

Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)

Jacinto Cerdá^(*)

Resumen

El presente trabajo indaga en el derrotero del gremio de los choferes de la ciudad de Buenos Aires durante los años treinta y la influencia que los anarquistas de la FORA ejercieron dentro del mismo. Los ejes de análisis versan sobre los cambios operativos producidos en el rubro del transporte urbano con el surgimiento del “auto-colectivo”, la influencia de los trabajadores en la configuración del servicio, las disputas entabladas con el poder político por la reglamentación de la actividad, los intereses privados puestos en juego, el repertorio de luchas desplegado por la Unión Chauffeurs y la respuesta represiva presentada por el Estado.

Palabras clave: Choferes, Anarquistas; Colectivos; Regulación laboral; Transporte urbano.

Anarchists at the wheel. The anarchist experience in the union of bus drivers (Buenos Aires, 1928 - 1943)

Abstract

The present work investigates the course of the drivers' union in the city of Buenos Aires during the thirties and the influence that the anarchists of FORA exerted on it. The axes of analysis deal with the operational changes produced in urban transportation with the emergence of the “auto-collective”, the influence of workers in the configuration of the service, the disputes initiated with political power over the regulation of the activity, the private interests at stake, the repertoire of struggles deployed by the Union Chauffeurs and the repressive response presented by the State.

Key Words: Drivers; Anarchists; Buses; Labor regulation; Urban transport.

^(*)Profesor en Historia (ISP "Joaquín V. González"), Magister en Investigación Histórica (Universidad de San Andrés). Docente en Universidad de Buenos Aires, Universidad de San Andrés, Instituto Superior de Formación Docente N° 1 “Abuelas de Plaza de Mayo” e Instituto Superior del Profesorado "Joaquín V. González". Correo: jacinto_cerda@yahoo.com.ar ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4299-4296>

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

**Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos
(Buenos Aires, 1928 - 1943)**

Introducción

La irrupción del transporte automotor generó una importante transformación en la fisionomía de las grandes urbes del globo, como Buenos Aires. Su expansión representó un símbolo de modernización, modificando por completo la manera de trasladarse de las personas. Los especialistas en historia urbana y del transporte han desarrollado importantes estudios respecto a las mutaciones sufridas en las ciudades al calor de la expansión de autos, camiones y autobuses, reflexionando sobre las transformaciones tecnológicas, la regulación del tránsito, los intereses económicos en pugna, como también, las representaciones y las prácticas de movilidad (Casal, 1971; García Heras, 1994; Gruschetsky, 2018; Zunino Singh, 2018). Este trabajo, en cambio, pretende puntualizar su indagación en el rol ejercido por los propios trabajadores del rubro, analizando el derrotero de los choferes de colectivos durante la década del treinta, su agenda de intervención pública y su vínculo político con el anarquismo. De esta manera, la presente investigación pretende poner de relieve el perfil asumido por el sindicato de choferes, en consonancia con las modificaciones operadas dentro de su rubro durante aquellos años.

Al referirnos a la década del treinta, cabe recordar que en Argentina esta fue una etapa histórica signada por la restricción política, corporizada en el golpe de Estado encabezado por Uriburu en 1930, y la reinstauración de los conservadores en el poder a través de prácticas fraudulentas, luego (Zanatta, 1996; De Privitellio, 2001; Lvovich, 2003). Además de la influencia alcanzada por las agrupaciones nacionalistas y la propagación de las ideas fascistas en la región, este período se vio atravesado por la crisis económica internacional desatada en 1929, con su consecuente restricción del comercio externo, el crecimiento de la desocupación y el empeoramiento de las condiciones laborales (Korol y Belini, 2012: 67-71, 102; Gerchunoff y Llach, 1998: 113-116), constituyendo así un proceso histórico de importantes transformaciones. El movimiento anarquista recibió el cambio de década en un estado de profundas divisiones y peleas internas, lo cual dificultó su coordinación para oponerse a la avanzada reaccionaria.¹ Pero

¹ Respecto a las disputas entabladas entre diferentes tendencias del anarquismo en los años veinte, ver: Bayer (1970), Anapios (2008) y Doeswijk (2014).

lo que es significativo de resaltar en este punto es que durante los años treinta los vínculos al interior del campo libertario se transformaron, generando nuevas alianzas y dando origen a organizaciones *especificistas* como la Federación Anarco Comunista Argentina (FACA) y la Alianza Obrera Spartacus (AOS), las cuales se presentaban como defensoras de planteos renovadores en contraposición de la tradicional Federación Obrera Regional Argentina (FORA) (Iñigo Carrera, 2000; Benyo, 2005; López Trujillo, 2005; Nieto, 2018; Ceruso, 2011; 2018). En los últimos años las producciones historiográficas referidas al anarquismo durante la década del treinta demostraron que este actor social se hallaba en retroceso en comparación con su trayectoria desplegada años atrás, pero que aún así su influencia en diferentes ámbitos de la cultura y del sindicalismo no desapareció de manera definitiva.

El caso a indagar, basado en la trayectoria del sindicato de choferes, da cuenta de esta presencia de los anarquistas dentro del movimiento obrero y las características de su participación. Por tanto, a continuación nos proponemos revisar el itinerario de la Unión Chauffeurs durante la “década infame” con el propósito de evaluar la influencia que ejercieron dentro de la comunidad de los choferes de la ciudad de Buenos Aires, en particular dentro de la rama del servicio de los colectivos.

La agremiación de los choferes



A lo largo de su historia la FORA logró cultivar una singular influencia dentro de algunas actividades laborales en donde ejercía su representación sindical. Uno de estos casos fue el gremio de los choferes, en el cual acompañó el proceso de sindicalización de las diferentes actividades vinculadas al transporte terrestre, influyendo en los distintos medios de locomoción que fueron surgiendo al compás de los cambios tecnológicos, desde los carreros hasta los taxis y los colectivos.² La presencia de los libertarios en este rubro pervivió incluso en momentos en que los anarquistas perdieron injerencia dentro el conjunto del movimiento sindical, en tanto que la influencia ejercida en este gremio alcanzó una trayectoria de mayor aliento que llegó hasta la década del sesenta.

La Sociedad de Resistencia Unión Chauffeurs, baluarte fundamental de los ácratas dentro del gremio, se fundó el 30 de septiembre de 1912 en respuesta a la expansión de los automotores como medio de transporte en la principal urbe de Argentina. Organizó en su seno a los conductores de taxis (o “coches de alquiler”, como se les decía en la época), a los empleados en

² La importancia que representaba el sindicato de Conductores de Carros para darle mayor visibilidad a los conflictos desarrollados por otras entidades obreras fue destacada en el V Congreso de la FORA de 1905, con el fin de que coordinen sus acciones con aquel para lograr una mayor eficacia en su reclamo (Abad de Santillán, 2005, p. 139).

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

los ómnibus y finalmente a los vinculados con el auto-colectivo. En su interior también estaban organizados los choferes de camiones, dedicados al transporte de mercancías, quienes contribuyeron en la sindicalización de los trabajadores de las fábricas de la industria automotriz, tales como General Motors, Firestone y la International Harvester Company. En este sentido, esta organización también desempeñó un rol muy importante como soporte de conflictos desarrollados por otros sindicatos, manifestando su solidaridad a través de negarse a transportar productos de las empresas que se encontraban en conflicto.³

El 5 de febrero de 1923 esta sociedad de resistencia acordó adherir a la FORA, vinculándose así de forma orgánica al movimiento obrero de tendencia anarquista. Durante esa década debió competir por la representación gremial con la Federación Obrera de Chauffeurs (FOCh), dirigida por Juan Valdetaro, de tendencia *sindicalista*.⁴ Este sindicato estuvo afiliado momentáneamente a la Confederación General del Trabajo (CGT) durante 1931, pero una vez finalizado el período dictatorial buscó unir esfuerzos con la Unión Chauffeurs para enfrentar la ofensiva patronal y paliar las consecuencias de la crisis económica, por lo cual determinaron disolver su organización e integrarse al sindicato forista.⁵ A partir de entonces, la competencia gremial con la sociedad de resistencia pasó a estar representada por la Federación de Líneas de Auto Colectivos, constituida por los socialistas a fines de 1932, y en menor medida por la Unión Tranviarios, quienes buscaron estrechar filas con los choferes de ómnibus y colectivos (Di Tella, 2003: 222).

A partir de la fusión producida en mayo de 1932, la Unión Chauffeurs dividió al sindicato en diferentes secciones internas, correspondientes a cada especialidad: taxis, ómnibus, colectivos, camiones y particulares. La toma de decisiones se realizaba por medio de asambleas generales del gremio, pero al mismo tiempo cada sección tenía su propia Comisión Administrativa para el sostenimiento de las tareas cotidianas, informando de sus actividades y balances económicos a la Comisión Central del sindicato cada tres meses.⁶

Durante los años treinta este sindicato se convirtió en uno de los baluartes más sólidos de la FORA, tanto por la visibilidad de sus intervenciones públicas, como por la cantidad de sus

³ Prueba de ello fue el conflicto con la General Motors de 1929, que originalmente fue declarado por la Sociedad de Resistencia de Obreros Metalúrgicos (Abad de Santillán, 1977, pp. 123-125; Ortiz, 1974, pp. 37-39).

⁴ “La palabra de un militante obrero a los choferes”, *La Vanguardia*, 16/8/1931, p. 5.

⁵ La sección de camiones (choferes y peones) quedó al margen de esta fusión, conservando el nombre de “Federación Obrera de Chauffeurs”, con unos 200 afiliados. Ver: *Boletín Informativo*, Departamento Nacional del Trabajo, Año XVIII, N° 200-201, Época VI, septiembre y octubre de 1936, p. 4750.

⁶ Art. 9°, 10° y 14° del “Estatuto de Chauffeurs”, en *A los Gremios y Cuerpos de Relaciones de la Capital y Pueblos Circunvecinos*, FORA - FOLB, Buenos Aires, mayo de 1941, p. 3.

afiliados. Al respecto, las cuotas sindicales proporcionadas por esta organización representaron la mayor contribución económica a la Federación Obrera Local Bonaerense (FOLB), y presumiblemente de toda la FORA. Una vez que se inició el proceso judicial por “asociación ilícita” en julio de 1932 la Unión Chauffeurs declaró contar con unos 4.000 socios registrados,⁷ pero luego de esta fecha sus aportes mensuales a la Federación Local arrojaron un promedio anual de 1.300 afiliados a lo largo de toda la década.

Entre sus activistas más reconocidos se destacaron Jerónimo Rodríguez, Arturo Tomás García, Francisco Rodríguez, Germinal López, José Luis “Saluto” López, José Calvillo y Avelino López, todos ellos integrantes de la Comisión Administrativa en algún momento de la década y que tuvieron que sufrir recurrentes contactos con la policía.⁸ Con un rol menos destacado dentro del sindicato, pero con una amplia trayectoria dentro del anarquismo figuran Enrique Palmeiro y Cruz Escribano (integrantes del Comité Pro Presos y Deportados), mientras que otros militantes de más bajo perfil se hicieron conocidos por resonados actos de sabotaje, como el caso de Ares, Gayoso y Montero, sobre quienes ya volveremos más adelante. Otro sindicato ligado al transporte automotor fue la Sociedad de Resistencia Controles y Limpia Coches de Colectivos, la cual guardaba su autonomía orgánica de los choferes por la distinción de oficios, pero manteniendo una coordinación constante por estar empleados por la misma patronal. Fundado en septiembre de 1932, contó con la participación de destacados militantes del anarquismo local, como Pascual Chiarella y Antonio Rizzo (de la línea antorchista), Vicente Francomano, Antonio Huerta (secretario de la FORA) y Domingo Varone (militante de la Alianza Spartacus, y luego comunista).

Los integrantes de la Unión Chauffeurs podían ser asalariados de las compañías de transportes o propietarios de su propio vehículo. Esta condición de ser dueños de su “herramienta de trabajo” tuvo su origen como consecuencia de una importante huelga que los taxistas ganaron en 1928, quienes adquirieron autos en remate de las compañías que debieron cerrar, asentando así aquella modalidad de afiliación.⁹ Como resguardo para evitar que un chofer pueda explotar económicamente a otro y que germine un espíritu patronal al interior del sindicato, se estableció que cada propietario debía trabajar su propio vehículo, quedando prohibido el poder contratar a otros choferes para manejar sus coches.¹⁰ Aun así, esta situación insertó un dilema, referido a si

⁷ *La FORA ante los tribunales. Los procesos por 'asociación ilícita' a los sindicatos de panaderos, chauffeurs y lavadores de autos*, Comité Pro Presos y Deportados de la FORA, Buenos Aires, 1934, p. 107.

⁸ Policía de la Capital Federal, *Memorias de Investigaciones. Año 1933*, Buenos Aires, 1937, p. 165.

⁹ “Un aporte desinteresado”, *La Voz del Chauffeur*, N° 8, septiembre 1935, p. 2.

¹⁰ 3° punto del “Estatuto de Chauffeurs”, en *A los Gremios...* También ver: Achaval (2003, p. 35).

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

un sindicato podía incorporar en su seno a los propietarios y hasta qué puntos estos eran considerados trabajadores, y por ende, cómo delimitar el encuadre de los afiliados al sindicato. A pesar de los recaudos adoptados por la Unión Chauffeurs, las rencillas y acusaciones sobre este punto no se lograron evitar. Por ejemplo, desde la Sociedad de Resistencia de Lavadores de Autos, también afiliada a la FORA y en permanente contacto con los choferes por compartir un ámbito de trabajo cercano, le recriminaron que dentro de su sindicato tenían “pequeños capitalistas”, quienes terminaban por generar conflictos entre sus propios asociados por la contraposición de intereses.¹¹ Argumentos similares fueron plasmados dentro del propio periódico de la Unión Chauffeurs, de la mano un autor que ocultó su identidad bajo el seudónimo de “Linyera”, pero que argumentó que los dueños de los coches (taxis en su momento, ahora colectivos) tenían intereses antagónicos con los peones, por tanto, que dentro de la organización no deberían afiliarse a los propietarios, ya que se habían convertido en patronos.¹² Desde otra óptica, la CGT también apoyó aquella interpretación, al considerar que la naturaleza de los choferes, coincidente con su estatus de pequeño propietario, era de carácter más bien moderada y legalista, derivando en un perfil no comprendido por los foristas que los interpelaban a través de constantes convocatorias a la acción directa.¹³

En varias oportunidades la Unión Chauffeurs tuvo que explicar la condición de sus agremiados y responder a las acusaciones vertidas sobre su organización. Un destacado militante de ese sindicato, Jerónimo Rodríguez, expuso que en la FORA no predominaba una concepción clasista, por lo tanto, los propietarios de los vehículos podían pertenecer a la misma mientras no actuaran en contra de los intereses obreros, señalando como un equívoco el considerar que un trabajador tendría razón sobre su patrón tan solo por su condición social.¹⁴ Es comprensible que este tipo de argumentaciones fuera de difícil asimilación dentro del ámbito gremial, donde la frontera entre los proletarios y los propietarios solía manifestarse de forma nítida. Joaquín Calvagno (2013) al interrogarse sobre esta posición “incomoda” de los choferes señala que la mayoría de los dueños de colectivos compartían la propiedad con un socio, situación que les abrió una perspectiva de mayor prosperidad económica en comparación con otros oficios, pero que aun así, los choferes mantuvieron una fuerte afinidad plebeya, un sentido de pertenencia a la cultura popular y al movimiento obrero, junto con un alto grado de combatividad sindical.

¹¹ “Chauffeurs”, *Combate*, Unión Lavadores y Limpia Bronces de Autos, Año 1, N° 1 octubre 1933, p. 3.

¹² “Organización a base de auténticos trabajadores”, *La voz del Chauffeur*, N° 5, enero 1934, p. 6.

¹³ Un camionero, “Hubo otra “huelga general” quintista”, *Boletín de la CGT*, 25/7/1932, p. 1.

¹⁴ Rodríguez, J. “Tácticas de lucha y derecho por lógica”, *La voz del Chauffeur* N° 5, enero 1934, pp. 6 y 7.

El dilema recién planteado también es útil para resaltar uno de los ejes que explican el arraigo de los anarquistas en la actividad. La mayor autonomía que les proporcionó a los choferes el ser dueños de sus vehículos se reflejó en la capacidad que tuvieron para poder fijar mejores condiciones al momento de ejercer su trabajo. Este grado de libertad no existía en otros trabajos, por tanto, fue un factor de atracción para los ácratas, ya que les permitió sostener una mayor influencia sobre la organización del proceso de trabajo. Los intereses compartidos entre los choferes no fueron solo económicos, sino que se vieron atravesados por una cultura de trabajo propia e involucrados en la modalidad adoptada por el servicio que ofrecían, posicionando a los choferes en la situación de ser considerados como una comunidad obrera con sus contornos definidos.

La irrupción del colectivo, la regulación estatal y los intereses empresariales

El año 1928 representó un momento clave para la historia del transporte urbano a partir de la puesta en escena de un nuevo servicio: el auto-colectivo, taxi-colectivo, o simplemente “colectivo”, nombre con el cual se lo identifica hasta hoy día. Según los registros de la época, el 24 de septiembre de ese año, un grupo de taxistas de la parada de Lacarra y Rivadavia ensayó por primera vez un proyecto que venían discutiendo en los días previos. Según el relato heroico de Diego Abad de Santillán, la idea fue gestada en la redacción del periódico *La Protesta* al calor de una conversación sostenida entre él mismo y un grupo de choferes de la FORA afligidos por la falta de trabajo que sufría el sector (Abad de Santillán, 1977, pp. 125-126; Ferrario, S/A). El plan consistió en realizar un recorrido predeterminado por una tarifa fija (y módica) de 10 centavos, siendo la Avenida Rivadavia el escenario del primer ensayo (Casal, 1971, p. 9). Ante la buena repercusión de las primeras experiencias la modalidad se fue extendiendo a otros taxistas, al menos como un trabajo complementario en ciertos horarios. Poco a poco se designaron nuevos recorridos y paradas (generalmente apostadas junto a las terminales de tren), y progresivamente se fue modificando la estructura de los automóviles para que puedan ingresar más pasajeros, dando origen a diseños originales de carrocería (Achaval, 1995, pp. 10-16).

Este nuevo servicio se convirtió en un éxito en la ciudad debido a que respondió satisfactoriamente a una demanda de la población deseosa de un transporte más dinámico y barato. La innovación pudo prosperar, también, gracias a la falta de regulación estatal sobre la actividad y la fuerte organización gremial que los choferes tenían de forma previa. Abriendo la posibilidad a que fuesen los mismos dueños de los vehículos quienes estructurarán la actividad de forma autónoma, fijando recorridos, tarifas y la organización interna de las líneas, en base a los acuerdos tomados por sus integrantes asociados al sindicato. Cuando el gobierno de la

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

ciudad de Buenos Aires reglamentó la actividad en diciembre de 1932, a través de la ordenanza N° 4.478¹⁵, utilizó las normas fijadas previamente por el gremio, incorporando, por ejemplo, la figura del “conductor-propietario”, la cual determinaba que los asociados debían efectivamente trabajar con el vehículo y que ningún individuo podía ser dueño de más de uno. Del mismo modo, la ordenanza municipal respetó la organización cooperativa que las líneas de colectivos se habían dado a través de la sociedad de componentes (Eujanian, 2005, p. 49).¹⁶

De forma previa, durante 1931, la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires comenzó a esbozar una serie de decretos con la intención de reglamentar la actividad de los colectivos,¹⁷ para lo cual creó un comité *ad hoc* denominado “Comisión para el Estudio y Resolución del Problema del Transporte Colectivo en la Ciudad de Buenos Aires”. Estas medidas fueron rechazadas por los choferes por considerar que no eran compatibles con los usos y costumbres del servicio, además de señalar que representarían una limitación sobre la autonomía de su organización y las condiciones laborales. Incluso se llegó a argumentar que la intención del gobierno era eliminar este medio de transporte.¹⁸ Con el recambio de autoridades políticas producido en 1932, el Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires retomó sus funciones y buscó atender a los problemas vinculados al transporte urbano derogando las disposiciones tomadas por la Intendencia “de facto” (Parapugna, 1980, p. 291)

El conflicto de fondo giró en torno a dos ejes: por un lado, el crecimiento del transporte automotor y la propagación de nuevos servicios públicos más dinámicos, como el colectivo, junto con sus consecuentes problemas en el tránsito, entendido también como un problema típico del crecimiento urbano no planificado.¹⁹ Por otro lado, en tanto que las inversiones británicas en el área del transporte se vieron amenazadas por la competencia que representó el

¹⁵ Cabe señalar que esta legislación favorable a los colectiveros fue, en parte, resultado del apoyo político que los colectiveros recibieron por parte de los socialistas y los demócrata-progresistas dentro del Consejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires, quienes se encontraban sobrerrepresentados producto de la política abstencionista adoptada en aquellos años por los radicales.

¹⁶ “Servicios de autos colectivos - Requisitos”, *Boletín Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, Año 10, N° 3175, 26/12/1932, pp. 282-286.

¹⁷ “Servicio de automóviles “colectivos”. Reglamentación provisoria”, *Boletín Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, N° 2745, Año 8, 30/11/1931, p. 2336; “La reglamentación del servicio de automóviles colectivos”, *La Vanguardia*, 11/12/1931, p. 1.

¹⁸ “No debe desaparecer: al colectivo le acompaña la simpatía popular”, *Jornada*, 8/12/1931, p. 6; “Fracasó la ordenanza de colectivos”, *Jornada*, 15/12/1931, p. 3; “Se salvó la institución porteña del colectivo”, *Jornada*, 16/12/1931, p. 3.

¹⁹ Son numerosos los artículos periodísticos que abordan esta temática en la época. Como ejemplo ver: “El problema del tráfico”, *La Prensa*, 27/3/1931, p. 13.

automóvil, los grupos económicos ligados al rubro comenzaron a ejercer presiones políticas por la regulación y control de la actividad, proponiendo la concentración de los diferentes medios de transporte urbanos en una sola entidad.

El objetivo de la Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltd. de la Ciudad de Buenos Aires (más conocida como la “Anglo”) era “coordinar” los diferentes servicios del transporte público de la ciudad -subtes, ómnibus, tranvías, taxis y colectivos- con el fin de ordenar el tránsito y evitar la competencia improductiva ocasionada por la yuxtaposición de recorridos, al mismo tiempo que pretendía frenar la constante pérdida de clientes a manos de otros medios de transporte y, por ende, sostener la rentabilidad de su negocio (Gruschetsky, 2018, p. 59). Durante los años veinte esta empresa presionó a las autoridades políticas para anular los servicios que le ocasionaban una superposición de oferta pero sus pretensiones no pudieron concretarse debido a la inexistencia de una regulación sobre la actividad, sostenida a través de permisos precarios otorgados por la municipalidad que no permitían sujetar a esas compañías de ómnibus a una ordenanza general que delimite los respectivos contratos (Cairolí, 1946, p. 16). La falta de colaboración política con los objetivos de esta empresa se sostuvo durante el segundo mandato de Yrigoyen, al mismo tiempo que las inversiones estadounidenses se expandían en el país.

Entre los años 1928 y 1933 la competencia entre las diferentes áreas del transporte se desarrolló dentro del marco del libre comercio, sin mayor injerencia por parte del Estado. Pero a partir de 1933 las relaciones diplomáticas con Gran Bretaña cobraron nuevos bríos al firmarse el Pacto Roca-Runciman como instrumento bilateral para superar la crisis económica reinante. A cambio de que los británicos aseguren la colocación de una cuota de la producción de carne en sus mercados, el gobierno argentino se comprometió a concederle seguridad a las inversiones de aquellos en el país (Rapoport, 1988, pp. 263-264; Schvarzer, 1996, pp. 169-170; Ballent y Gorelik, 2001, pp. 156-160), pero a pesar de las pretensiones de la Anglo, el tratado no fijó un compromiso explícito a su favor, lo cual no impidió que el gobierno argentino facilitase el tratamiento legislativo del proyecto de “coordinación” del transporte urbano auspiciado por aquella compañía para proteger una de las áreas tradicionales de las inversiones británicas (García Heras, 1994, p. 130-131).

Los políticos de la Concordancia comprendieron que ese proyecto no iba a prosperar mientras el debate esté en manos de la Legislatura porteña, a causa de la importante representación que tenía la oposición. Por tanto, el Intendente de la ciudad -Mariano de Vedia y Mitre- derivó esta discusión a las esferas del poder nacional bajo el argumento de que este servicio ejercía sus funciones más allá de las fronteras de la ciudad. Una vez presentado en el Senado de la Nación,

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

los socialistas continuaron presentando su rechazo, pero ahora dentro de una posición notoriamente minoritaria.

En septiembre de 1935 la cámara de Diputados dio media sanción al proyecto de ley de “coordinación del transporte” y un año más tarde el Senado finalmente aprobó la creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA).²⁰ Para cumplir con su objetivo fundante se estableció que las empresas tranviarias y de subterráneos con concesiones anteriores al año 1934 podían fusionarse a la Corporación o explotarse de forma autónoma, pero en el caso de los ómnibus y colectivos, las opciones eran fusionarse voluntariamente o ser incorporados de forma forzada a través de la expropiación. Las empresas de tranvías y de ómnibus pertenecientes a la Anglo se fusionaron inmediatamente, pero los colectivos no aceptaron esta disposición, por tanto, solo les quedó aguardar el proceso de expropiación, acción que se concretó recién después de seis años de haber sido aprobada la ley. Este aplazamiento en la puesta en funcionamiento de la Corporación se debió a tres motivos: las complicaciones que se sucedieron en el ordenamiento legal, que terminaron habilitando los juicios de expropiación a partir de diciembre de 1939; la falta de fondos de la CTCBA para financiar el pago de las indemnizaciones correspondientes -problema solucionado a principios de 1942-; y la resistencia presentada por los colectiveros.

El problema trazado en torno a la regulación de los servicios de transporte urbano, y especialmente el caso de los colectivos, pone de relieve las dificultades que atraviesan los proyectos productivos (o de servicio, en este caso) que pretender funcionar de forma cooperativa. La organización autónoma de los propios colectiveros fue lo que puso en marcha esa actividad, pero aquella independencia debió enfrentarse a la intervención estatal, primero, y a las pretensiones monopólicas de la Anglo, luego. En definitiva, fueron las tensiones esgrimidas entre estos tres actores lo que definió las características del servicio del colectivo a lo largo de este período, por ende, no pueden obviarse las aspiraciones de los mismos trabajadores y su capacidad de agencia. Sobre las modalidades de resistencia esgrimidas nos referiremos a continuación.

Repertorio de luchas sindicales

Las protestas desplegadas por la Unión Chauffeurs fueron variadas. Los pliegos de condiciones eran planteados por cada rama de la actividad, adecuándose a las exigencias particulares de las

²⁰ Ministerio del Interior, “Ley N° 12.311, Coordinación de transportes de la ciudad de Buenos Aires”, *Memoria del Ministerio del Interior presentada al Honorable Congreso de la Nación del 1° de mayo de 1936 al 30 de abril de 1937*, Buenos Aires, Imprenta del Congreso Nacional, 1937, p. 42.

mismas, dado que los problemas que afectaban a una de las secciones no repercutían directamente en las demás. Por eso, las huelgas generales en las que intervino el sindicato de conjunto no se vincularon a exigencias económicas, sino que respondieron al contexto sociopolítico planteado a partir de la “restauración conservadora”. La Unión Chauffeurs adhirió a todas huelgas generales decretadas por la FORA (un total de doce entre 1930 y 1933), aportando una gran cantidad de huelguistas y mayor visibilidad pública a los reclamos. Aún más, este sindicato decretó otras dos huelgas en consonancia con las consignas esgrimidas por la FORA encaminadas a protestar por la “reacción” imperante.²¹ Las paralizaciones decretadas por motivos que afectaron directamente al gremio tuvieron como móvil los intentos patronales y gubernamentales de modificar las condiciones laborales o implementar un mayor control sobre la fuerza de trabajo, particularmente sobre los colectivos, producto de las constantes variaciones que sufrió el servicio en su primera década de existencia.

La primera huelga exclusivamente del gremio luego de la irrupción del golpe militar se efectuó el 13 de enero de 1931 en oposición a la imposición de un certificado de “buena conducta” expedido por la policía, en tanto requisito previo para poder sacar el registro de conducir. La Unión Chauffeurs pasó a encabezar la protesta contra esta disposición, al considerar que, no solamente pretendía restringir el acceso al trabajo a choferes señalados como criminales comunes o infractores reincidentes, sino que de fondo buscaba erradicar a todos los activistas sindicales (Calvagno, 2013, p. 15). La sociedad de resistencia se dirigió por nota al Intendente de la ciudad “de facto”, José Guerrico, remitiéndole su consideración sobre el proyecto, argumentando que el mismo era perjudicial para los intereses morales y económicos de los integrantes del gremio, ya que en ese momento cada chofer ya contaba con un prontuario municipal y otro policial, que los habilitaba a muñirse de la libreta de conducir. Por ende, tener que dotarse de otro certificado no lo encontraban razonable, al mismo tiempo que advertían sobre la pérdida de tiempo y dinero que el nuevo trámite acarrearía para los choferes.²²

La protesta tuvo fuerte acatamiento entre los choferes de taxis y colectivos, como también en el puerto, ya que allí también se buscó imponer una libreta de “buena conducta”. Ni el Sindicato de Diques y Dársenas, ni la FOCh acompañaron la medida de fuerza de los foristas, confiando en las tratativas iniciadas ante las autoridades municipales, quienes les prometieron dejar el

²¹ El 15 de febrero de 1932, en oposición a las deportaciones a efectuarse en el vapor “Chaco”, y el 2 de julio del mismo año, en protesta por las detenciones y el allanamiento que dos días antes se realizó sobre su local. “Huelga general de chóferes”, *La República*, 2/7/1932, p. 4; “El paro de protesta de la Unión Chauffeurs”, *La Protesta*, 8/7/1932, p. 11

²² “Hoy hay huelga de Chauffeurs y de Obreros Portuarios”, *Crítica*, 13/1/1931, p. 7; “Ayer se realizó la huelga... Nota de la Unión Chauffeur a la Municipalidad”, *Libertad*, 14/1/1931, p. 4; “La huelga de ayer”, *La Vanguardia*, 14/1/1931, p. 5.

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

proyecto sin efecto.²³ De esta forma, la FOCh encauzó su repudio por medio de realizar actos públicos y gestiones diplomáticas junto con la CGT y el Centro de Protección Chauffeurs.²⁴ Producto de la huelga y de las negociaciones entabladas por las diferentes entidades gremiales se dio de baja el requisito del certificado policial para adquirir el carnet de conducir, trasladando la responsabilidad de solicitar el permiso habilitante a la Intendencia de la ciudad de Buenos Aires. Pese a este traspaso de autoridad la Unión Chauffeurs realizó otra huelga el 27 de marzo del mismo año con el fin de superar las trabas administrativas impuestas por la Municipalidad, pero la decisión del intendente Guerrico se mantuvo firme.²⁵ El contexto represivo imperante empujó al sindicato forista a adoptar un perfil menos confrontativo para poder mantener en pie a su organización.

Luego, durante la segunda mitad de la década del treinta la Unión Chauffeurs se vio comprometida en una de las campañas populares más importantes de la década, la lucha contra el monopolio del transporte. Este conflicto se originó a partir de la pretensión de la Anglo de “coordinar” los servicios de transporte urbano, sobre la cual ya hicimos mención. En señal de protesta los choferes se mantuvieron de huelga durante los días que duraron los debates parlamentarios en septiembre-octubre de 1935 y 1936, además de realizar actos y campañas informativas donde difundieron los perjuicios que traería aparejado el monopolio para los usuarios y el resto de la población.²⁶

Al hablar de una campaña popular hacemos referencia a una conjunción de esfuerzos que excedieron las acciones emprendidas por el sindicato de la FORA. Por caso, en esta campaña jugó un rol muy importante el otro sindicato de choferes, la Federación de Líneas de Autos Colectivos, de tendencia socialista, y la formación de entidades solidarias como el “Comité Intersindical contra el Monopolio del Transporte”,²⁷ compuesta por 36 sindicatos de diferentes tendencias ideológicas, o el “Comité Popular contra el Monopolio”, integrado por asociaciones políticas y culturales de diversa índole (Eujanian, 2005, p. 78). Pero una vez que la ley de

²³ “La asamblea de los choferes. Será dejado sin efecto el decreto de la intendencia”, *La Vanguardia*, 13/1/1931, p. 5

²⁴ “Realizaran un gran acto los obr. chauffeurs”, *Crítica*, 12/1/1931, p. 8

²⁵ “La huelga de choferes”, *La Vanguardia*, 28/3/1931, p. 5; “Los chauffeurs declaran la huelga general”, *Crítica*, 26/3/1931, p. 5

²⁶ “Es absoluto el paro de chauffeurs en la Capital” (sic), *La Organización Obrera*, N°16, 25/9/1935, p. 4; “La protesta obrera contra el monopolio tuvo honda repercusión”, *La Protesta*, octubre 1936, p. 6

²⁷ Un antecedente inmediato a esta experiencia fue la conformación del “Comité de Solidaridad y Defensa de la Huelga de la Construcción”, organismo que llevó adelante la huelga general de enero de 1936 ante la negativa de las CGT de declararla (Iñigo Carrera, 2004: 155-166)

“coordinación” fue aprobada, el Estado tenía la potestad de expropiar a los vehículos que no se sumaron a la nueva compañía. De esta forma, cuando los intentos de negociación política impulsados por los sectores reformistas fracasaron, la predica forista de combatir el proceso de expropiación por medio de la acción directa cobró mayor repercusión.

El proceso huelguístico de esta nueva etapa comenzó el 4 de septiembre de 1942, día indicado por la justicia para iniciar las expropiaciones de los colectivos. Los propietarios se manifestaron en rebeldía al no concurrir a entregar voluntariamente sus vehículos, forzando a las autoridades a tener que buscarlos en los garajes alojados e incautarlos. Ante esta situación los choferes se declararon en huelga de forma espontánea a partir del mismo día,²⁸ iniciando un ciclo de conflictos que se extendió hasta febrero de 1943 y que la Policía Federal destacó como el movimiento más importante de la época dada su prolongación, la relevancia social de la interrupción del servicio para la cotidianidad de la ciudad y las características violentas que asumió la protesta.²⁹ Durante este proceso se realizaron dos huelgas generales de carácter solidario, el 7 de septiembre y del 26 al 28 de octubre. El gobierno de la ciudad de Buenos Aires apeló a diferentes medidas represivas con el fin de contener la huelga, disponiendo la incautación de los vehículos, prohibiendo reuniones, clausurando locales sindicales, deteniendo a militantes y censurando todo tipo de difusión del conflicto a través de la prensa.³⁰ Ante esta situación muchos propietarios optaron por ocultar sus vehículos en distintos parajes de la provincia de Buenos Aires, mientras que la huelga prosiguió.

Delegados socialistas y comunistas bregaron por levantar la huelga para abrir un canal de diálogo con el gobierno y con las autoridades de la Corporación, mientras que los ácratas promulgaron no confiar en una intervención favorable por parte del Estado para solucionar el conflicto (Santa Cruz, 2007, p. 132). En concreto, la respuesta obtenida de las negociaciones políticas fue siempre la misma, primero se debía cumplir con la ley vigente, para luego poder negociar una mejor valuación de los vehículos. Esta proposición podía ser una estrategia comprensible para el sector de los propietarios, pero parecía poco satisfactoria para el resto de los choferes.

El 11 de noviembre la Unión Chauffeurs anunció que se apartaba del conflicto por no coincidir con la dirección reformista y política que se le estaba imprimiendo al mismo, ya que lo único

²⁸ “Los colectiveros se decretaron en huelga en forma espontánea: se reunirán esta noche”, *Crítica*, 4/9/1942, p. 3; “La asamblea de los colectiveros declaró la huelga por tiempo indeterminado”, *Crítica*, 5/9/1942, p. 3

²⁹ Ministerio del Interior, Policía Federal, *Memoria Correspondiente al año 1942*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Policía Federal, 1943, pp. 13-14. También ver el relato sobre los actos de sabotaje narrados por Varone (2004, p. 137).

³⁰ “Sin chistar acatan los diarios los ukases dictatoriales del gobierno”, *La Protesta*, octubre 1942, p. 1. También ver: Santa Cruz (2007, p. 150).

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

que parecía importar era la defensa de la “herramienta de trabajo” de los propietarios, desligándose así de las decisiones adoptadas por fuera del seno de su organización.³¹ Planteo que refuerza la idea sostenida por el sindicato forista en torno a que ellos no defendían a los propietarios como tal, sino que eran considerados trabajadores del transporte al igual que aquellos que no eran dueños de sus vehículos. Cuando esta dicotomía se puso de relieve la Unión Chauffeurs fue taxativa respecto a que no estaban defendiendo la propiedad (del vehículo), sino el interés de los colectiveros en general. Aun así, el proceso huelguístico no terminó ahí. A partir del 14 de noviembre la huelga pasó a ser sectorial, y lentamente se fragmentó entre las diversas líneas de colectivos, extendiéndose hasta el 5 de febrero de 1943, día que finalmente concluyó el conflicto (Santa Cruz, 2007, p. 156).

Las características de las formas de protesta desplegadas por la Unión Chauffeurs también nos acerca a comprender el perfil combativo asumido y el por qué esta organización logró una influencia tan importante entre los anarquistas. Sus convocatorias tuvieron una adhesión no habitual en otros sindicatos de tendencia libertaria durante estos años, lo cual es comprensible dado el clima económico y político imperante. Los choferes, en cambio, supieron realizar paralizaciones de gran impacto en pleno gobierno dictatorial. Luego, ante el debate parlamentario por la ley de “coordinación”, propagaron su desconfianza ante las negociaciones políticas, resultando en que sus convocatorias a la acción directa fueran apoyadas parcialmente durante 1935 y 1936, pero ante el inicio de las expropiaciones de los vehículos en 1942, su predica se hizo sentir con mayor peso en el conjunto de los choferes, incluso, alcanzando la adhesión de individuos de otras tendencias políticas.

Represión estatal, ilegalización y resistencia

A partir del golpe de Estado de Uriburu este sindicato sufrió la persecución, y muchos de sus integrantes fueron detenidos y deportados, al igual que les sucedió a tantos otros militantes anarquistas y de la izquierda en general (Camarero, 2007; Iñigo Carrera, 2016; Cerdá, 2023). Pero al mismo tiempo, la trayectoria de los choferes nos acerca a ciertos hitos de la época en materia de represión al movimiento obrero. El primer caso se vincula con el bando militar decretado por la dictadura, el cual habilitaba a “pasar por las armas” a quienes sean sorprendidos cometiendo un delito. En diciembre de 1930, en función de esta disposición, tres

³¹ *A los trabajadores del colectivo*, Volante de la Sociedad de Resistencia Unión Chauffeurs, noviembre de 1942.

choferes casi son fusilados. Los involucrados (Ares, Montero y Gayoso) salvaron sus vidas gracias a una ola de reclamos que derivaron en que el gobierno dé marcha atrás con la medida,³² conmutando la condena por la de reclusión perpetua en el presidio de Ushuaia. El caso de estos choferes cobró amplia repercusión en el momento, ya que iba a ser la primera vez que la pena de muerte se aplique de forma anunciada, lo cual dio tiempo a la reacción social.³³

La acción que Ares, Montero y Gayoso estaban desarrollando cuando fueron detenidos no era nada inusual dentro del sindicato de choferes, en tanto que la aplicación del sabotaje a los vehículos (muchas veces a través de prenderlos fuego) fue esgrimida como una medida de lucha gremial. Fue el empleo de este tipo de acciones lo que derivó en que la policía preste especial atención sobre los integrantes de esta organización.³⁴ Así, a los pocos meses que Agustín Justo asumió el gobierno, la Unión Chauffeurs fue acusada de ser una “asociación ilícita”. El proceso judicial emprendido en julio de 1932 (junto con otros dos sindicatos de la FORA) inicialmente estaba destinado a resolver la responsabilidad de ciertos delitos particulares, como el asesinato de un patrón panadero y una serie de atentados cometidos contra ómnibus de empresas en conflicto, pero rápidamente la acusación derivó en juzgar el accionar de los sindicatos implicados, buscando determinar la legalidad de los medios empleados por aquellos, acusándolos de ser una organización delictual, es decir, una “asociación ilícita”.³⁵

Esta medida, acompañada del allanamiento de su local sindical y de la detención de más de 500 obreros, representó un salto cualitativo en materia de represión.³⁶ Los foristas leyeron este proceso judicial como un intento gubernamental por ilegalizar a las organizaciones obreras de carácter revolucionario, advirtiendo sobre la posibilidad de que esta estrategia represiva sea utilizada como antecedente y se replique en otros sindicatos a fin de anular la inserción ácrata

³² Una de las entidades que se solidarizó con los tres choferes fue la CGT, la cual emitió una famosa declaración de carácter complaciente con el gobierno pidiéndole “clemencia”. El comunicado, uno de los primeros de la central, generó recelos al interior del movimiento obrero, por lo cual, una vez finalizado el gobierno de Uriburu, la CGT tuvo que publicar un artículo en su órgano de prensa para justificar lo actuado en aquel momento, argumentando que: “No quedaba otro camino que el de solicitar la gracia. La Mesa Directiva no vaciló en prescindir de ciertos principios, sin duda respetables, pero que hubiera impedido su libre desenvolvimiento ante el dilema que se le presentaba, de salvar tres vidas humanas.” En: “Intervención de la central en favor de Galloso, Ares y Montero”, *Boletín CGT*, Año 1, N° 1, 15/1/1932, p. 1. También ver: Del Campo (2005, pp. 105-106).

³³ En los casos en que se aplicó esta medida fue en el acto o de forma secreta, como lo demuestra el caso de Joaquín Penina en Rosario (Quesada, 1974)

³⁴ Policía de la Capital Federal, “Sección Orden Social”, *Memorias de Investigaciones. Años 1932-1933*, Buenos Aires, 1937, p. 46.

³⁵ “Habrían cometido el delito de asociación ilícita los componentes de las sociedades de resistencia cuyos locales se allanaron”, *La Prensa*, 2/7/1932, p. 11.

³⁶ “Incalificable atropello policíaco-judicial”, *La Protesta*, 2/7/1932, p. 12.

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

dentro del movimiento obrero. De los centenares de detenidos inicialmente, 67 individuos fueron procesados (entre choferes, panaderos y lavadores de autos). A fines de junio de 1935 los jueces dictaron el fallo final sobre el caso, confirmando las penas iniciales de 3 a 5 años de prisión. Para ese momento, la mayoría de los detenidos ya habían cumplido la condena impuesta, lo cual determinaba que debían ser liberados en lo inmediato.³⁷ Entre agosto y diciembre de ese año fueron puestos en libertad casi todos los procesados, pero el destino de 22 de estos prisioneros no culminó allí, ya que se les aplicó la Ley de Residencia y los deportaron a sus países de origen (mayoritariamente a España).³⁸

El proceso judicial fue un duro golpe para la Unión Chauffeurs, pero ni siquiera teniendo su local clausurado y custodiado por la policía, este sindicato nunca suspendió sus actividades gremiales cotidianas. Las razones de la supervivencia de esta organización, en comparación al sindicato de panaderos, por ejemplo, se halla en una serie de tácticas asumidas y extendidas lo más posible. En primer lugar, para refutar el mote de ilegalidad que les adjudicaba la Justicia y la Policía, ampliaron su exposición pública a través de actos, volantes, solicitadas en los periódicos e incluso un libro, en el cual mostraban la lista de todos sus afiliados, con el fin de demostrar que no tenían nada que ocultar a la sociedad.

La otra estrategia asumida fue establecer puntos de contactos entre los diferentes puestos de trabajo y el sindicato por medio de la elección de delegados por empresa. Así reformularon la manera de vincularse al interior del gremio, al no poder realizar asambleas generales de todos los socios en el local sindical, fortalecieron la comunicación entre la Comisión Administrativa y el resto de los choferes por medio de los delegados, al mismo tiempo que, al otorgarle mayor importancia a la representación desde los lugares de trabajo lograron conservar una mayor presencia dentro de las empresas del rubro. Esta modalidad adoptada por la Unión Chauffeurs se desarrolló en paralelo a la expansión de este recurso organizativo en el conjunto del movimiento obrero (Ceruso, 2015) La presencia organizativa alcanzada por este sindicato, aun siendo perseguido, es reflejada en la mirada resignada de las autoridades policiales al describir que: “Tratándose de una de las agrupaciones más bravas dentro de las filas de la Federación Obrera Regional Argentina, dedicada a la propaganda delictuosa, no es extraño, que no pueda evitarse

³⁷ “CPPyD”, *La Protesta*, julio 1935, p. 4; “La Justicia decretó la libertad pero la policía los tiene en su poder esperando deportarlos”, *La República*, 28/6/1935, p. 2.

³⁸ “Informe del movimiento del C.P. Presos y Deportados de la Capital”, *Organización Obrera*, N° 15, septiembre 1935, p. 3; “Comité Pro Presos y Deportados” *La Protesta*, agosto 1935, p. 4; Comité Pro Presos y Deportados”, *La Protesta*, octubre 1935, p. 4; “Comité Pro Presos y Deportados”, *La Protesta*, febrero 1936, p. 3.

del todo el mantenimiento de conflictos que la titulada (...) Unión Chauffeurs sostiene con algunas compañías de ómnibus, líneas de colectivos, garajes, etc.”³⁹

Consideraciones finales

La trayectoria de la Unión Chauffeurs estuvo atravesada por diversos procesos sociales de suma relevancia para la vida urbana de la ciudad de Buenos Aires, desde las transformaciones operadas sobre los servicios del transporte urbano, hasta las intervenciones político-represivas de los años treinta que buscaron implementar un mayor disciplinamiento social. Como hemos visto, las intervenciones públicas de este sindicato fueron amplias y diversas, y su influencia dentro del gremio fue reconocida por los más diversos actores sociales, desde la derecha nacionalista y la Policía, hasta la CGT; pero lo que interesa señalar en este apartado son las causas que explican la injerencia de esta organización dentro del gremio de choferes y las razones de su estrecho vínculo con el anarquismo.

Los choferes pertenecían a una comunidad de intereses más amplia que la representada por el sindicato, compartiendo puntos en común por la actividad desarrollada. La creación de un vínculo asociativo y la atención prestada a sus implicancias dentro del oficio se combinaron con la fascinación por las novedades tecnológicas de la industria automotriz. A modo de ejemplo podría citarse el Centro de Protección Chauffeurs, una asociación mutual previa a la existencia del sindicato y con muchos de sus miembros adheridos. Esta confluencia nos parece clave para comprender la realización del proyecto cooperativo en la organización del servicio de las líneas de colectivo en sus inicios.

Este proyecto tuvo varios desafíos, pero el mayor límite para su perduración lo representó la lógica empresarial. En primer término, dentro del conjunto de los choferes fue manifestándose la ambición de los propietarios por expandir sus beneficios económicos y utilizar cada vez más la fuerza de trabajo ajena, añorando en convertirse en empresarios. Luego, en otra escala de confrontación, los colectivos debieron combatir las presiones de los inversores británicos, quienes ejercieron el “lobby” necesario para llevar adelante la ley de Coordinación del Transporte.

Como organización sindical adherida a la FORA, la Unión Chauffeurs representó un caso un tanto particular, en tanto que demostró una capacidad de adaptación y flexibilidad poco usual dentro de su ámbito. De forma ilustrativa podríamos señalar: la fusión realizada con la Federación Obrera de Chauffeurs, única experiencia de este tipo realizada por un sindicato

³⁹ Policía de la Capital Federal, “Gremio de Chauffeurs y rama del colectivo”, *Memorias de Investigaciones. Año 1933*, Buenos Aires, 1937, p. 172

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

forista durante estos años; el entablar un dialogo con los poderes públicos para solucionar un problema que afectaba al gremio; o el fortalecer el vínculo organizativo por medio de los delegados de base, modificando la habitual forma en la toma de decisiones.

Las características organizativas del sindicato le permitieron tener una mayor extensión en su radio de acción al nuclear en su interior a los diferentes servicios de transporte vinculados con los vehículos automotores, al mismo tiempo que aceptaron en su seno la afiliación de los propietarios de taxis, colectivos o camiones. Hemos visto que la figura del propietario le causó más de un debate al sindicato forista, pero la interpretación que ellos realizaban se amparaba en considerar que el ser dueño de un vehículo no era más que poseer el dominio de su “herramienta de trabajo”, como le podía suceder a un trabajador artesanal. Por tanto, dentro de su organización no realizaron distinción entre los choferes en base a su condición de dueños.

El estatus de propietario no solo involucró al rubro del colectivo, sino que prosiguió vigente dentro de las ramas de los taxis y los camiones. Esta condición de mayor autonomía laboral fue un factor atractivo para la adhesión de muchos anarquistas, como también para trabajadores en general convocadas por la proposición organizativa de tintes libertarios.

Pero además de esta relativa libertad, lo que generó un vínculo más nítido entre los anarquistas y este sindicato fue la referencia construida respecto a su perfil combativo y solidario. El despliegue de las medidas de fuerza convocadas por la Unión Chauffeurs, o por la FORA, ocasionaron un gran impacto público al dejar a la ciudad sin los servicios de taxis, colectivos y, muchas veces, de ómnibus. Al mismo tiempo, también fue asiduo la implementación del sabotaje sobre vehículos de las compañías en conflicto y la aplicación del boicot sobre diferentes empresas donde sus empleados estaban en huelga, sean de su rubro o no. Esta acción solidaria le valió la afinidad con diversos sindicatos, como también una especial atención por parte de las fuerzas de seguridad.

Al respecto, y como otro rasgo distintivo de este sindicato, cuando la represión se ensañó con los sectores combativos del movimiento obrero y procesó judicialmente a tres sociedades de resistencia de la FORA, los choferes lograron evitar su desarticulación o pasar al letargo de la clandestinidad gracias a la insistente búsqueda de que su organización sea reconocida ante el público general como una entidad genuinamente defensora de los trabajadores del rubro, y así desarticular las acusaciones vertidas por los sectores reaccionarios sobre sus objetivos sociales.

Bibliografía

Abad de Santillán, D. (1977) *Memorias. 1897-1936*, Barcelona, Planeta.

---- (2005) *La FORA. Ideología y trayectoria del movimiento obrero revolucionario en la Argentina*, Buenos Aires, Libros de Anarres [1933].

Achaval, C. (1995) “El colectivo ¿un invento argentino?”, *Todo es Historia*, N° 338, Buenos Aires.

---- (2003) “‘Rojo y negro’ sobre ruedas”, *Todo es Historia*, N° 434, Buenos Aires.

Anapios, L. (2008) “El anarquismo argentino en los años veinte. Tres momentos en el conflicto entre La Protesta y La Antorcha”, *Papeles de trabajo* (IAES – UNSAM), Año 2, N° 3, Buenos Aires.

Ballent, A. y Gorelik, A. (2001) “País urbano o país rural: la modernización territorial y sus crisis”, en Cattaruzza, Alejandro (direc.), *Nueva Historia Argentina*, Vol.7, Buenos Aires, Sudamericana, pp. 143-200.

Bayer, O. (2009) *Severino Di Giovanni, el idealista de la violencia*, Buenos Aires, Booket [1970].

Benyo, J. (2005) *La Alianza Obrera Spartacus*, Buenos Aires, Libros de Anarres.

Cairolí, R. (1946) *Análisis de la aplicación de la ley 12.311 de coordinación de transportes de la Ciudad de Buenos Aires*. Tesis de Doctorado, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

Calvagno, J. (2013) “Ni regulación ni mercado: la curiosa historia de la coordinación de los transportes urbanos en Buenos Aires (1928 – 1946)”, *IV Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios*, AESIAL- CEED, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

Camarero, H. (2007) *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920 - 1935*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.

Casal, Horacio (1971) *Historia del colectivo*, Buenos Aires, CEAL.

Cerdá, J. (2023) *Negras tormentas. La FORA anarquista en la ciudad de Buenos Aires (1930 - 1943)*, Buenos Aires, Grupo Editor Universitario.

Ceruso, D. (2011) “El trabajo sindical de base del anarquismo argentino: la FACA y la Alianza Obrera Spartacus”, *A contracorriente*, Vol. 8, N° 3, pp. 233-254.

---- (2015) *La izquierda en la fábrica. La militancia obrera industrial en el lugar de trabajo. 1916 - 1943*, Buenos Aires, Imago Mundi.

---- (2018) “Anarquismo y movimiento obrero en la década del treinta. Propuestas en torno al sindicalismo de base”, en Nieto, A. y Videla, O. (coords.), *El anarquismo después del anarquismo: una historia espectral*, Mar del Plata, Gesmar.

De Privitellio, L. (2001) “La política bajo el signo de la crisis”, en Cattaruzza, A. (direc.), *Nueva Historia Argentina*, Vol.7, Buenos Aires, Sudamericana, pp. 97-142.

“Anarquistas al volante. La experiencia ácrata en el gremio de los choferes de colectivos (Buenos Aires, 1928 - 1943)”

Del Campo, H. (2005) *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores [1983].

Di Tella, T. S. (2003) *Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*, Ariel, Buenos Aires.

Doeswijk, A. (2014) *Los anarco-bolcheviques rioplatenses (1917-1930)*, Buenos Aires, CeDInCI Editores.

Eujanian, A. (2005) *Los colectiveros de Buenos Aires entre 1928 y 1951*, Buenos Aires, Altamira.

Ferrario, J. M. (S/A) *Los anarquistas y la invención del colectivo*. Recuperado en: <https://taxi.cnt.cat/associacio/article/1619>

García Heras, R. (1994) *Transportes, negocios y políticas. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías 1876-1981*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana.

Gerchunoff, P. y Llach, L. (1998) *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*, Buenos Aires, Ariel.

Gruschetsky, V. (2018) “Las nuevas formas de movilidad en la ciudad de Buenos Aires: el avance de los automotores y la política municipal. 1900-1940” en Castillo, Simón, Marcelo Mardones y Waldo Vila (editores), *Urbanismo y transporte público. Miradas al siglo XX*, Santiago de Chile, RIL editores, pp. 47 - 72.

Iñigo Carrera, N. (2000) *La Alianza Obrera Spartacus, Documentos y comunicaciones*, N° 26, Buenos Aires, PIMSA.

---- (2004) *La estrategia de la clase obrera 1936*, Buenos Aires, Ediciones Madres de Plaza de Mayo.

---- (2016) *La otra estrategia. La voluntad revolucionaria (1930-1935)*, Buenos Aires, Imago Mundi.

Korol, J. C. y Belini, C. (2012) *Historia económica argentina en el siglo XX y XXI*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.

López Trujillo, F. (2005) *Vidas en rojo y negro. Una historia del anarquismo en la “década infame”*, La Plata, Letra Libre.

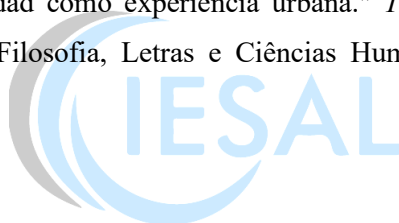
Lvovich, D. (2003) *Nacionalismo y antisemitismo en la Argentina*, Buenos Aires, Javier Vergara Editor.

Nieto, A. (2018) *Entre anarquistas y peronistas. Historias obreras a ras del suelo*, Buenos Aires, Imago Mundi-CEHTI.

Ortiz, M. (1974) *El verbo prohibido. Memorias de un condenado a muerte*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Córdoba [Montero, José María].

Jacinto Cerdá

- Parapugna, A. (1980) *Historia de los coches de alquiler en Buenos Aires*, Buenos Aires, Corregidor.
- Quesada, F. (1974) *1930. Joaquín Penina. Primer fusilado*, Rosario, Grupo Editor Estudios Sociales.
- Rapoport, M. (1988) "El triángulo argentino: las relaciones económicas con Estados Unidos y Gran Bretaña, 1914- 1943", en *Economía e Historia Contribuciones a la Historia Económica Argentina*, Rapoport, M. (compil.), Buenos Aires, Editorial Tesis, pp. 263-264.
- Santa Cruz, C. (2007) *Resistencia y expropiación: La huelga de los trabajadores del transporte de autos colectivos en 1942*, Tesis de Licenciatura, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Schvarzer, J. (1996) *La industria que supimos conseguir*, Buenos Aires, Planeta.
- Varone, D. (2004) *La memoria obrera*, Buenos Aires, Editorial La Rosa Blindada.
- Zanatta, L. (1996) *Del estado liberal a la nación católica. Iglesia y Ejército en los orígenes del peronismo: 1930-1943*, Bernal, Universidad Nacional de Quilmes.
- Zunino Singh, D. (2018) "Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana." *Tempo social*, Departamento de Sociología da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Vol. 30, pp. 35-54.



Recepción: 17/08/2023
Evaluado: 18/10/2023
Versión Final: 05/11/2023