

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

# **La huelga de 1942 de los trabajadores del transporte colectivo de pasajeros.**

Santa Cruz, Claudia y Cavasso, Osvaldo Roberto (UBA).

Cita:

*Santa Cruz, Claudia y Cavasso, Osvaldo Roberto (UBA). (2007). La huelga de 1942 de los trabajadores del transporte colectivo de pasajeros. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/980>

*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>.*

## XI° JORNADAS INTERESCUELAS/ DEPARTAMENTOS DE HISTORIA

Tucumán, 19 al 22 de Septiembre de 2007

**Título:** La huelga de 1942 de los trabajadores del transporte colectivo de pasajeros

**Mesa Temática Abierta: 108**

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Historia.

**Autor/res-as:**

Cavasso, Osvaldo: Alumno, Medina 679 depto 7, (011) 4674-3755,

[cavasso@hotmail.com](mailto:cavasso@hotmail.com)

Santa Cruz, Claudia: Docente, Medina 679 depto 7, (011) 4674-3755,

[csantacruz12@yahoo.com.ar](mailto:csantacruz12@yahoo.com.ar)

**Introducción:**

Cuando estudiamos al movimiento obrero entre 1937-1945, en términos generales se toma el período comprendido como un período de transición<sup>1</sup> o preparatorio para el peronismo, la idea que encontramos en estos autores es que el movimiento obrero está en reflujó, las organizaciones 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.<sup>2</sup>

Una CGT dividida, un movimiento obrero desmovilizado y la ausencia de la izquierda en sus organizaciones es el panorama general del período.<sup>3</sup>

Sin embargo, cuando nos propusimos estudiar el conflicto que en 1942 enfrentaba a la Federación de Líneas de Autos Colectivos con la Corporación, 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 los aspiraba a ganar espacios dentro de la conducción de la central obrera.<sup>4</sup> La fuerza sindical descansaba en los 356 sindicatos que nucleaban a

---

<sup>1</sup> Del Campo, H.: *Sindicalismo y peronismo*, CLACSO, Bs. As., 1983

<sup>2</sup> Verses a autores como Del Campo, H.: Op. Cit o como Rotondaro, R.:

<sup>3</sup> Durruty, C: *Clase obrera y peronismo*, Pasado y presente, Córdoba, 1969

<sup>4</sup> Iscaro, R.: *Historia del movimiento sindical*, Ed. Fundamentos, Bs. As., 1973. Tomo II

441.000 afiliados de los cuales 217 sindicatos con sus 330.000 afiliados pertenecían a la CGT.<sup>5</sup> Los comunistas crecían en los sindicatos industriales que representaban el 5% del total, estimado en 18 sindicatos y 23.267 afiliados.<sup>6</sup>

#### Crecimiento de los sindicatos comunistas (1936/1942)<sup>7</sup>

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

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.<sup>8</sup>

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 Bs. As. (CTBA) con el apoyo del Estado.

#### Evolución de las huelgas entre (1940/1942)<sup>9</sup>

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.<sup>10</sup>

<sup>5</sup> Según datos estadísticos de 1941 del Departamento Nacional del Trabajo.

<sup>6</sup> Rotondaro, R.: *Realidad y cambio en el sindicalismo*, Pleamar, Bs. As., 1971

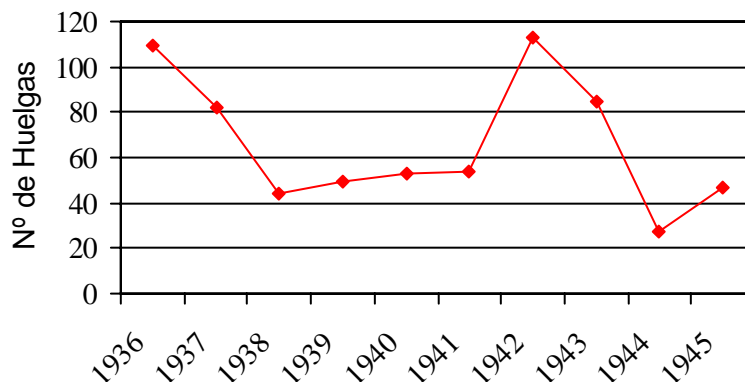
<sup>7</sup> Cuadro elaborado a partir de datos extraídos de Durruty, C.: *Op. Cit.*

<sup>8</sup> Matsushita, H.: *Movimiento obrero argentino (1930-1945)*, Siglo Veinte, Bs. As., 1983. *El apoyo a la causa democrática parece haber felicitado a los comunistas una actuación más armónica con otros sectores*

<sup>9</sup> Durruty, C.: *Ídem*

<sup>10</sup> *Ibidem*

### Evolucion de las huelgas (1936/1945)



No es nuestra intención reducir el conflicto de clase a un análisis institucional y/o cuantitativa, 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 continúa siendo el principal medio de lucha pero no el único, ya que aparece ahora acompañada por otros medios de lucha como los mítines, la movilización, etc.<sup>11</sup>

Durante la huelga de Septiembre de 1942, los sindicatos comunistas participarán activamente apoyando a los huelguistas en su lucha contra el monopolio del transporte,<sup>12</sup> situación que pasaremos a explicar a continuación.

En el marco de la competencia entre el capital norteamericano y británico que se disputan el control del transporte de carga y de pasajeros. Empresas como Goodyear, Firestone y Texaco en la década de los '30 están ya consolidadas en nuestro país, proveyendo de insumos (combustible, lubricantes, caucho, auto partes) para la industria del transporte local.

Frente a esta situación, el capital inglés planea a obtener el monopolio total de los medios de transporte del país a partir de la transferencia a las empresas inglesas del abastecimiento de combustibles, carrocerías, lubricantes, caucho e insumos<sup>13</sup> Para ello debían proceder a la liquidación de los competidores independientes con el apoyo del

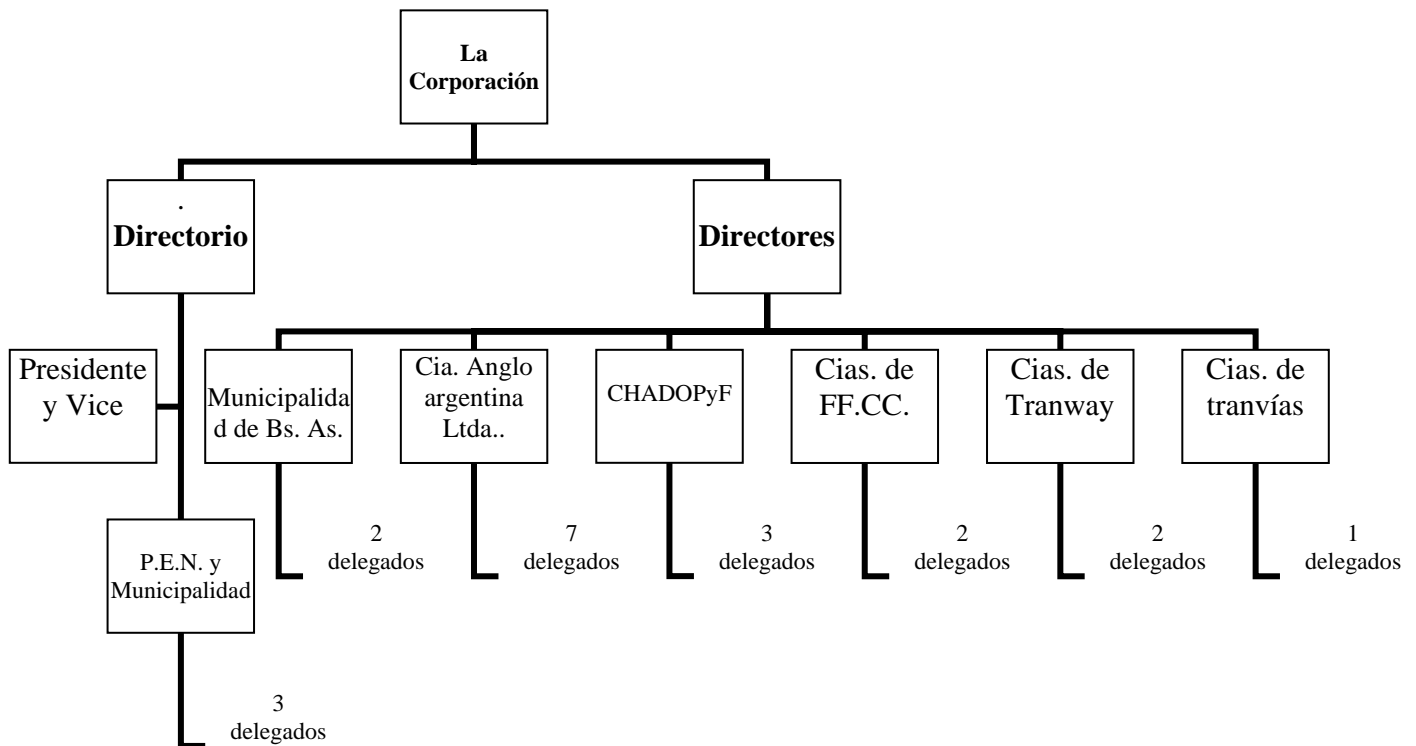
<sup>11</sup> Iñigo Carrera, N.: *Op. Cit.*

<sup>12</sup> Iscaro, R.: *Op. Cit.*

<sup>13</sup> Puiggrós, R.: *Op. Cit. El plan inglés, hilvanado en Londres durante las tramitaciones del Pacto Roca (...) superaba los límites de lo posible en la tradicional relación de dependencia. pedía un precio impagable a cambio de un cupo de exportación del chilled beef.*

Estado argentino, Entre 1935/36 se sanciona la Ley 12.311 de Coordinación del Transporte, por la cual se autorizaba al Poder Ejecutivo a crear la Corporación del Transporte Automotor de la Ciudad de Buenos Aires, empresa integrada por representantes del Estado, la Municipalidad, la Compañía Anglo-argentina, la CHADOPYF, las compañías de tranvías entre otras. Su función consistía en hacerse cargo con exclusividad por un lapso de 56 años del transporte público de pasajeros de la ciudad de Bs. As.

**Composición interna de en la Corporación:**



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 le garantizaba una mayoría propia.

La ley no pudo ser puesta en vigencia por: la resistencia de las Líneas de autos colectivos que protagonizaron una jornada de lucha en Septiembre de 1936<sup>14</sup> y la falta de fondos de la Corporación para solventar el proceso de expropiación.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Iñigo Carrera, N.: Op. Cit. Pp. 109. *El intento de monopolizar el transporte de la Capital, generó una fuerte resistencia de los colectiveros, en cuyo apoyo el Comité Intersindical contra el Monopolio de los Transportes declaró una huelga general el 21 de Septiembre de 1936.*

<sup>15</sup> Eujanian, A.: Los colectiveros de Buenos Aires entre 1928 y 1951, Ed. Altamira/Fundación OSDE, 2006, PP. 70.

## **El conflicto entre la Federación de Líneas de Autos Colectivos y la Corporación:**

En 1939 la resistencia de los trabajadores, la falta de fondos y la II Guerra Mundial habían impedido la aplicación de la ley.

Las compañías de ómnibus y las Líneas de autos colectivos habían presentado recursos ante la Justicia para apelar las expropiaciones establecidas por la Ley 12.311 sin embargo los juicios se encontraban paralizados por inactividad de la Corporación<sup>16</sup>

En 1942 la Corporación 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, esperanzando 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”*<sup>17</sup>

Este sistema de transporte creado a fines de los años '20 como respuesta al problema del transporte urbano de pasajeros y a la desocupación, creando un sistema alternativo que compitió exitosamente con los ómnibus y fue expandiéndose en la década siguiente, constituyendo un sector autónomo y rentable dentro del transporte público de pasajeros.

### **Rentabilidad del sector de autos colectivos en 1942**

Sistema	Pasaj. o transportar según la Corp. en su pedido de aumento de tarifas	Capital invertido (a revisar) según informe de la C. de Control	Ingresos netos de capitalización según la Corp. ingresos brutos menos gastos	Porcentaje de los ingresos netos previstos sobre el capital invertido
Subterráneos	179.000.000	\$ 210.900.000	204.562	4 %
Tranvías	441.003.500	\$ 221.800.000	6.942.000	3 %
Ómnibus	268.000.000	\$ 58.700.036	7.741.980	13 %
Colectivos	325.600.000	\$ 31.582.000	17.627.900	26 %

El examen del cuadro confeccionado con cifras oficiales<sup>18</sup>, permitirá comprobar en forma gráfica el enorme contrasentido económico de la Ley; hecho con el propósito

<sup>16</sup> La Nación, 23/09/1942.

<sup>17</sup> Scalabrini Ortiz, R.: *Política británica en el Río de la Plata*, Fernández Blanco, Bs. As., 1937, pp. 189.

<sup>18</sup> La Vanguardia, 11/10/1942, cuadro realizado a partir de cifras oficiales.

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 de este sistema alternativo de transporte de pasajeros 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 CTBA y como sistema competitivo y eficaz no regulado por controles estatales “*la Corporación tiene un capital de pesos 554.000.000 y, según su memoria ha transportado 594.000.000 de pasajeros el año pasado. Pretende ahora comprar con pesos 10.000.000, \$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 más pretende comprar los ómnibus que transportan entre 200.000.000 y 300.000.000 de pasajeros. En síntesis, con \$654.000.000 de capital agudo, se transportan \$500.000.000 de pasajeros; y con \$50.000.000 se transportan 200.000.000 de pasajeros.*”<sup>19</sup>

El día 7 de agosto de 1942 la Corporación deposita ante el Juzgado Federal a cargo del Dr. Pocard, que lleva adelante los juicios sobre expropiación de las 88 líneas que circulan en la ciudad, la suma de \$22.125.000 para costear las demandas y solicitó la posesión de urgencia de todos los colectivos, materia del pleito.

El 12 de agosto de ese año, el Juez Pocard dictó sentencia a favor de la Corporación, 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 Corporación a depositado a las resultas de este juicio la suma de 22.128.000 pesos, de los cuales 10.000.000 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 la hipótesis de que resultara un excedente una vez cubierto el precio de todos los vehículos. Agrega que los mismos bienes que se expropian, como los de la Corporación, 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.

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 Corporación. A la vez

---

<sup>19</sup> *La Vanguardia*, Op. Cit. Fragmento del discurso de Américo Ghioldi en la Cámara de Diputados el 09/10/1942

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 máximo de 30 días.

De esta manera, La Justicia transforma a la Corporación 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.

El reacción popular se hace efectivo de inmediato a partir de campañas de apoyo en distintos medios de prensa, tal como lo muestra esta publicidad.<sup>20</sup>



Esta publicidad muestra los intentos de identificar al colectivo con el pueblo

### **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*

La Federación de Líneas de Autos Colectivos (gremio que agrupaba a los propietarios y conductores de autos colectivos) denuncia que detrás de la expropiación se encubre 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, prácticamente representa limitación de servicios y aumentos de tarifas”*<sup>21</sup>

Las solicitadas se suceden en los distintos diarios, La Vanguardia y Crítica es el portavoz de la Federación y La Nación el portavoz de la Corporación, el cruce de

<sup>20</sup> *Crítica*, 31/08/1942

<sup>21</sup> *La Vanguardia*, 21/08/1942. 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



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 1942

La Corporación ofrece:	La Asociación de Propietarios de Autos Colectivos denuncia que:
Pagar la indemnización que la Justicia establezca <i>“en efectivo (...) con todas las garantías para los expropiados”</i> <sup>22</sup>	Denuncia la valuación de los autos colectivos por su estado (\$1.500 por unidad aprox.) y no por la rentabilidad potencial.
Salario mensual de \$205.	Que el salario ofrecido no <i>“alcanza a la mitad de lo que actualmente perciben”</i> los conductores. <sup>23</sup>
Garantizar el normal funcionamiento del servicio de las líneas expropiadas <i>“continuidad que el público merece”</i> <sup>24</sup>	El aumento de la tarifa
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.)	La expropiación implica la desaparición de las industrias y comercios anexos a esta actividad-
Atender el transporte de pasajeros <i>“con eficiencia regularidad”</i> <sup>25</sup>	Eliminar la competencia de un <i>“medio de transporte que (...) resulta eficiente, cómodo y barato”</i> <sup>26</sup>

La Federación también denuncia que con las expropiaciones desaparecerán industrias y comercios ligados a este sector que emplea a más de 100.000 personas *“que encontraron allí un campo excelente para desarrollar su actividad. Se crearon tipos especiales de carrocías. Se organizaron pequeñas sociedades semejantes a cooperativas (...) Poco a poco, los pequeños propietarios se transformarán en proletarios sin amparo.”*<sup>27</sup>

El Juez determina que el día 4 de Septiembre se haga efectiva a partir 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”*<sup>28</sup>

<sup>22</sup> La Nación, 05/09/1942

<sup>23</sup> La Vanguardia, 08/09/1942

<sup>24</sup> Op. Cit.

<sup>25</sup> Ídem

<sup>26</sup> Op. Cit.

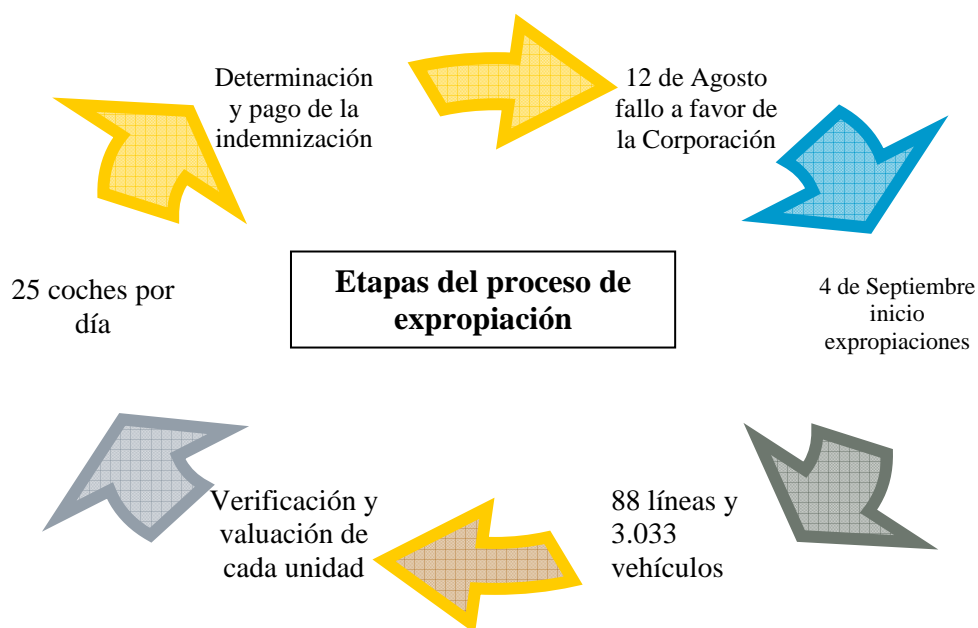
<sup>27</sup> Scalabrini Ortiz, R.: Op. Cit. Pp. 190

<sup>28</sup> La Vanguardia, 04/09/1942

### De la huelga sectorial a la huelga general:

Las expropiaciones se iniciaron el 4 de septiembre de 1942 para las líneas urbanas e interurbanas comenzando por la línea 1 “*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.*”<sup>29</sup>

Ante la negativa de los propietarios de llevar y entregar sus 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 que circulaban en la ciudad se procedería a la expropiación a razón de 25 coches por día comenzando por la línea 1.



Frente a la expropiación de “*la herramienta de trabajo a los componentes*” de la línea N° 1, la Federación de Líneas de Autos Colectivos dispone “*la paralización total de los servicios en señal de protesta ante tamaño atropello*”<sup>30</sup> por 24 hs. “*a las 9 de la mañana, ya no quedaba en servicio ninguno de estos medios de transporte*”<sup>31</sup>

El acatamiento a la medida fue total a excepción de las líneas 212 y 263 pertenecientes a la Corporación, la Federación emite un comunicado en el cual sostiene

<sup>29</sup> La Vanguardia, Op. Cit.

<sup>30</sup> La Vanguardia, 05/09/1942

<sup>31</sup> La Nación, 05/09/1942

que la huelga es “una legítima acción”<sup>32</sup> ante los intentos de expropiación y convoca para el día 5 de Septiembre en el Parque Romano (Las Heras y Lafinur) a una Asamblea General de Gremios a los efectos de considerar la situación.

Algunos diarios se preocupan 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”<sup>33</sup>

En la Asamblea convocada por la Federación de Líneas estuvieron presentes propietarios y conductores, representantes de los sindicatos gráficos, metalúrgicos, panaderos, construcción, vestido, etc. y autoridades de las Asociaciones Vecinales y de la Junta Popular Pro Abaratamiento de la Vida.



La fotografía muestra a los concurrentes a la Asamblea del Parque Romano<sup>34</sup>

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.”<sup>35</sup>

La Asamblea resuelve:

- El paro por tiempo indeterminado
- Solicitar la cooperación de los sindicatos obreros
- Solicitar que el Poder Ejecutivo detenga las expropiaciones
- La Reforma de la Ley 12.311

Para la Federación de Líneas de Autos Colectivos la lucha se realizaba en torno a dos ejes:

---

<sup>32</sup> La Prensa, 04/09/1942

<sup>33</sup> Op. Cit.

<sup>34</sup> Op. Cit.

<sup>35</sup> Op. Cit.

1- Contra “los monopolios eminentemente extranjeros”

2- Por la defensa de “la herramienta de trabajo”<sup>36</sup>

Las expropiaciones continúan durante la huelga, los apoyos son cruciales y provienen de sectores y organizaciones diversos, 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 Federación de Líneas.<sup>37</sup>



**Fotografía tomada a propietarios y conductores de la Línea N° 1 en 1942**

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>38</sup> y el despliegue policial en los barrios y división

El 6 de Septiembre el intendente Carlos A. Pueyrredón. firma una ordenanza intimado a los huelguistas a reanudar el servicio el día 8 de Septiembre a las 8 hs. Vencido este plazo se procedería a la caducidad de los permisos y a la incautación de los vehículos por parte de la Municipalidad.<sup>39</sup>

En un nuevo comunicado la Federación de Líneas responde que la huelga no es contra las autoridades municipales ni nacionales sino a favor que se paralicen las expropiaciones de las cuales son objeto y se devuelvan los vehículos expropiados a sus

---

<sup>36</sup> La Vanguardia, 07/09/1942. Al que definen como un “*medio de transporte (...) eficiente, cómodo y barato*”

<sup>37</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.

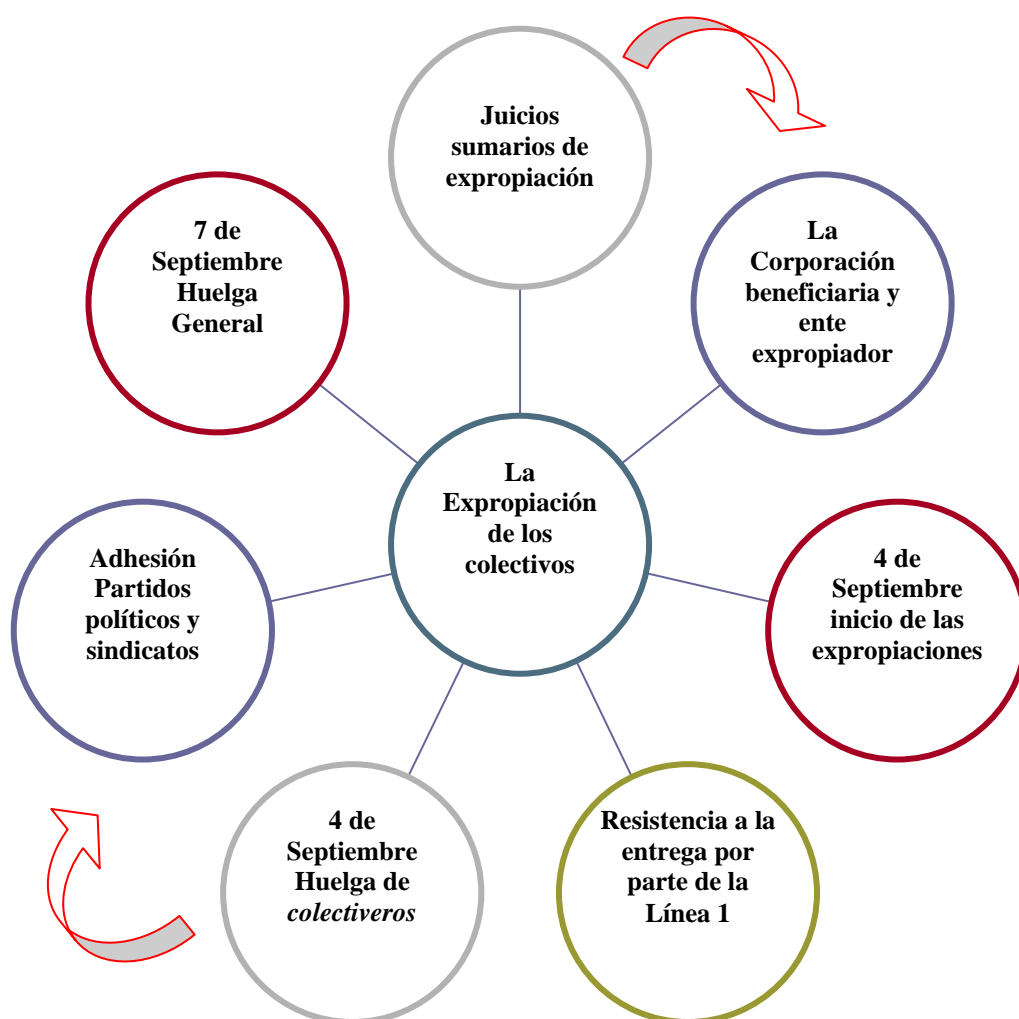
<sup>38</sup> La Vanguardia y La Nación, 06/09/1942

<sup>39</sup> La Vanguardia, 06/09/1942

dueños.<sup>40</sup> Al mismo tiempo decide 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.*”<sup>41</sup> La tarifa pasaba a costar 2 centavos para las distancias de 4 a 8 km. y por la noche se cobraría la tarifa mínima.

Ante el pedido de apoyo de la Asamblea de propietarios y conductores de Autos Colectivos, las acciones intimidatorias de la policía y la amenaza de incautación por parte de la Municipalidad, los sindicatos obreros que apoyaban el conflicto resuelven realizar un paro general de 24 hs. en adhesión al conflicto.

### Cronología de los sucesos Agosto/Septiembre 1942



<sup>40</sup> *La Prensa*, 06/09/1942

<sup>41</sup> *La Vanguardia*, 07/09/1942

### **De la expropiación a la incautación:**

Una vez cumplido el plazo establecido por la Municipalidad, ésta procedería a la incautación de los coches que serían entregados a empleados municipales que actuarían de improvisados choferes.

El 8 de Septiembre el Poder Ejecutivo hace conocer un comunicado por el cual quedaba prohibido difundir toda información de “*carácter gremial en cuanto al paro*”, respecto del conflicto y “*el apoyo o solidaridad que pudieran prestarle otros gremios*”, sobre la “*continuación del paro*” y las alternativas que se sucedieran durante esos días.<sup>42</sup>

Los diarios acataron esta medida a excepción de La Vanguardia que fue clausurada<sup>43</sup> ese día conjuntamente con el local de la Federación de Líneas de Autos Colectivos.<sup>44</sup>

Cumplida la Jornada de paro general, la medida se levantó quedando la huelga circunscrita al ramo de *colectiveros*.

Ese mismo día aparece publicada una solicitada firmada por La Asociación de Propietarios de Autos Colectivos (Arturo Tortella y Enrique García) en la cual ofrece una propuesta de solución al problema:

- 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 a pie.
  - Establecimiento del control de pasaje mediante el sistema de boletos

---

<sup>42</sup> *La Nación*, 08/09/1942

<sup>43</sup> hasta el 11 de Septiembre de 1942

<sup>44</sup> Obedeciendo al Estado de Sitio dictado a principios de 1941.

- 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

Es evidente que la propuesta de solución ofrecida no se condice con el espíritu ni las resoluciones de la Asamblea de Parque Romano. La unidad de entre los propietarios estaba quebrándose ante el embate de la Corporación.

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

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.<sup>45</sup>

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.

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”*<sup>46</sup>la

---

<sup>45</sup> .Cuando hay condena firme se sustituye por la pena accesoria de comiso.

<sup>46</sup> Achával, C.: *Mito y tradición del colectivo porteño*, En: Todo es Historia, N° 375, Octubre 1988.

población colaboró en “esconderlos” en sus garajes, patios o fondos camuflándolos con lonas o ramas.

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”*<sup>47</sup>

La Federación 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”* El sabotaje es otra forma de resistencia.

La Municipalidad intenta “romper la huelga haciendo circular colectivos manejados por improvisados colectiveros. El público los rechazó y hasta fueron objeto de agresiones de palabra y de hecho en algunos casos.”<sup>48</sup>

Mientras tanto, la Federación de Líneas 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 Federación 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.

El día 16 de Septiembre se realiza una nueva Asamblea General de Gremios, el motivo de la misma era discutir si la huelga continuaba o no.

El Secretario de la Federación marcó el fracaso de las negociaciones con el gobierno si no levantaban la huelga. Los delegados de las distintas Líneas, en su mayoría, manifestaron en contra de volver al trabajo *“hasta tanto no hubiera mayores garantías de que no se consumará el despojo”*<sup>49</sup> El delegado de la Línea 64 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”*

La Asamblea resuelve por votación mayoritaria y no por unanimidad:

---

<sup>47</sup> *La Nación*, 11/09/1942

<sup>48</sup> Varone, D.: *La memoria obrera*, Testimonios, Ed. Cartago, Bs. As., 1989, pp. 138.

<sup>49</sup> *La Vanguardia*, 16/08/1942



- 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.<sup>50</sup>

Ante el levantamiento de la huelga la Municipalidad levantó las incautaciones y se reanudaron las negociaciones entre representantes de la Federación de Líneas y el Ministro del Interior.

Así culminaba la 1º huelga contra las leyes monopólicas de expropiación, en octubre se realizaría una 2º huelga pero los protagonistas no serían ya los propietarios sino los conductores de autos colectivos.

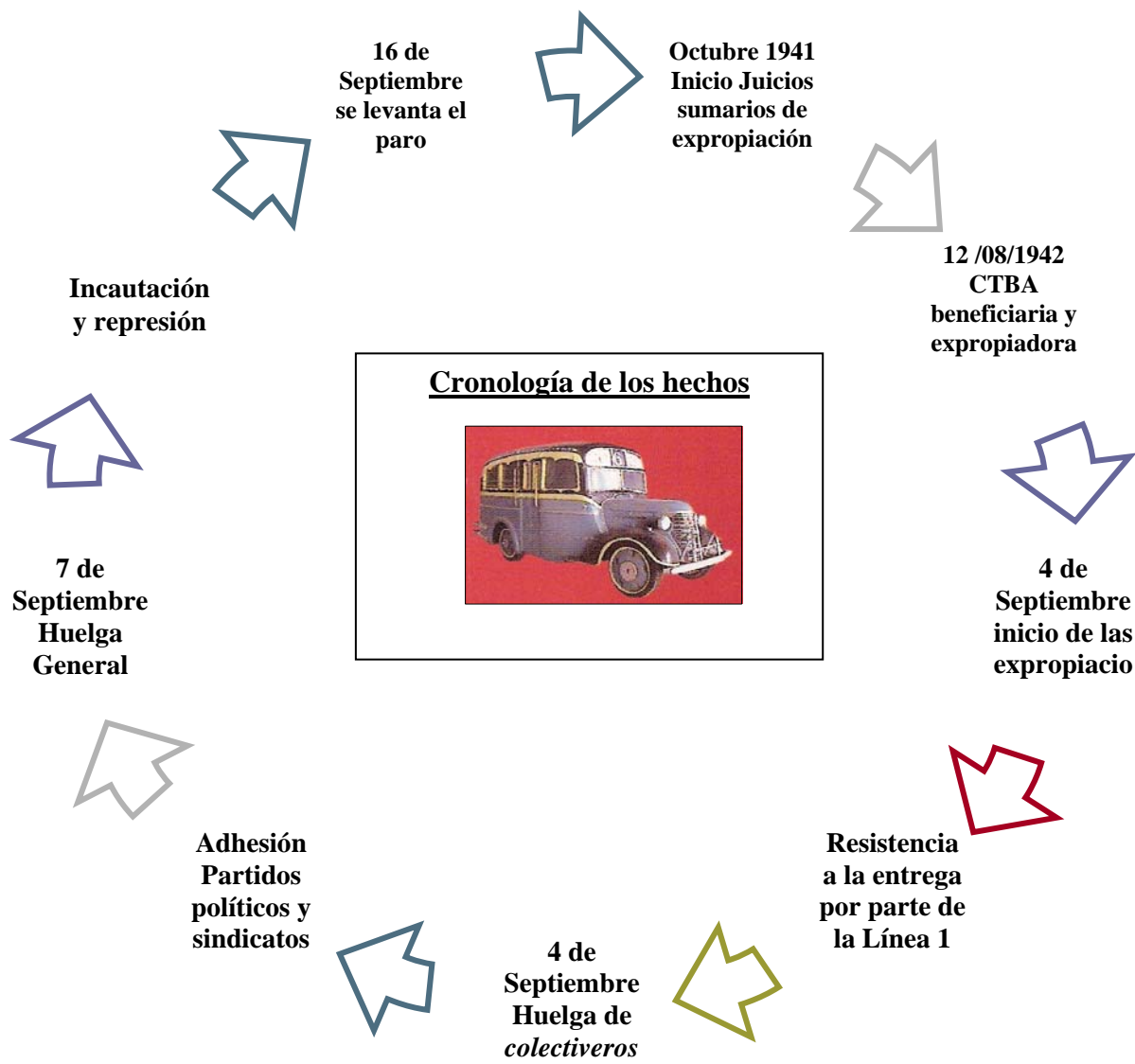


**Playón en Av. Lastra y Gral Paz en el cual la Corporación depositaba los autos colectivos expropiados<sup>51</sup>**

---

<sup>50</sup> *La Prensa*, 17/09/1942

<sup>51</sup> Achával, C.: *Op. Cit.*



**Algunas reflexiones finales:**

Empezamos nuestra investigación bajo el presupuesto que se trataba de una huelga que duró 4 meses y nos encontramos con un proceso caracterizado por dos huelgas sectoriales con dos protagonistas distintos y dos huelgas generales alcance variado.

El proceso de reconstrucción de esta primera huelga es necesario a los fines de poder analizar los procesos de lucha o enfrentamientos sociales de una clase o fracción de clase.

En esta reconstrucción debemos observar:

- 1- Quiénes participaron
- 2- Contra qué o quiénes luchaban
- 3- Las metas que se plantean
- 4- Las alianzas que entablan

De esta manera podremos establecer la estrategia de este sector en un momento determinado y descubrir el grado de autoconciencia y organización alcanzado, para ello es necesario observar sus luchas.<sup>52</sup>

Varios son los problemas teórico/metodológicos que debemos enfrentar.

En primer lugar debemos preguntarnos si son ¿Trabajadores y Empresarios a la vez?

Lo que define a los obreros como clase es su posición de no propietarios de sus condiciones materiales de existencia, imposibilitados de reproducir su vida más que como atributo del capital, sometido a la clase propietaria del capital, sin embargo si pensamos en la existencia de un sector de “autoempleados” que si poseen algún tipo de propiedad, más allá de su fuerza de trabajo, que les permita reproducirse sin entregar su fuerza de trabajo a la clase capitalista. Lo que venden es el producto de su trabajo y por tanto son productores simples de mercancías.

Esto no significa que estos pequeños propietarios no puedan ser explotados por otros mecanismos (por ejemplo, el monopolio).<sup>53</sup> Por lo tanto podemos caracterizarlos como “*masa trabajadora y explotada*”<sup>54</sup>

A partir de esta conceptualización por lo tanto, debemos definir el colectivo como medio de producción y las relaciones sociales de producción que entabla los propietarios a partir de la posesión de ese bien.

Otro problema al cual nos enfrentamos se refiere a la caracterización de la Federación de Líneas de Autos Colectivos La Federación de Líneas de Autos Colectivos ¿Cámara empresaria o sindicato obrero? Aquí nos encontramos con que los trabajadores que dicen serlo parecen no serlo y que los trabajadores que dicen serlo son propietarios.

La reivindicación de la defensa de “*la herramienta de trabajo*”<sup>55</sup> cuestionada por los anarquistas “*no entendemos (...) defender lo que equivocadamente se ha dado en llamar herramienta de trabajo dado que somos antimonopolistas acérrimos*”<sup>56</sup>

---

<sup>52</sup> Iñigo Carrera, N.: *Op. Cit.*

<sup>53</sup> Iñigo Carrera, N.: “*El concepto de clase obrera*” en: CONICET/FCH-UNCPBA/PIMSA, octubre 2003.

<sup>54</sup> *Op. Cit.*

<sup>55</sup> Varone, D.: *Op. Cit. El colectivero, en tanto actuaba con mentalidad individualista, defendía “su colectivo”, su “herramienta de trabajo”, como el campesino defiende su pequeña parcela de tierra.*

<sup>56</sup> *La Protesta*, Octubre 1942

En este sentido las medidas de incautación implicarían un quiebre interno dentro los huelguistas dado que las perspectivas de ser despojados sin ningún tipo de indemnización es una presión considerable para quienes priorizan la propiedad por sobre la acción directa prefiriendo soluciones en base al diálogo y la negociación.

Otro elemento para destacar es la búsqueda de la intervención del Estado en el conflicto siendo que ellos luchan contra la Corporación de la cual el gobierno es parte integrante,

Finalmente tenemos que abordar los límites de esta huelga planteada en torno a las estrategias para enfrentar la expropiación y el monopolio.

1. Frente antiimperialista y antimonopólico.
2. Discurso clasista y democrático burgués.

La apertura de arco de apoyos que oscilaba entre el proletariado y la pequeña burguesía nos señala que en el seno de estos Frentes Antifascistas el carácter clasista del antiimperialismo se desdibuja y adquiere contenidos pequeños burgueses.<sup>57</sup> *“los obreros participaron de la lucha junto a los patrones de los colectivos, pero con desconfianza hacia ellos. Había que forzar, sin embargo, la unidad para el éxito de la lucha”*<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Op. Cit. Para defenderse del monopolio debió apelar al apoyo obrero y popular.

<sup>58</sup> Ídem.

## Bibliografía:

- Abad de Santillán, D.: Historia Argentina
- Achával, C.: *El colectivo ¿Un invento argentino?* En: Todo es Historia, N° 338  
*Mito y tradición del colectivo porteño*, En: Todo es Historia, N° 375,  
Octubre 1988.  
“Rojo y Negro” sobre ruedas, En: Todo es Historia, N° 434
- Casal, H.: *Historia del Colectivo*, CEAL, Bs. As., 1971
- Chiarante, Pedro: *Ejemplo de dirigente obrero clasista. Memorias*, Ed. Fundamentos,  
Bs. As., 1
- Del Campo, H.: *Sindicalismo y peronismo*, CLACSO, Bs. As., 1983
- Durruty, C.: *Clase obrera y peronismo*, Pasado y presente, Córdoba, 1969
- Escribano, Cruz: *Mis Recuerdos*, Cooperativa Gráfica General Belgrano, 1982.
- Eujanian, A.: Los colectiveros de Bs. As. entre 1928 y 1951, Ed. Altamira/Fundación  
OSDE, Bs. As., 2005.
- Galasso, N.: “La economía bajo el signo de la entrega” 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”, Bs. As., Carlos  
Pérez, 1969; P. Skupch, *op.cit.*, pág. 44-45 y R. Miller, *op. cit.*
- García Heras, R.: “Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de  
pasajeros: La Compañía de tranvías Anglo-Argentina” Bs. As., en: Revista de Ciencias  
Sociales, vol. 32, N° 135, IDES, Bs. As., abril...  
*Transportes, negocios y política*, Sudamericana, Bs. As., 1944.
- Godio, J.: *El movimiento obrero argentino (1930-43), Socialismo, comunismo y  
nacionalismo obrero*, Legasa, Bs. As., 1989  
“La gran crisis” en: Siglo mundo, Bs. As., 1969, N° 40 Pág. 145-168
- Iscaro, Rubens: *Historia del Movimiento sindical*, Ed. Fundamentos, Bs. As., 1973.  
Tomo II
- Iñigo Carrera, N.: *La estrategia de la clase obrera 1936*, Ediciones Madres de Plaza de  
Mayo, Bs. As., 2004  
“El concepto de clase obrera” en: CONICET/FCH-UNCPBA/PIMSA, octubre  
2003.
- López, Claudio: *La FORA y el movimiento obrero en la Argentina*, CEAL, Bs. As., vol.  
1. Pág. 52 y 53
- Marotta, S.: *El movimiento sindical argentino*, Ed. Calomino, Bs. As., 1970
- Oddone, J.: *Gremialismo proletario argentino*, Ed. La Vanguardia, Bs. As., 1949
- Páramo, S.: “La Corporación de transporte de la Ciudad de Bs. As. Un fracaso hecho  
historia” U.N. de Cuyo, FF y L, Mendoza, 1991.
- Peña, M.: *Industrialización y clases sociales en la Argentina*, Hyspamérica, Bs. As.
- Puiggrós, R.: *Historia Crítica de los partidos políticos argentinos IV*, Ed. Galerna, Bs.  
As. 2006
- Rotondaro, R.: *Realidad y cambio en el sindicalismo*, Pleamar, Bs. As., 1971
- Scalabrini Ortiz, R.: *Política británica en el Río de la Plata*, Fernández Blanco, Bs. As.,  
1937.
- Varone, D.: *La memoria obrera*, Testimonios, Ed. Cartago, Bs. As., 1989, pp. 138.

**Fuentes:**

**Folleto:** Sociedad de Resistencia controles y limpia coches colectivos /adheridos a la FORA) 1942

**Diarios:** La Prensa, La Nación, Crítica, La Protesta, La Vanguardia de Agosto/Septiembre de 1942.

**Revistas:** Corporación, Revista de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Bs., As. Marzo/Diciembre 1942.