

XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009.

# **La huelga de los trabajadores de autos colectivos de Septiembre 1942.**

Santa Cruz, Claudia.

Cita:

Santa Cruz, Claudia (2009). *La huelga de los trabajadores de autos colectivos de Septiembre 1942. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/1270>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

# **La huelga de los trabajadores del transporte de auto colectivos de Septiembre 1942**

Claudia Santa Cruz<sup>1</sup>

## **Introducción**

En el mes de septiembre 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.

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.

---

<sup>1</sup> Docente e investigadora Facultad de Filosofía y Letras-UBA

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.

### **La Huelga de septiembre de 1942**

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

El 12 de agosto de ese año, la justicia falla a favor de la CTCBA en un proceso sumario fundamentado como urgente, por parte de los expropiadores que habiendo realizado el depósito de 10 millones de 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 de acuerdo a la Ley 12.311<sup>2</sup>, exigían la pronta ocupación de los bienes de las empresas a expropiar.<sup>3</sup>

Las expropiaciones se iniciaron el 4 de septiembre de 1942<sup>4</sup> para las líneas urbanas e interurbanas comenzando por la Línea N° 1 que debía comenzar entregando 25 de los 54 coches que tenía en circulación.<sup>5</sup>

Los propietarios resistieron negándose a acatar la medida judicial de llevar y entregar los coches en el local de la Corporación ubicado en la calle Las Heras 3071, el oficial de Justicia acompañado por la fuerza policial concurrió a los garajes en los cuales se guardaban los vehículos acompañado 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. 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 CTCBA, queda legalmente facultada para valuar el bien cuya indemnización deberá pagar a cada propietario desposeído. El que el proceso de expropiación tardará 120 días, aproximadamente, en hacerse efectivo, para principios

---

<sup>2</sup> *La Nación*, 07 de agosto de 1942

<sup>3</sup> *La Nación* 12 de agosto de 1942

<sup>4</sup> *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 01 de junio de 1942 la Corporación obtiene el permiso de la Justicia Federal para ocupar los bienes de esta empresa.

<sup>5</sup> *La Vanguardia*, 03 de septiembre de 1942.

del año 1943 la CTCBA 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.

. 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”*<sup>6</sup> Frente a este hecho llamará el sector a realizar un paro por 24 hs. a cumplirse a partir de las primeras horas de la mañana del 4 de septiembre. El acatamiento a la medida fue del cien por cien<sup>7</sup> a excepción de las líneas 212 y 263 pertenecientes a la Corporación.<sup>8</sup>

En la Asamblea convocada por la FLAC<sup>9</sup>, 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.

Los asambleístas ratifican por unanimidad la continuación de la huelga por tiempo indeterminado<sup>10</sup> 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”*<sup>11</sup>.

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.

---

<sup>6</sup> *La Vanguardia*, 05 de septiembre de 1942

<sup>7</sup> *Ídem*

<sup>8</sup> *El Diario*, 05 de septiembre de 1942

<sup>9</sup> *El Diario*, 05 de septiembre de 1942. Los medios de prensa calcularon la presencia en el lugar de unas dos mil personas entre propietarios y trabajadores

<sup>10</sup> *La Vanguardia*, 05 de septiembre de 1942

<sup>11</sup> *La Vanguardia*, 07 de septiembre de 1942. Al que definen como un “medio de transporte (...) eficiente, cómodo y barato”

La Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) publica una serie de solicitudes en el diario *La Nación*<sup>12</sup> en la cual pone en conocimiento de la población que en cumplimiento de la ley 12.311 ha iniciado el proceso de expropiación. El objetivo 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., frente a los usuarios garantiza la continuidad del servicio tal como se venía desarrollando hasta el momento y frente a los trabajadores establecer la reincorporación del personal y el establecimiento de un salario mínimo mensual.

Mientras tanto, desde *La Nación*, se lanzaba una campaña para minimizar la huelga y apoyar la medida judicial<sup>13</sup>. 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.<sup>14</sup>

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 asambleísta Carmelo Ventura Puig porque la policía consideró que en su discurso injurió a “*las autoridades nacionales.*”<sup>15</sup> El 6 de Septiembre, “*el paro es absoluto*”<sup>16</sup> 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. intimándose “[...] *a los delegados de las líneas de colectivo y a los conductores propietarios de los mismos a la reanudación inmediata del servicio*”<sup>17</sup>

La Federación de Líneas de Autos Colectivos, ratifica la medida de fuerza y el intendente dicta, 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, 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,

---

<sup>12</sup> *La Nación*, 05 de septiembre de 1942.

<sup>13</sup> *El Diario*, 07 de septiembre de 1942.

<sup>14</sup> Participan legisladores como Iñigo Carrera y Arbeletche y dirigentes obreros como Michetti (Federación Obrera Textil), Chiarante e Íscaro (Federación Obrera de la Construcción) entre otros.

<sup>15</sup> *La Vanguardia* y *La Nación*, 06 de septiembre de 1942

<sup>16</sup> *El Diario*, 06 de septiembre de 1942

<sup>17</sup> *La Nación*, 06 de septiembre de 1942

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.<sup>18</sup>

En un nuevo comunicado, la FLAC responde que la huelga no es una medida contra las autoridades municipales ni nacionales sino contra CTCBA y solicita se paralizen las expropiaciones de las cuales son objeto y se devuelvan los vehículos expropiados a sus dueños.<sup>19</sup> Anunciando su decisión de rebajar las tarifas, que pasaba a costar 2 centavos para las distancias de 4 a 8 Km.<sup>20</sup>

Estas medidas tarifarias tendían a granjearse el favor del usuario, vecinos y comerciantes y sellar el apoyo de las entidades de consumidores vecinales, contra el monopolio y la carestía de la vida. Sólo resta ganarse el apoyo del gobierno para que suspenda las expropiaciones, en un telegrama que la FLAC dirige al Presidente de la Nación, solicitándole “[...] su mediación en nuestra causa, por ser las primeras víctimas del capital extranjero.”<sup>21</sup>

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

## 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, sin embargo esta medida no prosperó porque “[...] el público los rechazó y hasta fueron objeto de agresiones de palabra y de hecho en algunos casos. Tuvieron que retirarlos.”<sup>22</sup>

El 8 de Septiembre el Poder Ejecutivo hace conocer un comunicado por el cual quedaba prohibido difundir toda información respecto del conflicto<sup>23</sup>

Los Diarios acataron esta medida a excepción de *La Vanguardia*, que resiste esta imposición y fue clausurada<sup>24</sup> ese mismo día conjuntamente con el local de la Federación de Líneas de Autos Colectivos.<sup>25</sup> Otro tanto hace *La Protesta*<sup>26</sup>, denuncia el

---

<sup>18</sup> *La Vanguardia*, 06 de septiembre de 1942

<sup>19</sup> *La Prensa*, 06 de septiembre de 1942

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> El Diario, 07 de septiembre de 1942. Reproducción parcial del texto del telegrama.

<sup>22</sup> Varone, Domingo: *op. cit.*, p. 136

<sup>23</sup> *La Nación*, 08 de septiembre de 1942

<sup>24</sup> *La Vanguardia* fue clausurada el 8 de septiembre hasta el 11 de Septiembre de 1942

<sup>25</sup> Obedeciendo al Estado de Sitio dictado a principios de 1941.

colaboracionismo de los diarios de mayor tirada con el gobierno denunciando la colaboración de los principales medios de comunicación con el capital monopólico.<sup>27</sup>

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.<sup>28</sup>

Para el 8 de Septiembre la huelga gana 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)<sup>29</sup> en los cuales se registran choques y ataques a ómnibus y tranvías<sup>30</sup>

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*”<sup>31</sup> de violencia.

Estas acciones llevan a la Policía Federal a publicar un nuevo comunicado en el cual anuncia y reconoce que hubo hechos de resistencia de algunos grupos y *ratificando* “[...] *la prohibición de propalar noticias relacionadas con dichos movimientos.*”<sup>32</sup>

Estos dichos son reforzados con la detención de trabajadores y la 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.)<sup>33</sup>, 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

---

<sup>26</sup> Este diario fue objeto de sucesivas clausuras durante la década de los '30, para esta época circulaba normalmente.

<sup>27</sup> *La Protesta*, n° 7919, año 46, octubre 1942.

<sup>28</sup> *La Nación*, *La Prensa*, *Critica*, *El Diario*, 8 al 15 de septiembre de 1942

<sup>29</sup> 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.”

<sup>30</sup> *Ídem.*

<sup>31</sup> *Ibidem.*

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> También adhirieron a la medida algunos sindicatos autónomos como los madereros, por ejemplo.

solidaridad con los trabajadores del auto colectivo, desobedeciendo el llamado de sus entidades gremiales.<sup>34</sup>

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.<sup>35</sup>

Ese mismo día aparece publicada una solicitada<sup>36</sup> firmada por las autoridades de La Asociación de Propietarios de Autos Colectivos (Arturo Tortella y 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.<sup>37</sup>

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

---

<sup>34</sup> *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 concurrieron 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”

<sup>35</sup> 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 aprox. concentrados en la zona de la Capital Federal y el Gran Buenos Aires fundamentalmente. Ver *La Protesta*, n° 7919, año 46, octubre 1942

<sup>36</sup> *La Vanguardia*, 20 de septiembre de 1942

<sup>37</sup> *El Diario* 20 de septiembre de 1942

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 solución ofrecida por esta entidad, 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.<sup>38</sup>

La FORA y sus gremios apoyaban la huelga general, pero no eran parte del Comité Intersindical<sup>39</sup>, ellos advierten sobre los límites de la aparente unidad de intereses entre los gremios del sector al afirmar que no están de acuerdo en entablar una defensa en términos de la pequeña propiedad por entender que rompe con los lazos de solidaridad entre los trabajadores.<sup>40</sup>

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. 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, este proceso comienza a llevarse a cabo a partir del 10 de Septiembre.

Ante esta situación muchos propietarios optaron por guardar los vehículos en distintos lugares de la provincia de Bs. As. La población colaboró en “esconderlos” en sus *garajes*, patios o fondos camuflándolos con lonas o ramas, en tanto, el conflicto se agudiza y algunos diarios dan cuenta de *actos de sabotaje “[...] en detrimento de los vehículos de la Corporación: rotura de vidrios e intentos de incendios”*<sup>41</sup>

La FLAC llama a un paro por tiempo indeterminado en tanto que La Municipalidad continúa con la incautación, ahora de las líneas 64 y 67.<sup>42</sup>

Mientras tanto, la FLAC intentaba obtener la intervención del Estado en el conflicto con el fin de detener las incautaciones municipales y su actuación como mediador ante

---

<sup>38</sup> 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.

<sup>39</sup> Varone, Domingo: *op. cit.*, p. 138. “La FORA anarquista y la Unión Chauffers no integraron el Comité Intersindical, pero participaron activamente de la lucha.”

<sup>40</sup> *La Protesta*, n° 7919, año 46, octubre 1942

<sup>41</sup> *La Nación*, 11 de septiembre de 1942

<sup>42</sup> *La Nación*, 11 de septiembre de 1942

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.

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.<sup>43</sup> 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.

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 levantar la medida para poder iniciar las negociaciones.<sup>44</sup>

Esta parece ser claramente la posición de los propietarios de autos colectivos que buscan preservar la propiedad de sus vehículos proponiendo 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 no fueron bien recibidas por la mayoría de los asambleístas<sup>45</sup> 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.<sup>46</sup> Los delegados de las distintas Líneas, mayoritariamente se manifestaron en contra de volver al trabajo hasta obtener garantías sobre el cese de las expropiaciones/incautaciones.<sup>47</sup>

---

<sup>43</sup> *Ídem*, 12 de septiembre de 1942

<sup>44</sup> *El Diario*, 16 de septiembre de 1942.

<sup>45</sup> 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.”

<sup>46</sup> *El Diario*, *ibidem*.

<sup>47</sup> *La Vanguardia*, 16 de septiembre de 1942

El Secretario del Sindicato Único de la Construcción, Rubens Iscaro, en representación de los gremios obreros recomienda a los presentes mantener la calma y priorizar las instancias de negociación abiertas tanto por la vía parlamentaria como con el Poder Ejecutivo <sup>48</sup> y aseguraba el apoyo de los gremios obreros si continuaban por el camino del diálogo. <sup>49</sup>

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, delegados de otros gremios obreros presentes, como por ejemplo Stordeur (Secretario de la Federación Gráfica Bonaerense) y Lofredo (Secretario del Sindicato de Obreros de la Industria Metalúrgica)<sup>50</sup> manifestaron ser partidarios de levantar la huelga y continuar bregando por la autonomía total y la reforma de la ley de coordinación del transporte.<sup>51</sup>

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”*<sup>52</sup>

La Asamblea resuelve por votación mayoritaria y no por unanimidad:

- 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.

---

<sup>48</sup> *Ídem*. Extracto del discurso de Rubens Iscaro.

<sup>49</sup> *El Diario*, 16 de septiembre de 1942.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

<sup>51</sup> *Ibid*.

<sup>52</sup> 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.

- 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.<sup>53</sup>

La FLAC llevaba adelante una política de diálogo con el Estado y buscaba su arbitraje ante la CTCBA, al 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*”<sup>54</sup> 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*”<sup>55</sup> 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 inexistencia de un compromiso por el cual el levantamiento de la medida de fuerza implique un compromiso de diálogo y suspensión de la medida judicial por parte de la CTCBA.<sup>56</sup>

El 21 de septiembre, se levanta el paro, los trabajadores retornan al trabajo sin conseguir las garantías buscadas. 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

---

<sup>53</sup> *La Prensa*, 17 de septiembre de 1942

<sup>54</sup> Volante de la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches Colectivos: *idem*.

<sup>55</sup> *El Diario*, 15 de septiembre de 1942

<sup>56</sup> *La Nación*, 17 de septiembre de 1942

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.<sup>57</sup>

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 dado que se trataba de una ley sancionada por el Congreso de la Nación.<sup>58</sup>

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 propietarios<sup>59</sup> sino los trabajadores del sector.

### **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, 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<sup>60</sup> 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.

---

<sup>57</sup> *El Diario*, 20 de septiembre de 1942

<sup>58</sup> *Ídem*.

<sup>59</sup> Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers: *ídem*.

<sup>60</sup> *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.

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*”<sup>61</sup>, a las cuales concurrieron cerca de 10.000 personas aproximadamente<sup>62</sup>. 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 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.<sup>63</sup>

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,<sup>64</sup> resulta violatoria de estas disposiciones.

---

<sup>61</sup> *El Diario*, 07 de septiembre de 1942

<sup>62</sup> *Ídem*.

<sup>63</sup> Varone, Domingo: *op. cit.*

*Nota de la autora:* Los diarios de la época dan cuenta del proceso de conformación de la Unión Democrática durante estos días.

<sup>64</sup> 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

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.

### **La posición del Estado y de la Municipalidad frente al conflicto**

Las vinculaciones del Estado y a la CTCBA son estrechas y las medidas tomadas frente a la oposición en el contexto del Estado de Sitio decretado en 1942 son objeto de otro estudio en curso, 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 Culaciati<sup>65</sup>, 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 septiembre<sup>66</sup>, 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

---

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.

<sup>65</sup> Pereyra, Horacio: *op. cit.*, p. 31. “Dr. Miguel Culaciati: ministro del Interior de Castillo, abogado consultor y apoderado de Bunge y Born.”

<sup>66</sup> *La Vanguardia, El Diario*, 20/09/1942

mejores condiciones en el traspaso de los vehículos y en la inserción de los interesados como personal de la CTCBA.<sup>67</sup> Para los asalariados del sector el mensaje del Poder Ejecutivo apuntaba a garantizar sus gestiones para conseguir mejoras salariales y laborales (aguinaldo, vacaciones pagas, pensiones, etc.)<sup>68</sup> 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 su intención de finalizar las conversaciones y dejar actuar a la justicia.<sup>69</sup>

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 los gremios que siguieran la estrategia de la legalidad quedarían prisioneros dentro del estrecho espacio propuesto por el Estado que empleaba tácticas paternalistas e intervencionistas con el objetivo de presentarse como benefactor para envolver a los trabajadores en la lógica de la legalidad.<sup>70</sup>

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 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.<sup>71</sup> 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.<sup>72</sup>

Su intención es hacerse cargo de la provisión del servicio de transporte de pasajeros, obtenidos los vehículos deberá obtener choferes que realicen los recorridos autorizar la

---

<sup>67</sup> *El Diario*, octubre 1942. Declaraciones del Ministro del Interior Culaciati.

<sup>68</sup> *Ídem*.

<sup>69</sup> *Ibidem*.

<sup>70</sup> *La Protesta*, n° 7.918, año 46, septiembre de 1942. Periódico de aparición mensual.

<sup>71</sup> Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Boletín Municipal*, Buenos Aires, año 19, 04 de septiembre de 1942, p. 1776

<sup>72</sup> *Ibidem*. Decreto municipal del 09 de septiembre de 1942, p. 1802

extensión de las líneas de ómnibus para que cubran los recorridos vacantes por la huelga.<sup>73</sup>

La Municipalidad ejerce una fuerte presión legal (judicializa la protesta) sobre los huelguistas para hacerlos desistir de la medida de fuerza, 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.

### **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.<sup>74</sup>

---

<sup>73</sup> *Ibid.*, p. 1824

<sup>74</sup> 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 y la lucha sindical.<sup>75</sup>

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 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,<sup>76</sup> 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.<sup>77</sup>

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

---

<sup>75</sup> Torre, Juan Carlos.: *La Vieja guardia sindical y Perón*, Buenos Aires, Sudamericana, 1990, p. 47.

<sup>76</sup> Rotondaro, Raúl: *op. cit.*

<sup>77</sup> 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.”

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.<sup>78</sup> 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 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 llamado<sup>79</sup>, 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.<sup>80</sup> 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 numero 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

---

<sup>78</sup> 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.”

<sup>79</sup> *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”

<sup>80</sup> 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.

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, antiestatista, prescindente y de confrontación con el gobierno de turno<sup>81</sup>, 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 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<sup>82</sup> de esta manera los gremios comunistas se colocan 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 volver al trabajo y respetar las directivas de sus organizaciones.<sup>83</sup>

Queda así confirmada la existencia de un número indeterminado de obreros pertenecientes a organizaciones no anarquistas que continuaban con la huelga general después del 7 de septiembre, desoyendo los llamados de sus organizaciones a reintegrarse a sus actividades laborales.

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

---

<sup>81</sup> Para el anarquismo el estado no es más que la representación política del régimen capitalista.

<sup>82</sup> *La Hora*, 09 de septiembre de 1942. Reproducción del fragmento del volante del Sindicato Único de la Construcción.

<sup>83</sup> *Ídem*.

lucha antiimperialista limitada por los elementos no obreros y reaccionarios de la clase obrera.

### **Conclusiones**

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 periodísticas<sup>84</sup> y manifiestos<sup>85</sup>, 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 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.

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.

---

<sup>84</sup> Nos referimos a *La Protesta* y *La Hora*.

<sup>85</sup> Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers: *op. cit.*

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.