

El Partido Comunista ante el problema del transporte en 1943: posición política, acción gremial y nuevas alianzas en el seno del transporte de autos colectivos

Claudia Santa Cruz¹

Palabras clave: Partido Comunista, Transporte, Huelga, Década de 1940

Introducción

La participación del Partido Comunista (PC) en el ciclo de huelgas en el sector del auto colectivo contra la acción expropiadora realizada por la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA)² en 1942, llevó a su dirigencia a comprender la importancia política y social del transporte urbano de pasajeros en relación a los intereses de los trabajadores y a rejerarquizar esta problemática en la estrategia frentista de los comunistas.

Nuestro trabajo se centrará en reconstruir y analizar la política propuesta por el PC en torno al control de los recursos estratégicos (combustibles) y el transporte automotor urbano durante el año 1943 que sirve de contexto para comprender su política gremial en el seno de la CTCBA.

El PC tuvo participación activa en el proceso de construcción de un nuevo sindicato único por rama, capaz de adaptarse a las condiciones de lucha frente a una gran empresa: el Sindicato de Obreros del Transporte Automotor (SOTA) que reúne a los *Chauffers*³ recién

¹ Docente e Investigadora de la Facultad de Filosofía y Letras-UBA.

² Empresa mixta, integrada por el estado nacional, la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, la Compañía Anglo-Argentina, la CHADOPYF, las compañías de tranvías, entre otras. Las partes se hallan representadas proporcionalmente en el Directorio según la cantidad del capital aportado, el PEN ocupa la Presidencia y comparte la Vicepresidencia con la MCBA mientras la Compañía Anglo-Argentina posee la mayoría de representantes en el Directorio (40% de los votos).

³ Término francés utilizado para designar al trabajador que hace oficio de conducir.

incorporados por la CTCBA y su posterior ingreso a la Unión Tranviaria (UT), y dar cuenta de los distintos intereses gremiales y políticos dentro del sector de “colectiveros”⁴ recientemente incorporado a la CTCBA.

En el año 1943 el avance del proceso de expropiación en el sector de autos colectivos por parte de la CTCBA fue acompañado hacia el interior de la empresa de una reorganización del proceso de trabajo que tenía como objetivo central racionalizar la producción y maximizar beneficios a partir de la instauración de normas de producción y productividad que incidirán sobre las formas y las condiciones laborales de los trabajadores y significará una ruptura con los procesos y formas de trabajo característicos de este sector, asociados al capitalismo mercantil.⁵

Consecuencia de la expropiación y de la proletarización resultante de buena parte de los productores simples de mercancía vinculados al sector del auto colectivo, se profundizará la tendencia gremial anterior a la expropiación, la organización centralizada que oponía a los dos gremios del sector la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers y la Federación de Líneas de Auto Colectivos (FLAC); sumándose un elemento nuevo, la organización por rama en este sector del transporte que opondrá a socialistas y comunistas en el seno de la UT por la organización y hegemonía de un sindicato obrero único que organice a los trabajadores de las ramas de colectivos y ómnibus dependientes de la CTCBA.

1. El Partido Comunista y las huelgas del sector de autos colectivos en 1942

El Partido Comunista y sus gremios habían apoyado las huelgas del sector del auto colectivo contra la CTCBA en 1942 como parte de su política frentista y antiimperialista conjuntamente con otros sectores políticos y sociales (socialistas, radicales forjistas, anarquistas, Sociedades de Fomento, Juntas Vecinales, Juntas Pro Abaratamiento de la Vida, los Comité de Lucha contra el Monopolio del Transporte, etc.)

⁴ Expresión popular que designa a los choferes de autos colectivos.

⁵ Santa Cruz, Claudia (2011) “Formas de organización de la producción en el sector del transporte de autos colectivos en Buenos Aires (1942- 1943): el proceso de proletarización”; en: *Terceras Jornadas de Industrias y Servicios*. Buenos Aires, FCE-UBA, 31 de agosto y 1 y 2 de septiembre.

Los sindicatos comunistas nucleados en el Comité Intersindical, brindaron su apoyo declarando la huelga general el 7 de septiembre y el 28 de octubre de 1942 con un alto acatamiento⁶. Su apoyo fue externo a los gremios directamente involucrados (la Federación de Líneas de Autos Colectivos, la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers y la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches) dado que carecían de presencia gremial en el seno de este sector.⁷

En los hechos, las salidas al conflicto que enfrentaba a los gremios del auto colectivo con la CTCBA en torno a la expropiación fueron diversas: algunos propietarios optaron por negociar individualmente con la empresa el traspaso de sus vehículos, otros continuaron con los juicios de expropiación y muchos otros escaparon a la provincia con sus unidades para integrar las líneas de autos colectivos que allí existían. Los asalariados mantuvieron sus empleos en aquellas líneas que negociaron con la CTCBA un convenio de tenencia temporal⁸ o se incorporaron a las ya existentes en la Provincia de Buenos Aires. Tanto en las líneas expropiadas por la CTCBA como en las que llegaron a acuerdos extrajudiciales, las opciones fueron pasar a trabajar en la empresa, buscar empleo en otras líneas o enfrentar el desempleo.

Los alcances de las jornadas de huelga y la experiencia adquirida, les permitieron a los comunistas, tomar conciencia de la centralidad y potencialidad del sector en relación con la línea frentista y de lucha antiimperialista planteada: su vinculación con la industria nacional, su carácter popular, el enfrentamiento contra la acción expropiatoria contra los “colectiveros” y la exacción a los consumidores, etc.⁹

⁶ Los principales líderes sindicales comunistas (Íscarro, Chiarante, etc.) fueron detenidos durante la Huelga General del 8 de septiembre de 1942 y *La Hora* fue clausurada durante el conflicto.

⁷ Santa Cruz, Claudia (2009) “La huelga de los trabajadores de autos colectivos de septiembre de 1942”; en: *XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, UN de Comahue, Provincia de Río Negro, 28 al 31 de octubre.

⁸ El “Convenio de Tendencia” es un cuerdo firmado el 5 de febrero de 1943 entre los propietarios de autos colectivos de 12 líneas y la CTCBA, por el cual cedían voluntariamente la titularidad de los coches y todos los derechos de explotación de estas líneas a cambio de la tenencia precaria de las unidades por un término que no debía ser inferior a 90 días durante los cuales podían explotarlos bajo su cuenta y riesgo aceptando las regulaciones impuestas por la empresa, finalizado el plazo debían ser entregados a la empresa.

⁹ Nuestro enfoque se limita al sector auto colectivo aunque no desconocemos la presencia de los comunistas en el sector del ómnibus y tranvías principalmente, que no analizamos por exceder el marco del presente trabajo.

Esta política se desarrolló en dos niveles, en el plano de la política nacional implicaba contextualizar el problema del transporte en el marco de las alianzas de la oligarquía agroexportadora con el capital extranjero; y en el plano gremial involucraba un proceso complejo de incorporación de un nuevo sector, de participación activa en la consolidación del sindicato de la rama y asegurar la posición de los comunistas en la dirección de la UT.

2. La posición del Partido Comunista ante el problema del transporte en 1943

Finalizado el ciclo huelguístico¹⁰ (septiembre de 1942 y octubre de 1942 a febrero de 1943), el PC no se desvincula del problema del transporte sino que por el contrario lo vuelve el eje de su acción política durante el año 1943.

La política partidaria frente el transporte en general y el transporte urbano en particular, consistía en elaborar un diagnóstico que señalaba la finalidad de bien público y las consecuencias de monopolio en este área y en base a ello realizar una campaña de denuncia contra los monopolios y sus socios locales –la oligarquía agroexportadora– y a favor del usuario de este servicio.

Esta campaña consiste en señalar las malas condiciones de prestación del servicio y la forma en que opera el capital monopólico, aumentando las tarifas sin invertir capital.¹¹ La consecuencia directa no sólo es la exacción del trabajador¹² sino que genera condiciones de inseguridad para los pasajeros que ponen en riesgo sus vidas. En este sentido los títulos de los artículos publicados en *La Hora* y *Orientación* hacen referencia a las tarifas altas¹³, el mal servicio¹⁴, la falta de insumos¹⁵, la escasez o mal estado de los vehículos¹⁶, los accidentes¹⁷, etc.

¹⁰ Nos referimos a la huelga de septiembre de 1942 y la huelga de octubre 1942 a febrero de 1943.

¹¹ *La Hora*, 18 de mayo de 1943, “Duplica las ganancias mientras los servicios públicos son pésimos”.

¹² *La Hora*, 17 de abril de 1943, “A pésimos servicios, precios más altos. Parece ser consigna de la Corporación de Transportes”.

¹³ *La Hora*, 7 de marzo de 1943, “Las tarifas actuales son suficientes para que la corporación afronte mejores servicios.” *Op. Cit.*, 30 de mayo de 1943, “Subirían las tarifas del transportes urbanos”.

Orientación, 3 de junio de 1943, “Buenos Aires está entre las tres capitales con las más altas tarifas de transporte”.

¹⁴ *La Hora*, 17 de marzo de 1943, “Pretende justificar la Corporación sus pésimos servicios”.

Las notas periodísticas publicadas en *La Hora* entre marzo y junio de 1943 están dirigidas a los trabajadores relacionados con el servicio –los pasajeros y los trabajadores de la CTCBA– con el objetivo de concientizar y ganarse su apoyo electoral y/o gremial.¹⁸

En *La Hora*, en una sección bajo el título “Así trabaja el personal de la Corporación!” –dedicada a los trabajadores de esta empresa– denuncia las malas condiciones laborales en la empresa: la sobreexplotación¹⁹, las malas condiciones de trabajo²⁰, las políticas de disciplinamiento²¹, el incumplimiento de las disposiciones de la ley²²; destacando el rol del gremio en la defensa de los intereses de los trabajadores de la CTCBA y la unidad sindical²³ y popular²⁴ como estrategia para vencer la alianza imperialista, demostrando en los hechos la mancomunidad de intereses entre los trabajadores de la empresa y los pasajeros.

No podemos dejar de señalar, los artículos en torno al conflicto gremial dentro de la UT que oponen socialistas y comunistas por la hegemonía del gremio, situación que abordaremos más adelante.

¹⁵ *La Hora*, 7 de Marzo de 1943, “Numerosas líneas de transporte pararán por falta de nafta”.
Orientación, 29 de abril de 1943, “La escasez del caucho”.

¹⁶ *La Hora*, 1 de junio de 1943, “En pésimo estado salen los coches de los Garages.” *Op. Cit.*, 13 de mayo de 1943, “Mientras escasean los transportes cientos de colectivos se arrumban.” *Ídem*, 4 de junio, “Salen de los Garages coches con las direcciones inseguras.”

¹⁷ *La Hora*, 19 de mayo de 1943, “La Corporación sigue exponiendo la vida de la población.” *Op. Cit.* 17 de mayo de 1943, “En las pésimas condiciones de los coches radica la culpa del terrible suceso.” Artículo que hace referencia a un accidente de un microómnibus en Villa del Parque con un saldo de 10 muertos. *Ídem*, 15 de mayo de 1943, “Ante la pavorosa tragedia, el pueblo exige amplia seguridad a la Corporación.”

Orientación, 10 de febrero de 1943, “La catástrofe de Mataderos y la responsabilidad de la Corporación”

¹⁸ Ver artículos publicados en *La Vanguardia* y *La Hora* entre marzo y junio de 1943. Ver *Anuario Socialista 1943*, Publicación de la Comisión de Prensa del Partido Socialista. Buenos Aires: La Vanguardia, pp. 144-148. “Las tarifas del transporte urbano en 1943”.

¹⁹ *La Hora*, 3 de junio de 1943, “Al carecer de material nuevo, trabajan más horas los revisores.”

²⁰ *La Hora*, 17 de mayo de 1943, “El régimen de trabajo en la Corporación.” *Op. Cit.*, 31 de mayo de 1943, “Carecen de herramientas de trabajo los mecánicos.”

²¹ *La Hora*, 27 de mayo de 1943, “Recargados y vigilados por inspectores secretos de la Corporación trabajan los choferes de los colectivos.”

²² *La Hora*, 10 de abril de 1943, “Exigirán a la Corporación el escalonamiento total del personal de ómnibus y microómnibus.” *Op. Cit.*, 29 de mayo de 1943, “No se cumple el escalafón con los conductores de colectivos.”

²³ *La Hora*, 15 de abril de 1943, “El gremio del transporte urbano refirmará con su adhesión a la CGT unitaria su decisión antinazi.” *Op. Cit.*, 16 de mayo de 1943, “La unidad dará el triunfo los obreros de las empresas mixtas.”

²⁴ *La Hora*, 4 de junio de 1943, “El alza de las tarifas y la unidad del pueblo.”

La política frentista expresa estos lineamientos y el llamado de todos los sectores políticos y sociales a luchar contra la política monopólica que subdesarrolla las fuerzas productivas del país en su propio interés que es contrario al interés de los trabajadores.²⁵

El Golpe “nacionalista” del 4 de junio, en opinión del Partido Comunista no implica un cambio respecto de la política pro imperialista del gobierno anterior, por el contrario, en su opinión la oligarquía abandona toda pretensión democrática quedando al descubierto sus simpatías nazis y la unidad de intereses entre ésta, el gobierno y el capital extranjero.²⁶

Ante la política oligárquica, antipopular y antidemocrático propuesta por los sectores sociales y políticos que apoyan a los golpistas, el Partido Comunista opone una política nacional antioligárquica, popular y democrática.²⁷

Por tanto, sólo la unidad democrática –integrada por comunistas, socialistas, radicales, demócratas progresistas, conservadores democráticos, independientes– impulsará el desarrollo de la industria nacional sobre la base de 6 puntos:²⁸

- 1- Democratización de las Juntas Regulatoras con la representación de los distintos sectores vinculados a la respectiva rama de producción.
- 2- Elaboración de un Plan de explotación del combustible nacional.
- 3- Creación del Consejo Económico Nacional, organismo integrado por trabajadores, campesinos, industriales, intelectuales, etc. Que actuarán como asesores.
- 4- Fin de la política de neutralidad y pro eje seguida por el gobierno de Castillo-Ruiz Guiñazú.
- 5- Llamado a elecciones y restablecimiento de la Constitución Nacional.
- 6- Libertad de los presos políticos.

²⁵ *La Hora*, 12 de abril de 1943, “Quiénes son los que burlan la voluntad de los trabajadores del transporte urbano.” *Orientación*, 14 de enero de 1943, “La crisis del automotor y la preocupación actual de los trabajadores por resolverla”

²⁶ Volante del Comité Central del Partido Comunista “Por un gobierno democrático”, Buenos Aires, agosto de 1943.

²⁷ *Orientación*, 20 de mayo de 1943, “La oligarquía y el monopolio del transporte no son obra de la casualidad, sino de una política reaccionaria y antinacional”.

²⁸ *Op. Cit.*

En este contexto, publican el “Plan de Explotación Nacional del Combustible”, folleto en el cual afirman que la actual carestía y alza de precios no es producto de la guerra sino de una situación anterior que la coyuntura bélica agravó, la existencia del monopolio en esta área estratégica: la Corporación Argentina de Productores de Carbón Vegetal.²⁹

En el país hay combustible y energía alternativa cuya explotación se ve obstaculizada por la negativa gubernamental a destinar fondos a esta tarea, la falta de explotación geológica, etc.

El proyecto nacional de producción del combustible propuesta por los comunistas cuestiona y critica la retórica del supuesto “nacionalismo” de los golpistas:³⁰

- 1- La ausencia de un Plan gubernamental de aprovisionamiento y consumo, llevaron a la adopción de medidas aisladas: utilización de combustible de bajo rendimiento (leña y carbón de leña). Importación de “fuel oil” y promover “*inventos para disminuir el consumo de combustible de los automóviles*”.
- 2- La continuación de la política exterior pro eje que tiene por consecuencia la restricción de las importaciones norteamericanas.
- 3- La carestía y el aumento de la tarifa es consecuencia de la política monopólica de la Corporación que acumula carbón vegetal y lo vende a la CADE a un precio menor al del mercado y aumenta el precio para el consumidor. Por lo tanto el “dumping” permite la especulación y la transferencia de costos.

Su propuesta consiste en llevar a la práctica el Proyecto de Producción Nacional de Combustible como recurso estratégico en materia de defensa, producción industrial, transporte y consumo de su población para independizarnos del capital inglés:³¹

- 1- Utilizar el excedente de maíz y azúcar existente para producir alcohol carburante.
- 2- Plan de desarrollo minero nacional³²: explotación de yacimientos de carbón vegetal, asfaltitas o rafaletas.³³

²⁹ Entidad privada de capitales ingleses creada el 9 de mayo de 1941 que recibe el apoyo de fondos estatales.

³⁰ Folleto “La política oligárquica encarece el carbón y deja sin combustible al país. La opinión del Partido Comunista”, Buenos Aires, 1943.

³¹ *Op. Cit.*

³² Retoma los principales puntos del proyecto presentado por el diputado Onsari el 17 de septiembre de 1942.

- 3- Priorizar la construcción de centrales hidroeléctricas.
- 4- Destinar fondos para la construcción de plantas de destilación, deshidratación, rectificación, mezcla y almacenaje de alcohol.
- 5- Destinar la producción de YPF para el consumo interno.
- 6- Aplicar las leyes 11.110 y 12.591 de represión de los trusts para contener la especulación y castigar a los especuladores.
- 7- Reestablecimiento de las relaciones comerciales con EE.UU.

El Partido Comunista víctima de la persecución sistemática por parte del gobierno militar con posterioridad al Golpe, conserva en los meses posteriores iniciativa política para denunciar la retórica de la prédica golpista y proponer una alternativa nacional y antiimperialista.

La línea planteada en relación al monopolio del transporte sostenía que el imperialismo y sus aliados locales subdesarrollaron las fuerzas productivas del país, razón por la cual la estructura económica agroexportadora condicionó el desarrollo del transporte en el país: el tipo de trazado de la red ferroviaria, la preeminencia del puerto de Buenos Aires sobre el resto, el atraso de la red caminera, la ausencia de una flota mercante competitiva, etc.³⁴

La política monopólica en este sector se caracterizó desde un principio por desestimar las inversiones significativas en infraestructura y restringir la importación de bienes estratégicos- afirman los comunistas- como el caucho, el hierro y las cubiertas.³⁵

Siguiendo este planteo la inexistencia de una política coherente nacional en materia de transporte es también consecuencia del gobierno surgido el 4 de junio de 1943.³⁶

³³ Asfaltita o Rafaelita: hidrocarburo sólido derivado del petróleo. Es un producto mineral de color negro, liviano y quebradizo.

³⁴ Folleto del Comité Central del Partido Comunista, "Por un transporte barato al servicio del interés argentino. La opinión del Comité Central del Partido Comunista". Buenos Aires, septiembre de 1943.

³⁵ *Op. Cit.*

³⁶ Matsushita, Hiroshi (1983). *Movimiento obrero argentino (1930-1945): sus proyecciones en los orígenes del peronismo*. Buenos Aires: Siglo XX. El autor señala que los partidos clasistas no supieron comprender la creciente conciencia nacional surgida entre los obreros.

Si bien esta afirmación tiene sustento, la idea de continuidad entre el gobierno de Castillo-Ruiz Guiñazú y la dictadura de 1943 debe ser matizada, hubo un cambio en la relación del gobierno y la CTCBA por un lado, se dio lugar a la petición de los “colectiveros” de detener las expropiaciones,³⁷ y por el otro se renuevan las autoridades de la Comisión de Control –órgano de contralor estatal– que tienen por misión exigir a la CTCBA el cumplimiento de las disposiciones de la Ley 12.31, “*La situación de la Corporación ante el público era tan desfavorable que los pocos desmanes ocurridos el 4 de junio lo fueron contra el material rodante de la misma*” por lo que resuelve detener las incautaciones, autorizar la circulación de líneas de colectivos suprimidas en carácter de emergencia y colaborar con la CTCBA en la adquisición de los elementos que permitan mejorar la situación del material rodante.³⁸ En ambos casos se trata de un gesto al sector del auto colectivo y a la sociedad en general, para destacar el carácter nacionalista del nuevo gobierno, dada la impronta nacional y popular con que se identificaba al colectivo.³⁹

La mala situación del transporte automotor urbano obedece a datos obtenidos de la propia CTCBA, quién reconoce que el 80% del material rodante es inservible por su antigüedad y por la falta de repuestos en consecuencia, se deteriora las condiciones de prestación del servicio al tiempo que se encarece la tarifa y atenta contra los intereses y la seguridad de los trabajadores.

“El pueblo de Buenos Aires debe saber que si viaja en pésimas condiciones, si debe hacer interminables esperas, si debe pagar las tarifas más caras del mundo, ello debe a la política de casta de la oligarquía y a su política ‘neutralista’, pronazi [...] los argentinos deben saber que un elemento tan vital como el transporte se halla en un estado desastroso como el actual, ello se debe a la política de casta de una oligarquía antipatriota que prefirió ensamblar sus intereses económicos con los intereses del fascismo.”⁴⁰

³⁷ Carta de la Federación de Líneas de Autos Colectivos al Sr. Ministro del Interior Cnel. A. Gilbert, Buenos Aires, 14/07/1943, Documento N° 514343.

³⁸ Ministerio del Interior- Comisión de Control de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. *El servicio de transporte colectivo de la ciudad de Buenos Aires. Disposiciones y documentos referentes al problema (junio 1943-1945)*, Buenos Aires, 1945, pp. 5 y 6.

³⁹ Santa Cruz, Claudia (2008) “¡El colectivo es del pueblo! El movimiento de resistencia antimonopólica contra la expropiación de los autos colectivos”; en: *XXI Jornadas de Historia Económica Asociación argentina de historia económica*, EDUNTREF, Provincia de Buenos Aires, 23 a 26 septiembre.

⁴⁰ *Ídem.*

La propuesta del PC plantea la necesidad de combatir el latifundio y el monopolio que son la base de la alianza entre la oligarquía argentina y el nazifascismo y causa del subdesarrollo de las fuerzas productivas nacionales. Al mismo tiempo, exige al gobierno de la restitución de la democracia constitucional y una política exterior pro aliada.

Para el PC, el transporte representaba la industria nacional y el transporte automotor urbano era un elemento central ya que constituye el medio de transporte de los obreros industriales a las fábricas.

Su campaña de concientización al público usuario refleja los intereses de la clase obrera –usaria del servicio– estableciendo la relación entre las malas condiciones de los vehículos, la tarifa alta y las pésimas condiciones del viaje con las prácticas monopólicas en un contexto imperialista cuya base política es la alianza entre la oligarquía y el capital monopolio en connivencia con el estado.

Para comprender la situación laboral de los trabajadores de la CTCBA denunciada por la dirigencia comunista y la política gremial por ellos impulsada en el caso específico de los “colectiveros” recientemente incorporados a la empresa, es menester dar cuenta de los cambios en organización gremial que operan el simultáneo sobre estos trabajadores.

3. El proceso de reorganización gremial en la CTCBA en 1943

3.1. Los cambios en las formas de organización gremial

Los dos gremios más importantes del sector del transporte de autos colectivos que organizaban a los conductores (propietarios y peones) eran la Sociedad de Resistencia Unión Chauffers (adherida a la FORA)⁴¹ y la FLAC.⁴² El resto del personal vinculado con las líneas de autos colectivos (controles y limpia coches) se organizaba fundamentalmente en la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia coches y otros tantos en la FLAC.

⁴¹ Cabe aclarar que este gremio de oficio no representaba únicamente a los conductores de “colectivos” sino también a los taxistas, conductores de carros, camiones, etc.

⁴² De tendencia socialista, autores como Joaquín Calvagno señalan la presencia de sindicalistas en su seno. En 1942 el Secretario General del gremio Manuel García pertenecía al Partido Socialista Obrero. Ver Calvagno, Joaquín (2007) “Bloque Histórico y clase obrera: el gremio de conductores y la Federación de Líneas de Autos Colectivos (1928-1943); en: *XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Tucumán, UNdeT, septiembre.

Desde fines de la década de 1930 y principios de la década de 1940, la constitución de un sindicato único en el sector del auto colectivo enfrentaba a los gremios anarquistas que defendían la organización de oficio y a la FLAC partidaria de la unidad sindical del sector.

En junio de 1938, la UT designa a tres miembros de la Comisión Directiva (entre los que se encuentra el dirigente comunista José Guarna) para reunirse con los representantes de la FLAC y discutir la posibilidad de agrupar a los trabajadores de los servicios urbanos del transporte en un único sindicato de la rama del transporte urbano.⁴³ Esta propuesta finalmente no prospera porque la FLAC priorizó la lucha en el ámbito judicial y parlamentario que implicaba armar un frente gremial del sector contra la CTCBA.

Consumada la acción expropiatoria, los gremios del auto colectivo perdieron gran parte de sus componentes por el ingreso de éstos a la CTCBA, bien porque huyeron con sus coches hacia la Provincia de Buenos Aires para integrar las líneas que allí funcionaban, o cambiaron de rubro.

Lo cierto es que ambos gremios continuaron disputándose la representación del personal vinculado a las llamadas “Líneas de Tenencias”, es decir de los trabajadores vinculados a las 12 líneas urbanas que se habían acogido a los Convenios de Tenencia con la CTCBA.

¿Cuál era la situación gremial de los trabajadores de autos colectivos que habían ingresado a la CTCBA a partir del mes de enero de 1943?

El ingreso del personal del sector de autos colectivos, abrió un nuevo escenario favorable por motivos distintos, tanto para la empresa como para los gremios.

La empresa impidió que los gremios históricos del sector puedan representar a estos nuevos trabajadores incorporados al desconocer su representatividad. Los gremios anarquistas por su situación de ilegalidad y la FLAC a pesar de sus intentos de colaboración –a través de la Comisión Mixta que controlaba el ingreso del personal a la empresa– no será reconocida por la CTCBA.

La UT que organizaba a los obreros tranviarios y desde 1942 a los trabajadores del sector de ómnibus, se presentaba como única alternativa de organización para los trabajadores de la CTCBA.

⁴³ *Orientación*, junio de 1938, “La Unión Tranviarios propone el sindicato único del transporte”.

No podemos subestimar el hecho que muchos trabajadores incorporados poseían una experiencia gremial y una identidad política arraigada, que los había llevado a participar en dos movimiento huelguísticos que contó con el apoyo de los gremios comunistas, las asociaciones vecinales y la población en general.

A su vez, la reorganización por parte de la empresa de la explotación y las nuevas condiciones de trabajo exigían la aplicación de una serie de medidas que excedían las prácticas de prescindencia política y las capacidades de un gremio de oficio como el forista y de un gremio no integrado a una organización mayor como la FLAC.⁴⁴

La Sociedad de Resistencia Unión Chauffers quién había relegado a un segundo plano su lucha contra los intentos centralistas y hegemónicos de la FLAC en pro de la lucha antimonopólica contra la expropiación durante la segunda mitad de 1942, no sale indemne de este conflicto que agudiza contradicciones internas previas, entre los sectores foristas con los anarco-comunistas vinculados con los espartaquistas.⁴⁵ Éstos eran favorables a la adecuación de las viejas estructuras gremiales a la nueva realidad industrial que requerían el reemplazo de la organización por oficio que se había vuelto obsoleta por el sindicato único por rama de la industria.⁴⁶ A esta situación se refiere el volante del gremio publicado en marzo de 1943 en el cual advierte:

“[...] Contra los agentes del capitalismo que operan en nuestro gremio para inutilizar su esfuerzo y hacerle deponer su vieja capacidad combativa en pro de su mejoramiento ascendente, procurando enredarlo entre la maraña de colaboracionismo con el gobierno y la burguesía.”⁴⁷

⁴⁴ *Op. Cit.*

⁴⁵ Tal es el caso de Domingo Varone quién junto a Badaraco fue parte del núcleo fundador de Spartacus. Este grupo además de la actividad clandestina se planteó una estrategia dentro del movimiento obrero que privilegiaba la difusión de sus ideas entre el “nuevo proletariado” con el objetivo de formar en el interior de varios sindicatos fracciones identificadas con su programa de acción. Varone trabajaba como Control en la línea N° 2 de colectivos e integraba la Fracción del Transporte Automotor.

Para más datos véase Iñigo Carrera, Nicolás (1986) *La Alianza Obrera Spartacus*. Buenos Aires: Pablos Editor y Benyo, Javier (2005) *La Alianza Obrera Spartacus. Anarquismo vanguardia obrera e institucionalización del movimiento sindical en la década de 1930*. Buenos Aires: Utopía Libertaria.

⁴⁶ Varone, Domingo (2004) *La memoria obrera*. Buenos Aires: La Rosa Blindada, pp. 129.

⁴⁷ Volante Sociedad de Resistencia Unión Chauffers, “*Al Personal de la Corporación: una advertencia y un llamado cordial*”. Buenos Aires, marzo de 1943.

El gremio anarquista denuncia a la FLAC por participar en las tareas de incorporación de conductores a la CTCBA mientras la huelga contra la expropiación llegaba a su etapa final.⁴⁸

” [...] En momento que los ‘colectiveros’ [propietarios] habían depuesto toda resistencia al monopolio porque se sentían muy satisfechos con las suculentas tasaciones que la Corporación había fijado para la expropiación de sus coches”⁴⁹

La FLAC aspiraba con estas acciones a obtener el reconocimiento de la CTCBA a través de su participación en la Comisión Mixta⁵⁰ y priorizar el ingreso del personal que representaba para así obtener una posición dominante como sindicato único del sector. Esta lectura no escapaba a los anarquistas que afirmaban que:

“[...] Consumado el monopolio del transporte, después de un conflicto largo, mal llevado, pero siempre bien amañado por la Federación de Líneas, que quería nadar y guardar la ropa, no queda otro remedio que reconocer el nuevo patronato, representado por la Corporación”⁵¹

Por su parte, el gremio anarquista no renunciaría fácilmente a la representación de sus obreros *chauffers* incorporados.

“[...] Entre las distintas exigencias que los trabajadores de la Corporación han de formular acaso dentro de breve, ha de tratarse la supresión del profuso enchapado que se ha adherido a sus uniformes y los asemejan a presidiarios. Las chapas son un símbolo y reflejan una baja intención, símbolos de hombres que han perdido su libertad y van marcados como los delincuentes feroces, e intención bien manifestada de ir reduciéndolos, poco a poco, a inaudito servilismo.”⁵²

⁴⁸ *La Hora*, 11 de enero de 1943, “Mil colectivos reanudarán servicios.” En este artículo se detalla cómo se realiza la incorporación del personal a la CTCBA y el papel de la FLAC en dicho proceso. “En lo referente a la incorporación de personales de las líneas a la Corporación, la Federación ha citado a las siguientes líneas [...] Los componentes y empleados deberán presentarse provistos de sus correspondientes cédulas de identidad y registros de conductores.”

⁴⁹ *Op. Cit.*

⁵⁰ *Noticias Gráficas*, 7 de enero de 1943, “Continuaron hoy las inscripciones de los colectiveros, siguen las gestiones.” Según acuerdo entre la FLAC y la CTCBA, la entidad gremial integrará la Comisión Mixta por la cual realizará la inscripción del personal y choferes que deseen ingresar a la Corporación, controlando así el ingreso del personal a la esta empresa.

⁵¹ *Ídem.*

⁵² *Ibidem.*

Weil, Simón (2010) *La condición Obrera*, Buenos Aires: El cuenco de plata, pp. 171. La autora cuenta que en Europa en la década de 1930 en las empresas Renault se fotografiaba al obrero con un número en el pecho (su matrícula era A966630-WEIL) “[...] como un condenado, el contraste que la situación provoca es un símbolo punzante que hace daño.”

Los *chauffers* incorporados afrontarían condiciones de trabajo y explotación novedosas: la lógica del trabajo industrial y el disciplinamiento que implicaban un cambio no sólo a nivel objetivo sino subjetivo, abandono de su condición de trabajadores para asumirse como obreros calificados en el cual se abría un proceso de vacancia de representación y organización.⁵³

Ante esta situación gremial, la UT integrada por principalmente por socialistas y comunistas partidarios del sindicato único por rama, se presentaba como una opción válida para los críticos de la prescindencia y el apoliticismo. La interna entre estos sectores por la hegemonía del sindicato era también una proyección de las disputas por el control de la CGT.⁵⁴

Para 1942 la UT conjuntamente con la Unión Ferroviaria (UF) y La Fraternidad (LF) controlaban el 35% de los delegados al congreso de la CGT, el número de sus afiliados oscilaba entre 13.000 /15.000 afiliados y tenía 19 representantes cegetistas.⁵⁵

Durante la década de 1930 la línea del Frente Popular propiciada por el PC, permitió a esta organización establecer acuerdos con los dirigentes sindicales antifascistas y antiimperialistas. Esta política y su crítica a la prescindencia política los acercaron al PS. Los socialistas consolidaron su liderazgo en el seno de la UT estableciendo vínculos estrechos entre los obreros y los representantes parlamentarios.⁵⁶

En 1942 finalizada expropiación de las empresas de ómnibus por parte de la CTCBA, el personal incorporado se sumó a sus filas de la UT. Con esta incorporación el sindicato perdía progresivamente su carácter exclusivo de representación de obreros del riel (tranvías y subterráneos) al anexar a este sector del transporte terrestre de pasajeros.

En 1943 la UT había obtenido del gobierno la personería jurídica, pero la CTCBA le negaría el reconocimiento como gremio de los trabajadores de la empresa.

⁵³ Camarero, Hernán (2007) *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*. Buenos Aires: Siglo XXI, pp. 352-353.

⁵⁴ Del Campo, Hugo (1983) *Sindicalismo y peronismo*. Buenos Aires: CLACSO. P. 68 y 69. El autor señala que en 1942 los tres gremios del transporte automotor (UF, LF y UT) controlaban el 35% de los delegados al congreso de la CGT y en consecuencia las disputas por la hegemonía en el interior de estos gremios eran el correlato de las disputas por el control de la central obrera.

⁵⁵ *Op. Cit.*, pp. 67-68.

⁵⁶ García Heras, Raúl (1994) *Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías 1876-1981*. Buenos Aires: Sudamericana, pp. 125.

La incorporación del sector de autos colectivos –devenidos rápidamente en microómnibus⁵⁷– y su personal no sólo constituía una novedad para la CTCBA sino para la propia UT, tanto la empresa como el sindicato carecían de experiencia organizativa en este sector del transporte previa a 1942.

La fuerte identidad gremial del personal de “colectivos” estaba estrechamente asociada con las formas de explotación, los dueños de autos colectivos se organizaban en Sociedades de Componentes que adoptaban formas horizontales, no jerárquicas y autónomas.⁵⁸

Esta situación desalentaba el ingreso de estos trabajadores a la UT, al tiempo que estos debían afrontar la novedosa y angustiante experiencia de trabajar para una empresa monopólica sin protección gremial efectiva.

La UT debía disputar la representación del personal “colectivo” a las Sociedades de Resistencia anarquistas y la FLAC quienes denuncian el violento régimen de trabajo que impera en la CTCBA y el tipo de organización gremial.⁵⁹

Para constituirse como sindicato único dentro de la CTCBA, la UT quién era un organismo con reconocimiento legal, aunque no gozara del reconocimiento de la empresa, y poseía peso gremial a nivel nacional –por la cantidad de afiliados y los representantes que aportaba al congreso de la CGT⁶⁰– debía integrar a todos los sectores del transporte

⁵⁷ Los autos colectivos tenían capacidad de transportar hasta 12 pasajeros mientras que los microómnibus podían transportar hasta 16 pasajeros.

⁵⁸ Santa Cruz, Claudia (2007) “Resistencia y Expropiación en el transporte público colectivo de pasajeros en 1942”; en: *Primeras Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios*. C.A.B.A: Facultad de Ciencias Económicas (UBA), agosto. La especificidad de las formas de organización en el sector de autos colectivos se

define básicamente en base a 3 características: se trata de una actividad **autorregulada** porque los recorridos, tarifas y paradas se basaban en acuerdos entre los trabajadores de la misma línea o entre líneas, para evitar la competencia y la superposición de recorridos; **autónoma** respecto de los poderes estatales y su injerencia en la organización de la actividad y la producción; y **horizontal** para ello se organizaron en Sociedades de Componentes y para evitar la concentración en pocas personas sólo se permitía ser dueño de una sola unidad, y se establecía la categoría conductor-propietario para acceder a la habilitación.

⁵⁹ *La Vanguardia*, 9 de febrero de 1943, “Dicen que se le exige al personal un ritmo de trabajo superior a la resistencia posible de un chofer”.

Ibid. “[...] vienen propiciando desde hace tiempo una organización del proletariado del transporte destinada a servir incondicionalmente los intereses de la Corporación en calidad de conglomerado sumiso y obediente como lo ha sido siempre la ‘Unión Tranviarios’ con las empresas de que ha dependido.”

⁶⁰ *Op. Cit.* En 1941 la cantidad de afiliados se calculaba entre 13.000 y 15.000 afiliados y aportaba 10 representantes en los congresos de la CGT. Estos datos son relativos ya que la diferencia entre el número de adhesiones nominales y cotizantes efectivos es importante.

terrestre de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires en una única rama que unificara tranvías, subterráneos, ómnibus y microómnibus, situación que se hará realidad paradójicamente cuando la CTCBA haga efectiva la expropiación.

3.2. La Unión Tranviaria y el Sindicato Obrero del Transporte Automotor

Los dirigentes del Partido Comunista habían planteado su lucha contra el monopolio del transporte a partir de la elaboración de una propuesta nacional antioligárquica, popular y democrática.

En lo referente a la situación del transporte en la ciudad de Buenos Aires la oposición a la empresa monopólica volvía necesaria una política propia y alternativa a las planteadas hasta el momento por los gremios anarquistas y socialistas del sector de autos colectivos y los proyectos parlamentarios presentados por diputados socialistas y radicales.⁶¹ Había que atacar la raíz del problema del aumento de la tarifa y el mal servicio.

"[...] El monopolio es algo más que la exclusividad para la prestación del servicio: es sobre todo, el instrumento para el encarecimiento de las tarifas [...] La solución no está en paliativos, ni tampoco en una pseudo nacionalización que terminaría por legalizar la monstruosidad inconstitucional que representa la Corporación."⁶²

La lucha efectiva contra el monopolio del transporte urbano encarnado por la CTCBA, debía realizarse a partir de propuestas concretas basadas en dos cuestiones previas: la anulación de la ley 12.311 y el reestablecimiento del Concejo Deliberante.

Estas medidas permitirían que el Concejo Deliberante –representante legítimo de la voluntad del pueblo de la Capital– con la colaboración de entidades vecinales y populares, sindicatos, etc., realizase un estudio que revisara y depurara las cuentas de capital de las antiguas empresas por un lado, y por el otro, permitiera plantear una forma conveniente

⁶¹ Congreso de la Nación: Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, Buenos Aires, año 1942, tomo II, período ordinario, 25 de mayo-30 de junio, p. 150. Diputados socialistas, radicales, nacionalistas, etc., encabezados por Juan Isaac Cooke, impulsan –con apoyo de la FLAC– un proyecto de ley ante ambas Cámaras en mayo de 1942. Proponen, sin alterar la Ley 12.311, la conformación de un régimen especial autónomo e independiente para el servicio de autos colectivos integrado, este proyecto establece una asociación de intereses entre los propietarios y las autoridades municipales y nacionales. A cambio de paralizar las expropiaciones, los propietarios están dispuestos a ceder una parte de su autonomía y rentabilidad.

⁶² *Orientación*, 8 de abril de 1943, "El monopolio es el obstáculo esencial para el transporte".

para la población porteña y para los intereses y progreso nacional, el régimen del transporte urbano, la verdadera coordinación que éste necesitaba.⁶³

Para ello debía crearse una organización sindical nacional que agrupara a los trabajadores según las ramas específicas del transporte, la unidad sindical a escala nacional era el arma capaz de enfrentarse al capital monopólico y su principal aliado, el estado.

En este sentido, se volvía indispensable para el PC, consolidar a la UT como sindicato único trabajando en la incorporación de los nuevos sectores anexados por la ley 12.311, organizar y fortalecer la presencia comunista entre los trabajadores en los distintos sectores que conformaban la CTCBA y en el proceso alcanzar la conducción del gremio.

a. La Unión Tranviaria y la línea de Partido Comunista

El conflicto interno en la CGT con motivo de las elecciones para elegir los miembros del secretariado y la comisión administrativa atravesaría a la UT e influiría en su accionar durante los primeros meses de 1943. En el seno de este gremio, el enfrentamiento por la hegemonía, oponía la lista encabezada por Pérez Leirós que contaba con el apoyo de los comunistas y la lista encabezada por Domenech que contaba con el apoyo por los socialistas.⁶⁴

El PC quién tradicionalmente no había tenido presencia en los sindicatos del transporte automotor de pasajeros, habría logrado una presencia organizativa significativa⁶⁵ entre los obreros del ómnibus pertenecientes a las compañías privadas. Dada las condiciones de trabajo propias de esta actividad, esta circunstancia favoreció la incorporación de este personal en la UT a medida que avanzaba el proceso expropiatorio y afianzó la posición de los comunistas dentro del gremio.⁶⁶

En el mes de enero el PC inicia una campaña para que el personal de los ómnibus no incorporados ingrese a la UT al momento de pasar a trabajar para la CTCBA para defender

⁶³ *Op. Cit.*

⁶⁴ *Ídem*, pp.105.

⁶⁵ *Op. Cit.*, pp. 138. Domingo Varone recuerda que hacia fines de 1942 se relacionó con dos comunistas que habían participado en la creación de un sindicato de Choferes y Guardas de ómnibus.

⁶⁶ *La Hora*, 12 de enero de 1943, “Trabajarán a reglamentos omnibuseros de la Línea 54 si no se retoma a Pereyra”. Obreros de la Cia. Colegiales reclaman la reincorporación del delegado Pereyra.

sus intereses ante una empresa que tiene antecedentes de no respetar el salario por escalafón, sosteniendo que:

“[...] Es necesaria la unificación de todos los obreros del transporte de la Corporación en una sola organización capaz de hacer frente a este pulpo monopolista que nos va a explotar sin piedad.”⁶⁷

El gremio venía reclamando por una serie de medidas que involucraban los intereses de todos los trabajadores de la CTCBA, a saber: reconocimiento del sindicato por parte de la CTCBA, aumento salarial del 10% y pago de salarios según escalafón retroactivo al momento de ingresar a la empresa, extensión pases libres a personal activo y jubilados, reconocimiento de las vacaciones pagas adeudadas desde 1939.

Es a través de este paquete de medidas que se trabaja la adhesión de los omnibuseros a la UT desde junio de 1942. En el caso de los colectiveros su ingreso a partir de los meses de enero y febrero de 1943 es reciente y los intereses en juego trascienden las luchas económicas y están ligadas a las condiciones de trabajo y condiciones subjetivas, por esta razón el gremio reclama por la reducción de horarios; la no renovación de materiales; la falta de higiene de los coches, etc.⁶⁸

El sindicato realiza permanentes llamados a participar y a unirse a los colectiveros incorporados y no incorporados a la UT, “*única organización existente de los obreros tranviarios y de ómnibus.*”⁶⁹ Hay un reconocimiento del vacío de representación existente entre ese personal, desde *La Hora* se informa que algunos colectiveros han ingresado a la UT.

“[...] Los camaradas colectiveros deben ingresar en ella para que en común podamos hacerle frente a la Corporación en defensa de nuestros intereses.”⁷⁰

La línea de los comunistas en la UT es realizar continuos llamados a la unidad dado que:

“[...] Es el arma potente del triunfo. Frente a un solo patrón un solo sindicato donde estén todos unidos los obreros tranviarios, de ómnibus, micros y colectivos.”⁷¹

⁶⁷ *La Hora*, 14 de enero de 1943, “Deben unificarse en una sola organización los obreros de los ómnibus unificados”.

⁶⁸ *La Hora*, 20 de enero de 1943, “Los obreros del transporte lucharán por el pedido de mejoras”.

⁶⁹ *Op. Cit.*

⁷⁰ *Ídem.*

⁷¹ *Ibidem.*

Los comunistas realizan un llamado a la unidad gremial fundándose en las resoluciones del Congreso de la CGT sobre la Unidad Nacional. Desde la perspectiva del PC el trabajo debía concentrarse en el fortalecimiento de la unidad sindical en torno al sindicato único por rama en la CTCBA y la lucha giraría en torno a la defensa de un paquete de reclamos, la creación de comisiones internas en las estaciones, las tareas de propaganda⁷², el fortalecimiento de un cuerpo de delegados a través de los cuales se logre vía elecciones gremiales controlar la comisión directiva de la UT y establecer la hegemonía dentro del gremio y de esta manera aumentar su representación en la CGT. La posición de los comunistas en la comisión directiva del sindicato era minoritaria, sólo contaban con dos miembros: Guarna y Quarésima.

b. La creación del Sindicato Obrero del Transporte Automotor

La Federación Obrera del Transporte Automotor (FOTA) organizaba a la rama del transporte a nivel nacional, agrupaba a los sindicatos marítimos, ferroviarios, fluviales y terrestres.⁷³ El SOTA organizaba a las líneas de colectivos independientes y a los trabajadores del transporte de autos colectivos y micros en distintas provincias (entre ellas la Provincia de Buenos Aires) y pertenecía al FOTA.

El 9 de abril de 1943 se aprobó una resolución en la asamblea general efectuada en la Federación Argentina de Box por la cual se da por constituido el SOTA, que agrupará a los trabajadores de esta rama de la industria del transporte, incorporados o no a la corporación.⁷⁴ Esta Asamblea fue convocada por la Comisión Mixta de la FLAC y contó con la presencia de 300 obreros.⁷⁵

⁷² *La Hora y Orientación* realizan una extensa campaña denunciando las malas condiciones de viaje de los pasajeros, el aumento de la tarifa y en pro de la unidad sindical.

⁷³ *Orientación*, 14 de enero de 1943, "La crisis del automotor y la preocupación actual de los trabajadores por resolverla." La tarea principal del PC para con los trabajadores del transporte automotor, es construir una organización sindical única a escala nacional en la respectiva organización por industria para así enfrentar el capital monopólico y sus aliados locales.

⁷⁴ *La Vanguardia*, 13 de abril de 1943, "Se formó una organización de obreros del transporte automotor".

⁷⁵ *La Prensa*, 11 de abril de 1943, "Quedó constituido el Sindicato Obrero del Transporte Automotor".

El SOTA agrupaba a los obreros del ómnibus y colectiveros y sesionó en la sede la FLAC⁷⁶, reclamaban conjuntamente con el personal de ómnibus de microómnibus adheridos a la UT, el otorgamiento del paquete de medidas por parte de la CTCBA.

Además de los afiliados a la FLAC que habían ingresado a la CTCBA, también nos encontramos con anarco-comunistas⁷⁷ integrando la Comisión Directiva del flamante sindicato, los unía la firme convicción de construir un sindicato único por rama para enfrentar en una misma industria a un único patrón. Los gremios foristas quedan fuera de esta organización al retirarse de la Asamblea, su postura era contraria a la unidad sindical reivindicando inflexiblemente “*una organización federativa, de acción directa y espíritu revolucionario.*”⁷⁸ Socialistas y comunistas coincidían en la necesidad de conformar el sindicato único y paralelamente se disputaban la representación de los obreros del ómnibus y colectivos dentro de la UT.

El 29 de abril el SOTA realiza una Asamblea en el Teatro Marconi al que concurren el personal de ómnibus y colectivos de la CTCBA, allí además del informe de lo actuado por la comisión directiva a la fecha se resolvió no trabajar el 1 de mayo con motivo del Día del Trabajo.⁷⁹

La Sociedad de Resistencia Unión Chauffers emite una declaración frente a la Asamblea del Teatro Marconi, en el que denunciaba que

“[...] Gentes sin antecedentes dignos que las acrediten ante el proletariado militante, han asumido insólitamente la misión de constituir una organización de obreros del transporte, desconociendo la existencia de la UNION CHAUFFERS en su carácter de entidad representativa y auténtica del gremio [...]. Los intrusos y oficiosos salvadores de nuestro gremio, han establecido una casamata en la Federación de Líneas de Autos Colectivos y desde allí incursionan [...] a través

⁷⁶ *Op. Cit.*

⁷⁷ *Op. Cit.* La Comisión Directiva estaba integrada por: Pedro Rojas (Secretario General), Oscar Román, **Domingo Varone**, Luis Ramato, Ricardo Colombo, Marcelo Buris, Eduardo Casal, Ernesto Fornero, Ramón Lagos, Teodoro Rodríguez, Juan Valdetaro, Pedro Vázquez, Jaime Torres, Juan Saso, Lorenzo Quintero, Benito Jubera, José Cantiani [las negritas son nuestras].

⁷⁸ Volante Sociedad de Resistencia Unión Chauffers, “*Entre Gallos y Media Noche se ha Amasado un Sindicato del Transporte Automotor*”, Buenos Aires, 20/04/1943. “Obedeciendo a consignas dadas por el partido, se despachan los bolches pidiendo el ingreso de los trabajadores a la ‘Unión Tranviarios’. La unidad la interpretan llevando al gremio a una entidad por excelencia al servicio del capitalismo. Intentan copar ‘La Unión Tranviarios’ y por su intermedio dominar a la CGT.”

⁷⁹ *La Prensa*, 29 de abril de 1943, “El personal de ómnibus y colectiveros resolvió no trabajar el 1 de mayo”

La Prensa, 2 de mayo de 1943, “El paro de los automóviles colectivos y ómnibus”.

de nuestro ámbito, con el fin bien declarado, de conquistarnos para instrumento incondicional y dúctil de menguados intereses políticos y capitalistas.”⁸⁰

La organización sindical por rama se impone sobre los gremios de oficio, cuando el SOTA ingrese a la UT hacia fines de 1943. Los colectiveros tuvieron que adaptarse a las nuevas formas de organización sindical y el SOTA permitió la transición garantizando una experiencia que superara las formas organizativas anteriores.

3.3. Las nuevas formas de organización y lucha: el trabajo a reglamento y las comisiones internas.

La UT presentó a la CTCBA en el mes de junio de 1942 una serie de reclamos para mejorar la situación de todos los obreros de la empresa: aumento salarial del 10% para los salarios menores a \$300, reconocimiento sindical por parte de la empresa, pago de salarios según escalafón retroactivo al momento del ingreso a la empresa, extensión pases libres para los obreros activos y los jubilados y reconocimiento de las vacaciones pagas adeudadas desde 1939.⁸¹

En el mes de febrero el sindicato busca apoyos de otros gremios, la CGT, la FLAC y la UF manifiestan su apoyo al reclamo de la UT. Por su parte, el personal de ómnibus y microómnibus realiza una Asamblea en la sede de la UT aprobando la siguiente declaración:

“El personal de los ómnibus y microómnibus declara aprobar las gestiones que la Comisión Directiva viene haciendo en lo que respecta a mensualización del personal de los ómnibus en tercera categoría, para aquellas empresas que no han entregado la documentación fehaciente, y que dentro de los 60 días, de acuerdo con lo que establecen los escalafones, se intime a la Corporación a que todo el personal esté escalafonado según la antigüedad que tiene en las empresas respectivas y que dentro del mes de abril esté mensualizado todo el personal, a contar a partir del 1° de abril del corriente. Como también que una vez recuperada la antigüedad se pague la retroactividad correspondiente [...] desde el día que entró a trabajar en la Corporación.”⁸²

⁸⁰ Volante Sociedad de Resistencia Unión Chauffers, “Una sanción moral con los inmorales. Voz de alerta a los conductores de ómnibus.” Buenos Aires, abril 1943.

⁸¹ *Orientación*, 15 de abril de 1943, “Emplazan a la Corporación los tranviarios”.

⁸² *La Hora*, 10 de abril de 1943, “Los obreros del ómnibus apoyan pedido de mejoras”.

Como parte de la campaña informativa y de concientización de sus asociados la Comisión Directiva de la UT, en torno al trabajo a reglamento, medida cuya implementación será discutida en la Asamblea General del Gremio a realizarse el 17 de enero. Para ello realiza una intensa campaña de publicidad mediante la fijación de carteles furales y distribución de volantes con medidas con instrucciones sobre las formas de llevar a cabo la medida de fuerza. Asimismo se llevarán a cabo reuniones en las bibliotecas seccionales que permanecerán abiertas hasta el día 16 de 16 a 22 hs.⁸³

La modalidad de la protesta que se implementará el día 20 de febrero consistirá en la combinación del trabajo a reglamento de personal asignado a trabajar en la calle y de paros parciales de 30 minutos por turno en base a un cronograma previamente establecido⁸⁴, para el personal que trabaja en los talleres y oficinas. El objetivo es provocar demoras en el servicio.

La implementación de esta modalidad de protesta frente a una gran empresa es efectiva cuando es implementada por un sindicato único por rama, dado que implica un grado de organización y preparación interna importante así como la participación de todos sus miembros. El trabajo a reglamento consiste en ajustarse a las reglamentaciones vigentes de la patronal y de la municipalidad de tal manera de ocasionar demoras y alterar así la organización de la producción basada en la moderna empresa.⁸⁵

Esta medida de protesta no era nueva, la UF, la UT y los trabajadores de algunas Cias. de ómnibus la aplicaban desde fines de la década de 1930.⁸⁶ La novedad reside en el alcance de la medida propuesta por la UT para todos los sectores del transporte urbano de pasajeros dependientes de la CTCBA y su aplicación por parte de los “colectiveros” de la CTCBA.

⁸³ *La Vanguardia*, 15 de enero de 1943, “Con una gran asamblea exteriorizará su descontento el personal de la Corporación”.

⁸⁴ *La Vanguardia*, 16 de abril de 1943, “Los obreros del transporte comenzarán a trabajar a reglamento el día 20.” Los paros parciales se realizaban según el siguiente cronograma de tareas: Talleres: de 10 a 10,30; de 20 a 20,30 y de 23 a 23,30. Tren rodante. De 10 a 10,30; de 22 a 22,30 y de 00 a 0,30. Vía permanente: de 10 a 10,30 y de 23 a 23,30. Distribución de corriente: de 10 a 10,30 y de 22 a 22,30. Limpiavías y engrasadores: de 8,30 a 9. Empleados de oficina: de 10 a 10,30 y de 22 a 22,30. Peones de estación conjuntamente con el personal de técnica.

⁸⁵ *Op. Cit.*

⁸⁶ *Orientación*, 22 de diciembre de 1938, “La huelga y trabajo a reglamento en empresas de servicios públicos”.

Los comunistas inician una campaña en la cual tratan de lograr el apoyo de la población y las Asociaciones Vecinales y de Consumidores explicando que la rentabilidad de la CTCBA reside en las economías que realiza y que se traducen en bajos salarios, malas condiciones de los vehículos, pésimo servicio y aumento de la tarifa. Es decir que la empresa prospera a partir de exacción a los trabajadores en general y por tanto el interés es uno solo aumento de los salarios sin amento de la tarifa.

Asimismo plantea el costo que implica el sostenimiento de una “burocracia parasitaria” cuyos salarios oscilan entre 5.000 pesos y 1.000 pesos en contraposición a salarios de obreros calificados y con experiencia que no superan los 300 pesos.⁸⁷

La convivencia entre socialistas y comunistas en el seno del sindicato de deterioraba rápidamente para abril de 1943, en las elecciones gremiales (de autoridades, delegados y representantes ante la CGT) del año anterior los comunistas acusaron a la lista de la fórmula Isaac Pérez-Seijas de acciones fraudulentas. Por ejemplo, se votaba en cada Estación, en la estación Gaona sobre un total de 470 socios, 392 pidieron la anulación del escrutinio. Por su parte, 313 socios se presentaron ante la comisión Directiva para notificar que habían votado a los candidatos contrarios a la línea Pérez-Seijas.⁸⁸

Por su parte algunos delegados desconocían el mandato de sus representados y votaban en las Asambleas según la conveniencia políticas del Secretario General.

“[...] Un delegado domenechiano de la estación Recoleta, Manuel Gómez- de los tres que componían la representación de esa estación que cuenta con 535 cotizantes- luego de despotricar contra el Diputado Nacional Pérez Leiros Secretario General de la CGT [...] confesó que violaría el mandato de su seccional que le ordenaba reconocer el a la nueva C.A. de la CGT. Los obreros de dicha estación no sólo dieron mandato al citado elemento, sino que enviaron a la Central obrera una nota firmada por 401 de ellos, solidarizándose con la auténtica dirección cegetista.”⁸⁹

Los socialistas acusan al PC de “*jesuitismo, sectarismo y quintismo*” sosteniendo que “*el Partido Comunista conspira contra la independencia del movimiento obrero*” y denuncian la táctica hegemónica del PC, la férrea disciplina impuesta a sus militantes y su política

⁸⁷ *La Hora*, 30 de enero de 1943, “El 10% de aumento piden los obreros tranviarios debe satisfacerse con urgencia”.

⁸⁸ *La Hora*, 12 de abril de 1943, “Quiénes son los que se burlan de la voluntad de los trabajadores del transporte urbano?”.

⁸⁹ *Op. Cit.*

“solapada” de identificar las acciones del partido con las del gremio “constituyendo sindicatos ‘clasistas’ verdaderos organismos colaterales de esa agrupación política.”⁹⁰

En el marco de la escalada progresiva de las tensiones internas, la dirigencia de la UT intenta posponer la medida de fuerza para priorizar las negociaciones mientras su contraparte continúa con las tareas de agitación y organización de las bases.

El 18 de abril la CTCBA reconoce las vacaciones pagas de 1942, la línea de Pérez-Seijas considera esto como una buena señal para continuar las negociaciones. Para los comunistas las negociaciones estaban estancadas por la CTCBA y la inacción del gremio hacía peligrar la obtención de mejoras a través de la lucha.

En la Asamblea General del Gremio las sesiones inician con la presencia de 72 delegados y las autoridades de la comisión directiva; las disidencias entre los partidarios de Domenech y Pérez Leirós se hacen manifiestas. El despacho por la mayoría que responde a la línea de la Secretaria General del gremio Isaac Pérez, propone postergar la medida de fuerza dado que la CTCBA y el gobierno suspendieron las negociaciones hasta que se levante la medida de fuerza. El despacho por la minoría que responde a la línea de los comunistas propone priorizar los intereses de los obreros sosteniendo la medida de fuerza y considera que el compás de espera de 11 meses es un tiempo más que prudencial.

En la votación dos delegados afirmaron que “a pesar que sus seccionales estaban por unanimidad por el trabajo a reglamento ellos votarían la moción contraria.” Por el despacho de minoría votaron 39 delegados que representan 5.418 votos, 29 por la mayoría que representan 4.335 votos y una abstención que representa 55 votos.⁹¹

El 19 de abril fueron citados por el Departamento de Policía los dirigentes de la UT Pérez-Seijas, los 13 miembros de la comisión directiva quiénes concurren acompañados por un representante de la CGT.

El Comisario Morano les comunicó que si no levantaban el trabajo a reglamento el día 20 perderían la personería jurídica y quedarían detenidos. A su vez, mandarían a un empleado policial como observador para verificar que la medida sea levantada. En el local de la UT

⁹⁰ *La Vanguardia*, 27 de abril de 1943, “El Partido Comunista conspira contra la independencia del Movimiento Obrero”.

⁹¹ *La Hora*, 18 de abril de 1943, “El decidir ir a la lucha, reafirmaron los obreros tranviarios su reclamo del aumento”.

se reúne la comisión directiva en presencia de 4 empleados policiales. Pérez y Seijas explicaron la situación y llamaron a levantar la medida ante la negativa de Guarna y Quarésima quiénes fueron los únicos que votaron en contra y por cuya actitud intentaron detenerlos al finalizar la reunión.⁹²

Llegado el día pautado para la protesta, una parte de las bases desconocieron la resolución del sindicato.

¿Cómo se aplicó la medida? Observemos el caso de la estación Floresta, “*la medida se aplicó a partir de la 0:1 minuto con notable unanimidad*”, en horas de la mañana se podía observar una larga fila de coches que esperaban turno mientras guardas y conductores “*accionaban parsimoniosamente en las inmediaciones*” Según lo dispuesto por el reglamento los coches eran sacados a la calle por los peones para ser revisados cuidadosamente por los conductores “*devolviéndose los que no estaban en condiciones.*” Se iniciaba el recorrido sin apuro, deteniéndose en los semáforos y aminorando la velocidad en las esquinas, en las paradas se detenía por completo el vehículo para que pudieran subir los pasajeros tal como establecen las reglamentaciones municipales.

La CTCBA envió a altos empleados de la administración y a la policía a repartir en los lugares de trabajo, un comunicado de la empresa en donde se llamaba a desistir del trabajo a reglamento bajo amenaza a los extranjeros, con aplicarles la ley 4.144 y a los argentinos, “*con confinarlos en los territorios de la Patagonia.*”⁹³ En la estación Floresta fueron detenidos por la Sección Orden Social los obreros Norberto Gómez y Vicente Figueroa.⁹⁴

Si bien *La Hora*⁹⁵ habla de “*espontaneísmo*” la aplicación de dicha medida implica preparación y organización en los lugares de trabajo, este es el trabajo de las comisiones internas que funcionaban en las estaciones de la CTCBA y que no estaban reconocidas por la empresa.

⁹² *La Hora*, 20 de abril de 1943, “Dejóse sin efecto la aplicación del trabajo a reglamento ratificada el domingo por el Congreso Extraordinario de la Unión Tranviarios”.

⁹³ *La Prensa*, 22 de abril de 1943, “La policía reprimirá la actitud de protesta de los obreros tranviarios”

⁹⁴ *La Hora*, 21 de abril de 1943, “Trabaja a reglamento el gremio del transporte”.

⁹⁵ *Op. Cit.*

Si analizamos los participantes en las jornadas del 20 observaremos las estaciones involucradas (Floresta, Recoleta, Alte. Brown, Portones, Gaona y Salta), las líneas de tranvía (N° 40, 45, 1, 2, 5, 83) y las líneas de ómnibus (N° 2, 10, 9, 29, 41, 58, 60 y 70).

Las sanciones de la CTCBA no tardaron en llegar y consistió en la suspensión del personal que trabajó a reglamento. Las autoridades de la UT expulsaron del sindicato a siete socios de la estación Gaona por sus actitudes y políticas “derrotistas y terroristas” para con el gremio al defender el trabajo a reglamento y denunciar el fraude (tres de ellos habían sido candidatos a delegados en las elecciones pasadas por la lista opositora).⁹⁶

Estas acciones tienen por objetivo disciplinar a alborotadores y debilitar la oposición comunista, si bien era minoritaria numéricamente, su capacidad de agitación y organización manifestada en los sucesos del 20 de abril, preocupaba a la dirigencia sindical tranviaria.

La medida fue parcialmente exitosa, el 25 de abril la CTCBA acuerda el reconocimiento de la antigüedad del escalafón retroactiva a la fecha de ingreso a la empresa para el personal de ómnibus y autoriza el pase libre para todo el personal en tranvías, ómnibus y subterráneos. En caso de vivir a más de cinco cuadras de cualquiera de estos medios de transportes podrán usar el colectivo para combinar con dichos servicios.⁹⁷

Conclusiones

El Partido Comunista en el año 1943 convirtió el problema del transporte automotor de pasajeros en uno de los ejes de su política antiimperialista y de defensa de los intereses de los trabajadores (Frente Popular) presentando un proyecto nacional antioligárquico, popular y democrático opuesto al proyecto oligárquico, antipopular y antidemocrático implementado por el capital monopólico y sus aliados locales.

Los comunistas asociaban al transporte con la industria nacional y la importancia del transporte automotor urbano residía en que era el medio de transporte utilizado por la mayoría de los trabajadores y obreros industriales.

⁹⁶ *La Hora*, 11 de mayo de 1943, “La camarilla Seijas-Pérez aplica expulsiones en masa a de asociados de la UT”.

⁹⁷ *La Prensa*, 25 de abril de 1943, “Varios beneficios se acordaron al personal del transporte urbano”.

En el plano gremial el proceso de consolidación de la UT como sindicato único de la rama del transporte urbano de pasajeros en 1943, nos permite observar la capacidad de los comunistas para organizar y movilizar a los trabajadores así como su inserción en las bases obreras e iniciativa política a la hora de plantearse la dirección del sindicato.

En el seno de la UT, los comunistas demostraron cierta eficacia a la hora de afrontar las tareas organizativas y de propaganda con el objetivo de concientizar y movilizar a los trabajadores en torno a reivindicaciones económicas, las tareas de organización en los lugares de trabajo (comisiones internas y cuerpos de delegados), la formación del sindicato único por rama y el establecimiento de alianzas con sectores afines para lograr los objetivos planteados.

Si para mediados de la década de 1930, su inserción entre los trabajadores del transporte era limitada, esta situación se revirtió parcialmente en 1943, gracias a su capacidad para constituirse en alternativa proletaria radicalizada pero minoritaria, demostrando no sólo su capacidad de inserción sino también de iniciativa política a través de sus campañas de concientización contra el monopolio del transporte en sus medios escritos y de concientización en torno a la necesidad de la unidad sindical por rama como forma eficaz de organización y defensa de los intereses de los trabajadores contra el accionar de la CTCBA.

Es esta capacidad de proponer líneas de acción desde una situación minoritaria, lo que hace a delegados y militantes comunistas un peligro potencial y objeto de la represión combinada de la empresa (despidos y suspensiones), la policía (arrestos) y las autoridades de la UT (expulsiones).

Esta estrategia permite al PC alcanzar cierto grado de inserción en un terreno laboral que le había resultado esquivo hasta entonces, en el seno de la UT constituyen un grupo marginal que lentamente va abriéndose paso en el transporte automotor urbano de pasajeros ámbito gremial hegemonizado por anarquistas y socialistas.

Poco después de la sanción de la ley 12.311 en 1936, realizarán constantes llamamientos a la unidad sindical por rama en el seno del transporte como camino eficaz para enfrentar al capital monopólico. Desde esta perspectiva no extraña la presencia de un delegado

comunista en las negociaciones entre la UT y la FLAC en 1938 para sumarla al gremio tranviario.

Los trabajadores del auto colectivo incorporados a la CTCBA como consecuencia de la expropiación, afrontaron en 1943 una realidad laboral nueva signada por el pasaje de formas de producción precapitalistas hacia formas capitalistas monopólicas, a nivel gremial esta situación se tradujo en el paso del gremio de oficio al sindicato por rama que puso en evidencia la incapacidad de adaptación de los gremios anarquistas del sector a esta situación.⁹⁸ La organización sindical por rama se impone sobre los gremios de oficio, cuando el SOTA ingrese a la UT hacia fines de 1943 cerrando el período de transición necesario para superar las formas organizativas anteriores.

Pero si la política de unidad sindical promulgada por el PC, era el arma eficaz que impediría la acción expropiadora de la CTCBA sobre el sector del auto colectivo, la paradoja reside en que la acción expropiadora permitió a la UT consolidarse como sindicato único de los trabajadores del transporte urbano de pasajeros dependientes de la CTCBA en 1943. La razón es que la incorporación compulsiva de las líneas de autos colectivos barría con las formas de organización de la producción precapitalistas imperantes que se correspondían con formas de organización gremial de tipo artesanal, obstáculos para el desarrollo de las relaciones capitalistas a nivel de la producción y la unidad sindical por rama de la industria, generando un vacío de representación y una vía de penetración posible.

Bibliografía

A. Fuentes

- Archivo General de la Nación. Fondo: *Corporación de Transportes de Buenos Aires*, enero/diciembre de 1943.
- Ministerio del Interior- Comisión de Control de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. *El servicio de transporte colectivo de la ciudad de Buenos Aires. Disposiciones y documentos referentes al problema (junio 1943-1945)*, Buenos Aires, 1945, pp. 5 y 6.
- *Carta de la Federación de Líneas de Autos Colectivos al Sr. Ministro del Interior Cnel.*

⁹⁸ *Op. Cit.* La Sociedad de Resistencia Unión Chauffers se retiró de la Asamblea.

A. Gilbert, Biblioteca Nacional, Buenos Aires, 14/07/1943.

Diarios

- *La Prensa*, enero/diciembre 1943
- *La Nación*, enero/diciembre 1943
- *El Diario*, enero/diciembre 1943
- *Noticias Gráficas*, enero/febrero 1943
- *La Hora*, enero/junio 1943
- *La Vanguardia*, enero/diciembre 1943
- *Orientación*, enero/diciembre 1943

Folletos y volantes partidarios

- Folleto del Comité Central del Partido Comunista, “Por un transporte barato al servicio del interés argentino. La opinión del Comité Central del Partido Comunista”. Buenos Aires, septiembre de 1943.
- Folleto “La política oligárquica encarece el carbón y deja sin combustible al país. La opinión del Partido Comunista”, Buenos Aires, 1943
- Volante del Comité Central del Partido Comunista “Por un gobierno democrático”, agosto de 1943.
- Volante Sociedad de Resistencia Unión Chauffers, “Una sanción moral con los inmorales. Voz de alerta a los conductores de ómnibus.” Buenos Aires, abril 1943.
- Volante Sociedad de Resistencia Unión Chauffers, “Entre Gallos y Media Noche se ha Amasado un “Sindicato del Transporte Automotor”, Buenos Aires, 20/04/1943.
- Volante Sociedad de Resistencia Unión Chauffers, “Al Personal de la Corporación: una advertencia y un llamado cordial”. Buenos Aires, marzo de 1943.

Revistas

- Anuario Socialista 1943, Publicación de la Comisión de Prensa del Partido Socialista. Buenos Aires: La Vanguardia, 1943.
- *El Auto Colectivo* N° 503, Buenos Aires, septiembre–octubre, 1993.

B. Bibliografía

- Camarero, Hernán (2007), *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Del Campo, Hugo (1983), *Sindicalismo y peronismo*. Buenos Aires: CLACSO.
- Matsushita, Hiroshi (1983), *Movimiento obrero argentino (1930-1945): sus proyecciones en los orígenes del peronismo*. Buenos Aires: Siglo XX.
- Santa Cruz, Claudia (2007), “Resistencia y Expropiación en el transporte público colectivo de pasajeros en 1942”; en: *Primeras Jornadas de Historia de la Industria y los Servicio*, FCE-UBA, CABA, 10 al 13 de agosto.
- “¡El colectivo es del pueblo! El movimiento de resistencia antimonopólica

contra la expropiación de los autos colectivos”; en: *XXI Jornadas de Historia Económica Asociación argentina de historia económica*, EDUNTREF, Provincia de Buenos Aires, 23 a 26 septiembre de 2008.

----- “La huelga de los trabajadores de autos colectivos de septiembre de 1942”; en: *XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, UN de Comahue, Provincia de Río Negro, 28 al 31 de octubre de 2009.

----- “Formas de organización de la producción en el sector del transporte de autos colectivos en Buenos Aires (1942- 1943): el proceso de proletarización”; en: *Terceras Jornadas de la Industria y los Servicios*, FCE-UBA, CABA, 31 de agosto y 1 y 2 de septiembre de 2011.

- Varone, Domingo (2004), *La memoria obrera*, Buenos Aires, La Rosa Blindada.