

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

Bloque histórico y clase obrera: el gremio de conductores y la Federación de Líneas de Autos Colectivos (1928-1943).

Calvagno, Joaquín.

Cita:

Calvagno, Joaquín (2009). *Bloque histórico y clase obrera: el gremio de conductores y la Federación de Líneas de Autos Colectivos (1928-1943)*. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/1268>

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

Bloque histórico y clase obrera: el gremio de conductores y la Federación de Líneas de Autos Colectivos (1928-1943)

Joaquín Calvagno*

Abreviaturas utilizadas:

<i>AC</i>	<i>El Auto Colectivo</i>
<i>AL</i>	<i>Acción Libertaria (Órgano de la Federación Anarco-Comunista Argentina)</i>
CGT-I	Confederación General del Trabajo (Independencia)
CGT-C	Confederación General del Trabajo (Catamarca)
<i>CR</i>	<i>Crítica</i>
CTCBA	Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires
<i>DSCD</i>	<i>Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados</i>
<i>EC</i>	<i>El Colectivo</i>
FLAC	Federación de Líneas de Autos Colectivos
<i>LN</i>	<i>La Nación</i>
<i>LP</i>	<i>La Prensa</i>
<i>LR</i>	<i>La Razón</i>
<i>LV</i>	<i>La Vanguardia</i>
<i>Or.</i>	<i>Organización Obrera (Órgano de la FORA)</i>
<i>RT</i>	<i>Revista de los Transportes</i>
SOTA	Sindicato de Obreros del Transporte Automotor
UC	Unión Chauffers
UF	Unión Ferroviaria
<i>US</i>	<i>Unión Sindical</i>
USA	Unión Sindical Argentina
UT	Unión Tranviarios
<i>VC</i>	<i>La Voz del Chauffeur (Órgano de la Unión Chauffers)</i>

El bloque histórico

En este trabajo pretendemos incidir en la discusión sobre las alianzas de clases en el período 1930-1943. De acuerdo a la formulación clásica sobre este problema, la exclusión de la clase obrera del bloque dominante (terratenientes/industriales) preparó la articulación de una alianza alternativa nacional-popular. Pero esta perspectiva se agotaba en los aspectos morfológicos de la alianza, en la articulación entre sus componentes, definida racionalmente – por oposición a la orientación normativa del esquema germaniano – a partir de sus intereses materiales. Por eso quedaron al margen las definiciones relativas a los contenidos político-morales que otorgaron a esa alianza su específico carácter popular-nacional. Revisando parcialmente sus propias posiciones políticas y analíticas, Germani destacó posteriormente la importancia que tuvieron para la clase obrera los componentes no materiales del populismo, que se vinculaban con su pleno ingreso a la comunidad nacional.¹ El interés de la experiencia de los colectiveros radica en que participaron de las grandes movilizaciones de este período a la vez que, incidiendo sobre la conformación de consensos sociales amplios y cruzados entre diferentes grupos sociales, buscaron participar de un esquema de alianzas alternativo al bloque dominante. Por varias razones optamos por utilizar el concepto de bloque histórico en lugar del de alianzas. 1) La noción de bloque subraya que las alianzas responden no sólo a condiciones sociales de base, sino también a procesos de articulación y formación política, superestructurales, en los que intervienen cuestiones tanto economicistas como político-morales. En otras palabras, un bloque no es

¹ MIGUEL MURMIS y JUAN CARLOS PORTANTIERO, *Estudios sobre los orígenes del peronismo*, Siglo XXI, Bs. As., 1971, pp. 45, 76, 85, 114-115, 119, 124-126; GINO GERMANI, “La integración de las masas a la vida política y el totalitarismo”, en *Política y sociedad en un época de transición*, Paidós, Bs. As., 1968, pp. 289 y ss.

algo que preexista en la base social sino que se constituye a partir de una articulación política, histórica y concreta. 2) Un bloque suelda diferentes grupos en una misma voluntad política a partir de su adhesión activa a los contenidos pasionales, «míticos», sistematizados y definidos por una dirección política. El bloque asume así la forma de un vasto movimiento de masas que excede ampliamente al carácter minoritario de la dirección. 3) El concepto de bloque nacional remite a la constitución de un movimiento popular-nacional que emprende una reforma intelectual y moral de las masas bajo una nueva hegemonía, completando el proceso de incorporación de las masas a “la vida popular y nacional” o sociedad civil.²

De acuerdo a esta redefinición de la problemática teórica, hemos enfocado dentro de este caso histórico una serie de elementos relativos a la constitución de un bloque histórico.

I. Formación social y política del gremio del colectivo

El automotor facilitó la constitución de un sistema de transporte más flexible, barato y rápido, que el de la red tranviaria, que entró en crisis definitivamente a partir de 1929. Su desarrollo estuvo ligado a la expansión del tejido urbano y suburbano, a la formación de los nuevos barrios, de la construcción y de las obras públicas. Tecnológicamente más avanzados, los colectivos eran los únicos que llegaban hasta los barrios obreros de la capital y partidos aledaños. Sin embargo, al contrario de lo que ocurría en el resto del transporte urbano, el colectivo se gestó informalmente bajo formas de relación social muy simples. Los empresarios no estaban dispuestos a arriesgar su dinero en una rama de la producción que se abría a sus primeras experiencias, en un marco de dudosa legalidad y que desde el principio se halló en situación de resultar aplastada por las poderosas empresas de tranvías y ómnibus. Por eso el colectivo se desarrolló sobre la base de la propiedad individual, subordinada al capital comercial, un nivel muy incipiente de proletarización y limitaciones institucionales para el desarrollo de las relaciones capitalistas. La mayoría de los colectivos

² ANTONIO GRAMSCI, *Notas sobre Maquiavelo, la política y el Estado moderno*, Nueva Visión, Bs. As., 1972, pp. 10-15, 49, 142, 145, 177 y 189; *El materialismo histórico y la filosofía de Benedetto Croce*, Nueva Visión, Bs. As., 1973, pp. 30-32, 72, 92, 127, 195 y 210; *Escritos políticos*, Siglo XXI, México, 1989, p. 324; *Los intelectuales y la organización de la cultura*, Nueva Visión, Bs. As., 1972, pp. 29, 56-57, 67 y 70; *Literatura y vida nacional*, Lautaro, Bs. As., 1961, pp. 128-129; NICOLA BADALONI, *Il marxismo di Gramsci. Dal mito alla ricomposizione politica*, Einaudi, Torino, 1975, pp. 150-151. Cit. en ANTONIO GRAMSCI, *Notas sobre... op. cit.*, p. 147.

parecía estar en manos de un par de socios o de un único propietario. Y era muy frecuente que estuvieran endeudados con empresarios del ramo, a quienes compraban el vehículo a plazos, además de asumir otros compromisos.³ Este sistema parece haber sido dinámico y eficaz, puesto que a pesar de haber sido sancionada la ley 12.311 de creación de la CTCBA y del aumento de los impuestos a la importación de vehículos y partes,⁴ los colectiveros y los capitalistas asociados continuaron aumentando las inversiones en la rama y compensando el ruinoso desempeño del transporte del riel. Como gremio de oficio cuya “herramienta de trabajo” era su coche, los colectiveros constituían una clase en el mercado, en sentido weberiano. Se ubicaban en los márgenes de los asalariados, como pequeños productores que tenían cierta garantía en términos de independencia y de ahorro.⁵ A pesar de que, dada su inserción en las relaciones de producción como productores simples de mercancías, no eran parte de la clase obrera, compartían con los estratos proletarios orígenes sociales, formas de acción colectiva y de identidad política, tradiciones organizativas y solidarias, formas de consumo y coresidencia. Tampoco se diferenciaban significativamente de los obreros por sus ingresos, que en el período posterior a la crisis parecen haber sido algo superiores a los de los demás trabajadores del transporte.⁶

La entidad de la que surgieron las primeras líneas de colectivo era la UC, organización forista inclinada a la acción directa y los métodos terroristas.⁷ Las necesidades de organización de las líneas llevaron a los propietarios de colectivos a crear la FLAC, una

³ De acuerdo a un militante de la FLAC, el 90 % de los colectivos eran propiedad de dos socios, lo que era reconocido implícitamente por la UC. Esto se condice con los números de la asistencia a las asambleas de la FLAC y con datos relativos a la línea 1 con respecto a la proporción correspondiente a los propietarios de colectivos sobre el total (64 %), por un lado, y a los suplentes, controles y lavadores (36 %), por el otro. Es congruente también con la estimación de unos 4.000 vehículos en un gremio que reunía en total unas 12.000 personas. La propiedad de más de un vehículo estaba prohibida tajantemente por la legislación municipal. *CR*, 27/11/36, 4; *RT*, I, 3, 10-11/37, 10; *CR*, 25/9/35, 6; *VT*, 10-11/32, 4575-4576.

⁴ *LP*, 7/3/38, 9.

⁵ El coche propio solía ser asimilado a la casa propia. De hecho, era frecuente que se intercambiara el coche por una casa o terreno. *EC*, 1/36, 11. El trabajo autónomo y la posesión de un bien costoso eran estimados dentro de las aspiraciones de progreso que compartían muchos trabajadores, quienes buscaban de ese modo alcanzar una situación de seguridad y previsión en una época en que eran muy pocos los sectores del trabajo que gozaban de garantías relativas a la estabilidad laboral, subsidios al desempleo o pensiones a la vejez.

⁶ En 1932, una entidad representativa de las líneas decía que el jornal por turno era de \$ 6,30, relativamente modesto (e inferior al vigente para los tranviarios antes de 1931), en tanto miembros de la FLAC calculaban en 1936 un ingreso mensual de \$ 350, y de \$ 400 o \$ 500 para 1938. Aunque el contexto sugiere que los colectiveros tuvieron alicientes para exagerar la última estimación, así como para rebajar la primera, valores tan distintos obedecen sin duda también a momentos económicos diferentes. En cambio, podemos creer mejor en la cifra de \$ 350, que fue dada a título informativo. *VT*, 3-4/32, 414 y ss.; *CR*, 1/2/40, 10.

⁷ *EC*, 5/36, 1.

organización patronal, federativa, apolítica, con reconocimiento oficial para negociar con el municipio.

II. Relación del sindicato con el Estado

El sindicato se vio condicionado a asumir desde su nacimiento una estrategia de negociación con el estado. En una primera etapa, hasta 1933, cuando el proyecto de Coordinación fue llevado al Congreso, la mayor preocupación de la FLAC pasó por alcanzar la legalización de las líneas de colectivo y revertir la presión de las empresas de tranvías y ómnibus. Aunque a partir de 1933 su prioridad fue la lucha contra la creación de la CTCBA, la FLAC se cuidó de no enajenarse la tolerancia del estado. A partir de 1937 trató de servirse de la mayor autonomía del Estado, puesta de manifiesto en las disidencias entre el directorio de la CTCBA y entidades ejecutivas y de control y en una opinión pública francamente desencantada con el capital extranjero.⁸ Los colectiveros alternaron o se dividieron entre evitar su integración en la CTCBA o, dando por aceptada su incorporación, realizarla en las mejores condiciones posibles en términos de valuación de los vehículos y condiciones laborales. En el marco de la huelga de 1942/43 estas diferencias cristalizaron en la división del gremio, entre un sector de propietarios y peones que se inclinó a ingresar a la entidad y otro sector de propietarios que optó por resistir la incorporación y continuar las negociaciones.⁹ Dentro de este último camino, antes y después de la huelga, el ofrecimiento que la FLAC hizo al Estado y a los usuarios consistía la mejora y ampliación de los servicios y la rebaja de las tarifas¹⁰, que era un punto sensible en el cual se jugaba la muy escasa legitimidad del gobierno, y que sus funcionarios no estaban dispuestos a resignar frente a la CTCBA.¹¹

⁸ Son indicativas al respecto los editoriales de los diarios, las quejas de los lectores y de las organizaciones vecinales, que habrían de desembocar en la certeza de que, excepto que fueran aumentadas las tarifas, la CTCBA no tenía futuro y que la única solución al problema de los transportes se cifraba en su nacionalización, opinión que era compartida por la CGT. *LN*, 23/9/42, 4; 21/10/42, 4 y 5/12/42, 4; *CGT* 18/7/41, 1; 15/5/42, 5; y 22/5/42, 3.

⁹ *LN*, 15/9/42, 6; 21/12/42, 7 y 6/2/43, 5.

¹⁰ “Texto del Memorial Elevado al Señor Vicepresidente de la nación por la Federación de Líneas de Autos Colectivos”, Bs. As. (21/1/42); “Comunicado enviado al ministro del interior por la Federación de Líneas de Autos Colectivos”, Bs. As. (14/7/43).

¹¹ *LN*, 21/9/42, 4 y 22/9/42, 4 y *LP*, 19/5/43, 13.

III. Tácticas políticas:

a. Autonomía:

Los sectores proletarios subordinados a los propietarios de colectivos – peones, controles, lavadores – sindicalizados por el anarquismo, propiciaron una estrategia insurreccional finalista, basada en la huelga general revolucionaria, a la que iba unida una táctica de autonomía absoluta. Muy crítica de la dirección de la FLAC y de la táctica de alianzas con los partidos políticos, esta línea gozó del apoyo de una fracción de los colectiveros.¹²

b. Mediación partidaria:

En cambio, la FLAC tendió a establecer vínculos con las más diversas fuerzas políticas. Por esta razón y por el hecho de que entre sus dirigentes había hombres de diferentes tendencias, sostuvo tácticamente la prescindencia.

i. Concordancistas:

En la etapa anterior a 1932, cuando se asistió a la organización de las líneas y de la entidad gremial, los colectiveros negociaron con eficacia con los hombres dispuestos en el municipio por el gobierno de Uriburu.¹³ Los colectiveros continuaron manteniendo relaciones de cierta cordialidad con influyentes dirigentes de la Concordancia y con los del Departamento Ejecutivo, nombrados por el gobierno nacional.¹⁴

ii. Socialistas

Desde los años '20, los socialistas habían sido los adalides de la lucha contra las ambiciones de la empresa de tranvías Anglo, asumiendo la defensa de los consumidores

¹² *EC*, 5/36, 10 y 6/36, 12.

¹³ *EC*, 10/36, 1.

¹⁴ Formaban parte de esta negociación las contribuciones ilegales que servían para alimentar las maquinarias políticas de los distritos de la provincia y de la capital, donde generaron un escándalo de proporciones. Las organizaciones de líneas tenían conocimiento de las mismas y, es de sospechar, también parte. *EC*, 9/36, 20-21 y *LC*, 10/41, 1.

urbanos.¹⁵ Entre la restitución institucional y la reapertura del Concejo en 1932 y la sanción de la ley 12.311 por la que se crearía la CTCBA en 1936, fue el bloque socialista municipal el que más cerca se mantuvo de la cuestión de los colectiveros, lo que coincidió con la etapa en que la defección del radicalismo había dejado en manos de sus históricos rivales las primeras posiciones de la oposición legal a nivel nacional y municipal. Además de su influencia gremial, los socialistas disponían de una densa red de tramas y experiencia en ámbitos vecinales. Y pusieron ambas al servicio de la campaña contra el monopolio.¹⁶ Aunque la FLAC se mantuvo siempre en la autonomía llegó a organizarse un grupo de colectiveros en apoyo de las candidaturas socialistas.¹⁷ Al mismo tiempo, esta cercanía y el hecho de que aún antes de la aprobación de la ley 12.311 habían aparecido rispideces,¹⁸ creaba en el gremio el temor por la posibilidad de ser instrumentado por los partidos políticos. En última instancia, la cerrada voluntad de rechazar el monopolio que se suscitó en la ciudad hizo imposible que surgiera una resolución favorable de parte del Concejo, por lo que los poderes nacionales, saltando por encima de las atribuciones del municipio, decidieron tomar directamente en sus manos el asunto del transporte. A partir de la media sanción de la ley 12.311 en septiembre de 1935, los colectiveros apelarían sobre todo a los radicales. Los socialistas continuaron apoyando siempre la causa de los colectiveros desde el Concejo o el Congreso y desde su participación en entidades multipartidarias como la Junta Popular Pro Abaratamiento de la Vida y Contra los Monopolios. Los dirigentes de la FLAC también estrecharon relaciones con el Partido Socialista Obrero, que coincidía con ellos en su posición antiimperialista y su compromiso por las cuestiones gremiales.¹⁹

iii. Radicales

Amparados en la doctrina de la prescindencia, era natural que los dirigentes de la FLAC entablaran relaciones mutuamente convenientes con los dirigentes radicales,

¹⁵ *LV*, 23/7/34, 1.

¹⁶ A través de sus dirigentes políticos y de su influencia sobre las instituciones de fomento edilicio y cultural, el Partido Socialista propició la actividad de los Comités Populares contra el Monopolio del Transporte en distintos barrios, una de las principales vías por las cuales se despertó la simpatía por los problemas del colectivo y se convirtió a los socialistas en adalides de una causa popular. Además, con este mismo objetivo, se organizaban actividades que caían bajo la tutela directa del partido. *LV*, 13/6/34, 3 y 25/7/34, 5.

¹⁷ *CR*, 19/3/40, 5.

¹⁸ *EC*, 12/35, 8; 5/36, 25; 6/36, 6; y 8/36, 10.

¹⁹ De hecho, quizá el más destacado dirigente de la FLAC, Miguel Abadie, era militante de primera línea del socialismo obrero.

especialmente desde el momento en que volvieron oficialmente al ruedo electoral en 1935, desplazando a los socialistas como primera minoría. Igual que los socialistas, los radicales tenían gran influencia en las organizaciones vecinales, que pusieron al servicio de los colectiveros. La FLAC buscó también el apoyo de otras fuerzas opuestas a la Concordancia. Así, la huelga de 1935, la de mayor alcance en términos sociales y geográficos, se metamorfoseó en Santa Fe con un movimiento en contra de la intervención federal de la provincia, propiciado por las fuerzas locales.²⁰ Luego de frustrado el proyecto de ingresar a la CTCBA en condiciones convenientes, y en un marco crecientemente represivo que dificultaba las actividades gremiales, a partir de 1940 la FLAC volvió apelar a la vía parlamentaria y a las campañas públicas, recurriendo al apoyo imprescindible del radicalismo, aunque sin desechar el aporte más exiguo, de los socialistas.²¹ Esta bancada opositora preparó diversos proyectos, inició una investigación parlamentaria acerca de la situación de la CTCBA, encauzó los últimos pronunciamientos de las asociaciones fomentistas²² y amplió la resonancia del último movimiento huelguístico de los colectiveros en septiembre de 1942.²³

iv. Comunistas

Aunque el Partido Comunista no podía ofrecer la influencia institucional y parlamentaria de otras fuerzas, su capacidad organizativa y su presencia pública, la tenacidad de su militancia y sobre todo su influencia en el mundo sindical, eran estimables. A partir de 1935 la batalla contra el monopolio fue uno de los ámbitos que aprovechó el Partido para tender líneas mediante organizaciones de masas como la Liga Antiimperialista.²⁴ En la etapa del Frente Popular alentaron la causa de los colectiveros dentro de la alianza con la pequeña burguesía. Durante el período que va del pacto de neutralidad a la guerra ruso-germana, la oposición de los colectivos al imperialismo inglés congeniaba perfectamente con la línea de neutralidad y liberación nacional.²⁵ De ahí que en la revista de los colectiveros abundaran los giros familiares al comunismo y que conocidos

²⁰ *CR*, 9/10/36, 5.

²¹ *CR*, 30/1/40, 9

²² *DSCD*, 1941, I, 546 y 672; *DSCD*, 1941, II, 633 y *AC*, 21/8/42, 6 y 7.

²³ *CR*, 27/6/40, 7; *DSCD*, 1942, I, 150-151; *DSCD*, 1942, II, 349 y 594 y *DSCD*, 1942, III, 884 y 940.

²⁴ *CR*, 20/9/35, 4.

²⁵ *Fondo Agustín P. Justo*, AGN, leg. 102, doc. 2, "Sección Orden Social", 16/1/41.

dirigentes comunistas se contaran entre sus colaboradores.²⁶ El cambio de línea en apoyo de las democracias no fue óbice para que los comunistas siguieran apoyando la lucha contra la CTCBA, a la que alentaron como un movimiento ligado al desarrollo de la economía nacional, que favorecía el progreso urbano y el abaratamiento de la vida y seducidos por el apoyo de masas que concitaba.²⁷

c. Mediación corporativa

El origen mismo de las líneas de colectiveros y de la FLAC se cifró en la necesidad de negociar con el Estado, que desde los años '20 acrecentó su interés en intervenir en la regulación del transporte. La negociación directa fue una de las tácticas más favorecidas por la FLAC. La mediación corporativa cobró nuevo protagonismo a partir de la primera mitad de 1938, cuando la FLAC aceptó ingresar en la CTCBA y se abrió una etapa de negociaciones que involucraron diferentes instancias burocráticas. Este camino pareció haber sido en principio exitoso, al conseguir los representantes de los colectiveros una valuación que juzgaron adecuada por sus vehículos, la integración de los propietarios y trabajadores del colectivo como asalariados de la futura entidad, además de beneficios como escalafón, reconocimiento de la antigüedad y de las contribuciones jubilatorias. La totalidad de los colectiveros convinieron entonces en hacer entrega de los vehículos oportunamente y fusionarse en un sindicato de los obreros del transporte, junto con los trabajadores del ómnibus, cuya representaciones – no vinculadas con las de la UT – expresaron la misma intención.²⁸ Sin embargo, pronto aparecieron indicios de que la CTCBA no estaba en condiciones de cumplir con lo pactado. El conjunto de las organizaciones de los obreros del transporte denunciaron en 1940 que dada la reglamentación para la constitución de las comisiones de reclamos, desaparecerían las garantías necesarias para defender eficazmente a los trabajadores.²⁹ Se reveló que la CTCBA había iniciado en secreto demandas judiciales por expropiación, desentendiéndose del arreglo alcanzado. Además, no quedaba asegurada la situación de los futuros

²⁶ *AC*, 1/5/41, 22.

²⁷ *AC*, 21/8/42, 12; *LN*, 5/9/42, 5 y *AL*, 9/42, 1. Este apoyo era tan ostensible que los libertarios acusaban a los comunistas de pretender infiltrarse en la dirección de la FLAC, lo que en cierta medida parece confirmarse si se tiene en cuenta que Manuel García, el nuevo secretario de la organización, era comunista. *AL*, 9/42, 1 y *LN*, 30/10/42, 7.

²⁸ *RT*, 4/38, 6; “Suplemento”, *RT*, 4/38, 7 y 24; *CR*, 28/12/37, 10; 23/2/38, 8; 24/2/38, 5 y 28/5/38, 11.

²⁹ *CR*, 23/1/40, 6.

asalariados de la CTCBA. Los propietarios tenían razones para temer que se les indemnizaría por un monto inferior al pactado, lo que realimentó la nunca aventada tendencia a oponerse a cualquier arreglo que significara entregar la “herramienta de trabajo” y despertó una nueva efervescencia en el gremio, que amenazó con quebrar la unidad sindical.³⁰ Por su parte, en 1941 la FLAC exigía que el monto destinado a la compra de los vehículos fuera el establecido en 1938 (y no el mucho más reducido que ofreció luego la CTCBA) y que se incorporase a la misma la totalidad del personal.³¹ A pesar de todas las dificultades a las que debía hacer frente, a partir de entonces, la FLAC tuvo en su favor la consolidación de un clima de opinión ampliamente compartido – desde los medios periodísticos más prestigiosos³² hasta los propios representantes del gobierno en el seno de la CTCBA, con una impecable foja de servicios en las filas conservadoras³³ – de creciente hostilidad hacia la nunca estimada CTCBA, las enormes dificultades que ésta atravesaba, los nulos beneficios que había reportado para el público³⁴ y especialmente la certeza de que sólo podía operar sobre la base de un aumento de las tarifas.³⁵ Circunstancia que llevó a la FLAC a apostar todo en una última batalla desde el parlamento, una gran campaña de opinión³⁶ y la negociación corporativa.

IV. Alianzas sociales

1. Organizaciones patronales

Aunque la UIA – que entre 1933 y 1936 consiguió un lugar subordinado en el bloque dominante – se mantuvo al margen de la disputa de los colectiveros, éstos recibieron

³⁰ *CR*, 30/1/40, 9; 31/1/40, 4; 1/2/40, 10; 7/2/40, 9; 8/2/40, 4 y 14/2/40, 11.

³¹ De acuerdo con los depósitos efectuados como adelanto de las expropiaciones y de los cálculos que figuraban en los expedientes judiciales, la valuación de los colectivos había pasado de 31 millones de pesos, según lo resuelto por la Comisión Especial en 1938, a apenas 12 en 1941, y sería estimado en unos 20 millones luego de comenzados los juicios por expropiación. *DSCD*, 1942, IV, 660; *LN*, 7/10/42, 6 y 14/10/42, 5.

³² Véanse los editoriales en *LN*, 23/9/42, 4 y 21/10/42, 4.

³³ *LN*, 22/9/42, 4 y 13/1/43, 8.

³⁴ *LP*, 16/5/43, 6.

³⁵ *LN*, 13/9/42, 4. Repetidamente el directorio de la CTCBA solicitó un incremento en las tarifas, lo que nunca fue aceptado por la Comisión de Control, el presidente de la CTCBA o el Poder Ejecutivo. La amenaza de un aumento en las tarifas iba de la mano con la entrada de los colectivos en la CTCBA, puesto que éstas debían elevarse a fin de hacer frente a la amortización del empréstito de 40 millones contratado por la CTCBA para hacer frente a los costos judiciales e indemnizatorios de los juicios de expropiación. *LN*, 21/9/42, 4 y 4/3/43, 4.

³⁶ *AC*, 21/8/42, 10.

el apoyo de sectores de la burguesía industrial ligados al automotor y, más específicamente, al colectivo, con los que tenían intereses comunes, vínculos comerciales y de dependencia financiera. Estas organizaciones corporativas tenían un impacto que compensaba su número escaso, estuvieron dispuestos a financiar los esfuerzos de organización y propaganda encarados por la FLAC y acompañaron sus movimientos de protesta.³⁷ La huelga de 1935 y quizá en menor medida la de 1936, alcanzaron una gran adhesión a nivel nacional de parte de las entidades empresarias del automotor.³⁸ La FLAC apeló al carácter arbitral del estado frente a las pugnas entre los intereses británicos y de EEUU y aplaudió la política oficial que favorecía el desarrollo del automotor. En este vértice del bloque se ubicaron medios de prensa como *Crítica*, en cuyo apoyo entusiasta de los reclamos de los colectiveros debía pesar tanto la amplia simpatía que despertaban en el público como los vínculos del diario y de su director con intereses políticos y empresarios. Pero el movimiento de los colectiveros estuvo lejos de estar determinado exclusivamente por los intereses del capitalismo de EEUU, como querían hacerlo aparecer algunos de sus críticos, especialmente una vez que se aventaron los peores temores de la industria del automotor desde el momento que se prorrogara indefinidamente la discusión de la ley de coordinación nacional (que hubiera limitado la competencia que el automotor ejercía sobre el riel a nivel nacional), y de que nuevas preocupaciones aparecieran en el horizonte, tales como los serios problemas en el comercio internacional y en particular en las relaciones entre la Argentina y los EEUU. (No podrían comprenderse sino las crítica de la FLAC contra el imperialismo norteamericano.) Aunque la FLAC intentó hasta el final apoyarse en un bloque de intereses empresarios del automotor,³⁹ ellos tuvieron poco protagonismo en la huelga de 1942/43.

2. Habitantes urbanos y consumidores

En muchas ocasiones los habitantes de los barrios expresaron su apoyo al colectivo. Sobre ellos convergían distintos sectores – políticos, gremiales, vecinales, periodísticos – que pretendían representarlos y canalizar sus inquietudes. Aunque estos movimientos solían aparecer (o eran presentados) como espontáneos, actuaba sobre ellos algún tipo de

³⁷ *LV*, 19/8/34, 4.

³⁸ *CR*, 26/9/35, 6.

³⁹ *LN*, 22/8/42, 7 y *AC*, 21/8/42, 4.

dirección. Un rasgo que los unificaba era la defensa de los intereses de los habitantes alrededor de problemas tales como tarifas, recorridos y frecuencia de los transportes. Desde las organizaciones de fomento, invocando la defensa de los intereses de los vecinos, la propaganda contra el monopolio fue respaldada por referentes que, a su vez, respondían a alguna red de intereses políticos y/o corporativos. También fueron firmes propagandistas de los colectiveros algunos diarios que, como *Crítica*, aprovecharon el conflicto de los colectiveros para hacer gala de su rol de defensor de los intereses del lector popular. Los sectores gremiales preferían definir a los habitantes como trabajadores. Se observa este solapamiento entre vecinos y trabajadores especialmente en las áreas del oeste de la ciudad y en los distritos circundantes.⁴⁰ En muchos reclamos sindicales se pretendía defender el consumo de la familia obrera, lo que nos brinda una visión del trabajador *qua* consumidor que se opaca si adoptamos una visión centrada en el lugar de trabajo. Los habitantes proletarios de la ciudad y de las localidades circunvecinas dieron muestras de su sensibilidad ante las intervenciones gubernamentales en las cuestiones del transporte que afectaban su vida diaria y participaron en distintos tipos de acciones de protesta, abarcando un amplio rango entre la espontaneidad y la premeditación, muchas veces con independencia de la organización de los colectiveros. Así, expresando su solidaridad con la huelga de los colectiveros de 1936, los usuarios se negaron a utilizar los servicios de emergencia corridos por la municipalidad; el 4/6/43 fueron destruidos los asientos y los vidrios de los vehículos de la CTCBA.

Pero había sectores solidarios con los colectiveros que dudosamente pudieran ser clasificados o se identificaran como trabajadores, distinguiéndose el pequeño comercio de los barrios y suburbios, especialmente en las áreas cercanas a estaciones y cabezas de líneas, que en varias ocasiones se sumó a las huelgas de la construcción y el colectivo y siempre les brindó su solidaridad.⁴¹ La vinculación con la lucha se veía facilitada porque la situación o las aspiraciones de mejora personal de los propietarios de colectivos eran compartidas por las organizaciones vecinalistas, los sectores medios y la mayoría de los grupos políticos que apoyaron el movimiento.

⁴⁰ La cuestión de los transportes era vivamente sentida en los suburbios. Así lo testimonian los incidentes ocurridos en las barriadas obreras de Valentín Alsina. *LV*, 9/6/34, 9.

⁴¹ *CR*, 25/9/35, 3

La FLAC invocó siempre el apoyo de los habitantes urbanos y usuarios del colectivo, en un esfuerzo articulador en la construcción de un bloque, aunque sin pretender desplazar la representación privilegiada de los vecinos a las entidades que se la arrogaban, tales como las organizaciones fomentistas y los partidos políticos. Gracias a la financiación por parte de una fracción empresaria, la FLAC realizó una importante labor de propaganda, que incluía audiciones radiales, publicidad aérea, afiches murales, reparto de volantes en los colectivos y la publicación de una revista de cuidada factura y distribución gratuita.⁴² La FLAC o sus líneas componentes hicieron públicas sus campañas de aportes solidarios⁴³ y organizaron eventos que ampliaban el bloque social hasta abarcar simbólicamente al conjunto de la ciudad.⁴⁴ El cuidado por conservar el apoyo del público fue un factor que alentó a la FLAC a dosificar cuidadosamente la estrategia de la huelga, caso en el cual solía dar aviso con mucha anticipación y explicar cuáles eran las causas que la llevaban a esa determinación.⁴⁵ Con la misma intención, los colectiveros prometieron mejorar y extender los servicios y rebajar las tarifas.

El último capítulo del bloque que aquí analizamos testimonia el encono de distintas orientaciones políticas y sectores obreros y populares frente a la CTCBA, así como la identificación que hacían entre ésta y el gobierno. En medio de los desórdenes que rodearon al golpe del 4/6/1943, se produjo una ola masiva de ataques contra los vehículos de la CTCBA, que comenzó entre la multitud que en Plaza de Mayo gritaba tanto patria como democracia y libertad y culminó en voraces incendios (con probabilidad, impulsados por un grupo forista, de la UC o de la FLAC), además de una cantidad enorme y de ataques aislados y roturas menores, al punto que debió suspenderse la circulación del transporte.⁴⁶

3. Sindicatos:

⁴² *LV*, 13/5/34, 4.

⁴³ *CR*, 25/1/38, 7 y 29/ 4/40, 5 y *AC*, 21/8/42, 1.

⁴⁴ *LN*, 20/8/42, 7; 21/8/42, 5; 22/8/42, 7 y 23/8/42, 6.

⁴⁵ *LV*, 22/9/34, 4.

⁴⁶ Como resultado de los ataques dos ómnibus y seis microómnibus fueron destruidos; cinco ómnibus y un colectivo quedaron semidestruídos y unos 200 vehículos fueron apedreados, sufriendo roturas de vidrios, y/o se destruyó el cuero de sus asientos.

Las expresiones y las acciones de los colectiveros en su vinculación con distintos movimientos encabezados por trabajadores de varias ramas y por diversos sectores del sindicalismo, afirmaron un sistema de alianzas.

a. Sindicatos del transporte ferroviario y tranviario

Desde 1931 ferroviarios y tranviarios estuvieron enfrascados en negociaciones con las empresas británicas, a las que acosaban graves problemas. Comprometidos con este vértice del bloque dominante, y a pesar de que sostuvieron sus propios conflictos con la CTCBA,⁴⁷ la UT y la UF, excepto en el caso de algunas secciones ferroviarias, ignoraron o condenaron los reclamos de la FLAC y apoyaron las solicitudes de las empresas británicas para lograr la sanción de las leyes de coordinación, negociando mejorar su situación.⁴⁸ Sin embargo, una vez que, aprobada la ley 12.311 en 1936, estuvo claro que se procedería a la integración de los colectivos como asalariados en la CTCBA, se creó un marco en el cual fueron posibles las coincidencias. La UT entró en las negociaciones con la Comisión Especial, donde coincidió con los representantes de la FLAC en sus reclamos porque fueran garantizadas las mejores condiciones de trabajo para el personal que habría de ingresar a la CTCBA.⁴⁹ En paralelo a los reclamos de los colectiveros, el personal de ómnibus sindicalizado por los tranviarios se aprestaba a conseguir de la CTCBA una serie de beneficios acordados previamente.⁵⁰ A pesar de haber conseguido un aumento en 1939, hacia 1942 los tranviarios acumulaban una serie de frustraciones⁵¹ que matizaban las expectativas que pudieron haber tenido en el momento de la creación de la CTCBA.

Por su parte, concretando un proyecto esbozado desde 1938, los propietarios y peones que se inclinaron en 1943 a ingresar en la CTCBA decidieron disolver la FLAC. Pretendían constituir una entidad sólida e inclinada a la negociación que agrupara al conjunto de los obreros del ómnibus y el colectivo, el SOTA, que sesionaba en la sede de la FLAC. El SOTA comenzó a militar por las reivindicaciones de los asalariados de la CTCBA junto con la rama del ómnibus de la UT, al mismo tiempo que los afiliados de esta organización, contraviniendo a su directiva, participaron de un breve ciclo de huelgas

⁴⁷ LR, 22/2/39, 6 y 24/2/39, 6.

⁴⁸ CGT, 20/7/34, 2; 9/11/34, 2; 16/8/35, 2 y 17/7/36, 4.

⁴⁹ CR, 25/12 1937, 4 y 28/12/37, 10; CGT, 31/12/37, 2; 7/1/38, 2 y 21/1/ 1938, 3.

⁵⁰ CR, 26/3/40, 7; 29/3/40, 5; 1/6/40, 8 y 9/5/40, 10.

⁵¹ CGT, 9/10/42, 4 y 16/10/42, 4.

salvajes en abril de 1943.⁵² Los dirigentes de la SOTA debieron adaptarse a las condiciones de lucha de un sindicato obrero frente a una gran empresa.⁵³ Así, en el marco de su enfrentamiento con la CTCBA, comenzaba a soldarse la división entre los trabajadores de las distintas ramas del transporte urbano.

b. Centrales sindicales

Durante este período, la CGT estuvo subordinada a los intereses de la UF, que contaba con la mayoría de los cargos en su dirección. Sin embargo, en 1936, impulsada por la movilización sindical en apoyo de los colectiveros y por la actualización de la cuestión del imperialismo entre socialistas y comunistas, la CGT-I dio amplia publicidad al conflicto, denunciando las medidas represivas, y convocó a un representante de la FLAC para integrar una Comisión encargada de investigar el problema de los monopolios.⁵⁴ Sin embargo, en 1937 la FLAC reprochaba a la CGT-I que nunca se hubiera pronunciado de manera terminante al respecto. Aunque a partir del estallido de la guerra, tanto la CGT-I como la USA dedicaron creciente importancia a la cuestión de la carestía de la vida y a la gravitación de los monopolios sobre la misma, la CGT-I no se pronunció nunca sobre el conflicto de los colectiveros.

Contando con el apoyo de sus componentes más importantes,⁵⁵ en 1936 la CGT-C terminó por brindar su solidaridad nominal a los colectiveros, entusiasmada con el apoyo popular que había concitado la huelga de septiembre, solidaria con un sindicato municipal afiliado⁵⁶ y enfrentada con la UT y – en menor medida, puesto que conservaba una influencia muy grande entre los ferroviarios – con la UF, afiliadas a la central rival.⁵⁷ Luego de que la FLAC declinara participar de Comité de Relaciones organizado por la CGT-C para reconstituir su decaída influencia gremial, se amenguó su entusiasmo por la

⁵² LP, 11/4/43, 14; 14/4/43, 18; 18/4/43, 8; 18/4/43, 15; 19/4/43, 8; 21/4/43, 8; 22/4/43, 6; 23/4/43, 8 y 25/4/43, 7.

⁵³ LP, 29/4/43, 9; 1/5/43, 8 y 2/5/43, 8.

⁵⁴ CGT, 25/9/36, 3; 2/10/36, 1 y 2/10/1936, 3.

⁵⁵ Los marítimos, que al contrario de los ferroviarios no tenían compromisos pendientes con las empresas inglesas y tradicionalmente sostenían vínculos con las organizaciones del transporte terrestre, apoyaron la huelga de 1934 junto con los telefónicos, y mantuvieron buenas relaciones con la FLAC. LV, 13/7/34, 4.

⁵⁶ La minoritaria Asociación de Trabajadores de la Comuna protestó porque los empleados municipales hicieran correr servicios de emergencia con los vehículos incautados a los colectiveros. CR, 24/9/36, 6 y 25/9/36, 7.

⁵⁷ CGT-C, 19/6/36, 1.

lucha de los colectiveros. A pesar de ello, en 1941 la USA sostenía su apoyo de la FLAC, aunque a partir de un criterio restrictivo, clasista, similar al que, veremos, era el de los libertarios.⁵⁸

c. Sindicatos del transporte automotor

Desde un primer momento la FLAC invocó en defensa de su posición la suerte de las asalariados del automóvil, que se contarían entre los primeros perjudicados por la creación de la CTCBA.⁵⁹ Pero muchas organizaciones de esta rama, anarquistas o autónomas, se mostraron poco inclinadas a las alianzas permanentes y, a lo sumo, partidarias de un bloque exclusivamente obrero. Por eso, aunque apoyaron – generalmente a último momento – los movimientos de fuerza de la FLAC, no estaban dispuestas a unirse de manera permanente a quienes consideraban pequeños patrones o eran en otros casos *sus* propios patrones, cuando no sus enemigos declarados. (Por añadidura, en el gremio del automotor abundaban las empresas de EEUU, lo que reforzaba estas prevenciones.) Este solía ser el punto de vista de los sindicatos, afiliados o simpatizantes de la FORA, de controles, de lavadores y de peones, siendo este último, la UC, el más importante.⁶⁰ La UC era una organización centralista que ejercía monopolio sobre la contratación de los peones.⁶¹ La UC organizaba a los suplentes en sus conflictos con los dueños de las líneas y ofició como una entidad paralela que se valía de las circunstancias de descontento para minar las filas de la FLAC.⁶² A su vez, los colectiveros aprovecharon las dificultades extremas que para ejercer su actividad tuvieron la UC y otras organizaciones, que fueron declaradas ilegales, víctimas de la persecución policial y las deportaciones.⁶³ Recurriendo a las cesantías (y, de acuerdo a las acusaciones de la UC, a la delación policial), la FLAC y las Comisiones de Líneas pretendían reemplazar a los afiliados de la UC y deshacerse del monopolio que ésta ejercía sobre el mercado de trabajo y de la defensa que hacía de las condiciones de los peones.⁶⁴ Aunque había líneas en las que los colectiveros conservaron la

⁵⁸ *US*, 15/6/41, 1-2

⁵⁹ *LV*, 21/3/34, 4.

⁶⁰ *EC*, 6/36, 12.

⁶¹ *LC*, 4/37, 4

⁶² *CR*, 31/1/37, 5.

⁶³ *LC*, 5/39, 1.

⁶⁴ Desde otro punto de vista, los militantes de la FLAC pretendían fomentar así la afiliación de los peones bajo su dirección. *UC*, 10/38, 4 y 10/41, 2.

solidaridad con los demás trabajadores.⁶⁵ Como resultado de estas dificultades, se observaban hacia la segunda mitad de 1930', evidentes indicios de descomposición en la UC: fracturas internas, defecciones personales, malversación de los fondos sociales.⁶⁶ A pesar de ello, la UC conservaba un cierto núcleo de fieles militantes entre los conductores, controles y lavadores de colectivos. Aunque desde un principio la UC planteó su oposición a la instauración del monopolio⁶⁷, en los hechos, osciló entre la prescindencia frente a las disputas "interimperialistas" y la lucha contra el zarpazo inglés; entre convocar a los colectiveros a sus filas y tacharlos de "capitalistas explotadores"; entre identificar a su principal enemigo en el monopolio o en los dueños de uno o dos colectivos.⁶⁸ Lo mismo vale decir, *mutatis mutandis*, para los controles y lavadores, y otros afiliados a la FORA.⁶⁹ Poco dispuestos a admitir los compromisos que suponía una alianza, éstos representaron la saliente más frágil y endeble del vértice obrero del bloque.

Sin embargo, aún mediante una estrategia restringida a la acción directa⁷⁰, los libertarios contribuyeron a impulsar el movimiento en su momento soreliano, a difundir los elementos pasionales, «miticos» y extender el movimiento entre las masas, de manera que asumiera su carácter nacional-popular. Dos subproductos de ello se perciben en el giro tardío con respecto a la cuestión del imperialismo en una sección del anarquismo – la Federación Anarco-Comunista Argentina⁷¹ –, y en el hecho de que en 1942 el paro por solidaridad con los huelguistas de la FLAC, impulsado por estibadores, barraqueros y construcciones navales, fue absoluto en la zona del puerto y en el comercio adyacente (donde se multiplicaron los ataques a los vehículos de la CTCBA) y se extendió durante

⁶⁵ Es posible que, efectivamente, los colectiveros hallan denunciado o testificado contra los miembros de la UC. *LC*, 3/36, 1. Es incontestable que la FLAC desconoció la huelga convocada por la UC en protesta por las detenciones y el proceso que se entabló a decenas de sus militantes. *LV*, 6/7/34, 4.

⁶⁶ *UC*, 9/37, 6.

⁶⁷ *LV*, 14/8/34, 4.

⁶⁸ *AL*, 8/34, 6 y 7/35, 4; *UC*, 3/42, 2; 10/36, 1.

⁶⁹ *CR*, 27/9/35, 3.

⁷⁰ Es muy probable que la UC y los foristas estuvieran detrás de los atentados contra los tranvías de la Anglo y los vehículos de la CTCBA que tuvieron lugar en 1936, 1940 y 1943, y quizás también en los de 1942. Las condenas por asociación ilícita que se iniciaron a los responsables de los atentados de 1936 permiten suponer que pertenecían a la UC, cuyos militantes venían siendo procesados bajo los mismos cargos desde 1934. Hay menos dudas con respecto a la vinculación con la UC de los responsables de los violentos atentados de 1940, algunos de los cuales fueron deportados a España. En 1942, además de un intento de incendio, hubo ataques menores, tales como rotura de vidrios, en la que se expresaba el fastidio de los habitantes de la ciudad con los pésimos servicios de la CTCBA, y colocación de tachuelas en el pavimento, razón por la cual fueron detenidos un grupo de dirigentes comunistas cuya libertad solicitaban el sindicato de la construcción y la CGT. *CR*, 28/9/36, 5; 7/5/37, 4; 16/3/40, 4 y 15/5/40, 15; *LN*, 22/10/42, 6; 30/10/42, 7 y 4/11/42, 10.

⁷¹ *AL*, 11/41, 3.

cuatro días. Además de los motivos de solidaridad y de la estrategia insurreccional propiciados por la dirección libertaria, la movilización – como ocurría con el resto de la población urbana – era una respuesta a las dificultades en el transporte por las que se culpaba a la CTCBA y a la amenaza de un aumento en las tarifas.⁷²

Otras organizaciones del automotor se solidarizaron con la lucha de la FLAC. Entidades del taxímetro que guardaban una rigurosa prescindencia política (la Sociedad Propietarios de Automóviles con Taxímetro y la Sociedad Protección Chauffers, una próspera entidad mutual) y solían unirse con la FLAC para negociar con los garagistas.⁷³ Y entidades del ómnibus independientes de la núcleos organizados en esa rama por la UT: la Federación Chauffers, una división del tronco de la UC de orientación *sindicalista*, afiliada a la CGT, y la Agrupación Local de Trabajadores del Ómnibus, que desapareció en la segunda mitad de 1930'.⁷⁴

Hemos visto entonces que la FLAC no pudo lograr el apoyo de los sindicatos del riel, comprometidos por sus negociaciones con empresas británicas; no consideró provechoso integrarse a alguna de las centrales obreras; ni tampoco alcanzó un apoyo significativo o permanente de los sindicatos del automotor, que se mostraban contrarios a asumir compromisos, cuando no eran sus francos antagonistas.⁷⁵

d. Grandes sindicatos industriales

El apoyo más uniforme y valioso de los colectiveros provino de los sindicatos industriales en los que destacaba la influencia de los dirigentes comunistas. A diferencia de otras direcciones, los comunistas nunca atacaron a la FLAC por el hecho de que agruparan a pequeño propietarios y destacaron su rol progresivo y el carácter nacional y popular de sus reivindicaciones. El dinamismo de la militancia comunista en los gremios industriales en un contexto de desarrollo manufacturero, la oportunidad que para ellos representaba la lucha de los colectiveros para practicar las estrategias frentistas y de alianzas, el hecho de que el colectivo estuviera ligado al desarrollo de la industria y de la construcción, el

⁷² *AL*, 9/42, 1.

⁷³ *CR*, 22/10/37, 7.

⁷⁴ *CR*, 20/9/35, 4.

⁷⁵ *EC*, 6/36, 12.

carácter antiimperialista y nacional de su lucha, la simpatía popular que concitaba, todo esto alentó a los comunistas a fortalecer sus vínculos con los colectiveros. La excelente relación con el sindicato maderero comenzó en junio 1934, cuando la FLAC se solidarizó con la huelga que éste sostuvo en la capital y pueblos circunvecinos.⁷⁶ En compensación, durante el paro convocada por la FLAC en septiembre de 1934, los colectiveros tuvieron el apoyo de madereros y gráficos, además del de los sindicatos de la rama servicios en los que destacaba la influencia socialista.⁷⁷ En ocasión de la huelga del 7/1/1936, los colectiveros participaron del Comité de Defensa y Solidaridad con los Obreros de la Construcción. La FLAC concedió pases libres a los huelguistas y decretó un paro solidario. Aunque se había convocado de vuelta al trabajo para el día 8, los conductores de todas las líneas continuaron la huelga espontáneamente.⁷⁸ La colaboración entre las organizaciones del colectivo, la construcción y la madera fue continuada a lo largo de 1936.⁷⁹ Un representante de la FLAC participó del mitín conjunto del 1º de mayo de 1936.⁸⁰ En agosto, ante la inminencia de la sanción de la ley 12311, se formó el Comité Intersindical para la Lucha Contra el Monopolio de los Transportes, entre cuyos gremios patrocinantes, además de los marítimos y de los anarquistas y autónomos, resaltaban los organizados por los comunistas. En el contexto de la huelga de septiembre el Comité impulsó dos paros de 24 horas, el segundo de los cuales tuvo un altísimo acatamiento.⁸¹ En un mitín cuya convocatoria incluía puntos tales como contra los monopolios y por la derogación de la ley 12311, el 1º de mayo de 1937, la FLAC coincidió los sindicatos donde tenían influencia comunistas (electricidad, espectáculos, alimentación) y socialistas obreros (madera y gráficos).⁸² La FLAC prestó su solidaridad en ocasión de la huelga de la construcción 1937 en protesta por la deportación de los dirigentes de la construcción y censuró la represión de las actividades sindicales, lo que le valió que fuera prohibida la circulación de su periódico.⁸³ Dentro de la misma línea de alianzas político-sindicales, la FLAC participó en 1938 del Comité de Agitación Contra las Deportaciones y en Defensa de las Libertades Sindicales, que otra vez creó cierta

⁷⁶ *LV*, 4/6/34, 4; 7/6/34, 4 y *LV*, 16/7/34, 4.

⁷⁷ Bancarios, municipales, comercio y sastres. *LV*, 22/9/34, 4.

⁷⁸ *EC*, 2/36, 15-16.

⁷⁹ *CGT*, 27/3/36, 3.

⁸⁰ *CGT*, 19/6/36, 1.

⁸¹ *EC*, 10/36, 24.

⁸² *CR*, 17 de 4/37, 5

⁸³ *CR*, 23/10/37, 7 y 22/12/37, 17.

tensión con la CGT.⁸⁴ De nuevo, en ocasión de la huelga de los colectiveros de 1942, cinco de los grandes sindicatos industriales comunistas convocaron a un paro en solidaridad, que en algunos casos se extendió un tiempo más, a contrapelo de las instrucciones de los dirigentes y a pesar de (o quizá por causa de) la desorientación reinante, debida a la absoluta falta de publicidad y las dificultades para hacer llegar las resoluciones gremiales.⁸⁵ Entonces, sindicalistas comunistas negociaron junto con los de la FLAC y acompañaron su lucha.⁸⁶

V. Movimiento nacional-popular

Durante el período 1934-1943 los colectiveros de la FLAC, excluidos del bloque dominante, buscaron incorporarse a un bloque reformista alternativo. Intentaron establecer alianzas con distintas clases – sectores de la burguesía nacional y extranjera, consumidores urbanos, clase obrera – y un estado crecientemente autónomo. Desde un punto de vista economicista, éstas se sustentaban sobre la base de intereses comunes (expansión del automotor y el mercado interno, y, en consecuencia, de las oportunidades para la acumulación de capital o de expansión del mercado laboral) o de la disposición a realizar ciertos sacrificios (rebaja de tarifas y expansión y mejora de los servicios). Aunque diversas fuerzas políticas y gremiales incidieron en la cimentación de este bloque, faltó entonces la dirección hegemónica necesaria para soldarlo efectivamente. Pero en el ínterin ofició en este sentido un vasto y difuso movimiento de masas definido a partir de elementos pasionales, «míticos» – cuyo contenido específico era nacionalista y antiimperialista –, que probó cierta eficacia a la hora de unificar a las distintas clases en un bloque que, luego de la parcial defección de los sectores de la industria, en 1942 y 1943 se asentó sobre su vértice obrero y popular.

⁸⁴ *CR*, 30/5/38, 4 y 24/5/38, 9.

⁸⁵ *LN*, 5/9/42, 5; 6/9/42, 6; 7/9/42, 5 y 11/9/42, 7.

⁸⁶ *LN*, 10/9/42, 6.