

**XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA
ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO
Caseros (Buenos Aires), 23 al 26 de septiembre de 2008
<http://xxijhe.fahce.unlp.edu.ar>
ISBN: 978-950-34-0492-8**

***¡El colectivo es del pueblo!* El movimiento de resistencia
antimonopólica de los usuarios contra la expropiación de los autos
colectivos en 1942.**

Claudia Santa Cruz¹

Introducción

El sector del transporte colectivo de pasajeros enfrenta a principios de la década de 1940 una ardua batalla contra las empresas extranjeras de capital monopólico amparadas por el estado que genera políticas de expropiación poniendo en peligro su existencia como actividad autónoma.

El punto de inflexión lo constituye el año 1942 que marca el momento más álgido de la confrontación entre los trabajadores agrupados en los gremios del transporte, los usuarios, el capital monopólico inglés y el Estado Nacional.

La defensa de esta tradicional manera de transportar personas, se convierte en una lucha antimonopólica a la vez que antiimperialista por parte de los trabajadores del sector y de los usuarios del mismo contra la implementación de las leyes expropiatorias.

Este artículo, que es parte de una investigación mayor, tiene por objeto reconstruir y analizar - a partir del análisis de fuentes primarias y secundarias- las características de la lucha de los usuarios del transporte colectivo de pasajeros en 1942 contra la *Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires* y las leyes de expropiación, los antecedentes del conflicto y el desarrollo del mismo.

El contexto

A partir de la crisis de 1930, una ola de despidos, reducción de salarios y desconocimiento de las leyes sociales se abatió sobre los trabajadores. Se produjo un aumento notable de la desocupación. El censo de 1932 comprobó la existencia de 333.997 desempleados. El gobierno tuvo que prestar atención al problema y creó la

¹ Departamento de Historia/Facultad de Filosofía y Letras/Universidad de Buenos Aires

Junta Nacional para combatir la Desocupación, creada en 1934. Sin embargo, la recuperación solo vino del crecimiento económico ligado a la industrialización. Desde 1934 a 1939 se comprobó una marcada disminución de la desocupación. Al mismo tiempo, se produjeron aumentos nominales de los salarios, que, dado el aumento del costo de vida, no se tradujo en un aumento del salario real.

En términos generales, el periodo comprendido entre 1937-1945, es caracterizado como de transición² o preparatorio para el peronismo, la idea que encontramos en estos autores es que el movimiento obrero está en reflujo, las organizaciones sindicales de izquierda están jaqueadas por los enfrentamientos de tipo ideológicos/políticos de sus conducciones y que los partidos de izquierda tienen escasa vigencia dentro del movimiento sindical.³

Una Confederación General del Trabajo (CGT) dividida, un movimiento obrero desmovilizado y la ausencia de la izquierda en sus organizaciones es el panorama general del período.⁴

Sin embargo, cuando nos propusimos estudiar el conflicto que en 1942 enfrentaba a los gremios del transporte de autos colectivos con la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA), este panorama parecía no ser el escenario del conflicto. En el seno de la CGT, en el año 1942, socialistas y comunistas se enfrentaban en ásperos debates sobre sus respectivas posiciones respecto de la política internacional, al mismo tiempo el crecimiento de los comunistas en el sector industrial los presentaba como una potencial fuerza que aspiraba a ganar espacios dentro de la conducción de la central obrera.⁵ La fuerza sindical, en la ciudad de Buenos Aires, descansaba en los 356 sindicatos que nucleaban a 441.000 afiliados de los cuales 217 sindicatos con sus 330.000 afiliados pertenecían a la CGT.⁶ Los comunistas crecían en los sindicatos industriales que representaban el 5% del total, estimado en 18 sindicatos y 23.267 afiliados⁷

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

Sindicatos Años	Federación Obrera Nacional de la Construcción (FONC)	Unión Obrera Textil (UOT)	Sindicato Obrero de la Industria Metalúrgica (SOIM)	Federación Obrera de la Alimentación (FOA)
--------------------	--	------------------------------	--	---

² del Campo, Hugo: *Sindicalismo y peronismo*, Buenos Aires, CLACSO, 1983.

³ Ver a autores como del Campo, Hugo: *op. cit* o como Rotondaro, Rubén: *op. cit*.

⁴ Durruty, Celia: *Clase obrera y peronismo*, Córdoba, Pasado y presente, 1969

⁵ Iscaro, Rubens: *Historia del movimiento sindical*, Buenos Aires, Ed. Fundamentos, 1973, tomo II.

⁶ Departamento Nacional del Trabajo, datos estadísticos de 1941.

⁷ Rotondaro, Rubén: *Realidad y cambio en el sindicalismo*, Buenos Aires, Pleamar, 1971

1936	Creación	5.000 afiliados	1.500 afiliados	Creación 1937
1941	40.000 afiliados	10.000 afiliados	4.000 afiliados	6.000 afiliados

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

Por otra parte su política de conformación de frentes antifascistas y democráticos expandía sus posibilidades de participación en conflictos no proletarios y de alianzas con otros sectores sociales.⁸

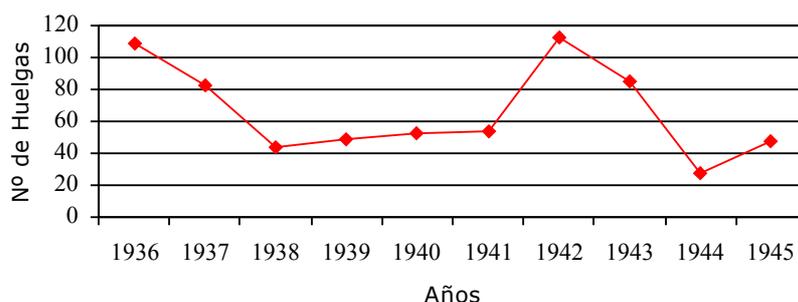
La lucha antimonopolista y antiimperialista constituyó un escenario en el cual confluían los distintos partidos de izquierda, en el caso estudiado podemos observar a comunistas y socialistas apoyando la lucha de los propietarios de autos colectivos contra los intentos de expropiación por parte del capital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

Evolución de las huelgas entre (1940/1942) ⁹

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 1936.¹⁰

Evolución de las huelgas (1936-1945)¹¹



Sobre este escenario político gremial se desarrollan los hechos que detallaremos a continuación.

⁸ Matsushita, Hiroshi: *Movimiento obrero argentino (1930-1945)*, Buenos Aires, Siglo Veinte, 1983, p. 231. “El apoyo a la causa democrática parece haber felicitado a los comunistas una actuación más armónica con otros sectores”.

⁹ Reproducción parcial del cuadro extraído de Celia Durruty. *Ídem*. Ver cuadro completo en Anexo Documental.

¹⁰ Durruty, Celia: *Ibidem*

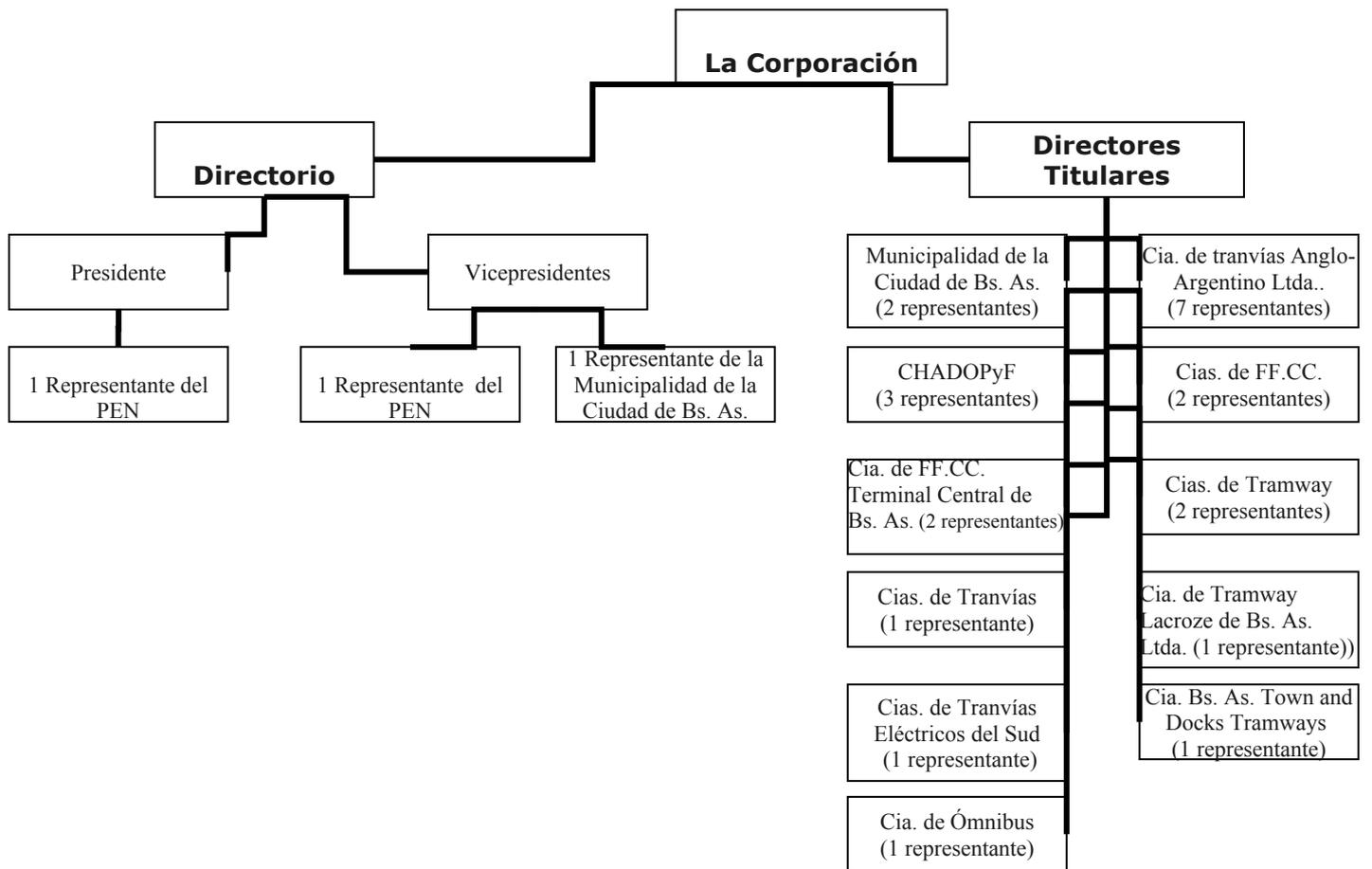
¹¹ Cuadro de elaboración propia en base a datos extraídos de Hiroshi Matsushita, *op. cit*. Ver cuadro completo en Anexo Documental

Los protagonistas del conflicto

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

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

Composición interna de la Corporación¹²



¹² Cuadro de elaboración propia en base a datos extraídos de *Corporación*, Revista de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Bs., As. Marzo/Diciembre 1942. En él se detallan la composición del Directorio por empresas y la cantidad de Directores que representa a cada una.

En este esquema podemos apreciar que si bien todas las empresas de transporte urbano de pasajeros están representadas, la cantidad de representantes de la Anglo argentina es superior al resto y con el apoyo de los representantes del Estado y/o de la Municipalidad de la ciudad de Bs. As. se garantizaba una mayoría propia, como podemos observar, la Compañía de Tranvías Anglo-Argentino posee sobre un total de 21 directores y 55 votos, a esta empresa le corresponden 8 directores y 23 votos respectivamente si tomamos en cuenta también la compañía de Ómnibus de su propiedad.¹³

Para el año 1939 la resistencia de los trabajadores del transporte urbano de pasajeros, la falta de fondos por parte de la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA) para financiar el proceso de expropiación y el estallido de la II Guerra Mundial habían impedido la aplicación de la ley. Las Compañías habían presentado ante la Justicia, recursos para apelar las expropiaciones establecidas por la Ley 12.311 sin embargo los juicios se encontraban paralizados por la inactividad de la misma CTCBA.¹⁴

Su lucha contra la aplicación de la Ley 12.311 adopta las características de una lucha antimonopólica y en defensa de la fuente de trabajo en un contexto económico signado por la expansión del capital monopólico en los sectores estratégicos de nuestra economía (transporte, electricidad y petróleo, entre otros) caracterizado por un gobierno que instaura el Estado de Sitio y la instauración de la censura gremial y de censura previa sobre los medios. La actividad gremial estará caracterizada por los conflictos internos en el seno de la Confederación del Trabajo (CGT) entre socialistas y comunistas y con los gremios anarquistas nucleados en la FORA, proscriptos desde principios de la década del '30.

En 1942 la CTCBA obtiene por intermedio del Estado un crédito de 40 millones de pesos para iniciar las acciones referentes a las expropiaciones. El proceso se llevaría a

¹³ Sommi, Luis: *op. cit.*, p. 29

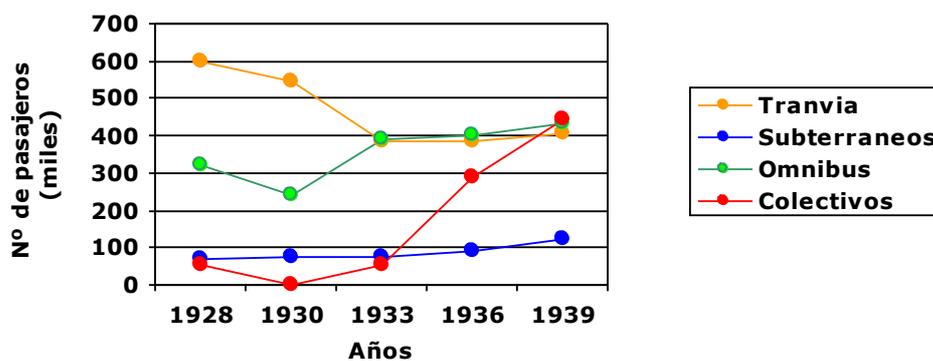
¹⁴ *La Nación*, 23 de septiembre de 1942.

cabo en etapas sucesivas, primero se comenzaría por los ómnibus y luego por las líneas de autos colectivos.

“La coordinación es un procedimiento característicamente británico, que busca doblegar por medio indirectos, poco a poco, sin llamar la atención ni siquiera del mismo, que esta siendo víctima de la extorsión (...) Irán adquiriendo vehículos por grupos, calmando a unos, esperando a otros. Muy claramente, lo dijo el Consejero de la Embajada Británica, Mr. Stanley Irving: después que la legislación está aprobada, serán necesarios dos o tres años para que todas sus consecuencias puedan hacerse efectivas”¹⁵

El incremento demográfico nacional¹⁶ tuvo indiscutiblemente su correlato en el aumento de la población urbana en la Ciudad de Buenos Aires,¹⁷ aumentando el porcentaje de pasajeros a transportar por los distintos sistemas de transportes urbanos con los que contaba la ciudad.

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



Cuadro de elaboración propia basado en datos suministrados por Alejandro Eujanian¹⁸

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

¹⁵ Scalabrini Ortiz, Raúl: *Política británica en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Fernández Blanco, 1937, p. 189.

¹⁶Fuente: INDEC, Censos Nacionales de Población: *Evolución de la población total, según censos nacionales Total del país. Censos 1869-2001*. En 1914 el total de población se contabiliza en 7,9 millones de habitantes y para 1947 en 15,8 millones de habitantes

¹⁷ Para más datos ver, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. *Cuarto Censo General de la Ciudad de Buenos Aires, 1936*, Buenos Aires., 22 de Octubre de 1936.

¹⁸ Eujanian, Alejandro: *op. cit.* Ver cuadro completo en Anexo Documental.

1933 pero manteniendo prácticamente un nivel sin grandes oscilaciones. Mientras que el subterráneo presenta una curva de crecimiento muy leve.

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

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

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

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

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

Rentabilidad del sector de autos colectivos en 1942

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

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

El examen del cuadro confeccionado con cifras oficiales, nos permitirá comprobar en forma gráfica el enorme contrasentido económico de la Ley 12.311; hecho con el propósito exclusivo de servir los intereses de las grandes empresas capitalistas en detrimento de la población de la ciudad. Esto explica el interés del capital extranjero por apoderarse de este servicio, el éxito y su expansión durante la década anterior es

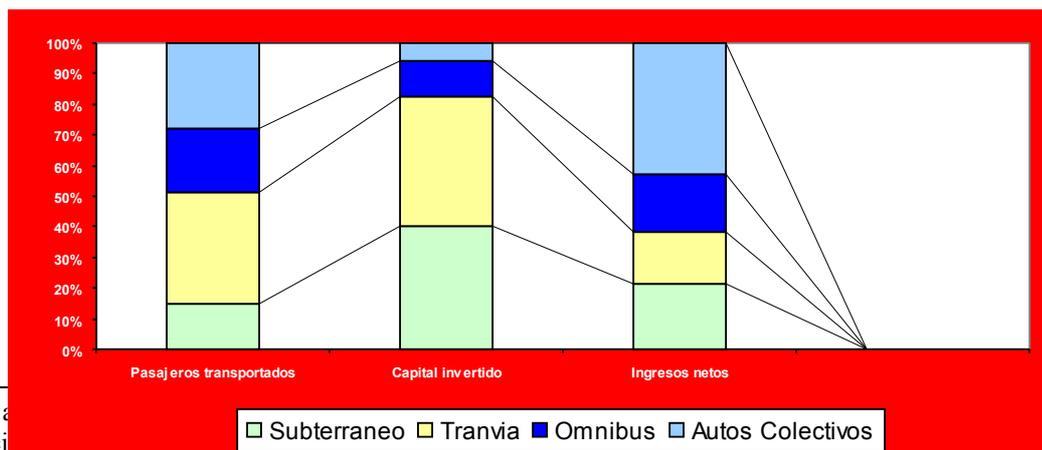
también su condena, como principal competidor de las compañías de ómnibus de la Compañía Anglo Argentina y la CTCBA y como sistema de transporte urbano de pasajeros competitivo, rentable y no regulado por controles estatales, debe ser eliminado del mercado como competidor y como alternativa de transporte para el público usuario.

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

“La Corporación tiene un capital de \$ 554.000.000 m/n y, según su memoria ha transportado 596.000.000 de pasajeros el año pasado. Pretende ahora comprar con \$ 10.000.000 m/n, \$ 20.000.000 o \$ 30.000.000 los servicios de colectivos que transportan 500.000.000 de pasajeros. Y son pesos \$20.000.000 o \$30.000.000 m/n. más, pretende comprar los ómnibus que transportan entre 200.000.000 y 300.000.000 de pasajeros. En síntesis, con \$554.000.000 de capital agudado¹⁹, se transportan \$600.000.000 de pasajeros; y con \$50.000.000 m/n se transportan 700.000.000 de pasajeros. Cuando uno conoce estas cifras y ve que para aplicar la ley se aplica el estado de sitio, uno se siente adicto al pensamiento de aquellos filósofos de la economía que sostienen que la propiedad tiene su origen en el robo.”²⁰

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

Cuadro comparativo de los sistemas de transporte en Bs. As. en 1942²¹



¹⁹ “El negocio del transporte urbano de pasajeros, que se desarrolla sin invertir capitales, de esta manera “aumentan” el capital de la empresa y disminuyen sus ganancias reales. Para entender cómo las empresas extranjeras de transporte llevaron adelante esta operación consultar Luis Sommi,, *op. cit.*, p. 56.

²⁰ Congreso Nacional. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso, año 1942, tomo IV., periodo ordinario. 26 Agosto -14 Septiembre, p. 661. El Diputado Nacional por el socialismo, Américo Ghioldi, haciendo referencia al proceso de expropiación avalado por la Ley 12.311, parafrasea a Proudhon.

²¹ Cuadro de elaboración propia en base a los datos vertidos por Ghioldi.

A partir de las cifras presentadas en el cuadro de la pagina anterior y ratificado por el Diputado Nacional Ghioldi,²² podemos comparar los sistemas de transportes urbanos de pasajeros más importantes (subterráneo, tranvía, ómnibus y autos colectivos) y observar las cifras y los porcentajes de rentabilidad anual del sector a ser expropiado en relación al porcentaje de los servicios de transportes de pasajeros de los cuales es propietaria la empresa expropiadora:

1) El transporte subterráneo: representa un sector dentro del transporte urbano de pasajeros, en el cual se ha invertido el mayor porcentaje de capital constituyendo, en contrapartida, el sector con el menor porcentaje de pasajeros transportados en comparación con el resto del sector del transporte, sin embargo su porcentaje de ingresos netos es mayor en relación al transporte tranviario y automotor de pasajeros (ómnibus), pero menor respecto al transporte automotor (auto colectivo). Los costos de producción son altos en relación al porcentaje de pasajeros transportados (179.500.000 pasajeros) y las ganancias obtenidas (9.704.552 m/n) no alcanzan a cubrir la inversión de capital realizada (\$210.900.000 m/n).

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

3) El transporte automotor de pasajeros (ómnibus): representa un sector caracterizado por un porcentaje exiguo de capitales, conjuntamente con el auto colectivo, transportando un porcentaje de pasajeros mayor que el subterráneo y requiriendo un porcentaje de inversiones menor que éste y el tranvía, obteniendo un

²² Estas cifras fueron extraídas por Ghioldi de los estudios realizados sobre la viabilidad del proyecto de coordinación del transporte realizado por la Comisión de Control del Transporte, repartición oficial con amplios poderes para supervisar las tarifas, las finanzas, la administración, las condiciones de trabajo, sueldos y salarios y los servicios de la Corporación.

porcentaje de ingresos netos similar en contrapartida. Los costos de producción son bajos en relación al alto porcentaje de pasajeros anualmente transportados (245 millones de pasajeros) y las ganancias obtenidas (\$ 7.741.200 m/n) que superan la inversión de capital realizada (\$ 58.700.000 m/n).

4) El transporte automotor de pasajeros (auto colectivo): representa conjuntamente con el transporte tranviario, los sectores que mayor porcentaje de pasajeros transportados pero se diferencia del transporte subterráneo y tranviario en el porcentaje menor de capitales invertidos, constituyendo el sector con el mayor porcentaje de ingresos netos dentro del transporte urbano de pasajeros. Los costos de producción son bajos en relación al porcentaje de pasajeros anualmente transportados (335 millones y medio de pasajeros) y las ganancias obtenidas (\$ 17.527.300 m/n) que superan ampliamente la inversión de capital realizada (\$ 31.100.000 m/n).

Debemos llamar la atención sobre los datos suministrados por la CTCBA, en el sentido que es probable que haya sobrevaluado los montos de capital invertido y devaluado los montos de ingresos netos en el sector de transporte automotor (ómnibus y autos colectivos) con el objetivo de depreciar el valor de compra de estas compañías susceptibles de expropiación por parte del ente expropiador; y/o recurran al “aguamiento de capitales” para aumentar artificialmente sus costos de producción y ocultar sus ganancias.²³ No obstante, estas cifras relativas no logran desdibujar la supremacía del transporte automotor (ómnibus y autos colectivos) respecto del subterráneo y el tranvía, permitiéndonos una aproximación general a la situación analizada.

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

“[...] cuando uno conoce estas cifras [...] se siente adicto al pensamiento [...] que la propiedad tiene su origen en el robo” cobra su real dimensión a la luz del análisis de estas cifras que corroboran una realidad por la cual, “los colectivos y ómnibus efectúan recorridos que por su distancia y rapidez los tranvías no hacen, ni están en condiciones de hacer. En la lucha

²³ Sommi, Luis: *op. cit.* p. 88. “En el caso del automotor se ha hecho abstracción de un momento fundamental: la rentabilidad de las empresas. Así se explica que a las empresas del sistema automotor que en el año 1938 transportaron en conjunto el 65,52% del total de los pasajeros, se le haya reconocido un capital que representa el 17,27 % del total del fijado al conjunto de todos los sistemas.”

entablada entre los tranvías y el automotor por razones de comodidad, ha vencido y es inevitable confesarlo, el automotor.”²⁴

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

“Hoy podemos afirmar que los financistas ingleses han extraído del país argentino y exportado a la *City*, un capital superior en varias veces al que han invertido en nuestro país [...] en los últimos 30 años, los ingleses no han construido un Km. más de riel.”²⁵

Las empresas extranjeras de transporte de pasajeros, no rentables y con sus sistemas obsoletos y perimidos²⁶, ven la solución a sus problemas en la consolidación del monopolio en el sector, eliminando la competencia y absorbiendo un negocio rentable a un precio de compra irrisorio, abortando el desarrollo de un sistema de transporte urbano automotor de pasajeros de capital nacional, alternativo, barato, rentable y autónomo. La prioridad de la CTCBA es conseguir el dinero para destrabar el proceso judicial e iniciar la expropiación legal de los bienes de las compañías de autos colectivos con la mayor celeridad y el menor costo posible.

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

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

²⁴ Congreso Nacional. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso, año 1942, tomo IV, período ordinario. 26 Agosto -14 septiembre, p. 660.

²⁵ Sommi, Luis: *ídem*, p. 6

²⁶ Tal es el caso del tranvía que estaba siendo reemplazado en Europa por otros sistemas de transportes alternativos más eficientes y modernos.

hipótesis de que las sumas depositadas no alcanzarán a cubrir el importe de los precios que en definitiva se fijaran.

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

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

2. El Estado Nacional

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

El 10 de febrero de 1942, la CTCBA firma un convenio con un grupo financiero, con aval del Poder Ejecutivo que por medio del decreto del 11 y 12 de febrero de 1942²⁷, se transforma en garante de dicho préstamo quedando explicitado sus obligaciones en el artículo 5° del mismo convenio, conforme al cual, para los casos eventualmente previstos en los incisos a), b) y c) de dicho artículo, el gobierno se obliga a adquirir por

²⁷ Decreto del Poder Ejecutivo N° 113.555 y 118.501 del 11 y 12 de febrero de 1942

su valor escrito los *debentures*²⁸, por el mismo monto de la cantidad prestada, que haya emitido la Corporación y entregado el grupo financiero.²⁹

El mencionado convenio³⁰ consiste en un préstamo de 40 millones de pesos otorgados a la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires por un grupo financiero formado por la Compañía Argentina de Electricidad (CADE), la Compañía Industrial y Mercantil S.A. (CIMA), y el Crédito Mobiliario y Financiero Bracht S.A. (CREMOFIN)³¹ por sí y en representación de un grupo de Bancos, conocida en adelante como CIMA.-CREMOFIN

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

“[...] el respectivo contrato de emisión sostendrá- expresaba otra cláusula del artículo 5º- las condiciones esenciales este convenio y deberá ser firmado conjuntamente [...] y aprobado por el Superior Gobierno de la Nación y será suscripto en carácter de fideicomisario.”³²

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

“[...] tanto el plan de reorganización de servicios, como las nuevas tarifas, serán aplicadas sin más trámites ni requisitos dentro de los tres meses siguientes al vencimiento del plazo de seis preestablecido. En caso que la Corporación se produjera un litigio los proyectos de reorganización de servicios y/o de sistema de tarifas, o en el caso de divergencia entre la

²⁸ Serra Moret, Manuel: *Diccionario Económico de Nuestro Tiempo*, Buenos Aires, Editorial Mundo Atlántico, 1944. Version on line: <http://www.eumed.net/cursecon/dic/index.htm>

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

²⁹ *Critica*, 12 de agosto de 1942

³⁰ *La Vanguardia*, 15 de octubre de 1942, publica extractos del convenio. Ver texto completo en Expediente C-48.340-1941 (Ministerio del Interior)

³¹ *El Auto Colectivo*, Suplemento Edición N° 503, septiembre-octubre 1993

³² *Ibid.*

Corporación y la Comisión de Control sobre el plan reorganización de servicios y/o de sistema de tarifas, se pondrán provisionalmente en ejecución, por el señor presidente de la Corporación, lo que el señor ministro del Interior determinare, sin perjuicio de los recursos legales que pudieran corresponder”³³

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

“[...] a pedido del grupo financiero, [...] de dicho grupo financiero a la par por su valor nominal y escrito a los 8 meses de la fecha de este contrato, los debentures que el mismo haya recibido de la Corporación, correspondientes a las entregas de efectivo hechas a ésta, de acuerdo con los términos del presente contrato”³⁴

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

El Banco de Londres a través de SOFINA y sus empresas subsidiarias, con el apoyo de sus socios locales y el Estado argentino, provee del capital necesario a la CTCBA para hacer efectiva la Ley 12.311 que permite la concreción del monopolio del transporte automotor en detrimento de las empresas de capitales nacionales: las empresas de autos colectivos y las empresas de ómnibus.³⁵

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

La resistencia popular frente a la acción del Monopolio

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

³⁵ Algunas empresas de Ómnibus son de capitales extranjeros, por ejemplo, el Anglo-Argentino es propietario de por lo menos una empresa. Ver Sommi, Luis: *op. cit.*

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

A continuación estableceremos cómo estas medidas afectarían a los pasajeros en tanto

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

usuarios del servicio y como trabajadores, estableciendo el impacto de la suba de tarifas en su presupuesto cotidiano y en qué medida la reorganización del transporte iba en detrimento de sus intereses.

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

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

El presupuesto de una familia obrera tipo (4 integrantes) había aumentado un 20,5 % en 1942 respecto del año 1939, si tomamos los montos en pesos, la diferencia entre ellos es de \$ 29,04 m/n, es decir, que éste había aumentado un 20,5% entre 1939 y 1942, que representaba un aumento total de \$ 29,04 m/n.

**Índice costo de vida (1939-1942)³⁶
Presupuesto familiar obrero en Bs. As.³⁷**

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

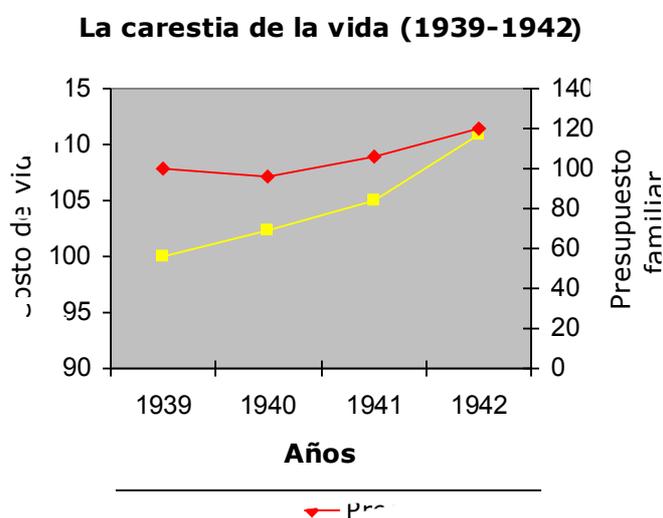
³⁶ Reproducción parcial del cuadro extraído de Matsushita H.: *Movimiento obrero argentino (1930-1945): sus proyecciones en los orígenes del peronismo*, Siglo Veinte, Bs. As., 1983. Pág. 217. Ver cuadro completo en Anexo Documental: cuadro N° Pág.

³⁷ Reproducción parcial del cuadro extraído de Matsushita, H.: *Op. Cit.* Pág. 218. Ver cuadro completo en Anexo Documental.

La mayor diferencia se presenta cuando comparamos los índices y montos del año 1942 respecto del año 1941, el aumento es del 14,3 % que representa más de la mitad del aumento total en un lapso de 4 años que rondaba el 20,5%. En lo referente a los montos en pesos, la diferencia respecto al año anterior es de \$ 20,3 m/n que representaba los 2/3 del total.

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

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



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

En 1940, se registran 180.700 desocupados, según datos del Departamento Nacional de Trabajo³⁸, de los cuales 40.513 desocupados se encontraba en la Capital Federal. Si bien los niveles de desocupación obedecen a causas estructurales de nuestra economía, del total de desocupados registrados, 100.053 desocupados, se encuentran en el sector agrícola vinculado con las exportaciones; en el caso de la ciudad de Buenos Aires, la causa principal es de índole coyuntural, la guerra afecta directamente al sector de la construcción por la contracción de la importaciones, registrando un nivel del 18,7% de desocupación.³⁹

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

Las Juntas de Asociaciones Vecinales de la Ciudad de Buenos Aires (que nucleaban a las 153 sociedades de fomento de la ciudad de Buenos Aires) y la Junta Popular Pro Abaratamiento de la Vida, La Comisión Popular Contra el Monopolio del Transporte, realizan una activa campaña contra el aumento de las tarifas⁴⁰, antes y durante la huelga de septiembre de 1942, en contra del Plan tarifario de la CTCBA y en apoyo a la Federación de Líneas de Autos Colectivos y sus reclamos.

El 19 de agosto de 1942, la Comisión de Asociaciones Vecinales de la Ciudad de Buenos Aires⁴¹, hace una presentación ante la Cámara de Diputados por la cual denuncia que el proyecto de reorganización de las tarifas propuesto por la CTCBA constituye “simple y llanamente el ‘proyecto de aumento de tarifas’ como lo ha bautizado con seguro instinto el pueblo de la capital. La amenaza que pendía desde que se promulgó la ley número 12.311 en octubre de 1936, pretende ahora convertirse en realidad (...) y provoque tal exacción de los bolsillos de todas las clases de los

³⁸ Matsushita, H.: *Op. Cit.* Pág. 218. La cifras utilizadas por el autor fueron extraídas de la investigación del Departamento Nacional del Trabajo, *La desocupación en la Argentina, 1940*. Bs. As. 1940. Pág. 17.

³⁹ Matsushita, H.: *Ídem*

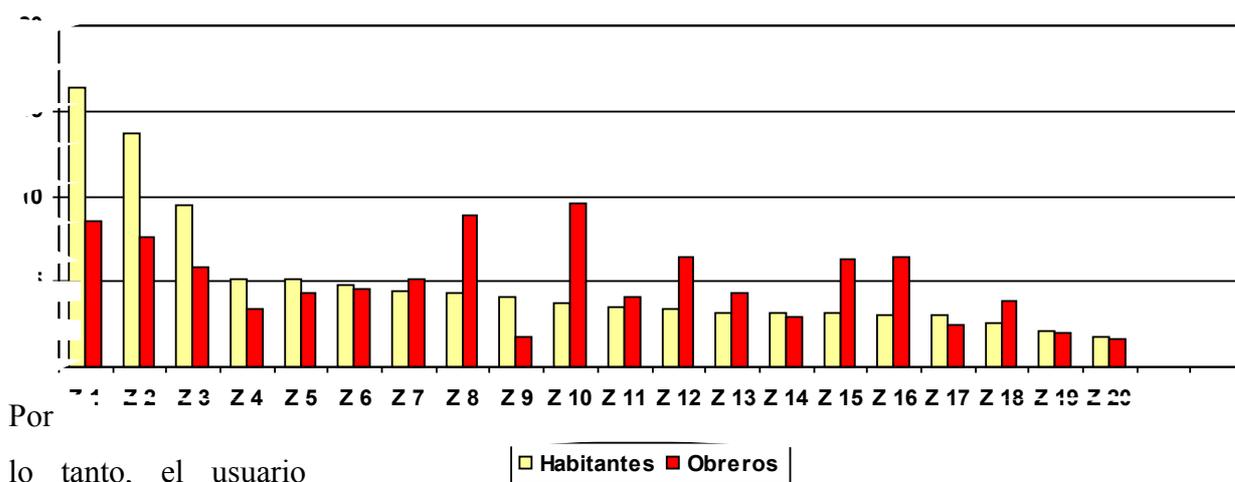
⁴⁰ Sus campañas se dirigen contra la suba de precios de los productos esenciales en general, sin embargo nosotros solo nos centraremos en su actividad respecto a la suba de las tarifas del transporte, en particular.

⁴¹ Congreso Nacional: *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Imprenta del Congreso, Bs. As., año 1942, tomo III. Periodo ordinario: 30 de julio/25 de agosto de 1942. Reunión N° 35. Pág. 940. “(...) surgida de una asamblea de representativa de las ciento cincuenta y tres instituciones de fomento reconocidas, ante el “proyecto de reorganización de tarifas de servicios”, propuesto por la Corporación de transporte de la Ciudad de Buenos Aires”

habitantes y que aún desequilibre más los presupuestos obreros al aumentar en un 50% el boleto obrero.⁴²

El perfil del usuario del transporte automotor, es claramente popular, son mayoritariamente los habitantes de los barrios de la ciudad, tal como lo expresa la presencia de las instituciones barriales y dentro de este sector social tan amplio, el principal afectado será la clase obrera, como bien lo expresan en esta presentación ante la Cámara de Diputados las asociaciones vecinales.

Porcentaje de población y de obreros por barrios⁴³



Por tanto, el usuario

mayoritaria y básicamente es un habitante de los barrios de la ciudad, esto define el carácter popular del servicio del transporte automotor de pasajeros, y en los barrios suburbanos nos encontraremos con obreros que en general dependen de este servicio barato y rápido para trasladarse cotidianamente a sus lugares de trabajo.

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

Sobre un total de población en la Ciudad de Buenos Aires estimado en 2.415.142 de habitantes, casi la mitad (49,5 %) habitaba en los barrios ubicados al norte, centro y suroeste de la ciudad, de los cuales 216. 080 son obreros (10% sobre el total aproximadamente) y trabajan en uno de los 13.440 establecimientos industriales

⁴² Congreso Nacional: *Op. Cit.*

⁴³ Gráfico de elaboración propia basado en los cuadros de Iñigo Carrera, N.: *Op. Cit* Pág. 69

establecidos en ella y que se concentran fundamentalmente en la zona centro, este y sureste de la ciudad (ver mapa pág.).⁴⁴

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

El análisis del grafico arroja las siguientes conclusiones:

1. Barrios residenciales e industriales:

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

Villa del Parque, Villa Devoto, La Paternal, Villa Santa Rita, Chacarita, Versailles, Villa Crespo, Villa Mitre, Villa Real, Liniers, Mataderos, Nueva Pompeya, Parque Chacabuco, Parque Avellaneda, Flores, Villa Urquiza, Villa Pueyrredón, Palermo, Núñez y Belgrano, tomamos las cifras de estos barrios en conjunto y observamos que, el porcentaje de habitantes (49,8% del total = 1.202.740 habitantes) y el porcentaje de obreros ocupados (29,6% del total = 63.959,8 obreros). Estos barrios concentran casi la mitad de la población total residente de la ciudad y de obreros ocupados, en esta relación, un alto porcentaje de su población (5,3%) está constituida por obreros que trabajan en las industrias instaladas en el área.

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

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

2. Barrios residenciales no industriales (Zona 9)

Boedo es un barrio en el cual el porcentaje de habitantes residentes (4,1% del total = 99.020,8 habitantes) es mayor que porcentaje obreros ocupados (1,7% = 3.673,

⁴⁴ Iñigo Carreras, N.: *Ídem*. El autor realiza un riguroso estudio del Censo General de Población de la ciudad de Bs. As. de 1936 que le permite reconstruir el perfil socioeconómico de los barrios de la Capital Federal para 1936.

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

3obrereros), y en esta relación el 0,3% aprox. de la misma trabaja en las industrias de la zona, por lo tanto podemos inferir que el peso de la industria en este barrio en mínimo y que se trata de un barrio residencial no industrial.

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

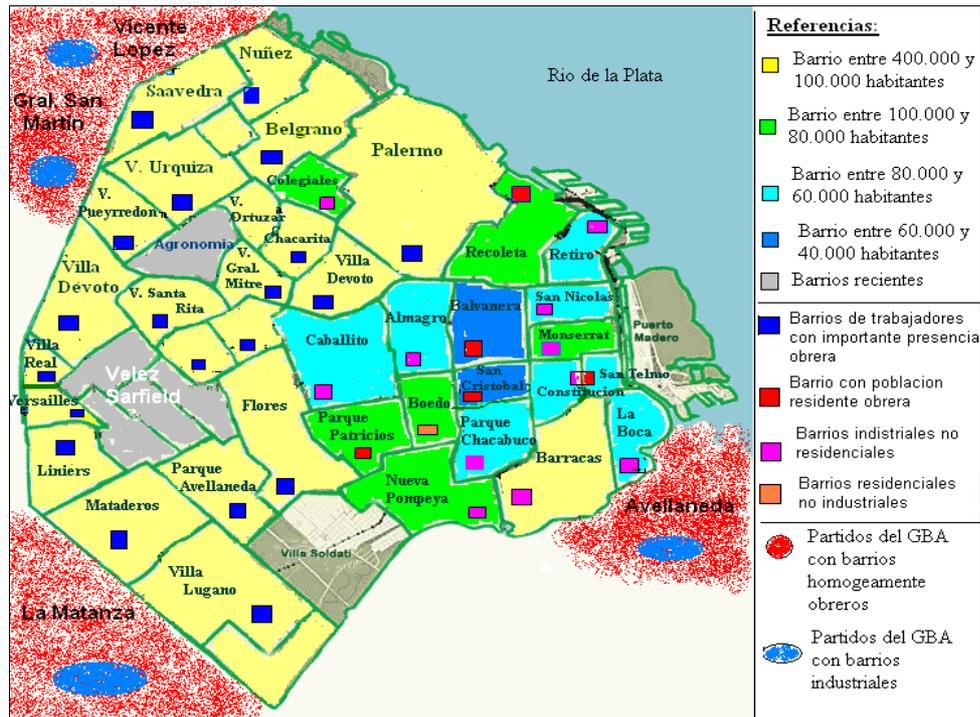
Parque Chacabuco, Nueva Pompeya, Barracas, Almagro, Monserrat, Caballito, San Nicolás, La Boca, y Retiro, en estos barrios trabajan, en total, un porcentaje de obreros (55,1 % del total = 119.060 obreros) que excede a la población residente de los mismos (31,4 % del total = 758.354,5 habitantes), sin embargo si observamos cada barrio por separado (ver gráfico) observaremos que el porcentaje de obreros supera ampliamente al porcentaje de población residente, por lo tanto, esta población estaría desplazándose hacia estos barrios desde los barrios residenciales para trabajar.

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

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

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

Distribución de la población y estructura económica en Bs. As. 1936⁴⁵



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

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

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

Los Partidos de Vicente López, General San Martín, La Matanza y Avellaneda, están conformados por barrios con población uniforme obrera y concentración de establecimientos industriales. Podemos suponer, que los obreros de estos barrios de la provincia se desplazan hacia la ciudad de Buenos Aires para trabajar y viceversa, ampliando el radio de movilidad de la mano de obra entre ambas zonas. El obrero se desplaza dentro del propio barrio, hacia otros barrios o entre la ciudad de Buenos Aires y la provincia de Bs. As. o viceversa, cotidianamente para trabajar en los

⁴⁵ Este mapa se elaboró en base a los datos aportados por Iñigo Carrera, N.: *La estrategia de la clase obrera (1936)*, Ed. Madres de Plaza de Mayo, Bs. As., 2004. Cap. 4 y 5.

establecimientos industriales y para ello utilizará el medio de transporte que le garantice un viaje rápido y a un precio accesible, el auto colectivo parece ser la mejor opción.

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

Aumento de tarifas en el sistema de transporte urbano de pasajeros 1942⁴⁶

Viaje en tranvía	Coste actual en ctvs.	Coste proyectado en ctvs.	Aumento %
Para el obrero ⁴⁷	0,05	0,075	50
Viaje sin llegar al centro	0,10	0,10	-
Viaje llegando al centro	0,10	0,15	50
Combinaciones	0,15	0,20	33
Viaje en ómnibus			
Viaje sin llegar al centro	0,05 y 0,10	0,10 y 0,20	50
Viaje llegando al centro	0,10	0,15 y 0,20	50 y 100
Combinaciones	0,15	0,20	33
Viajes en colectivo y micros			
Una sección	0,10	0,20	100
Dos secciones	0,20	0,30	50

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

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

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

El aumento de tarifas afecta fundamentalmente a las combinaciones con otros medios de transportes, la tarifa obrera en el caso del tranvía aumenta un 50% y en el sector del

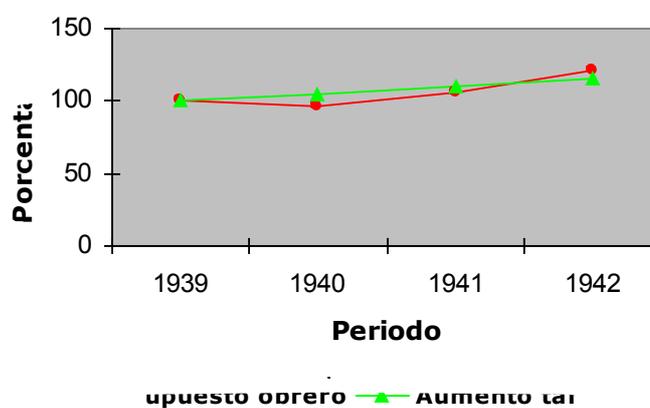
⁴⁶ Cámara de Diputados: *Op. Cit.*

⁴⁷ Desde 1897 existía el “coche obrero”, destinado a reducir los costos de transporte de los obreros que en horarios determinados podían viajar por la mitad de la tarifa, en 1907 esta modalidad es adoptada por las demás líneas de tranvías.

ómnibus y del auto colectivo en los viajes más largos, las tarifas suben entre un 50% y un 100%. El aumento de las tarifas en los trayectos más largos va en detrimento de los trabajadores que deben desplazarse diariamente para trabajar.

La exacción al presupuesto de la clase obrera es la consecuencia directa del proyecto de aumento de tarifas de al CTCBA, como afirma el Diputado radical Juan I. Cooke⁴⁸ al dirigirse a la Cámara en nombre de la Junta Ejecutiva Popular pro Abaratamiento de la Vida, “la posesión y el contralor total del transporte de pasajeros acarreará luego un reajuste que significará “*infinis*” un aumento del precio del pasaje, el cual incidirá directamente en el presupuesto de los hogares modestos”⁴⁹ El aumento de tarifas provocaría la exacción de los sectores trabajadores a favor de la CTCBA:

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



Tomando las cifras del presupuesto familiar que utilizamos en el grafico sobre la carestía de la vida y para demostrar el impacto del aumento salarial en la economía de los sectores trabajadores en general y obreros en particular, tomamos los porcentajes de la proyección del aumento escalonado del 30% entre 1940-1945, a razón del 5% anual, observaremos cómo la brecha entre ambas variables se achican. Sin embargo como establecimos, la CTCBA planeaba un aumento de las tarifas del 50% y del 100% por lo cual los cálculos realizados por Sommi fueron superados en la realidad.

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

En esta coyuntura, el reclamo del Diputado Nacional por el radicalismo Juan I. Cooke, ante la Cámara en agosto de 1942 cobra sentido al sostener que “aceptar tal situación resultaría ilógica en momentos como el que atravesamos en que el standard de vida del

⁴⁸ Diputado Nacional por la UCR, radical antipersonalista.

⁴⁹ Congreso Nacional: *Op. Cit.* Reunión N° 35. Pág. 940.

pueblo se eleva cada vez más, en tanto que los salarios de los trabajadores mantienen el mismo nivel de años atrás”⁵⁰

La reacción popular se hace efectiva de inmediato, al conocerse el fallo federal a favor de la expropiación, a partir de campañas de apoyo en distintos medios de prensa, tal como lo muestra esta publicidad aparecida a fines de agosto de 1942 en el Diario Crítica.⁵¹



Publicidad de Vino “Tomba”

Tanto la imagen como el texto de esta publicidad denotan los intentos de identificar al producto publicitado (vino Tomba) con símbolos auténticamente nacionales y populares como el colectivo “un producto del pueblo para el pueblo.”⁵²

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

Detalle de la publicidad de vinos “Tomba”

El colectivo...y Tomba son del pueblo!

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

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

⁵⁰ Congreso de la Nación: *Op. Cit.* Pág. 940.

⁵¹ *Crítica*, 31/08/1942

⁵² *Op. Cit.*

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

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

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

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

Esta impronta nacional, popular y antimonopólica que se le imprime a la resistencia queda en el recuerdo de sus participantes, Domingo Varone recuerda que “los partidos políticos, las sociedades vecinales estaban sumadas a la lucha (...) Los colectiveros escondían sus vehículos para que no se los sacaran, o para ganar tiempo con la esperanza de que la ley sería derogada. Los lugares más insólitos (galpones, quintas, tambos, cobertizos) servían de refugio. Los camuflaban con pasto, lonas usadas y cualquier otro disfraz. La gente del pueblo los abría la puerta, la policía de la provincia hacia la vista gorda.”⁵³ Este protagonista de los sucesos⁵⁴, nos presenta un retazo de memoria en la cual podemos observar el apoyo popular a la causa de los “colectiveros” y las formas de resistencia ideadas contra la expropiación, que constituyen el folklore de esta lucha.⁵⁵

La Federación de Líneas de Autos Colectivos realiza una fuerte campaña en los diarios en el mes de agosto tendiente a granjearse el favor del público usuario, durante la huelga de septiembre de 1942, organizando “La Semana del Colectivo”, en el marco del Segundo Congreso Nacional del Transporte Automotor e Industrias afines que se inauguró el 20 de agosto del corriente ⁵⁶y dado que la celebración del mismo coincidía con el Día del Niño, los propietarios de autos colectivos de la FLAC, salieron a la calle

⁵³ Varone, D.: *La Historia Obrera*, Ed. La Rosa Blindada, Bs. As., 2004. Pág. 137

⁵⁴ Militante anarquista que trabajaba como Control de la Línea N° 2 de colectivos en esta época, más tarde pasa a militar en el Partido Comunista.

⁵⁵ Similares recuerdos tienen los protagonistas de la huelga de 1936 respecto a las formas de resistencia de los “colectiveros”. Para más datos ver, Iñigo Carrera, N.: *Op. Cit.*

⁵⁶ *La Vanguardia*, 21/08/1942

con colectivos llenos de juguetes que entregaban en el Hospital de Niños, entre otras acciones tendientes resaltar el rol social del gremio y del servicio que prestaban.

En la apertura del Congreso, el Secretario de la FLAC Manuel García, enmarcaba el conflicto “hemos combatido y combatimos el monopolio de los transporte urbanos porque lo consideramos un castigo para la ciudad de Buenos Aires que ha expresado en todos los momentos (...) su repudio a la ley 12.311 que prácticamente representa limitaciones de servicios y aumentos de tarifas.”⁵⁷ y en consecuencia exigía al Estado Nacional: liberar de impuestos los insumos para el sector (medida que granjeaba el apoyo de las industrias afines⁵⁸ al sector), bajar el precio de las divisas extranjeras para reducir los costos de explotación (medida que beneficiaba a los propietarios de autos colectivos), la necesidad de sustituir la ley de coordinación del transporte (beneficiaba a propietarios y asalariados del sector) y anuncia la intención del gremio del reducir las tarifas (medida que beneficiaba a los usuarios del auto colectivo).⁵⁹

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

La CTCBA, por otra parte, no realiza publicidad a su favor, cuando publica en los diarios, lo hace en el mes de septiembre, a través de solicitadas, respondiendo a la acción de los gremios, publicadas en distintos diarios⁶⁰, en ellas se dirige “al público y al personal de automóviles colectivos” y con el objetivo de “desvirtuar versiones erróneas o infundadas (...) y cumplir la importante misión que la ley le ha confiado dentro de la mayor corrección de proceder”, estos comunicados institucionales de corte legalista poco pueden acercarlos al público usuario.

En el mes de octubre, en el marco de la paralización del sector del auto colectivo y la reorganización del recorrido de las distintas líneas de autos colectivos, la CTCBA publicará un escueto aviso publicitario en el cual remarcará la ineficiencia del servicio prestado hasta la fecha y su convicción de reorganizarlo a favor del usuario y aconsejando el uso del subterráneo como un servicio de transporte “eficiente y

⁵⁷ *La Vanguardia*, 22/08/1942

⁵⁸ Bajo el rótulo de industrias afines se encuentran una diversidad de fabricas, talleres y concesionarios, como por ejemplo: fabricas de elásticos y chasis, fabricas de cojinetes y rodillos, fabricas de carrocerías, constructores de galpones y garages, estaciones de servicios, concesionarios de neumáticos y accesorios, talleres mecánicos, negocios de venta de repuestos (carburadores, lubricantes, baterías, etc.)

⁵⁹ Congreso de la Nación: *Op. Cit.* Pág. 940. “La Federación de Líneas de Autos Colectivos estudia y considera viable una rebaja general de las tarifas.”

⁶⁰ *La Nación y El Diario*, 05/09/1942.

alternativo” opuesto al “ineficiente y caótico” servicio de autos colectivos, invirtiendo así los argumentos.

La estrategia de la FLAC tendiente a granjearse el apoyo del usuario, fue exitosa, apelaba a ese imaginario nacional y popular con el que se identificaba al “colectivo” por parte de un público usuario mayoritariamente trabajador y con una fuerte impronta obrera, que brindó su apoyo por medio de organizaciones que defendían los intereses del consumidor como la Comisión de Asociaciones Vecinales de la Ciudad de Buenos Aires y la Junta Ejecutiva pro Abaratamiento de la Vida, de

VIAJE EN SUBTERRANEO

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

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

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

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

extracción netamente popular que activará a favor del gremio realizando mítines y realizando presentaciones ante la Cámara de Diputados y los sindicatos obreros que se solidarizarán y participarán activamente en las huelgas de septiembre y octubre de 1942. También brindan su apoyo los comerciantes de los distintos barrios que se veían a sí mismos como potenciales damnificados en el caso de que los recorridos de los autos colectivos se vieran suprimidos o alterados influyendo en el tránsito de personas que habitualmente circulaban por las zonas donde estaban sus comercios.⁶¹

La FLAC “para defenderse del monopolio debió apelar al apoyo obrero y popular, apoyo brindado sin retaceos, unánimemente”⁶² esta estrategia muestra los términos en que plantearían el conflicto, la defensa del auto colectivo se enmarcaría en la lucha antimonopólica y en defensa del transporte nacional y popular, que en última instancia constituía la defensa de los intereses de la clase trabajadora.⁶³

⁶¹ Varone, D.: *La Memoria Obrera*, Ed. La Rosa Blindada, Bs. As., 2004. Pág. 138. “El paro fue unánime; durante los días iniciales el comercio minorista de los barrios cerró sus puertas.”

⁶² Varone, D.: *La Memoria Obrera*, Ed. La Rosa Blindada, Bs. As., 2004, Pág. 136

⁶³ Peter, J.: “La actitud de los colectiveros ante el fallo del Juez Pocard”, en: *Revista El Auto Colectivo*, Año IX, 21/08/1942, N° 212. Pág. 3. “Sabemos que expropiado el colectivo, sacado de las manos del pueblo que lo ideó, la mejor día a día, (...) este perderá automáticamente sus principales características

Los gremios construirán una estrategia de resistencia que tomará en cuenta este ideario popular, José Peter, líder sindical, afirmaba que “sabemos que expropiado el colectivo, sacado de las manos del pueblo que lo ideó, la mejoría día a día, (...) este perderá automáticamente sus principales características progresistas y populares, para convertirse en una simple herramienta puesta al servicio de un monopolio voraz e insaciable”⁶⁴

CONCLUSIONES

El comportamiento del capital monopólico extranjero y el entramado de intereses del cual la Corporación es una parte de un todo dominado por el trust SOFINA que tiene al Estado Nacional como principal aliado, que llevó adelante un proyecto de instauración del monopolio del transporte de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires a partir de la sanción de la ley 12.311 de “coordinación del transporte” en 1936 y que provocó la reacción de distintos sectores sociales, políticos y gremiales.

En el mes de septiembre y octubre de 1942, en la ciudad de Buenos Aires, se desarrollaron dos huelgas sectoriales en las que participaron propietarios y trabajadores del transporte de autos colectivos contra la Corporación del Transporte de la Ciudad de Buenos Aires y su proyecto de establecer su monopolio en el sistema de transporte automotor de pasajeros.

Estas huelgas contaron con el apoyo de un amplio movimiento popular antimonopólico del cual participaron los partidos políticos opositores (Partido Socialista, Partido Comunista, la Unión Cívica Radical, etc.) que conjuntamente con los usuarios del servicio del transporte de autos colectivos accionaron en un frente común de carácter popular y de defensa de los derechos del consumidor.

Los sindicatos comunistas nucleados en el Comité Intersindical, brindaron su apoyo declarando la huelga general el 7 de septiembre y el 28 de octubre de 1942 con un alto acatamiento.

La reconstrucción de los sucesos que nos ocupan, nos permitió establecer que tipos de conflictos existían detrás de la lucha antimonopólica y cómo estos incidieron en el desarrollo de la lucha gremial que desembocará en las huelgas de septiembre y octubre de 1942.

El sistema de autos colectivos nació en la ciudad de Buenos Aires a principios de la década del '30 para brindar un servicio rápido, económico y eficaz al problema

progresistas y populares.”

⁶⁴ Peter, J.: *Op. Cit.* Pág. 3

del transporte de pasajeros. Al parecer su éxito resultó ser su condena, no obstante las contradicciones internas entre propietarios y asalariados, entre el capital y el trabajo, condicionaron el desarrollo y el desenlace final del conflicto.

Bibliografía

- Achával, Carlos: “*El colectivo ¿Un invento argentino?*”; en: *Todo es Historia*, n° 338, Buenos Aires, tomo 62, septiembre de 1998.
 - “*Mito y tradición del colectivo porteño*”, en: *Todo es Historia*, n° 375, Buenos Aires, tomo 62, octubre 1988.
 - “*Rojo y Negro sobre ruedas*”, en: *Todo es Historia*, n° 434, Buenos Aires, tomo 62, septiembre 2003.
- Casal, Horacio. *Historia del Colectivo*, Buenos Aires, CEAL, 1971
- Del Campo, Hugo: *Sindicalismo y peronismo*, Buenos Aires, CLACSO, 1983
- Durruty, Celia: *.Clase obrera y peronismo*, Córdoba, Pasado y presente, 1969.
- Escribano, Cruz: *Mis Recuerdos*, Buenos Aires, Cooperativa Gráfica General Belgrano, 1982.
- Eujanian, Alejandro: *Los colectiveros de Bs. As. entre 1928 y 1951*, Buenos Aires, Ediciones Altamira/Fundación OSDE, 2005.
- García Heras, Raúl: *Transportes, negocios y política*, Buenos Aires, Sudamericana, 1994.
- Godio, Julio: *El movimiento obrero argentino (1930-43), Socialismo, comunismo y nacionalismo obrero*, Buenos Aires, Legasa, 1989
- Íscaro, Rubens: *Historia del Movimiento sindical*, Buenos Aires, Editorial Fundamentos, 1973. Tomo II.
- Iñigo Carrera, Nicolás: *La estrategia de la clase obrera 1936*, Buenos Aires, Ediciones Madres de Plaza de Mayo, 2004.
- Iñigo Carrera, Héctor: “El transporte automotor entre la ciudad de Buenos Aires y los partidos vecinos (1936-1941). Aproximación a su influencia metropolitana”, en: *Boletín del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires*, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, n° 6, Buenos Aires, año IV, 1982
- López, Claudio: *La FORA y el movimiento obrero en la Argentina*, Buenos Aires, CEAL., vol.1.
- Matsushita Hiroshi.: *Movimiento obrero argentino (1930-1945): sus proyecciones en los orígenes del peronismo*, Buenos Aires, Siglo Veinte, 1983
- Oddone, Jacinto: *Gremialismo proletario argentino*, Buenos Aires, Editorial La Vanguardia, 1949.

- Peter, José: “La actitud de los colectiveros ante el fallo del Juez Pocard”; en: *El Auto Colectivo*, n° 212, Buenos Aires, año IX, 21 de agosto de 1942.
- Plá, Alberto J.: “La crisis social: de la restauración oligárquica a la argentina de masas”; en: Alberto Ciria, Nidia R. Areces, Norberto Galasso, Matías G. Sánchez Sorondo, Alberto J. Pla, Raúl Scalabrini Ortiz, Arturo Jauretche y Ovidio A. Andrada, *La Década Infame*, Buenos Aires., Carlos Pérez, 1969.
- Puiggrós, Rodolfo: *Historia Crítica de los partidos políticos argentinos IV: la Democracia fraudulenta*, Buenos Aires, Editorial Galerna, 2006; Rotondaro, Rubén: *Realidad y cambio en el sindicalismo*, Buenos Aires, Pleamar, 1971.
- Scalabrini Ortiz. Raúl.: *Política británica en el Río de la Plata*, Buenos Aires, Fernández Blanco, 1937.
- Sommi, Luis: *El Monopolio del Transporte en el Ciudad de Buenos Aires*, Buenos Aires, Editorial Problemas, 1940
- Torre, Juan Carlos: *La Vieja guardia sindical y Perón*, Buenos Aires, Sudamericana, 1990.
- Torres, Horacio: *Mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*, Buenos Aires, Ediciones FADU., 2006.
- Varone, Domingo: *La memoria obrera*, Buenos Aires, Editorial La Rosa Blindada, 2004.