

XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013.

Una «clase incómoda»: los colectiveros de Buenos Aires (1928-1943).

Joaquín Calvagno.

Cita:

Joaquín Calvagno (2013). *Una «clase incómoda»: los colectiveros de Buenos Aires (1928-1943)*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/958>

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>.

**XIV Jornadas
Interescuelas/Departamentos de Historia
2 al 5 de octubre de 2013**

ORGANIZA:

Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras

Universidad Nacional de Cuyo

Mesa 112

La formación histórica de las clases medias: avances empíricos y discusiones teórico-metodológicas

Coordinadores: Ezequiel Adamovsky, Sergio Visacovsky y Enrique Garguin

Una «clase incómoda»: los colectiveros de Buenos Aires (1928-1943)

Joaquín Calvagno

UBA/IIEGE/UNQ

joaquincalvagno@gmail.com

Por su índole socio-económica, los colectiveros individuales eran representantes del régimen de la pequeña propiedad mercantil. Pero aunque se encontraban en posesión de su instrumental de trabajo, estaban formalmente subsumidos a una forma del capital dinerario, y a su vez solían ser empleadores de mano de obra asalariada. Este compuesto de relaciones sociales se complicaba por distintas variantes en las situaciones reales, en las que se acentuaban ora las aspiraciones de supervivencia y la simple reproducción, y ora convertían al auto colectivo en un medio idóneo para la acumulación de capital. Podría afirmarse que los colectiveros constituían una *clase incómoda*, término que Theodor Shanin acuñó para estudiar el campesinado ruso. Al igual que los campesinos, los colectiveros podrían haberse clasificado de acuerdo a una estratificación de casos típicos, desde aquellas unidades gobernadas por el imperativo de la forma directa de la circulación, cuyo propósito no es la acumulación sino la satisfacción de necesidades, con empleo marginal o nulo de trabajo asalariado, hasta el de las unidades típicamente capitalistas con trabajo asalariado, pasando por varias situaciones intermedias.¹

Su indefinición social era puesta en juego por los propios colectiveros, así como por otros sectores que los apoyaron o los criticaron. Quienes simpatizaban con los colectiveros tendieron a retratarlos como simples trabajadores que poseían su herramienta de trabajo. Lejos de representar un “negocio lucrativo”, su actividad era simplemente un medio por el cual “se ganan el sustento diario infinidad de trabajadores” (*Versiones Taquigráficas*, Mayo-Junio de 1932:1279-1280). Según el Comité de Relaciones, el colectivo –que aparecía mágicamente como la fuente de la que emanaba el trabajo– apenas proporcionaba “un modesto jornal al trabajo de quién lo emplea” (*Versiones Taquigráficas*: 29 de abril de 1930: 314.). Por el contrario, conservadores y antipersonalistas sostenían que los colectiveros eran una rama del capital a la que artificiosamente se quería defender como trabajadores, en tanto ello iría en desmedro de los gremios del ómnibus y el tranvía, a los que consideraban más útiles y numerosos. Según el diputado conservador por Buenos Aires, Juan E. Solá, los colectiveros “no son pálidos y harapientos obreros a quienes se despoja del instrumento de trabajo; es conflicto de intereses entre personas que representan millones de pesos, lo que para mí no les quita derecho, pero conviene no colocar el asunto en un terreno que no es el que corresponde” (*Diario de Sesiones*, 1942, IV: 665.). El concejal socialista independiente Rouco Oliva transformaba esta distinción en un resultado de las tendencias a la concentración del capital. “Los trabajadores que hicieron las primeras líneas de colectivos, están hoy sustituidos por grandes empresas”, puesto que “Detrás de

¹ La distinción entre estas dos formas socio-económicas típicas en Marx, K.:180-181 y 183.

muchas líneas de microómnibus hay un empresario o especie de concesionario, y que como capitalista prendario y como proveedor de combustibles y repuestos (obligado en los contrato[s] de venta) realiza utilidades insospechadas” (*Versiones Taquigráficas*, noviembre-diciembre 1932: 4980 y ss., cit.: 4984 y 4981).

Diversos testimonios coincidían en que la mayor parte de los colectivos estaban en manos de hombres modestos que por lo general compartían entre dos la propiedad del coche y lo solían pagar a plazos, trabajando ellos mismos directamente en el coche y empleando marginalmente el trabajo asalariado.² Los propietarios de los coches solían estar endeudados de forma más o menos permanente con los garagistas, carroceros u otros capitalistas que les habían facilitado la compra del coche, aparecían como fiadores –por lo que el coche permanecía como garantía prendaria en caso de incumplimiento contractual– y generalmente obligaban a guardar el auto en un garage determinado y proveerse en él de nafta y lubricantes a precios convenidos (*El Colectivo*, enero 1936: 21-22). (Se informaba en 1939 que los propietarios se encontraban endeudados en un promedio del 20 % del valor del coche (*El Pampero*, 15 de noviembre de 1939: 5).) Por otra parte, varios colectivos eran conducidos por tres conductores titulares e incluso los había algunos que eran propiedad de cuatro socios, pese a que la reglamentación de 1932 contemplaba un máximo de dos. Finalmente, hay referencias a la existencia de una capa de propietarios que poseían más de un colectivo, lo que indicaría el germen de un proceso de concentración. En este sector propiamente capitalista, los propietarios estaban en condiciones de abandonar el trabajo directo para asumir funciones exclusivas de vigilancia y dirección, aunque parece que en la mayoría de los casos continuaban trabajando en otra unidad.

Algunas aproximaciones cuantitativas ayudarán a precisar este cuadro general.³ En 1934 había un promedio de 1,83 propietarios por coche, es decir, cerca de dos propietarios por coche. Para 1942 se mantiene esta misma proporción de dos propietarios por coche, con un promedio muy similar aunque levemente inferior de 1,72 propietarios por vehículo registrado, suponiendo siempre arbitrariamente que no hubiera propietarios que poseyeran más de un coche. La situación parece haber sido muy variable de acuerdo a las distintas líneas. Así, en 1937 los coches de la línea N° 1 eran, término medio, propiedad de dos o tres socios, siendo el promedio de 2,56 dueños por coche. En casos como estos, cada dueño trabajaba un turno distinto, circulando día y noche. Un suplente reemplazaba una vez por semana y un turno a

² Los propios empresarios del ómnibus reconocían que “el colectivo chico” estaba a cargo del propietario. Sommi, L. V.: 124. *Versiones Taquigráficas*, noviembre-diciembre de 1932: 4980 y ss.

³ Las informaciones provienen de las siguientes fuentes: *Versiones Taquigráficas*, mayo 1934: 280-282. *El Auto Argentino*, octubre 1933: 24-26, enero 1934: 29-30, junio 1934: 52-56. *Crítica*, 1° de octubre de 1935: 4 y 27 de noviembre de 1936: 4. *Revista de los Transportes*, octubre-noviembre 1937: 10. *El Pampero*, 10 de febrero 1940: 6. “Texto del Memorial Elevado...”

cada dueño e iba rotando de coche en coche dentro de la línea. Pero las situaciones variaban ampliamente de acuerdo a si el colectivo estaba en manos de varios socios o de un único dueño (o si un único dueño poseía más de un vehículo), caso en el cual trabajaban en él uno o varios peones fijos, aunque en algunos casos un propietario trabajaba por su sola cuenta. Un dato revelador es que el número de peones supernumerarios era en 1934 superior al de peones fijos, lo que creemos que debe interpretarse en el sentido de que una proporción considerable de estos peones fijos trabajaban con los coches que eran propiedad de un único dueño. La presencia de una proporción mayoritaria de supernumerarios, que trabajaban sin un puesto fijo en un colectivo, vendría a confirmar la estructura dispersa de la propiedad, cuyo tipo era el de dos conductores-propietarios asociados. Dada esta hipótesis de trabajo, el número de peones fijos podría indicar la proporción de colectivos que se hallaban en manos de un único dueño, que alcanzarían, *grosso modo*, al 40 % de los conductores-propietarios o al 20 % del total de conductores. Sin embargo, como mencionamos, no todos los conductores-propietarios empleaban trabajadores asalariados. (Por ejemplo, la línea N° 59 contaba con 93 coches, 137 asociados y apenas 11 peones, lo que deja un margen de un 20 % de coches de línea en los que trabajaba un dueño por su propia y única cuenta, en un único turno, posiblemente alternando con otros componentes.) A la luz de estos datos, no parece tan exagerada la afirmación de la Federación de Líneas de que los colectivos que eran propiedad de dos socios alcanzaban en 1936 al 90 %. Dentro de la franja de propietarios individuales de un coche –condición en la que, reiteramos, parece que se encontraba menos del 20 % de los conductores– se encontraría la capa de propietarios que poseían más de un vehículo. Sólo como caso hipotético, suponiéndose que no hubiera ningún propietario individual sino sólo propietarios en número de dos o más socios, por una parte, y capitalistas que operaban con dos vehículos por término medio, por la otra, éstos últimos vendrían a representar menos del 10 % del total de conductores o menos del 20 % de los propietarios de colectivos.

En cuanto a las cifras relativas de peones y propietarios, en 1934 se registra un número prácticamente equivalente de dueños y peones, aunque con leve ventaja para los propietarios, mientras que en 1942 es algo más clara la predominancia de los propietarios, que representaban más del 60 % del personal de conducción, lo que de hecho, en contradicción con una tendencia a la concentración, señala una tendencia gradual hacia la dispersión de la propiedad. Si pasamos de los promedios generales a las situaciones particulares en las diferentes líneas, encontramos distintos panoramas. El caso de la línea N° 1 muestra una preponderancia notable de los propietarios, que llegaban en 1937 a más del 70 % de los conductores. En el caso ya mencionado de la línea N° 59 este porcentaje trepaba a más del 90 %. Sin duda, otras líneas debían poseer una proporción de propietarios inferior al promedio.

En resumen, la estructura de propiedad correspondía a una amplia base de conductores propietarios, que representaban en promedio entre el 52 y el 61 % de los conductores de colectivos. En su mayoría, estos conductores propietarios eran socios que, en número de dos o más, mancomunaban sus esfuerzos para la compra inicial del vehículo y “trabajaban” el colectivo como herramienta de su propiedad. Quienes eran únicos dueños de un coche eran al parecer menos del 20 % de los conductores, mientras que los propietarios de dos o quizá más coches constituyeron una capa todavía más reducida. El resto de los conductores, es decir entre el 48 y el 39 %, eran peones, en su mayoría supernumerarios que trabajaban sin coche fijo a su cargo, rotando entre distintos vehículos dentro de la línea.

Una mirada sobre los anuncios aparecidos en *El Colectivo* y *La Prensa* revela que había dos tipos de elementos en transacción en el mercado: la propiedad de los autos colectivos y los permisos de circulación en una línea determinada, aunque en muchas ocasiones los vehículos se cedían junto con el permiso para circular en la línea. Un coche era más valioso si estaba inscripto en una línea, pues desde principios de los años treinta se alcanzó un estado de saturación en las líneas de colectivos que dificultó el ingreso de nuevos componentes. En consecuencia, pese a que estaba formalmente prohibido por la reglamentación de 1932, la habilitación para circular en una línea se transformó en un bien negociable, cuyo valor debía establecerse conforme al cálculo de la magnitud de la renta que potencialmente proporcionara el trabajo con el coche en esa línea particular. El cambio de entrada en la línea podía hacerse con o sin coche. Posiblemente en la mayor parte de los casos el cambio de línea era motivado por circunstancias económicas, pero en otras ocasiones se debía a desavenencias con los componentes o los directivos de la misma. Un concejal de la concordancia afirmaba que la compra-venta de permisos de circulación probaba fehacientemente que existían personas que explotaban en su propio beneficio la administración de las líneas. Aunque este tipo de casos están documentados, en la mayoría de los casos debía tratarse simplemente de particulares que trocaban sus derechos a trabajar en una línea, lo que surge de que la habilitación en una línea se ofrecía a cambio de otra, con el coche o sin él. Este ejemplo nos introduce a la cuestión de que, junto con las ventas por dinero, abundaban las permutas. Además del cambio de coches o de línea, era habitual la permuta de colectivos por taxis o por viviendas.⁴ Tanto las casas fabricantes como lo particulares vendían colectivos a plazos y con otras facilidades, tal como se estilaba en el rubro automotor. También se vendían partes alícuotas de la propiedad de los

⁴ Eso refería Arnaldo Serini en su evocación de los primeros años del colectivo. *El Auto Colectivo*, 21 de agosto de 1942: 10.

vehículos para explotarlos como socios. En muchos casos había colectiveros en busca de un socio para compartir la explotación de un vehículo, o para adquirirlo (*El Colectivo*, enero de 1936: 27, febrero de 1936: 27 y marzo de 1936: 27). Existieron niveles importantes de rotación entre los colectiveros y entre las líneas de colectivos. De datos correspondientes a 1937 y 1942 se desprende que anualmente entraban y salían de las líneas unos 393 propietarios, es decir, cerca del diez por ciento del plantel (*La Nación*, 18 de octubre de 1942: 5). Por otro lado, parece haber existido un grado importante de circulación de la propiedad de los vehículos entre los mismos colectiveros, tendencia impulsada por el hábito de renovar los vehículos por otros nuevos cada dos o tres años. Además, era habitual que los dueños cambiaran de línea en muchas ocasiones a lo largo de su trayectoria laboral. El cuadro resultante es el de un mercado dinámico de pequeños propietarios

Sin embargo, sabemos que algunas líneas predominaba un tipo diferente de relaciones productivas en el cual los conductores se hallaban en este caso en una condición muy similar al de los trabajadores bajo el *Verlagssystem*. Esto ocurría cuando las patentes de los coches y a veces también la concesión de la línea –caso este último habitual en los partidos bonaerenses– se hallaban a nombre de un único permisionario o de unas pocas personas. Puesto que la patente no figuraba a nombre de los conductores propietarios, éstos no estaban en condiciones de marcharse de la línea o de liquidar sus coches y no podían fiscalizar ni decidir sobre la operatoria de la línea. Un ejemplo de esta situación era la línea 31, San Fernando-Constitución. Ésta constaba de 24 coches pero tenía unos pocos dueños: “Eduardo González, explotador de la misma en primer término” y dueño de un garage, que operaba “en inmoral concubinato con Delgado, Cap Pablo, Da Cruz y el socio industrial Diosdari.” Cuando fueron presionados por la Unión Chauffeurs, los patrones de la línea 31 buscaron desembarazarse del personal, para lo que llegaron a figurar ventas de los autos, en su mayoría simuladas, un proceso que sería típico de varias líneas de colectivos y ómnibus. A la hora de efectuar las ventas trataban de buscar “inocentes”, a quienes decían que la línea producía de 80 a 90 pesos diarios y que tenía una concesión por diez años. Les solicitaban un adelanto para señalar la venta del coche, pero luego se les comunicaba que debían pagar 500 pesos por derecho de línea al ingreso y dos pesos por derecho de control diarios; se imponía la obligación de guardar en el garage de González y cargar nafta y aceite en el mismo (*La Protesta*, 26 de abril de 1932: 3). Ciertamente, estas condiciones eran similares a las habituales en las líneas de colectivos conformadas por componentes autónomos.

En la Capital Federal, ya en la primera mitad del año de 1930 existieron denuncias sobre la habilitación de numerosos autos colectivos en beneficio de unas

pocas personas, lo que llevó a los concejales socialistas a plantear una investigación a la Dirección de Tránsito (*Versiones Taquigráficas*, 22 de abril de 1930). Parece que muchos dueños de tropas de taxis aprovecharon la posibilidad de instalar líneas fijas con sus propios vehículos.⁵ Bajo la dictadura de Uriburu, este procedimiento fue facilitado por el procedimiento aplicado por la intendencia para inscribir los coches. Entonces, el gobierno municipal se limitó a dirigirse a las líneas solicitándole una serie de datos y una lista completa de los vehículos que poseían (*La Prensa*, 16 de agosto de 1931: 1, 21 de agosto de 1931: 22, 24 de julio de 1931: 18, 26 de julio de 1931: 7 y 29 de julio de 1931: 17). Fue posible que los coches se inscribieran a nombre ya no de sus verdaderos propietarios, sino de sus conductores titulares, de modo que no había en principio obstáculo formal a la formación de pequeñas flotas con peones. Juan M. Fernández⁶ denunciaría que entonces se efectuaron varias solicitudes de concesión de líneas cuyos permisionarios pretendían alquilar a un tanto por día y por coche, obligando además, a guardar y consumir en garages que ellos explotarían, lo que también era habitual en algunas líneas de ómnibus (*El Auto argentino*, febrero de 1932: 24-25). El mismo procedimiento era denunciado por un concejal: “muchos dueños de garages [...], en combinación con las casas,” obligaron a los conductores a poner la patente “a nombre de la casa vendedora o de un tercero, según se convenga”, “haciendo un negocio redondo, rebajando más de lo que estaban las condiciones de trabajo de los chauffeurs.” (*Versiones Taquigráficas*, noviembre-diciembre de 1932: 4575-4576). Sin embargo, en el distrito capitalino varios factores impidieron que prosperara este régimen de explotación, especialmente después de 1932: la actitud vigilante de los socialistas desde el Concejo, el control que asumieron las comisiones de líneas y la Federación de Líneas sobre la habilitación y circulación de los coches, y las ordenanzas de 1932, que establecieron que la patente debía figurar a nombre de uno de los conductores-propietarios y que cada conductor sólo podría tener un coche a su nombre y prohibieron que se abonaran cuotas para ingresar a una línea. En los partidos lindantes de la provincia de Buenos Aires, sin embargo, ocurrió de otro modo, como veremos más adelante.

⁵ Tal el caso de la mencionada línea que hacía el servicio entre Mataderos y General Paz, cuyo dueño era Jorge Oysemberg, de nacionalidad rusa y 41 años de edad (*La Época*, 14 de abril de 1929: 4.)

⁶ Juan M. Fernández, cuyo seudónimo era Lirio del Campo, fue uno de los muchos activistas de la antigua Federación Obrera Ferroviaria que fue dejado cesante por su participación en las huelgas de 1917 y 1918. Se integró al trabajo de chofer, donde militó en las filas anarcosindicalistas de Afines al Automóvil. En los años treinta cooperó asiduamente en la redacción de *El Auto Argentino*, desde donde defendió las posiciones, más moderadas, de la *sindicalista* Unión Sindical Argentina. Algunos datos respecto a Juan M. Fernández en Cabona, A.

En cuanto a los ingresos de los colectiveros, las estimaciones son difíciles por cuanto ellos no llevaban registros de sus entradas, horas de trabajo, cantidad de empleados, salarios pagados, etc. Las cifras que las líneas aportaban a la municipalidad, que correspondían a estimaciones generales, tampoco incluían estos datos, con la sola excepción de los ingresos. Debemos recurrir a fuentes alternativas y realizar estimaciones generales. Diversas informaciones sugieren que en los primeros años de existencia del colectivo, que coinciden con los años de la depresión, los socios alcanzaban un jornal bastante modesto y lo mismo ocurría con los peones. De hecho, un testimonio asegura que en esos años iniciales, recordados como heroicos, era frecuente terminar en rojo muchos días. En 1932 se calculaba que un ingreso neto diario de no más de \$ 15 se distribuía entre las dos o tres personas que trabajaban un coche (*Versiones Taquigráficas*: noviembre-diciembre de 1932: 4980 y ss.), lo que redondeaba un máximo de \$ 180 mensuales, bajo el supuesto de que sólo trabajaran dos personas en jornadas de doce horas. Es muy posible, sin embargo, que los ingresos de los colectiveros aumentaran en los años subsiguientes. De acuerdo a estimaciones efectuadas en 1934, los ingresos rondaban los \$ 270 mensuales para los propietarios y \$ 205 para los peones (*La Vanguardia*, 2 de diciembre de 1934: 6.). Testimonios provenientes de los propios colectiveros afirman que hacia 1936 se lograba una ganancia neta de \$ 350, bastante considerable si se comparaba con el sueldo de un trabajador. Un ingreso semejante permitía a los propietarios de colectivos “llevar una existencia decente, disfrutar de lo más elemental en su hogar, tener alimentados y vestidos a su mujer y a sus hijos, proporcionarse, también, algunas expansiones espirituales como el teatro, etc.” (*Crítica*, 1° de octubre de 1935: 4 y 27 de noviembre de 1936: 4) En 1940 se mencionan ingresos aún superiores, de entre 400 y 500 pesos (*Crítica*, miércoles 31 de enero de 1940: 4 y 1° de febrero de 1940: 10). No obstante, debe tenerse en cuenta que estos dos últimas menciones provienen de testimonios de los propios colectiveros, quienes estaban interesados en abultar sus ingresos con el propósito de influir en las negociaciones sobre la valuación de sus coches. Pese a esto, es presumible un aumento en los ingresos individuales puesto que entre 1936 y 1942 se registró un aumento persistente de las entradas brutas y en la tasa de rentabilidad (entradas sobre costos). Indicaciones provenientes de otra fuente, quizá más imparciales, indicaban para 1938 ingresos de entre \$ 280 y 300 para los propietarios de colectivos, algo menores pero indudablemente superiores a los de un obrero industrial. Finalmente, hay que tener en cuenta que tanto los ingresos individuales como los salarios pagados en comisión a los peones variaban sustancialmente de acuerdo a la rentabilidad de la línea, la cantidad de vehículos en operaciones y el número de

propietarios y peones en servicio. Aunque las líneas de colectivos fueron en los años treinta empresas considerablemente exitosas, sobre todo si se las compara con los transportes en ómnibus y tranvías, algunas de las que operaban sobre los recorridos menos rentables llegaron a desaparecer. Otra causa de problemas era un número excesivo de vehículos y personal, pues las líneas de colectivos buscaban redistribuir el trabajo aunque fuera a costa de una cierta disminución de los ingresos individuales. Por ejemplo, la línea N° 1 tenía en 1934 una cantidad excesiva de coches y de conductores, de manera que sus componentes decidieron dividir el trabajo en cuatro grupo, uno de los cuales dejaba de trabajar durante un día entero (*Versiones Taquigráficas*, mayo de 1934: 280-282.). Pero en conclusión queda como cierto que los ingresos de los colectiveros eran por término medio bastante superiores a los de los obreros industriales –con excepción de algunos estratos de gremios de relativo privilegio como los ferroviarios y algunas categorías de particular calificación como los linotipistas, conductores de locomotoras o maquinistas navales–,⁷ y algo superiores también al promedio de los empleados sin título profesional.⁸ La alta redituabilidad de las líneas tenía como condición básica que a diferencia de lo que ocurría con tranvías y ómnibus, no existía ningún tipo de ingerencia oficial en la determinación de las tarifas de los colectivos, siendo las mismas líneas las que establecían o modificaban sus cuadros tarifarios. Esta situación contrasta con lo que ocurrió durante el primer gobierno peronista, cuando la intervención oficial en la determinación de las tarifas determinó un empeoramiento en las condiciones de remuneración y operación de los pequeños empresarios y trabajadores del colectivo.

En lo que hacía a los ingresos de los peones, estos eran, lo mismo que los de los conductores-propietarios, proporcionales a los ingresos y, aunque desiguales, pudieron ser relativamente buenos en algunos momentos y en algunas líneas. El trabajo a comisión era propio de este marco de relación de escasa distinción entre propietarios y

⁷ Cfr. Montiel, J. De acuerdo a datos del Departamento Nacional del Trabajo hemos calculado para los linotipistas un sueldo mensual de \$ 285,40 correspondiente a 1938. En cuanto a los ferroviarios, sólo el 15 % del personal afiliado a la caja de jubilaciones y pensiones cobraba en 1941 sueldos superiores a \$ 275, excluyendo de este cómputo al personal con retribuciones mayores a 600 \$ (el máximo contemplado en los escalafones del personal obrero), que pertenecía con exclusividad a los departamentos ejecutivos de las empresas. Los maquinistas navales de la arenera El Vizcaíno cobraban unos en 1935 \$ 270 mensuales. Cálculos basados en *Revista de Estadística Municipal*, octubre, noviembre y diciembre de 1939: 454, 457 y 458, y República Argentina, Ministerio de Obras Públicas, Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones de Empleados Ferroviarios, *Estadística de sueldos del personal afiliado*, Buenos Aires, 1942. *La Vanguardia*, 22 de septiembre de 1935: 4.

⁸ Los empleados que trabajaban en la industria de la madera ganaban un promedio de 193 pesos. A principios de la década del treinta la mayoría de los empleados bancarios cobraba sueldos menores a \$250. Los empleados de cabecera de una empresa naviera, que tenían un trabajo de cierta responsabilidad, cobraban unos \$ 280 mensuales. En los ferrocarriles los empleados administrativos cobraban un promedio \$ 290, pero existía una gama de situaciones sumamente diferentes, desde los cadetes de oficina hasta los funcionarios más altos, con sueldos de cinco o diez mil pesos o superiores aún. Adamovsky, E.: 127. Véase nota 7.

no propietarios, los que solían abrigar la esperanza de hacerse del coche propio e independizarse. En muchos casos pasaba a un segundo plano el hecho de poseer o no un coche en propiedad (ya hemos visto además, las dependencias y eventualidades que limitaban esa propiedad) frente a la posibilidad de obtener trabajo en una línea. Decía un peón que en su concepto, el dueño del colectivo era “un obrero, que aunque poseedor de su herramienta, es un explotado igual a nosotros”, aunque había “muchos compañeros [...] que ven en el dueño del colectivo a un capitalista y como a tal lo tratan. La mayoría de ellos tienen muchos dolores de cabeza antes de hacerse dueños del coche, y cuando lo han conseguido, él está destartado y hay que cambiarlo.” (*El Auto Argentino*, julio de 1935: 63) Esto no obsta para obviar las diferencias de intereses y las formas más declaradas de subordinación de los asalariados (tal en el caso del pedido de que las contravenciones cometidas por los peones no fueran pagadas por los dueños de los coches).

Las características de la producción simple y los rasgos destacados por la escuela de Chayanov se condicen con algunas características habituales entre los colectiveros: la convivencia entre la propiedad individual y la forma asociativa de las líneas, la práctica de regular y redistribuir el trabajo dentro de cada línea, los particulares ciclos de la vida productiva de los propietarios de colectivos –que los llevaban tanto dentro como fuera de ellos, como a circular dentro de los estratos obreros y populares–, la importancia secundaria del empleo asalariado, una contabilidad poco rigurosa, el carácter personalizado y no burocrático de las relaciones, el carácter recíproco y en ocasiones la gratuidad de sus servicios.

Entre los colectiveros predominaba una identidad plebeya, en primer término en virtud de sus hábitos de residencia, recreación y consumo. En ella asomaban algunos rasgos, muy habituales, de distinción que también eran parte de las aspiraciones de sectores obreros y populares del período de entreguerras, tales como llevar “una existencia decente” y proporcionarse “algunas expansiones espirituales, como el teatro” (*Crítica*, 1º de octubre de 1935, p. 4 y 27 de noviembre de 1936: 4). Pese a que en repetidas ocasiones los activistas y trabajadores de colectivos y autos de alquiler impugnaron el uso del uniforme, esto no significa que la mayoría de los colectiveros rechazaran las normas de la etiqueta y la semiótica del prestigio que ellas traducían. Todo lo contrario, las numerosas publicidades de sastrerías que aparecen en *El Colectivo* indican que los prósperos colectiveros procuraban adquirir prendas que traslucieran un status superior. Los colectiveros compartían con otros sectores urbanos la vida gregaria en los barrios y en los espacios de sociabilidad de los vecindarios. En cuanto a sus patrones de residencia, ellos no parecen haber sido muy distintos al de los

estratos de obreros y empleados de menor retribución, aunque otro puede haber sido el caso para los propietarios de líneas, allí donde existían. Así, mientras un colectivero de la línea N° 46 vivía junto con su familia, compuesta por cinco hijos, en una casa de inquilinato en el barrio obrero de La Boca, el dueño de una pequeña línea de colectivos que operaba en el extremo oeste de la capital, residía en la zona de Barrio Norte, un vecindario relativamente acomodado cercano al centro. Algunos datos sugieren que, lo mismo que ocurría tradicionalmente entre los trabajadores industriales, para el caso de los trabajadores de ómnibus y colectivos primaba la cercanía entre el lugar de residencia y la ubicación laboral.⁹

A ello se agregaban otros factores ligados a su actividad laboral y al tipo de alineamientos políticos que siguieron. La identificación de los colectiveros como trabajadores surgía de sus orígenes obreros, de la circulación y fusión más o menos permanente con otros sectores laborales, de su participación en la cultura militante y organizativa de las izquierdas y quizá especialmente de su posición de fragilidad, que los condujo a buscar sus aliados en los sectores obreros y populares. Al asumir esta actitud en el momento de su asociación con fines de defensa gremial, los colectiveros seguían la misma pauta de acción que otros sectores de la clase media autónoma (E. Adamovsky: 176). Decía *El Auto Colectivo* en 1942 que “Los hombres que componen nuestro gremio tienen por lo común una historia de esfuerzos proletarios y, aún cuando gran parte de ellos son hoy, gracias al esfuerzo colectivo, dueños de su propia herramienta de trabajo, el espíritu de clase, el profundo significado de esta gran fecha [el 1° de mayo] siguen existiendo en ellos, y con renovada fuerza.” (*El Auto Colectivo*, 1° de mayo de 1941: 1) “Estaremos hoy [1° de mayo] al lado de los demás trabajadores de Buenos Aires, como lo estamos siempre. Sentimos y comprendemos sus problemas, del mismo modo que ellos no nos han negado su aportación en nuestra campaña contra los monopolistas.”

Entre los conductores-propietarios y los peones de los colectivos existía una tendencia diacrónica a la circulación dentro de los estratos obreros y populares, similar a la que fue destacada para el estudio del campesinado por la escuela de Chayanov, en contraposición a aquella otra que enfatizaba los procesos de diferenciación interna.¹⁰ Sabemos que era habitual la circulación y el reflujo entre el trabajo en las líneas de colectivos y distintos oficios asalariados, en trayectos vitales que se resumían dentro de los sectores obreros y populares. Así por ejemplo, uno de los marineros que sobrevivió

⁹ El chofer de una línea de Mataderos, residía en ese mismo barrio. *La Época*, 14 de abril de 1929: 4. *El Pampero*, 15 de noviembre de 1939: 5.

¹⁰ Una muy conocida intervención sobre este problema, desde la perspectiva marxista, es la clásica obra de Vladimir Ilich Lenin, *El desarrollo del capitalismo en Rusia*.

al naufragio del vapor *Uruguay* se había desempeñado por un tiempo como conductor de un colectivo, cuya propiedad compartía con un socio. Cansado del ajetreo del volante, había decidido recientemente volver al trabajo de marinería (*Crítica*, 30 de mayo de 1940: 10). Puede que existiera cierta fluidez entre el trabajo marítimo, esencialmente inestable, y el de chauffers, pues en 1934 la sección cocineros de la Federación Obrera Marítima informaba sobre un caso similar (Federación Obrera Marítima, 1933-1934: 368.). Antes de sumarse a las filas del volante, Antonio Castroviejo había sido campeón argentino de aficionados en 1927, categoría peso pluma, y campeón profesional en 1930 y 1932 (*La Hora*, 20 de noviembre de 1941: 5). Este boxeador permaneció en las filas de los colectiveros hasta entrados los años cuarenta. Asimismo, trayectorias como la de Juan Valdetaro pueden no haber sido excepcionales. Este activo militante *sindicalista* de la Federación de Obreros Chauffeurs en los años veinte, después de un paso fugaz por la unificada Unión Chauffeurs en 1932, pasó a ser delegado de la Federación de Líneas de Autos Colectivos (*Boletín de la Voz del Chauffeur* 22 de abril de 1933: 2). Es decir, realizó el tránsito típico desde el empleo en el taxi, el camión o el ómnibus, para ingresar como propietario en una de las nuevas líneas de colectivo. Años después, sin embargo, perdió su vehículo y volvió a trabajar como peón de taxi, pues fue vuelto a admitir en la Unión Chauffeurs luego de aducir que no tenía vehículo propio y que necesitaba trabajo. Es posible que posteriormente volviera a trabajar en las líneas de colectivos pues en 1943 volvemos a encontrarlo como uno de los principales artífices del Sindicato de Obreros del Transporte Automotor («CGT», 29 de noviembre de 1935: 1).

Con el colectivo ocurría algo similar al pequeño almacén o comercio de barrio, donde se creaba una relación personalizada que admitía la reciprocidad, lo que lo diferenciaba de la hostilidad y extrañeza del medio urbano más amplio, y del sistema impersonal y burocrático que caracterizaba a las compañías de transporte en tranvías u ómnibus. La frecuentación diaria en un ámbito barrial invitaba a trabar una relación con los usuarios que excedía el carácter anónimo e instrumental del contrato mercantil. La inserción territorial y social de los colectiveros se realizaba en los barrios, a los que comunicaban con el resto de la ciudad, y especialmente en los lugares donde se alzaban las terminales de líneas. Un asociado del Centro de Protección Chauffeurs decía que

En el colectivo se viaja con plata o sin ella: un pasajero se olvida la cartera, mañana paga. Otro pide cambio de diez pesos: ‘otro día me lo abonará’, no se puede perder tiempo, y así varios otros casos. Pasajeros de ambos sexos piden viajar a distintos sitios en busca de trabajo, careciendo de la monedita para pagar. Estos pasajeros, señores coordinadores, también viajan en el colectivo y la

mayoría de las veces el colectivero consciente, les ofrece una moneda para la vuelta, por eso se llama, con razón, 'El vehículo del pueblo'. (*El Auto Argentino*, noviembre de 1939: 51.)

Otro ejemplo de la inserción de las líneas de colectivos en las formas de reciprocidad típicas de las comunidades barriales era su inclinación por realizar obras de bien público. Organizadas ya en particular por una o varias de líneas o por la Federación de Líneas, este moderno evergetismo ancoraba en las formas de acción benefactora típicas de la sociedad civil al nivel de los barrios y colocaba a las líneas de colectivos en el marco de las entidades constructivas de la ciudad. Por ejemplo, las líneas de colectivos N° 28 y 91 cobraban sólo 5 centavos en todo su recorrido a los niños de colonias de vacaciones que funcionaban por disposición municipal. El rédito de este tipo de acción podía ser inmediato. En diciembre de 1934 los componentes de la línea 32 resolvieron prestar sus coches para llevar a los niños del Asilo Argentino de Huérfanos Israelitas a una excursión abarcando extensos paseos de la localidad. Comentaba *La Vanguardia* que “resultaba doblemente elogiosa la actitud de estos modestos obreros del volante, que dedicarán su herramienta de trabajo y algunas horas de descanso, a ofrecer ese esparcimiento, frente a la desconsideración y prepotencia de las empresas extranjeras que pretenden explotar aún más el pueblo con el proyectado monopolio del transporte.” (*La Vanguardia*, 16 de diciembre de 1934: 5.)

Otro elemento característico de los colectiveros era la marca de la inmigración española y particularmente gallega, aunque ésta característica fue típica también de otros sectores intermedios como los almaceneros.¹¹ Parece que esto convirtió a veces a los colectiveros en víctima propicia de ataques xenófobos. Con el propósito de aventar estos prejuicios y reclamar para sí la legitimidad que correspondía su aducida condición de ciudadanos argentinos, los colectiveros preferían poner de relieve el origen nacional de los componentes del gremio y su condición de defensores de la economía argentina y de la tradición política nacional, que decían amenazadas por el monopolio del transporte.¹² Junto con las expectativas de los inmigrantes, el imaginario del gremio del volante contenía una promesa de ascenso social, inscrita en el anhelo del coche propio, que la publicidad de las automotrices norteamericanas paralelaba con la adquisición de la casa propia.

¹¹ Los representantes de las líneas solían reunirse en el local de la Federación de Sociedades Gallegas. *La Vanguardia*: 24 de marzo de 1935: 4.

¹² Un colectivero objetaba: “Yo soy argentino. ¿Cómo dicen por ahí que los colectiveros son todos extranjeros? Es falso. Yo soy argentino, y el gremio, en conjunto, lo es.” *El Auto Colectivo*, 21 de agosto de 1942: 10.

Así como millares de trabajadores lograron adquirir el hogar propio mediante la facilidad otorgada en la venta de terrenos en mensualidades, infinidad de los propietarios de coches de líneas, han logrado su herramienta de trabajo, gracias a las facilidades otorgadas por las distintas firmas del ramo automotor, chasis, carrozados, etc. (*El Colectivo*, enero de 1935: 11.)

La movilidad de clases fue tradicionalmente subrayada a la hora de caracterizar la estructura social argentina y los valores que predominaban en una sociedad fluente y gelatinosa. Los colectiveros y sus defensores reivindicaban su actividad –desenvolviendo sus esfuerzos individuales en una labor que tenían por respetable– como una forma legítima de alcanzar nuevas posiciones en la jerarquía social. Sin embargo, fue muy habitual que se atacara a los colectiveros y a veces a algunos de sus organismos representativos –tal como se sostiene en una diatriba de la Unión Chauffeurs contra la Federación de Líneas– por “promover y desarrollar una actividad comercial entre sus adherentes, contribuyendo a agudizar el afán de lucro que inspiraba a la mayoría de ellos el hacerse dueños de un coche” (*La Voz del Chauffeurs*, mayo de 1939: 1). Esa era la explicación con que se justificaba su inacción frente a la amenaza de ser expropiados: “el dueño del colectivo, se siente propietario de un vehículo al cual se aferra, y como tal piensa defenderse, basándose en la santidad del principio de propiedad.” (*El Colectivo*, abril de 1936: 6-21.) Era la norma que los militantes lamentaran que los propietarios de los coches se encontraran sólo preocupados por su conveniencia material, desentendiéndose de los asuntos gremiales y políticos y de la generosidad que debían a sus empleados. Ciertamente, este tipo de reproches eran muy similares a los que los activistas lanzaban contra los trabajadores asalariados que se desentendían de la actividad sindical para ocuparse exclusivamente de sus menesteres privados. La diferencia era que, como observaba otro militante, “lo que debía ser una simple herramienta de trabajo, ya que ella apenas nos sirve para allegar el duro mendrugo a nuestros hogares, se convirtiera, por el procedimiento observado por la mayoría, en propiedad o título al menos, de superioridad, con respecto a los demás trabajadores que alquilan su esfuerzo a cambio del jornal, siempre escaso como el nuestro.” (*El Colectivo*, mayo de 1936: 1.)

Sin embargo, las circunstancias que impulsaron a los colectiveros a hacerse de su propio coche excedían el afán de lucro, aunque de ninguna manera lo excluían, y fueron variadas: refugio circunstancial frente a las exclusiones del mercado de trabajo como resultado de la crisis, reaseguro permanente que prometía asegurar la estabilidad laboral, refugio para activistas perseguidos por las cesantías y las listas negras o, como vimos en los ejemplos citados anteriormente, fase intermedia en un ciclo laboral. En primer término, se sabe que el nacimiento de las líneas respondió a una aspiración de

supervivencia. En segundo lugar, la aspiración al trabajo autónomo, sin la imposición de vigilancia y disciplina, parece haber sido típica de una oleada inmigratoria de orígenes campesinos, lo que ayuda a explicar por qué los colectiveros y anteriormente los taxistas resistían cualquier forma de intervención oficial en su labor, hasta la más nimia, como la reglamentación de su vestimenta, en la que percibían una interferencia odiosa.¹³ (Así, decía un colectivero que “hace 25 [años] que trabajo sin patrón. Siempre he buscado trabajo independiente. ¿Cómo quiere usted que ahora me calce yo la gorra de la Corporación? No, amigo.” (*La Hora*, 14 de marzo de 1942: 8)) En tercer lugar, las líneas de colectivos pudieron convertirse en un refugio para los expulsados de otras actividades como consecuencia de su militancia política o gremial. Recordemos nada más que en 1928 la Asociación de Concesionarios y Empresarios de Ómnibus confeccionó una lista negra para quebrar el creciente ascendente gremial; que el gobierno radical y luego el de Uriburu ensayaron distintos expedientes para identificar y aislar a los activistas en el gremio del volante, y que con breves interrupciones, desde 1930 los militantes y asociados de la Unión Chauffeurs fueron duramente perseguidos. Fueron varias las líneas que nacieron en coyunturas de persecución política o tras una huelga fracasada. Así, por ejemplo, según precisaba el artículo 2 de sus estatutos, la línea FB, creada el 4 de agosto de 1932 y que hacía su recorrido entre Rivadavia y Segurola y Barrancas de Belgrano, había nacido a partir de que la Compañía de Ómnibus Unión Nacional hubiera dejado cesantes al personal de conductores y guardas que hizo efectiva la huelga general de la FORA del 15 de julio de 1932 (F.B., *Estatutos y Reglamentación*). Finalmente, como hemos visto, la situación de los colectiveros era fluida y hay indicios de una continua permeabilidad dentro de los sectores obreros y asalariados. Ciertamente las particularidades de la sociedad argentina facilitaban la existencia de una capa social como la que representaron los colectiveros. La cristalización insuficiente de un sector medio autónomo frente a los sectores asalariados regía en las prácticas lo mismo que en las apelaciones sociales, y la mejor prueba al respecto es que los mismos sectores que aspiraban a dirigir a los obreros asalariados – socialistas, comunistas, anarquistas y aún *sindicalistas revolucionarios*– aspiraron también en grados diferentes a representar a los colectiveros. Ciertamente, los colectiveros y la mayoría de sus adláteres no atacaron la presunción de una sociedad armoniosa, capaz de garantizar el ascenso social, la propiedad y el bienestar, sino que al contrario proclamaron defender estos ideales, y todo indica que esas eran, genuinamente, sus ambiciones (Romero, L. A. y Gutiérrez, L.). Paradójicamente, fue en

¹³ El uniforme, tomado del molde de los ejércitos y la policía, era percibido como un signo de sumisión a la autoridad del gobierno o de las empresas.

la persecución de esas ambiciones que los colectiveros, en conjunción con diversas fracciones políticas y sindicales, dieron pie a articulaciones particularmente conflictivas, sobre bases populares y antioligárquicas. Y más que una difuminación de las fronteras de las clases sociales en una sociedad armoniosa, el caso de los colectivos muestra la relativa indefinición de los estratos intermedios de pequeño propietarios dentro del gran mundo *subalternizado*, obrero y popular, a punto tal que este estrato adyacente a los asalariados aparecía teñido de elementos obreros, plebeyos y nacionales. (Enrique Garguin; E. Adamosky: 175-176)

La línea, en una primera instancia, y la representación corporativa, en un nivel general, eran potencias agregativas que vencían las tendencias a la competencia entre los componentes individuales y tendía a llevarla al terreno de la lucha contra los competidores en las calles y la negociación corporativa y política. Ésta apareció como una necesidad colectiva a fin de regular los conflictos mutuos y hacer valer colectivamente los intereses de las líneas de colectivos frente al Estado y a otros sectores empresarios, como ómnibus y tranvías. Ciertamente, esto no provocó la desaparición de la competencia mutua, que se expresó en los enfrentamientos entre distintas líneas y en las disidencias individuales, ni de las tensiones de clase entre los propietarios y peones y de la competencia mutua. Pero éstas fueron morigeradas por la *comunización* en las líneas y por arreglos tradicionales en cuanto a la distribución del trabajo, tanto para propietarios como para peones. Esto sentó una diferencia entre los colectiveros y otros sectores de pequeño propietarios, como los talleristas de confecciones o los *façonniers* de la rama textil.¹⁴ Los colectivos también se distinguían de otros sectores medios, como los almaceneros, en que hasta la llegada del peronismo nunca invocaron la defensa frente a una amenaza contra los de abajo sino que preferían identificarse como parte de la clase trabajadora y sólo les preocupaba la amenaza “desde arriba” (lo que también preocupaba a los almaceneros), encarnada en el gobierno y la Corporación (E. Adamovsky: 167-168).

* * *

¹⁴ Los talleristas de la confección, además de encarar emprendimientos cooperativos, llevaron adelante en los años treinta una tentativa de organización gremial, la Unión de Sastres y Trabajadores a Domicilio, y en 1934 fueron a la lucha junto con los trabajadores de la confección. Pero desde 1938 estas tentativas unitarias fracasaron y desde entonces la organización gremial tendió a desvanecerse. Los *façonniers* de la seda alcanzaron menor potencial agregativo, aunque en 1935 llegaron a coordinar una huelga en común con el sindicato textil comunista. *Boletín de la Unión Sastres a Domicilio y Talleristas*, febrero de 1938: 1 y 2, noviembre de 1937: 2 y 3, enero de 1938: 1. “Memoria de la C. D. de la ‘Unión Sastres’”

En este trabajo realizamos un estudio sobre los colectiveros de Buenos Aires, desde la creación de las primeras líneas en 1928 hasta su traspaso a la Corporación del Transporte en 1942. Organizados en líneas autónomas, los colectiveros eran en su mayoría pequeños propietarios, formalmente subsumidos al capital dinerario. A más de los rasgos típicos de la producción simple, poseían otros similares a los destacados por Chayanov, tales como la particular convivencia entre propiedad individual e intensa *comunización* en el seno de las líneas, la práctica de regular y redistribuir el trabajo dentro de cada línea, los particulares ciclos de la vida productiva de los colectiveros – que los llevaban a circular entre las líneas y hacia otros estratos del trabajo–, la importancia secundaria del empleo asalariado, una contabilidad poco rigurosa, el carácter personalizado y no burocrático de las relaciones, la reciprocidad y en ocasiones la gratuidad de sus servicios. Entre los colectiveros predominaba una identidad plebeya, en virtud de sus hábitos de residencia, recreación y consumo, sus orígenes obreros, la circulación y fusión permanente con otros sectores laborales, su participación de la cultura de las izquierdas y su posición de fragilidad, que los condujo a buscar aliados en los sectores obreros y populares. Las particularidades de los colectiveros hicieron de ellos una «clase incómoda», que no cuadraba con las formas habituales de clasificación social, lo que dio pie a varias opciones de (auto)presentación y a luchas simbólicas por su definición. Este estudio sobre los colectiveros pone en duda la supuesta indefinición social de los sectores populares urbanos en la Argentina en el período de entreguerras y la presunción sobre la armonía y estabilidad sociales que emanaban de la fluencia e intercambio sociales y de la densidad asociativa de la sociedad porteña. En un ambiente de evidente coerción estatal y conflictividad socio-política, los gobiernos neoconservadores planearon y eventualmente lograron la expropiación y proletarización forzosa de los colectiveros. Paradójicamente, aunque exaltaban valores como el ascenso social, la propiedad y el bienestar, los colectiveros dieron pie a articulaciones particularmente conflictivas en conjunción con diversas fracciones políticas y sindicales, sobre bases populares, nacionales y antioligárquicas. Y más que una difuminación de las fronteras de las clases en una sociedad armoniosa, el caso de los colectiveros demostraría la indefinición de los estratos intermedios de pequeño-propietarios y su repliegue en dirección a las clases subalternas, obreras y populares, en la Argentina de entreguerras.

Bibliografía

Adamovsky, Ezequiel, *Historia de la clase media argentina. Apogeo y decadencia de una ilusión, 1919-2003*, Planeta, Buenos Aires, 2009,

Boletín de la Voz del Chauffer (Órgano de la S. de R. Unión Chauffers)

Boletín de la Unión Sastres a Domicilio y Talleristas

Cabona, Andrés, “Un homenaje y una reivindicación”, en Autores Varios, *Vida, obra y trascendencia de Sebastián Marotta. Juicios, semblanzas y anecdotario de un precursor del sindicalismo*, Calomino, Buenos Aires, 1971, pp. 151-142.

«CGT»

Crítica

Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, Buenos Aires, Imprenta del Congreso

El Auto Argentino

El Colectivo

El Pampero

Federación Obrera Marítima, Libro de actas del Consejo Federal.

F.B., *Estatutos y Reglamentación*, Buenos Aires, agosto de 1932, Archivo Sergio Ruiz Díaz. Sus orígenes obreros y militantes obligaban a “mantener entre los componentes de la línea el espíritu de solidaridad”. Cit. en Sergio Ruiz Díaz, Alejandro Scartaccini y Aníbal Trasmonte, *80 años en colectivo. Reseña histórica del transporte de personas por automotor*, Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros, 2008, p. 23.

Garguin, Enrique, “El tardío descubrimiento de la clase media en Argentina”, *Nuevo Topo / Revista de historia y pensamiento crítico*, N° 4, pp. 85-108.

La Época

La Hora

La Nación

La Prensa

La Protesta

La Vanguardia

La Voz del Chauffeurs

Lenin, Vladimir Ilich, *El desarrollo del capitalismo en Rusia*, Cartago, Buenos Aires, 1972. Marx, Karl, *El Capital. Crítica de la Economía Política*, Crítica, México, 1987

“Memoria de la C. D. de la ‘Unión Sastres’, Talleristas a Domicilio y Anexos’ presentada a la Asamblea general del 29 de octubre de 1939, reunida en el Salón del Teatro Mitre”, pp. 1 y 2.

Montiel, J., “El monopolio del transporte”, *Argumentos Revista de Estudios Sociales*, N° 3, enero de 1938, pp. 206-207.

República Argentina, Ministerio de Obras Públicas, Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones de Empleados Ferroviarios, *Estadística de sueldos del personal afiliado*, Buenos Aires, 1942.

Revista de Estadística Municipal

Revista de los Transportes

Luis Alberto Romero y Leandro Gutiérrez, *Sectores populares y cultura política. Buenos Aires en la entreguerra*, Buenos Aires, Sudamericana, 1995.

Sommi, L. V. “Crítica al monopolio del transporte urbano”, *Argumentos Revista de Estudios Sociales*, N° 8, junio de 1939, p. 124.

“Texto del Memorial Elevado al Señor Vicepresidente de la nación por la Federación de Líneas de Autos Colectivos”, Buenos Aires, 21 de enero de 1942.

Versiones Taquigráficas de las Sesiones del H. Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires