la expropiación del colectivo implica a más que la pérdida del puesto de trabajo para una apreciable cantidad de obreros, la instauración, lisa y llana del monopolio” estableciendo la posición de ambos gremios que se resumen en “defensa de los personales obreros afectados al colectivo; por la derogación de la ley 12.311 que ocasionará graves perjuicios a toda la población de la capital [...] debemos manifestar que todos los personales obreros ocupados en las distintas líneas se encuentran en huelga” señalando que la acción directa es el único camino posible como lo “prueba una vez mas la ineficacia de las practicas reformistas y legalitarias [...] y le cabe a la Federación de Líneas de Autos Colectivos el triste honor de haber sido ella quien condujo al gremio de colectivo a la deplorable situación en la que hoy se encuentra [...] por todo lo ocurrido paralizó espontáneamente los servicios.”³²⁹

El 22 de octubre, la policía entrega a los periodistas un comunicado en el cual reconoce oficialmente los atentados y las acciones de sabotaje contra vehículos de la CTCBA, informando que:

“[...] con motivo del conflicto que mantiene el gremio de ‘colectiveros’, se han producido algunos atentados, frustrados en su mayor parte por la intervención de la autoridad. Esos atentados fueron perpetrados en vehículos de la Corporación de transportes y consistieron en la colocación de tachuelas y otros objetos cortantes en el pavimento, para dañar los neumáticos.”³³⁰

³²⁹ Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffer: *Al gremio del volante en general*, 20 de octubre de 1942.

³³⁰ *La Nación*, 22 de octubre de 1942

Los atentados se suceden durante estos días y son de distinta índole, el 22 de octubre se produce un atentado a un tranvía Imperial, en Rivadavia y Carabobo, por parte de dos hombres que trasportaban "4 botellas con nafta" y procedieron a incendiar esa unidad para terminar escapando en un auto que transitaba a la par del tranvía, conducido por Mariano Cristóbal (español de 54 años) que fue detenido por la policía, quienes solicitan al Juez de turno, se le aplique el artículo 2º de la Ley 4.144 (Ley de Residencia) que establece la expulsión del país hacia su país de origen, a todo aquel extranjero considerado peligroso para la seguridad del Estado.³³¹

Otro tipo de acciones estaban dirigidas a los taxistas que merced al decreto municipal que los habilitaba temporalmente para transportar colectivamente pasajeros, sabotaban la huelga. Estos hechos se suceden durante la semana que va del 23 al 28 de octubre, el procedimiento era siempre el mismo, un o dos hombres tomaban un taxi en el centro y al llegar a destino el taxi era abordado por dos o más personas quiénes armados con revólveres pasaban al conductor al asiento de atrás y después de un "paseo a alta velocidad por las calles porteñas" era abandonado en una esquina y despojado de su recaudación y su vehículo que aparecía posteriormente estacionado en otro lugar de la ciudad.³³²

Lo que aparentemente son hechos policiales aislados, podrían ser interpretados como acciones tendientes a consolidar la medida de fuerza castigando a quiénes intenten boicotearla.

Mientras el conflicto se radicalizaba en las calles por el accionar de los trabajadores y los gremios anarquistas, la FLAC intentaba llevar adelante una última gestión ante el gobernador de la provincia de Buenos Aires.

A la profundización de la brecha entre propietarios y asalariados debemos sumar la fragmentación del sector de los asalariados con la creación de sindicatos paralelos, vimos el caso de la Unión Chauffers y el Sindicato Chauffers, Camiones y Afines, ahora la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos denuncian que

³³¹ *Ídem.*

³³² *Ibidem*, 25 de octubre de 1942

“Algunos obreros del colectivo se han dado a la tarea de constituir otro sindicato [...] la misma dividirá a los trabajadores [...] desistan de tal error y asóciense a la ya existente y en la misma aunar voluntades”³³³

El 20 de octubre, la FLAC denuncia el aumento encubierto de tarifas y la reorganización de los recorridos, cambios de recorrido y acortamiento de itinerarios de las líneas en detrimento del transporte automotor de los pasajeros. Por ejemplo, la línea N° 4 de ómnibus, cuyo recorrido era de Villa Pueyrredón a Plaza de Mayo, sólo correrá en adelante hasta Chacarita, donde los pasajeros transbordaran al subterráneo. Ello comportaba para la Corporación la considerable economía de los gastos de explotación en el trayecto suprimido y el beneficio del aumento de la tarifa en un 50 por ciento.

El recorrido de la línea de tranvías N° 36, que era de Núñez al Centro, será ahora solamente de Núñez a Palermo, con la consiguiente economía de los gastos de explotación y el aumento de las tarifas, ya que los pasajeros que se dirigen al Centro deberán transbordar en Palermo.³³⁴

La CTCBA continuaba implementando sus planes de reorganización de recorridos y reestructuración de tarifas para cumplir con los plazos ya vencidos del contrato que tuviera que firmar en ocasión del crédito de 40 millones de pesos obtenido en febrero de 1942. Al mismo tiempo esta medida tenía como objetivo ejercer una coacción de tipo económico sobre los propietarios de autos colectivos.

El 22 de octubre, por disposición del Juez Pocard, continuaban las expropiaciones, en este caso de la línea N° 3, pero ante la ausencia de propietarios que concurrieran a la cita en la calle Las Heras, se realizaron procedimientos en distintos garages en busca de los vehículos que no pudieron ser encontrados (a excepción de un solo vehículo que fue localizado en un garage y expropiado)³³⁵

³³³ Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos: Llamado a la *organización*, 08 de octubre de 1942.

Es interesante señalar que Domingo Varone, *op. cit.*, trabajaba como Control de la Línea 2 y militaba en las filas anarquistas, abandona la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos en octubre y se pasa a las filas del comunismo “La huelga entraba en su fase final y yo me alejaba de mis compañeros anarquistas. Me relacioné con un grupo de obreros de los ómnibus anarco-sindicalistas y dos compañeros comunistas que actuaron en la creación de un sindicato de Chóferes y Guardas de ómnibus.”

³³⁴ *La Nación y La Vanguardia*, 20 de octubre de 1942

³³⁵ *El Diario*, 23 de octubre de 1942

La Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos hace un llamado a la huelga general en solidaridad con los expropiados convocando a:

“[...] los asalariados del colectivo y hasta la total derogación de la ley monopolista”

Convocan también a todos los trabajadores en solidaridad con esta lucha antimonopolista.

“[...] sabemos que somos pocos en la fase numérica pero imbuidos de la fuerza de los principios por los cuales “estamos en contra de todas las leyes [...] somos antiestatistas [...] antimonopolistas y enemigos del concepto de autoridad”³³⁶

La CTCBA, como parte de su campaña publicitaria de efectos desmovilizadores, anunciaba la toma de posesión extrajudicial de los automóviles colectivos cuyos propietarios entregaron voluntariamente los mismos mediante convenios directos con aquella entidad y de la cual recibieron en el acto el precio convenido.

Esta empresa anunciaba que el valor de los vehículos adquiridos por acuerdo extrajudiciales oscilaba entre 9.345 y 11.833 pesos por coches que son de modelos comprendidos entre los 1938 y 1940, adquiriendo de esta forma sesenta y un colectivos, que destinó de inmediato a los servicios de transporte de pasajeros, como lo hizo también con los ochenta que incorporó mediante toma judicial. Esta campaña tenía una doble finalidad, por un lado agilizar el traspaso de los colectivos por medios extrajudiciales y por otro atender contra la aparente unidad del sector de los propietarios anunciando que la cantidad de vehículos comprados es un poco menor a la de los expropiados.

2.3. La huelga general y la represión estatal (26 y 28 de octubre al 11 de noviembre de 1942)

³³⁶ Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches de Colectivos: *La huelga de los colectiveros, Solidaridad de los trabajadores y Posición de nuestro gremio*, 22 de octubre de 1942.

El 26 de octubre, la Unión Chauffers y Controles y Limpia Coches Colectivos anuncian que "han declarado la huelga general del gremio"³³⁷ por 48 hs., con el apoyo de los gremios adherentes a la FORA.

El 27 de octubre, en un artículo periodístico se da a conocer que, una nutrida delegación de propietarios y conductores de colectivos de la Capital Federal se entrevista con el gobernador de la provincia de Buenos Aires, para solicitar que se interese ante el gobierno nacional en el sentido de que se deje sin efecto la medida que la CTCBA había dispuesto la incautación de sus coches. Luego de manifestar el gobernador que el asunto planteado no es de la jurisdicción provincial, prometió que, dada su amistad personal con el Presidente de la Nación lo visitará para transmitirle el pedido que se le había formulado. El gobierno provincial, de esta manera, se mantendría al margen del conflicto.³³⁸

El 28 de octubre, ante el fracaso de las negociaciones con el estado y el gobierno provincial por parte de la FLAC, el Comité Intersindical, después de una serie de deliberaciones decide cumplimentar el compromiso efectuado en Parque Romano en el mes de septiembre, declarando la huelga general³³⁹ por 24 hs. Cumplidas las primeras horas del paro, la policía por orden del Ministro del Interior irrumpe en los locales de los distintos gremios y arresta a los dirigentes sindicales, entre ellos se encuentra: Pedro Chiarante (dirigente de la Federación Obrera Nacional de la Construcción), José Peter (Secretario de la Federación Obrera de la Alimentación), Rubens Iscaro (Secretario de la Federación Obrera de la Construcción de la Capital), Zamorana, Lofredo y Rapoport (dirigentes del Sindicato Obrero de la Industria Metalúrgica), Manuel García (Secretario General de la FLAC), entre otros.

Apenas conocieron la noticia, los trabajadores de esos gremios se movilizaron a la redacción de los diarios partidarios que apoyaban la huelga³⁴⁰ y al Departamento de Policía, exigiendo la libertad de los detenidos, en la imagen que adjuntamos podemos ver a una delegación de la FLAC que

³³⁷Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffer: *Contra la Ley monopolista 12.311 Huelga General de los trabajadores del volante*. 26 de octubre de 1942 Este llamado incluye a los camioneros, guardas y chauffers de ómnibus, conductores de taxis, lavadores y obreros afines.

³³⁸*El Diario*, 27 de octubre de 1942.

³³⁹Varone, Domingo: *op. cit.*, p.139. "Al que adhirió la población y numerosos comerciantes de los barrios, no del centro."

³⁴⁰*La Vanguardia y La Hora*



Representantes de las 65 líneas de colectivos³⁴¹

Estas medidas represivas no se centraron únicamente en la dirigencia sindical sino que, una vez detenidos los dirigentes obreros y clausurados los locales sindicales, la policía realizaba inspecciones de vehículos en distintas zonas de la ciudad y procedía a la detención de trabajadores en distintas zonas de la ciudad, que eran llevados al Departamento de policía y alojados en la Sección Orden Social, con carácter de incomunicados para ser interrogados.³⁴²

El enfrentamiento entre los gremios se agudizaba, el 29 de octubre, el gremio de Controles y Limpia Coches de Colectivos, denuncia que habiendo respondido los gremios foristas en solidaridad al llamado a la huelga general realizado por la Unión Chauffers, “*se paralizaron las actividades portuarias*” razón ésta que llevó al Sindicato Obreros Unidos del Puerto de la Capital a declarar públicamente que:

“[...] ellos no decretaron el paro y que éste es obra de elementos irresponsables” y acusando al diario La Hora de

³⁴¹ Fotografía tomada en la redacción de *La Vanguardia* el 05 de noviembre de 1942

³⁴² *Ídem*, 30 de octubre de 1942

"[...] ellos no decretaron el paro y que éste es obra de elementos irresponsables" y acusando al diario La Hora de "combatir todo movimientote huelga solidaria con los colectiveros."³⁴³

Mientras la represión policial cobraba sus víctimas en cientos de detenidos anarquistas, socialistas y comunistas, unos y otros, caían prisioneros de sus internas en el cruce de denuncias en volantes, escritos y declaraciones, debilitando aún más el movimiento huelguístico.³⁴⁴

Para la tarde del 30 de octubre, personal policial y la guardia de infantería procedían a las detenciones de numerosos trabajadores colectiveros que se encontraban en las oficinas de sus respectivas líneas o reunidos en cafés. La policía anunciaba que:

"Los detenidos que son en total 40 (...) en su mayoría son choferes"³⁴⁵

Ante la represión generalizada a los huelguistas y en especial a los trabajadores del sector, una delegación de la CGT conjuntamente con los Diputados socialistas, concurren al Departamento de Policía para gestionar la liberación de los detenidos.³⁴⁶

La campaña en pro de la libertad de los detenidos se lleva adelante en los Diarios³⁴⁷ y en las gestiones de los diputados (Héctor Iñigo Carrera y Manuel Pintos) y senadores socialistas (Alfredo Palacios) que se reúnen con autoridades policiales y gubernamentales para abogar por los detenidos.

El Ministro del Interior declara que las detenciones tenían un carácter "preventivo" y que obedecen a un intento por hallar:

"El hilo conductor de una tentativa de perturbación [...] fruto de una infiltración ajena a los medios e intereses de los obreros"³⁴⁸

³⁴³Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches de Colectivos: *A los trabajadores*, 29 de octubre de 1942.

³⁴⁴ Los gremios anarquistas del puerto son 3: Obreros del Puerto, Barraqueros y Conductores de Carros.

³⁴⁵ *La Vanguardia*, 30 de octubre de 1942.

³⁴⁶ *Ídem*, 31 de noviembre de 1942

³⁴⁷ Periódicos como *El Diario* y *La Vanguardia*.

³⁴⁸ *Ibidem*, 01 de noviembre de 1942. Este diario hizo caso omiso a la mordaza periodística durante estos días.

En palabras del propio Culaciati, la medida preventiva obedece a intentos de detener una conspiración comunista y por lo tanto podemos inferir que los detenidos "preventivamente" eran los buscados.

Otra medida tendiente a quebrar la resistencia del fragmentado sector del auto colectivo (propietarios que resisten/propietarios que entregan sus vehículos en arreglos extrajudiciales, propietarios/asalariados, gremios anarquistas y comunistas, gremios anarquistas/FLAC, Intersindical/CGT, etc.) fue la limitación del derecho gremial por un decreto del poder ejecutivo³⁴⁹ por el cual:

1. Se suspenden los permisos para realizar reuniones públicas.
2. Queda prohibida la publicación en los diarios de discursos de dirigentes políticos y gremiales no autorizados por la autoridad pertinente.
3. Queda prohibido tratar en lo sucesivo en las reuniones obreras, asambleas de delegados, Congresos, etc. temas extragremiales.

El 5 de noviembre el gobierno nacional dispone que la sección Tránsito de la Dirección de Vialidad no permita ni aun a título accidental o transitorio, la incorporación de los vehículos afectados a la ley nacional N° 12.346, a ninguna de las líneas que exploten un servicio de transporte general en jurisdicción de la provincia. Se dispone, asimismo, que por el Ministerio de Gobierno, mediante una circular telegráfica, se requiera a las municipalidades y a las comisarías, el estricto cumplimiento de esta resolución.³⁵⁰

La vía de la negociación con el estado estaban cerradas mientras no se levantara la huelga, si pensamos en los motivos del rápido viraje de la actitud mediadora del gobierno a fines de septiembre y principios de octubre, podremos entender que el plazo para reorganizar el servicio de transporte y reestructurar las tarifas que formaba parte de las exigencias para el otorgamiento del crédito a la CTCBA en febrero de ese año y del cual el Estado es garante³⁵¹, está prácticamente vencido. Esto explicaría el cierre de los canales de diálogo y las medidas represivas tomadas, la expropiación debe llevarse a cabo sin más dilaciones, sino voluntariamente, por la fuerza.

³⁴⁹ *Ibid.*

³⁵⁰ *La Nación*, 05 de noviembre de 1942

³⁵¹ Para más datos ver capítulo 2 del presente trabajo.

Para el 10 de noviembre de 1942, continúan las detenciones y cierres de locales comunistas, entre ellos el del Sindicato Unido Obreros del Puerto, la destrucción de propaganda política, es el caso de la Unión Obrera Textil que es allanada por elemento de la Sección Orden Social que procede a destruir carteles y panfletos.³⁵²

La policía emite un comunicado informando que se han llevado a cabo atentados contra los medios de transportes que no revistieron mayor gravedad y que fueron perpetrados:

“[...] por personal de chóferes que continúan en huelga a fin de obtener la supresión de las incautaciones [...] se realizaron detenciones [...] en circunstancias en que delegaciones obreras recorrían los comercios, invitando a cerrar las puertas, manifestando que se había declarado un paro general.”³⁵³

El 10 de noviembre, son liberados los dirigentes sindicales detenidos el 29 de octubre, no obstante quedaba un numeroso contingente de trabajadores detenidos durante las jornadas que va del 29 de octubre al 10 de noviembre inclusive y que permanecen a disposición del poder ejecutivo.

El 11 de noviembre los representantes de los principales sindicatos (Chiarante, Stordeur, Michelino, Girardi, entre otros) que conforman el Comité Intersindical realizan una declaración pública en la cual ante los rumores de un paro general para el 13 de noviembre, aclaran y declaran que no habrá tal paro, al mismo tiempo publican una nota en la cual informan a sus afiliados que el paro ha concluido y que la situación de los respectivos sindicatos es de alerta y calma, pidiendo a sus afiliados “no dejarse llevar por ninguna clase de rumores”, haciendo referencia a los anarquistas que se negaban a levantar la medida. Una vez oficializada la decisión de la Intersindical, los sindicatos anarquistas anuncian que levantarán las medidas de fuerza en el transcurso del día.

2.4. La frágil unidad sectorial (14 de noviembre de 1942 al 5 de febrero de 1943)

³⁵² *La Vanguardia*, 11 de noviembre de 1942

³⁵³ *Ídem*.

El 13 de noviembre son liberados los dirigentes de la FLAC, Manuel García y José Lanza, la policía da a conocer un nuevo listado de detenidos algunos de los cuales permanecen a disposición del poder ejecutivo y otros acusados de realizar atentados han sido puestos a disposición de un juez en lo penal.³⁵⁴ Sobre dos detenidos se cierne la amenaza de deportación y sobre tres de ellos la cárcel en Ushuaia.³⁵⁵

En una entrevista entre representantes de la FLAC y el presidente de la CTCBA, Corominas Segura, los colectiveros manifiestan su intención de llegar a una solución que contemple los siguientes puntos: aumento de los precios de los coches, incorporación de todo el personal de los colectivos a la Corporación y fin de las detenciones de trabajadores.³⁵⁶

El 28 de noviembre, el Senador Nacional Alfredo Palacios se reúne con el ministro Culaciati para acercarle un petitorio con los términos ofrecidos y consensuados en Asamblea, por el sector para levantar la medida de fuerza. Este petitorio solicitaba que³⁵⁷:

1. El poder ejecutivo disponga la libertad de todos los detenidos con motivo del conflicto
2. La Corporación del transporte deberá proceder a la incorporación de la totalidad del personal, sin oponer razones de límites de edad y debiendo aplicarlos en faenas de su especialidad.
3. La Corporación deberá proceder a la expulsión de todo el personal que haya ingresado en la misma en el período de nuestra huelga
4. El ingreso del personal se realizará según las normas establecidas por la Comisión Especial y se le aplicarán al personal el aumento del 20% de su salario fijado por esta comisión
5. La Corporación deberá poner a disposición de cada uno de los propietarios la suma de 10 mil pesos término medio por unidad a expropiar, quedando a criterio de la justicia la estimación definitiva de cada vehículo.
6. Se solicita al poder ejecutivo el permiso correspondiente para reabrir el local gremial.

³⁵⁴ *Ibidem* 14 de noviembre de 1942

³⁵⁵ *Ibid.* 23 de noviembre de 1942

³⁵⁶ *Ibid.* 29 de noviembre de 1942

³⁵⁷ *Ibid.*

Las Asambleas se suceden durante el mes de diciembre en busca de una salida al conflicto. Los asalariados han decidido reunirse por separado para discutir los problemas inherentes a la actividad y consensuar propuestas para ser presentadas en la Asamblea General del Gremio a realizarse el 5 de diciembre.

Podríamos pensar estos intentos de llegar a soluciones por separado como evidencias de que la unidad del sector en este momento es sólo aparente.

El 5 de diciembre, los asalariados del sector³⁵⁸ realizan una nueva Asamblea a la cual asisten 560 personas aproximadamente, el objetivo central de la reunión es considerar los términos en que la FLAC deberá negociar la incorporación del personal propuesta que deberán presentar en la próxima Asamblea General del Gremio a realizarse el 18 de diciembre.

El presidente de la asamblea Sr. Manuel Andrade expresó que el conflicto mantenido por los colectiveros había llegado a su punto culminante ya que el traspaso de los bienes a la Corporación de Transportes era cosa que podía descontarse. Pero agregó que no sólo era necesario tener en cuenta la situación de los dueños de los vehículos sino también la de aquellos que trabajan como obreros percibiendo un sueldo mensual. De esta manera el personal deberá obtener el máximo de los beneficios de la ley 12.311

Por otra parte, añadió que la obtención de un sueldo mayor y el escalafón dentro del personal es lo que debía preocupar al gremio en este momento.

A continuación hicieron uso de la palabra los delegados de varias líneas que manifestaron su acuerdo con lo expresado por el Sr. Andrade. La Asamblea resolvió dar mandato a los delegados de los personales que concurrirán a la próxima Asamblea General de Gremios con la siguiente propuesta:³⁵⁹

1. Condicionar toda negociación a la libertad de los detenidos.

³⁵⁸*Ibid.* 05 de diciembre de 1942. El artículo periodístico los caracteriza como: "personal no obrero que trabaja las líneas de autos colectivos y que no es propietario de vehículos"

³⁵⁹ *Ibid.*

2. Sostener la incorporación de todo el personal de acuerdo con la ley 12.311
3. Obtener de la CTCBA las mayores ventajas posibles en la incorporación.

En una nueva Asamblea del personal realizada el 11 de diciembre, las discusiones giraban en torno a la libertad de los detenidos y la obtención de garantías por parte de la CTCBA de que todo el personal será absorbido por la misma. Por otra parte en una reñida votación, 28 delegados a favor y 27 delegados en contra, se impuso la propuesta de dejar que cada línea continuara o no las negociaciones con la CTCBA.³⁶⁰

En la Asamblea General de Gremios realizada el 18 de diciembre³⁶¹, el temario giraba en torno a dos ejes: informar sobre el estado de la huelga a la fecha y discutir las condiciones de incorporación del personal. Se resolvió continuar con la huelga y condicionar toda posible solución a la libertad de los detenidos. Pasando la reunión a un cuarto intermedio hasta la semana siguiente.³⁶²

El 24 de diciembre, el gobierno como muestra de "buena voluntad y para contribuir a la resolución del conflicto" dejaba en libertad un contingente de colectiveros detenidos, algunos de ellos bajo libertad condicional y otros con su pedido de deportación cancelado.

"La Federación de Líneas pone en conocimiento de la población que en el día de la fecha, las autoridades han decretado la libertad de una gran parte de los hombres detenidos en ocasión de la situación emanada de nuestro estado de huelga",³⁶³

El 30 de diciembre, la FLAC y los propietarios de colectivos convocan a una Asamblea General del Gremio en el local del Centro de Protección de Choferes, dado que su local seguía clausurado. A dicha reunión concurrieron

³⁶⁰ *Ibid.* 12 de diciembre de 1942

³⁶¹ *Ibid.*, 19 de diciembre de 1942.

³⁶² *Ibid.*, 09 de diciembre de 1942.

³⁶³ *Ibid.*

más de mil trabajadores aproximadamente y entre los principales puntos a tratar se encontraban los siguientes³⁶⁴.

1. Los pasos necesarios para garantizar la normalización de los servicios y el ingreso de todo el personal a la CTCBA.

2. Consensuar la propuesta de los delgados de líneas que deja en libertad de acción al gremio para continuar los juicios u obtener extrajudicialmente una mayor valuación. Propuesta aceptada por 49 votos contra 2 con 11 abstenciones.

3. La conformación de una comisión administrativa que controle que el total del personal sea incorporado a la empresa.

4. Estudiar *"la transformación de la FLAC compuesta por propietarios en una institución de carácter sindical"*

5. Considerar la reanudación del servicio en aquellas líneas que no tengan orden de expropiación a la fecha.

6. Nombrar una comisión administrativa que negocie con la Comisión de Control la reanudación de los servicios con igual tarifa y recorrido y una fecha de inicio de la actividad.

Acordaron, además, enviar una delegación de la FLAC a entrevistarse con el Jefe de Policía para realizar tratativas para conseguir la autorización de la CTCBA para que las líneas no expropiadas puedan volver al trabajo en las mismas condiciones existentes antes de comenzar el conflicto hasta tanto se consume las expropiaciones.³⁶⁵

Para el mes de enero quedaban todavía varios detenidos, mayoritariamente chóferes, a disposición del Ministerio del Interior cuya libertad era exigida por los gremios.

Sobre estos acuerdos votados en las Asambleas continuaron las negociaciones entre la FLAC y la CTCBA que se extenderían durante el mes de enero.

EL 3 de febrero de 1942, la FLAC convoca a una nueva Asamblea General de Gremios a realizarse en el Teatro Marconi, Manuel García Fraga (Secretario General del Gremio) denunciaba las propuestas de la CTCBA de

³⁶⁴ *Ibid.* 31 de siembre de 1942.

³⁶⁵ *Ibid.*

llegar a acuerdos extrajudiciales individuales y sostenía que esta medida tenía por único fin dividir al gremio.³⁶⁶

El punto central del debate fue acordar el mantenimiento de la unidad en las negociaciones con la CTCBA y la constitución de un sindicato único que integre a todos los sectores involucrados.

Los propietarios estaban divididos, muchos abogaban por una salida colectiva y negociada con la CTCBA proponiendo un "Convenio de Tenencia" mientras que otros eran partidarios de salidas de tipo individual o extrajudicial.

Los delegados de líneas que representaban al personal, eran favorables a "la libertad de acción" de las líneas y muchos de ellos, se mostraron contrarios a la creación de un sindicato único de la actividad.

Finalmente, los presentes votaron a favor de levantar la huelga y de dejar a cada línea en libertad de llevar adelante la solución que mejor conviniera a sus intereses. La FLAC se comprometía a garantizar que la CTCBA cumpliera con los acuerdos de incorporación del personal a sus filas.

En los hechos, las salidas al conflicto fueron diversas: algunos propietarios optaron por negociar individualmente con la CTCBA el traspaso de sus vehículos, otros continuaron con los juicios de expropiación y muchos otros escaparon a la provincia con sus unidades para integrar las líneas que allí existían. Los asalariados mantuvieron sus empleos en aquellas líneas que negociaron con la CTCBA un convenio de tenencia temporal o se incorporaron a las líneas de la provincia de Buenos Aires, en aquellas líneas que fueron expropiadas por la CTCBA o llegaron a acuerdos extrajudiciales, las opciones fueron pasar a trabajar en la empresa, buscar empleo en otras líneas o enfrentar el desempleo.

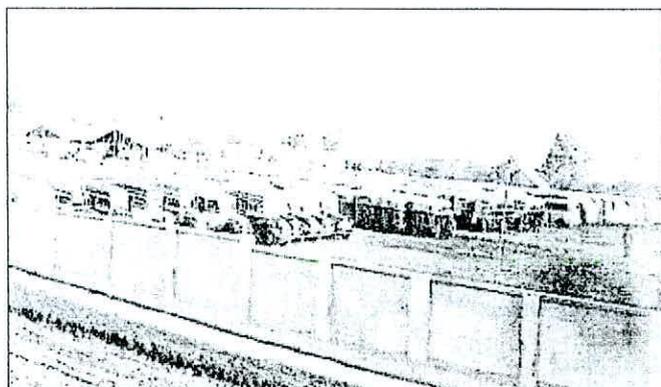
Quizás la alternativa que mejor expresaba las aspiraciones de los propietarios radique en la firma, el 5 de febrero de 1943, del llamado "Convenio de Tenencia", entre la Corporación y los propietarios de 13 líneas de colectivos que no habían sido rehabilitadas. Esas líneas eran las N°: 6, 7, 101, 12, 15, 29, 33, 36, 37, 38, 39, 45 y 68. Durante estos meses, algunos propietarios entregaron voluntariamente sus vehículos a cambio de la

³⁶⁶ *Ibid.* 4 de febrero de 1942.

indemnización ofrecida por la CTCBA.³⁶⁷ La huelga llegaba a su fin el 5 de febrero de 1942.³⁶⁸

2.5. El Convenio de Tenencia

Durante el tiempo que duró la huelga la CTCBA continuó con las expropiaciones y rehabilitando algunas líneas³⁶⁹ pero con servicios disminuidos, dado que tenía serios problemas para proveerlos de repuestos, neumáticos y combustible, dadas las restricciones a las importaciones, quedando muchos de ellos varados en las playas de estacionamiento deteriorándose a la intemperie.



Playón en Av. Lastra y Gral. Paz (Barrio Villa Real) en el cual la Corporación depositaba los autos colectivos expropiados³⁷⁰

Por este acuerdo, firmado el 5 de febrero de 1943, los propietarios originales cedían a la CTCBA la titularidad de los coches y todos los derechos de explotación de estas líneas, pero recibiendo a cambio la tenencia precaria de las unidades por un término que no debía ser inferior a 90 días durante los cuales podían explotarlos bajo su cuenta y riesgo.³⁷¹

Los propietarios trataban de ganar tiempo y volver al trabajo inmediatamente, el golpe de estado de 1943, salvaría a muchas de estas

³⁶⁷ Que estaba facultada por la justicia a pagar parte en efectivo y parte en bonos.

³⁶⁸ *El auto colectivo*, Suplemento N° 503, Buenos Aires, septiembre-octubre, año 1993, p. 9

³⁶⁹ Unas veinte nunca fueron rehabilitadas

³⁷⁰ Achával, Carlos: *op. cit.*

³⁷¹ *Op. cit.*

líneas de tenencia de la expropiación. La CTCBA acepta este acuerdo porque se ve incapacitada para garantizar el servicio de transporte de pasajeros.

Las líneas que habían firmado con la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires los "Convenios de Tenencia" funcionaron bajo este acuerdo hasta el 11 de mayo de 1943, cumplido el plazo del convenio, la empresa comenzó a reincautar los vehículos cedidos en tenencia. En un plazo de dos semanas las líneas N° 37, 36,29, 15,10, 38 Y 68 volvieron a manos de la CTCBA.³⁷²

Las esperanzas de los propietarios renacen con el golpe de estado del 4 de junio de 1943, el nuevo gobierno abría nuevas posibilidades de negociación para llegar a nuevos acuerdos.

El 1° de julio, el gobierno emite un decreto por el cual ordena la paralización de las expropiaciones de colectivos.

Las líneas de colectivos (N° 6, 7, 12, 33, 39 y 45) que funcionaban bajo el régimen de tenencia y que no habían entregado los vehículos a la CTCBA a la fecha, se vieron liberadas de la obligación de devolverlos y continuaron funcionando bajo ese convenio.³⁷³

El 14 de julio de 1943, Américo Casella, Secretario General de la FLAC dirige una carta al flamante Ministro del Interior³⁷⁴ en ella le ofrecen un plan para solucionar el problema del transporte en la Ciudad de Buenos Aires.

Los principales puntos de este plan son:

1. Colaborar con el Estado proveyendo en un plazo de seis meses hasta mil unidades de colectivos de once pasajeros, destinadas a reforzar las necesidades más urgentes o recorridos nuevos.

2. Constituir al gremio o a las líneas en sociedades responsables de acuerdo al Código de Comercio y estableciendo la obligatoriedad de los seguros: contra terceros, de responsabilidad civil, etc.

3. Implementar el boleto bajo la supervisión estatal o municipal por este medio el Estado percibirá el 7% sobre su valor, que según datos oficiales de 1941 equivale a 5 millones de pesos al año y un 3% extra en todas las líneas nuevas por el termino de un año.

³⁷² *Ibidem*, p. 10.

³⁷³ *Ibid.*

³⁷⁴ Carta de la Federación de Líneas de Autos Colectivos al Sr. Ministro del Interior Coronel. A. Gilbert, Biblioteca Nacional, Bs. As. 14 de julio de 1943, Documento N° 514343.

4. Devolución de los vehículos expropiados, incautados o entregados voluntariamente por la Corporación a quien se le reintegrará el valor pagado por el mismo, previa verificación de que el estado general sea coincidente con su estado original al momento de la entrega, incautación o expropiación

5. La FLAC solicita un permiso de emergencia por el plazo de cinco años con opción a prórroga por cinco más como compensación por el lucro cesante.

6. Finalizado el término del permiso de emergencia, todos los bienes pasarán al Estado al precio de su valor físico.

7. La FLAC y los gremios de transportes de pasajeros en el sistema de autos colectivos, se comprometen a respetar las reglamentaciones de tráfico vigentes.

En el mes de julio de 1943, el gobierno intima a la CTCBA a rehabilitar las líneas de colectivos expropiadas, en caso de no poder cumplir esta orden debía proceder a reintegrarlas a sus dueños originales para su explotación, a entregarlas a otras líneas o llamar a licitación para hacerlas funcionar.³⁷⁵

La Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires había logrado en parte sus objetivos. Si bien es cierto que obtiene mediante la expropiación el derecho a la explotación del sistema del auto colectivo, las duras condiciones impuestas por el desarrollo de la guerra (falta de insumos básicos como repuestos, neumáticos, combustible, lubricantes, etc.) y la resistencia de los propietarios y asalariados del sector con el apoyo de sectores obreros y populares le impidieron hacer funcionar normalmente el servicio.

³⁷⁵ *Op. cit.*

CONCLUSIONES

Hemos demostrado el comportamiento del capital monopólico extranjero y reconstruido el entramado de intereses del cual la Corporación es una parte de un todo dominado por el trust SOFINA que tiene al Estado Nacional como principal aliado, que llevó adelante un proyecto de instauración del monopolio del transporte de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires a partir de la sanción de la ley 12.311 de "coordinación del transporte" en 1936 y que provocó la reacción de distintos sectores sociales, políticos y gremiales.

En el mes de septiembre y octubre de 1942, en la ciudad de Buenos Aires, se desarrollaron dos huelgas sectoriales en las que participaron propietarios y trabajadores del transporte de autos colectivos contra la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires y su proyecto de establecer su monopolio en el sistema de transporte automotor de pasajeros.

Estas huelgas contaron con el apoyo de un amplio movimiento popular antimonopólico del cual participaron los partidos políticos opositores (Partido Socialista, Partido Comunista, la Unión Cívica Radical, etc.) que conjuntamente con los usuarios del servicio del transporte de autos colectivos accionaron en un frente común de carácter popular y de defensa de los derechos del consumidor.

Los sindicatos comunistas nucleados en el Comité Intersindical, brindaron su apoyo declarando la huelga general el 7 de septiembre y el 28 de octubre de 1942 con un alto acatamiento.

La reconstrucción de los sucesos que nos ocupan, nos permitió establecer que tipos de conflictos existían detrás de la lucha antimonopólica y cómo estos incidieron en el desarrollo y resolución final del conflicto.

La confrontación hacia el interior del gremio del transporte entre dueños y asalariados generó contradicciones a la hora de proponer una acción conjunta frente al monopolio.

La tendencia anarquista tenía fuerte predicamento entre los trabajadores asalariados que no consideraban la lucha antimonopólica más que como una lucha contra otro patrón capitalista de diferente escala. Las impugnaciones que realiza el anarquismo valen tanto para los propietarios

reunidos en la FLAC como para los directores de la Corporación. Cuestionan las limitaciones de las propuestas de la FLAC por considerarlas mezquinas en tanto defiendan "la herramienta de trabajo" y reclamen por un trato mas benigno dentro de los términos de la ley 12.311. La única representación legítima de los intereses de los asalariados recaería en sus manos y la solución de fondo para el conflicto, basada en la acción directa, sería la unidad de los trabajadores del auto colectivo y de los demás gremios, para conseguir la anulación de la ley 12.311.

La tendencia socialista priorizaba políticas reformistas basadas en el diálogo, la presión parlamentaria a través de sus legisladores, la movilización de amplios sectores populares a partir de organizaciones intermedias como las Juntas Pro Abaratamiento de la Vida y los Comité de Lucha contra el Monopolio del Transporte y la campaña periodística en los diarios partidarios.

Las políticas gremiales de resistencia a la expropiación tuvieron dos objetivos, por un lado las acciones de la FLAC tuvieron como premisa construir un imaginario colectivo nacional y popular dirigida a un público usuario, mayoritariamente trabajador, con el que se pudiera identificar al "colectivo" como producto del esfuerzo, el ingenio y el trabajo argentino; y por el otro, las políticas de los gremios adheridos a la FORA (Unión Chauffer y Controles y Limpia Coches Colectivos) caracterizadas por su intransigencia frente a las propuestas de dialogo desde el estado y en pro de la acción directa de los asalariados del sector por la anulación de la ley 12.311.

El apoyo de los sindicatos comunistas estuvo condicionado por las políticas implementadas por el Partido Comunista referentes a la formación de frentes antifascistas, por las internas con los socialistas por hacerse con el control de la CGT, interna que culminaría con la división de la central obrera en diciembre de ese año.

Los comunistas se hallaban enfrentados a los socialistas por el control del movimiento obrero organizado y al mismo tiempo brindaban su apoyo a la socialista Federación de Líneas de Autos Colectivos cuya alianza en pro de defender la autonomía y "la herramienta de trabajo" se extendía hacia una estrategia conjunta por minar la fuerza de los gremios anarquistas de conductores, controles y limpia coches, estableciendo sindicatos paralelos

para dividir la representación y permitir la conformación del sindicato único del transporte del auto colectivo.

Esta política de avance de la organización de sindicatos por rama de la actividad era resistida por los gremios anarquistas quienes fuertes en el sector veían disminuida su influencia en el resto del movimiento obrero, como puede advertirse por sus constantes llamados a la unidad y a la organización proclamando que la única acción posible contra el monopolio radicaba en la acción directa.

No obstante, participaron de las Asambleas Gremiales y apoyaron la huelga general de septiembre declarada por la Intersindical, reservándose el derecho a llamar a la huelga general el 26 de octubre de 1942.

El final del conflicto es a la vez el triunfo de las políticas de diálogo y negociación si bien la unidad de los intereses de los propietarios se rompe al establecer la libertad de acción de sus miembros componentes para negociar la mejor forma de entregar y explotar sus unidades, ante la inminencia del peligro de la proletarización, ya sea llegando a acuerdos extrajudiciales con la CTCBA, migrar hacia la provincia de Buenos Aires para integrar las líneas suburbanas, continuar apelando los juicios de expropiación o bien, llegar a un acuerdo con el Estado Nacional y la CTCBA para promover los "Convenios de Tenencia" por los cuales los propietarios aceptaban someterse a las reglamentaciones estatales y municipales y compartir una parte de los beneficios de la explotación del servicio.

Pudimos demostrar en forma empírica cómo la implementación del proyecto de coordinación del transporte en general y del auto colectivo en particular, afectaría a los sectores trabajadores, usuarios del medio, con el aumento de las tarifas en forma directa y la reorganización de líneas y recorridos en forma indirecta a favor de los medios de transporte convencionales, fomentando un sistema de combinaciones entre un medio y otro, encareciendo el traslado de personas por la ciudad.

El sistema de autos colectivos nació en la ciudad de Buenos Aires a principios de la década del '30 para brindar un servicio rápido, económico y eficaz al problema del transporte de pasajeros. Al parecer su éxito resultó ser su condena, no obstante las contradicciones internas entre propietarios y

asalariados, entre el capital y el trabajo, condicionaron el desarrollo y el desenlace final del conflicto.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

1. Fuentes

a. Documentos oficiales

Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Boletín Municipal*. septiembre y octubre, año 1942.

Congreso Nacional: *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, tomos I, II, III y IV, año 1942.

b. Documentos gremiales inéditos

Carta de la Federación de Líneas de Autos Colectivos al Sr. Ministro del Interior Cnel. A. Gilbert, Biblioteca Nacional, Bs. As. 14/07/1943, Documento N° 514343.

Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers: *La huelga contra el zarpazo de la Corporación* del 08 de septiembre de 1942.

Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos (FORA) *Un Alerta al gremio del colectivo*. 13 de septiembre de 1942

Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers: *El final de una farsa*, 16 de septiembre de 1942

Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos: *Llamado a la organización*, 8 de octubre de 1942

Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffer. *Al gremio del volante en general*, 20 de octubre de 1942.

Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches de Colectivos: *La huelga de los colectiveros, Solidaridad de los trabajadores y Posición de nuestro gremio*, 22 de octubre de 1942.

Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffer: *Contra la Ley monopolista 12.311 Huelga General de los trabajadores del volante*. 26 de octubre de 1942

Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches de Colectivos: *A los trabajadores*, 29 de octubre de 1942.

Volante del Sindicato Único de la Construcción, 09 de septiembre de 1942

c. Publicaciones Periódicas

Crítica, periódico nacional, agosto a octubre de 1942.

La Hora, Partido Comunista, septiembre a octubre 1942

La Nación, periódico nacional, agosto a diciembre de 1942.

La Prensa, periódico nacional, agosto a octubre de 1942

La Protesta, FORA, agosto a diciembre de 1942.

La Vanguardia, Partido Socialista, agosto a diciembre de 1942.

La Voz del Chauffer, periódico de la Sociedad de Resistencia Union Chauffer,
año 7, nº 14, febrero de 1938.

La Voz del Chauffer, periódico de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffer,
año 10, nº 21, marzo de 1941

El Diario, periódico nacional, septiembre a diciembre de 1942

d. Revistas

Corporación. Publicación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de
Buenos Aires, marzo a diciembre 1942.

El Auto Colectivo. Publicación de la Cámara Argentina de Empresarios del
Transporte, Suplemento Edición Nº 503, septiembre-octubre 1993

2. Bibliografía

2.1. Artículos

Achával, Carlos: "El colectivo ¿Un invento argentino?"; en: *Todo es Historia*,
nº 338, Buenos Aires, tomo 62, septiembre de 1998.

----- "Mito y tradición del colectivo porteño", en: *Todo es Historia*,
nº 375, Buenos Aires, tomo 62, octubre 1988.

----- "Rojo y Negro sobre ruedas", en: *Todo es Historia*, nº 434,
Buenos Aires, tomo 62, septiembre 2003.

García Heras, Raúl: "Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano
de pasajeros: La Compañía de tranvías Anglo-Argentina" Buenos
Aires., en: *Revista de Ciencias Sociales*, vol. 32, nº 135, Bueno
Aires, IDES., abril...

Iñigo Carrera, Héctor: "El transporte automotor entre la ciudad de Buenos Aires

y los partidos vecinos (1936-1941). Aproximación a su influencia metropolitana”, en: *Boletín del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, nº 6, Buenos Aires, año IV, 1982

Iñigo Carrera, Nicolás: “El concepto de clase obrera”; en: CONICET/FCH-UNCPBA/PIMSA, octubre 2003.

Peter, José: “La actitud de los colectiveros ante el fallo del Juez Pocard”; en: *El Auto Colectivo*, nº 212, Buenos Aires, año IX, 21 de agosto de 1942.

Alberto J. Plá. “La crisis social: de la restauración oligárquica a la argentina de masas”; en: Alberto Ciria, Nidia R. Areces, Norberto Galasso, Matías G. Sánchez Sorondo, Alberto J. Pla, Raúl Scalabrini Ortiz, Arturo Jauretche y Ovidio A. Andrada, *La Década Infame*, Buenos Aires., Carlos Pérez, 1969.

Torres, Horacio: “El Mapa Social de Buenos Aires en 1943, 1947 y 1960. Buenos Aires y los Modelos Urbanos”, en: *Desarrollo Económico* nº 70, Buenos Aires, 1978.

2.2. Monografías

Bellini, Claudio: “Un conflicto entre el Estado y un grupo empresario. La nacionalización de las empresas Bemberg (1948-1959),” Ponencia publicada en: *V Coloquio Anual de Historia de Empresas*, Buenos Aires, Universidad de San Andrés,, 29 de marzo de 2007, .p. 4.
[Version on line]
<http://www.udesa.edu.ar/files/Events/add/Claudio-Belini.pdf>.

2.3. Libros

Casal, Horacio. *Historia del Colectivo*, Buenos Aires, CEAL, 1971
del Campo, Hugo: *Sindicalismo y peronismo*, Buenos Aires, CLACSO, 1983
Durruty, Celia: *.Clase obrera y peronismo*, Córdoba, Pasado y presente, 1969.
Escribano, Cruz: *Mis Recuerdos*, Buenos Aires, Cooperativa Gráfica General Belgrano, 1982.
Eujanian, Alejandro: *Los colectiveros de Bs. As. entre 1928 y 1951*, Buenos

- Aires, Ediciones Altamira/Fundación OSDE, 2005.
- García Heras, Raúl: *Transportes, negocios y política*, Buenos Aires, Sudamericana, 1994.
- Godio, Julio: *El movimiento obrero argentino (1930-43), Socialismo, comunismo y nacionalismo obrero*, Buenos Aires, Legasa, 1989
- Iscaro, Rubens: *Historia del Movimiento sindical*, Buenos Aires, Editorial Fundamentos, 1973. Tomo II.
- Iñigo Carrera, Nicolás: *La estrategia de la clase obrera 1936*, Buenos Aires, Ediciones Madres de Plaza de Mayo, 2004.
- López, Claudio: *La FORA y el movimiento obrero en la Argentina*, Buenos Aires, CEAL., vol. 1.
- Matsushita Hiroshi.: *Movimiento obrero argentino (1930-1945): sus proyecciones en los orígenes del peronismo*, Buenos Aires, Siglo Veinte, 1983
- Oddone, Jacinto: *Gremialismo proletario argentino*, Buenos Aires, Editorial La Vanguardia, 1949.
- Puigrós, Rodolfo: *Historia Crítica de los partidos políticos argentinos IV: la Democracia fraudulenta*, Buenos Aires, Editorial Galerna, 2006:
- Rotondaro, Rubén: *Realidad y cambio en el sindicalismo*, Buenos Aires, Pleamar, 1971.
- Scalabrini Ortiz, Raúl.: *Política británica en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Fernández Blanco, 1937.
- Sommi, Luis: *El Monopolio del Transporte en el Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Editorial Problemas, 1940
- Torre, Juan Carlos: *La Vieja guardia sindical y Perón*, Buenos Aires, Sudamericana, 1990.
- Torres, Horacio: *Mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*, Buenos Aires, Ediciones FADU., 2006.
- Varone, Domingo: *La memoria obrera*, Buenos Aires, Editorial La Rosa Blindada, 2004.