

Los conflictos del transporte por el reconocimiento sindical y la primera huelga general de 1936 en Mendoza, Argentina

Resumen: El artículo se propone reponer el conflicto de los trabajadores del transporte de Mendoza, Argentina, en 1936. Esta lucha fue significativa por lo que representó para la identidad del movimiento obrero provincial y para el Estado, el cual cambió su forma de abordar la conflictividad por las lecciones que sacó en este proceso. A lo largo del estudio mostramos cómo las tramas de solidaridad de clase fueron elementos centrales que decantaron el conflicto en beneficio de los trabajadores. Dicha solidaridad fue ejecutada de múltiples maneras por otros colectivos obreros y por una parte de la población de más bajos recursos.

Palabras clave: trabajadores del transporte de Mendoza, luchas obreras 1936, solidaridad de clase, Estado.

Os conflitos dos transportes pelo reconhecimento sindical e a primeira greve geral de 1936 em Mendoza, Argentina

Resumo: O artigo tem como objetivo resgatar o conflito dos trabalhadores dos transportes de Mendoza, Argentina, em 1936. Esta luta foi significativa pelo que representou para a identidade do movimento operário provincial e para o Estado, que mudou sua forma de abordar o conflito devido às lições que obteve neste processo. Ao longo do estudo mostramos como os padrões de solidariedade de classe foram elementos centrais que inclinaram o conflito em benefício dos trabalhadores. Esta solidariedade foi executada de múltiplas formas por outros grupos laborais e por uma parte da população de baixa renda.

Palavras-chave: trabalhadores dos transportes de Mendoza, lutas operárias 1936, solidariedade de classe, Estado.

The Transport Conflicts for Union Recognition and the First General Strike of 1936 in Mendoza, Argentina

Abstract: The article aims to restore the conflict of the transport workers of Mendoza, Argentina, in 1936. This struggle was significant for what it represented for the identity of the provincial labor movement and for the State, which changed its way of approaching conflict due to the lessons that came out in this process. Throughout the study we show how the patterns of class solidarity were central elements that shifted the conflict to the benefit of the workers. This solidarity was executed in multiple ways by other labor groups and by a part of the lowest-income population.

Keywords: Mendoza transport workers, workers' struggles 1936, class solidarity, State.

Cómo citar este artículo: Mariana Ayelén Pereyra, "Los conflictos del transporte por el reconocimiento sindical y la primera huelga general de 1936 en Mendoza, Argentina", *Trashumante. Revista Americana de Historia Social* 26 [2025]: 54-85.

DOI: 10.17533/udea.trahs.n26a03



Fecha de recepción: 09 de marzo de 2024

Fecha de aprobación: 03 de junio de 2024

Mariana Ayelén Pereyra: Doctora en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de Cuyo [UNCuyo]. Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales [INCIHUSA]. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas [CONICET].



<https://orcid.org/0000-0002-5770-6528>

Correo electrónico: mpereyra@mendoza-conicet.gob.ar

Los conflictos del transporte por el reconocimiento sindical y la primera huelga general de 1936 en Mendoza, Argentina

Mariana Ayelén Pereyra

Introducción

Los años 1935 y 1936 han sido señalados como momentos destacados en la conflictividad de la clase obrera argentina. Numerosos son los estudios abocados a analizar las diversas aristas de las luchas de trabajadores en el país, tanto en el año mencionado como en el conjunto de la década del 30. Desde la historia militante de principios del siglo XX hasta los trabajos académicos del último período, se han suscitado importantes debates sobre lo que significó dicho período para la clase. Sin ánimos de ser exhaustivos, por un lado, podemos sintetizar estas discusiones entre aquellas cuyo eje ha sido mostrar el aumento en la cantidad y calidad de las luchas obreras, así como el desenvolvimiento de las izquierdas durante la década,¹ y aquellas que, en una línea diametralmente opuesta, no han examinado o han negado la conflictividad del período, desdibujando el concepto de clase obrera.

El trabajo más significativo en este sentido, aunque solo circunscripto a la Ciudad de Buenos Aires, es el de Leandro Gutiérrez y Luis Alberto Romero, donde

1. Mirta Zaida Lobato, “El peligro rojo: comunismo y anticomunismo en la experiencia obrera de los trabajadores de la carne, 1930-43”, *Historia Social 1990-2000*, comp. Enrique Masés (Río Negro: PubliFadecs, 2000) 151-182; Nicolás Iñigo Carrera, *La estrategia de la clase obrera, 1936* (Buenos Aires: Asociación Madres de Plaza de Mayo, 2004); Débora D’Antonio, “Representaciones de género en la huelga de la construcción. Buenos Aires, 1935-1936”, *Historia de las mujeres en la Argentina. Siglo XX*, T.2, dirs. Fernanda Gil Lozano, Valeria Silvina Pita y María Gabriela Ini (Buenos Aires: Taurus, 2000) 245-265; Hernán Camarero, *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2007); Diego Ceruso, *La izquierda en la fábrica. La militancia obrera industrial en el lugar de trabajo, 1916-1943* (Buenos Aires: Imago Mundi, 2015); Verónica Norando y Ludmila Scheinkman, “Roles sexuales y lucha de clases. La huelga de las obreras de la casa Gratry, Nueva Pompeya, 1936. ‘Género’ y ‘clase’ en disputa”, *Razón y Revolución* 21 (2011): 65-85; Marina Kabat y Rodolfo Leyes, “Ciclos de luchas sindicales en la provincia de Entre Ríos, Argentina, 1930-1943”, *Estudios del ISHIR* 8.22 (2018).

sostienen que los años 20 y 30 fueron relativamente tranquilos, ya que no primaba el perfil contestatario obrero de principios del siglo XX, sino que la identidad de estos sujetos fue mutando hasta convertirse en popular, reformista y conformista.² Así, se fue generando una cultura popular basada en una experiencia barrial interclasista.³ Atrás habían quedado los años de florecimiento de los gremios, las huelgas generales y las tendencias más radicalizadas que conformaban la identidad del movimiento obrero argentino. De esta manera, los autores argumentan que, posterior a 1919, hubo un período de reflujo en la movilización de los trabajadores, que resurgiría con otro carácter después de 1943. Durante dicho lapso, se habría disuelto la antigua identidad obrera, ya que las tendencias a una movilidad social ascendente desviaron la complejidad de identidades clasistas firmes, basadas en la solidaridad de clase. Este planteamiento finaliza con la idea de que el peronismo fue el hito que permitió que los trabajadores tomaran conciencia, lograran su autopercepción e incorporaran experiencias compartidas.

Si bien los estudios que se centraron en replicar esta propuesta fueron múltiples y diversos, la mayoría de ellos han estado centrados en lo acontecido en Buenos Aires y han generalizado lo observado en dicho lugar al resto del país. No obstante, en menor medida y en el último lapso, han surgido investigaciones sobre regiones como Tucumán,⁴ Entre Ríos,⁵ Santa Fe,⁶ Mar del Plata,⁷ entre otros. En este sentido, es importante señalar que es una deuda pendiente de la historiografía argentina llegar a conquistar una perspectiva que integre las especificidades regionales, tanto en el período de la clase obrera que nos concierne en este artículo como en los anteriores y posteriores. Por ello, consideramos necesario aportar en este aspecto.

Las pesquisas sobre la clase trabajadora mendocina han permanecido casi al margen de las investigaciones históricas sobre la conflictividad obrera en varios momentos de la historia, al punto de ganarse una imagen de provincia tranquila y conservadora. Sin embargo, una vez adentrados en las fuentes podemos observar que en Mendoza se desarrollaron destacados procesos de protesta obrera que es imperioso rescatar, no solo como un dato más, anexo de lo que acontecía en Buenos Aires, sino para mostrar que la clase trabajadora local, en su permanente

2. Leandro Gutiérrez y Luis Alberto Romero, *Sectores populares, cultura y política. Buenos Aires en la entreguerra* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2007).
3. Hernán Camarero, "Consideraciones sobre la historia social de la Argentina urbana en las décadas de 1920 y 1930: clase obrera y sectores populares", *Nuevo Topo* 4 (2007): 35-60.
4. María Ulivarri, "Del sindicato a la central obrera en una trayectoria de provincia: Tucumán en los años treinta", *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda* 4 (2014): 123-143.
5. Rodolfo Leyes, "Comités pro-desocupados: intervención estatal, contención social y política. Entre Ríos, 1932-1943", *Anuario* 33 (2020).
6. Silvia Simonassi, "Políticas patronales de disciplinamiento y conflictividad obrera en el Gran Rosario: continuidades y rupturas (1930-1980)", *Travesía* 18.2 (2016): 365-389.
7. Agustín Nieto, *Entre anarquistas y peronistas. Historias obreras a ras de suelo* (Buenos Aires: Imago Mundi, 2018).

formación, descomposición y reconfiguración, adquirió determinada fisonomía y por lo tanto una dinámica de conflictividad propia, que a su vez generó cambios en la forma en que el Estado la abordó.

Inmiscuyéndonos en las primeras dos décadas del siglo XX, la historia de las luchas obreras en Mendoza ha sido examinada por varios autores.⁸ Estos estudios han permitido conocer los procesos de organización y lucha obrera más sobresalientes, así como las tendencias políticas que intervinieron tempranamente en la clase, como fueron el anarquismo y el socialismo y, posteriormente el sindicalismo. Sobre las dos décadas siguientes, las pesquisas son aún más escasas, destacándose un trabajo que brinda un pantallazo general sobre el devenir del movimiento obrero local en la década de los 20⁹ y otro sobre el momento de reflujo que atravesó el movimiento obrero durante los dos primeros años de dicha década,¹⁰ quedando los primeros años del 30 prácticamente inexplorados. Es importante enfatizar también aquellos estudios que han abordado las experiencias de los gobiernos lencinistas¹¹ y las diferentes políticas hacia los sectores obreros y de menores recursos que estos llevaron adelante.

8. Rodolfo Richard-Jorba, *Empresarios ricos, trabajadores pobres. Vitivinicultura y desarrollo capitalista en Mendoza (1850-1918)* (Rosario: Prohistoria, 2010); Rodolfo Richard-Jorba, “Somos el pueblo y la patria. El populismo lencinista en Mendoza frente al conflicto social y la prensa: discursos, representaciones y acciones, 1917-1919”, *Revista de Historia Americana y Argentina* 48 (2013): 11-54; María Satlari, “Organizaciones obreras en Mendoza: desde las disputas sobre el concepto de trabajo (1873) al estado de sitio durante el centenario (1910) y la primera federación obrera local (1920)”, *La clase obrera y el centenario 1910: trabajos de investigación*, comp. Gustavo Contreras (Buenos Aires: CTA Ediciones, 2011) 227-262; Jacinto De la Vega, *Mendoza 1919: Huelga! El nacimiento de la sindicalización del Magisterio mendocino* (Mendoza: Ediciones Culturales de Mendoza, 1997); Matías Latorre, “Una flor exótica en el desierto. Segunda huelga del magisterio mendocino (julio-agosto de 1919)”, *Historia Regional* 48 (2023): 1-17; Matías Latorre y Mariana Pereyra, “1° de Mayo de 1919 en Mendoza: infancias, mujeres y varones a la huelga general. Contornos y disrupciones alrededor de un acontecimiento clave para el hogar proletario”, *Descentrada* 7.1 (2023); Mariana Pereyra y Matías Latorre, “Libres de prejuicios, libres de mentores, dueños de sí mismos”: la reorganización gremial en Mendoza durante los años de la primera posguerra (1919-1923)”, *Prohistoria* 36 (2021): 1-29.
9. Rodolfo Richard-Jorba, “El movimiento obrero en Mendoza. Implosión, dispersión e intentos de reorganización 1918-1928”, *Política, industria y servicios en Mendoza (1918-1943)*, coords. Patricia Barrio y Florencia Rodríguez Vázquez (Buenos Aires: TeseoPress, 2020): 29-77.
10. Mariana Pereyra y Matías Latorre, “Sangre de explotados y oprimidos ha manchado nuevamente el suelo de Mendoza...”. Reconstrucción de la huelga vitivinícola de 1921 y su impacto en la organización obrera mendocina”, *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* 22 (2023): 63-92.
11. El lencinismo fue un fenómeno político que formó parte del avance de los primeros años del radicalismo y que dio concesiones a los sectores populares. En este sentido, implementó una serie de leyes protectoras para los trabajadores (mejores ingresos y condiciones de trabajo). Por otro lado, así como Yrigoyen, estableció una relación ambigua con el movimiento obrero, actuando en algunos momentos como mediador y en otros como represor. Rodolfo Richard-Jorba, “Somos el pueblo y la patria. El populismo lencinista en Mendoza frente al conflicto social y la prensa: discursos, representaciones y acciones, 1917-1919”, *Revista de Historia Americana y Argentina* 48.1 (2013): 11-54.

Teniendo en cuenta estos elementos, el presente artículo tiene como objetivo reconstruir uno de los conflictos más importantes de la provincia en 1936. La lucha de los trabajadores del transporte no solo fue significativa por su intensidad, sino por lo que representó para la identidad del movimiento obrero y para el Estado que, como aconteció en otras provincias durante ese período,¹² cambió su forma de abordar la conflictividad social a partir de las lecciones extraídas de este episodio. Asimismo, la gesta tuvo consecuencias directas sobre el conjunto de la población local y, en particular, sobre los sectores más vulnerables. Estos, movili- zados por el proceso huelguístico, se solidarizaron activamente con los trabajado- res y participaron de la huelga general que tuvo lugar posteriormente.

Nos interesa, principalmente, mostrar de qué manera las tramas de solidaridad de clase fueron el elemento clave que decantó el conflicto a favor de los obreros. Dicha solidaridad no solo fue ejecutada de múltiples maneras por otros colectivos de trabajadores, sino también por una parte importante de la población de más ba- jos recursos. La Federación Obrera Provincial Mendocina (FOPM) buscó hábil- mente la solidaridad activa de los sectores más pauperizados, y fue este elemento el que permitió el triunfo.

Basándonos en la hipótesis de que 1936 representó un momento bisagra en el proceso de formación de la clase obrera local —ya que se dio un salto cualitativo en sus formas de organización y lucha—, y nutriéndonos de los datos aportados por numerosas fuentes periodísticas de diversas tendencias (*Los Andes*, *La Palabra*, *La Tarde*, *La Libertad*),¹³ ahondaremos en este conflicto, que fue un ejemplo para el resto de los colectivos de trabajadores provinciales y su devenir como clase.

También, a partir de estas fuentes, prestaremos especial atención a las foto- grafías que allí aparecen, observándolas no solo como simples ilustraciones que acompañan el texto, sino haciendo hincapié en el contenido que estas imágenes transmiten; es decir, siguiendo a Peter Burke: lo evidente, lo inquietante y lo ausente.¹⁴ Asimismo, polemizamos con la visión de Gutiérrez y Romero, dando cuenta de que la solidaridad de clase no solo estaba lejos de apaciguarse en el pe- ríodo entreguerras, sino que era el elemento fundamental sobre el que se asentaba el sector organizado de la clase trabajadora mendocina para llevar adelante su gesta contra las patronales y el Estado.

12. Hubo varios gobiernos provinciales que sancionaron legislaciones laborales para contener la conflictividad en la década del 30, tales como el de Manuel Fresco en Buenos Aires o el de Luciano Molina en Santa Fe. Este último sancionó, en 1935, la Ley 2436, dándole mayor jerarquía al Departamento Provincial del Trabajo en las negociaciones capital/trabajo; Simonassi.

13. Es necesario aclarar que no hemos utilizado fuentes de las izquierdas, ya que para el período mencionado no hay prensa de las izquierdas provinciales disponible. Asimismo, en los periódicos nacionales, como *La Protesta*, por ejemplo, no existe mención al conflicto que abordamos en el artículo. Por otro lado, los números disponibles de *El Socialista* (órgano oficial del Partido Socialista en la provincia), disponibles en la Hemeroteca de la Biblioteca Pública Gral. San Martín, no corresponden a este año.

14. Peter Burke, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico* (Barcelona: Crítica, 2005).

1. Transformaciones económicas y sociales en el país y en la provincia

En el primer lustro de la década del 30 sucedieron importantes cambios a nivel internacional, nacional y provincial. En un contexto de crisis económica mundial, Argentina tuvo que hacerse de nuevas herramientas para afrontar la adversa situación existente. De las cenizas de esta catástrofe económica se erigió un proceso de sustitución de importaciones que adquirió diversas formas en cada provincia.¹⁵ Esto tuvo su correlato político en la emergencia de gobiernos conservadores a nivel nacional y provincial.

En Mendoza hubo cambios en la estructura económica, principalmente por el desarrollo de la industria de la construcción y la agroindustria.¹⁶ Los gobiernos conservadores del Partido Demócrata (PD), que se perpetuaron en el poder desde 1932 a 1943,¹⁷ llevaron adelante políticas destinadas a la construcción de un gran volumen de obras públicas —parte del proceso de industrialización—, que tenían como objetivos: la generación de empleo, el estímulo a las demás industrias, el crecimiento del consumo interno y del comercio, así como también el suministro de carga a los medios de transporte.¹⁸

Los cambios estructurales tuvieron, de igual manera, su reflejo a nivel demográfico. Entre el Censo Nacional de Población de 1914 y el de 1947 advertimos que la provincia estaba atravesando un proceso de urbanización incipiente.¹⁹ Los departamentos en los que había predominio de población urbana hacia 1947 eran Capital, Godoy Cruz y Guaymallén, que, a su vez, eran los más poblados de Mendoza. De esta manera, hubo un incremento de ocupaciones y oficios propios de las ciudades, como fue el transporte urbano. Según los datos censales de 1947, la mayoría de los ocupados se ubicaba en el sector de servicios, lo que da una imagen de la embrionaria urbanización que atravesaba la provincia.²⁰ Así, comprendemos al transporte como parte de un proceso dialéctico de modernización que traía aparejados cambios en diferentes niveles: tanto en lo técnico, en las relaciones

15. Para mayor desarrollo sobre el impacto de la crisis mundial en la economía argentina, recomendamos los trabajos de José Panettieri, *La cultura antiindustrialista de la Argentina* (Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1992) y Claudio Belini, *Historia de la industria argentina. De la independencia a la crisis de 2001* (Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Sudamericana, 2017).

16. Francisco Martín, *Estado y empresas: relaciones inestables. Políticas estatales y conformación de una burguesía industrial regional* (Mendoza: EDIUNC, 1992).

17. Los gobernadores provinciales durante este período fueron: Ricardo Videla (18 feb. 1932 – 18 feb. 1935), Guillermo Cano (18 feb. 1935 – 18 feb. 1938), Rodolfo Corominas Segura (18 feb. 1938 – 18 feb. 1941) y Adolfo Vicchi (18 feb. 1941 – 4 jun. 1943).

18. Cecilia Raffà, “El avance del Estado: arquitectura y políticas públicas en el territorio (Mendoza-Argentina, 1932-1943)”, *Avances del Cesor* 15.19 (2018): 25-47.

19. Esto se puede observar centralmente en términos absolutos, pero también en términos relativos. Se pasó de una población urbana del 49,45% (137.237 habitantes) a una del 50,42% (296.575 habitantes) entre 1914 y 1947, respectivamente.

20. Dentro de los 212.323 ocupados que arroja el Censo de 1947, la mayoría se ubicaba en Servicios (38,5%), seguida por Producción Básica (32,8%) y Producción Secundaria (27,3%).

sociales, en el uso del espacio como en el surgimiento de diversos actores ligados a la actividad.²¹

El avance en la obra pública se vio, en gran parte, en la construcción de nuevos caminos. En 1933 se creó la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) y, a partir de esto, se puso en pie un programa de obras para mejorar, conservar y construir nuevos puentes y rutas que permitían comunicar las zonas rurales con las urbanas.²² De esta manera, el transporte público comenzaba a ser uno de los elementos fundamentales en la modernización provincial. Si bien la aparición de los autobuses en Mendoza se remonta al año 1914, fue recién en la década del 30 cuando la relevancia del transporte colectivo motorizado fue mayor. Así, entre 1931 y 1942 se arraigaron empresas de colectivos como la Compañía Internacional de Transportes Automóviles SA (CITA) y la Compañía Argentina de Transportes Automóviles (CATA), que no solo realizaban viajes dentro de la provincia, sino también a Buenos Aires, San Juan e incluso hacia Chile.²³ Las paradas de las líneas de corta y media distancia se ubicaban en diversos puntos de la ciudad. Posteriormente, los paradores de todas las empresas se trasladaron al centro de la capital, en la Avenida Las Heras, lo que trajo como consecuencia importantes problemas de tránsito; por lo que, hacia 1940, la firma CITA resolvió construir su propia terminal.²⁴

El aumento de trabajadores nativos que migraban del campo a la ciudad mendocina y se estaban asentando de manera permanente en los departamentos de Capital, Godoy Cruz, Luján, Guaymallén y Las Heras representó un nuevo desafío para el gobierno de Guillermo Cano, por lo que este dispuso la construcción de casas destinadas a sectores de bajos recursos, dando respuesta, en parte, a dicha problemática y reforzando un proceso de urbanización que daba como resultado un aumento del caudal de pasajeros que se transportaban por la ciudad. Asimismo, en ese período se realizaron significativos avances en la promoción turística provincial vinculada a su paisaje montañoso. Para 1935, Mendoza, como destino turístico, otorgaba un lugar importante a las empresas de transporte y hoteles.²⁵

Los cambios que se dieron en este periodo no solo fueron estructurales, sino que los años 30 fueron también escenario de grandes mutaciones en la conflictividad y formas de organización del movimiento obrero nacional. La dirección

21. Marcelo Mardoñes Peñaloza, “Trabajadores tranviarios e intervención estatal en el transporte colectivo: organización sindical, política pública y cuestión urbana, Santiago, 1937-1953” (Tesis de doctorado, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2017) 496.

22. Gabriel Magni, “Trazando políticas. La inicial gestión de los caminos en Mendoza (1930-1935)”. *Política, industria y servicios en Mendoza (1918-1943)*, coords. Patricia Barrio y Florencia Rodríguez Vázquez (Buenos Aires: TeseoPress, 2020) 425-464.

23. Cecilia Raffa y Pablo Bianchi Palomares, “Arquitectura pública: la primera Terminal de Ómnibus estatal para Mendoza (Argentina, 1969-1972), *Arquitecturas del Sur* 40.62 (2022): 80-93.

24. Raffa y Bianchi.

25. Cecilia Raffa, “El turismo como estrategia del Estado: visiones políticas y aportes técnicos en Mendoza (1936-1943)”, *Anuario de la Escuela de Historia Virtual* (2020): 104-127.

de la Confederación General del Trabajo (CGT), formada a inicios de la década bajo el gobierno *de facto* de Félix Uriburu, por un acuerdo entre la Unión Sindical Argentina y la Confederación Obrera Argentina y sin participación concreta de las bases, estaba siendo puesta en tela de juicio. El acuerdo deshonroso al que llegaron los grandes sindicatos ferroviarios²⁶ trajo como consecuencia el cuestionamiento a sus direcciones y, derivado de esto, a la dirección de la CGT. Este fue uno de los elementos más destacados y que provocó que, en diciembre de 1935, esta quedara dividida en CGT Catamarca, con una dirección predominantemente sindicalista, y una poderosa CGT Independencia, con dirección socialista.

En Mendoza, el Partido Socialista tenía un importante recorrido e influencia en la clase trabajadora y particularmente en el movimiento obrero, con cuadros políticos de trayectoria que eran parte de los gremios más destacados e influyentes.²⁷ En concordancia con la composición y las posiciones políticas planteadas por la FOPM durante ese período, esta se unió a la segunda CGT. Asimismo, a fines de 1935 comenzó el conflicto de los obreros de la construcción, que tuvo su epicentro en Buenos Aires, pero que también se desarrolló en otras provincias, entre ellas Mendoza,²⁸ culminando con la gran huelga general de enero de 1936,²⁹ lo cual muestra que en el país se estaba dando un proceso de mayor crecimiento de enfrentamientos entre las clases, el cual tuvo su impacto y correlato a nivel local.

A partir de estos elementos advertimos que la sociedad mendocina, hacia 1936, se encontraba en un proceso de crecimiento demográfico y urbano, lo cual impli-

26. En un contexto de gran debilidad de los gremios del ferrocarril ante la ofensiva de las empresas ferroviarias —que estaban imponiendo un fuerte ajuste desde 1931, que contemplaba 6000 despidos—, la Unión Ferroviaria aceptó “el prorrateo” que implicaba el reparto de las horas de trabajo entre el personal, lo que en los hechos significaba una reducción de la jornada y de los correspondientes salarios. Por su parte, La Fraternidad negoció descuentos en los sueldos para pagar al personal sobrante. Hugo Del Campo, *Sindicalismo y Peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable* (Buenos Aires: CLACSO, 1983). Para un abordaje más profundo sobre la Unión Ferroviaria durante la segunda mitad de la década del 30 recomendamos el trabajo de Diego Ceruso y Gabriel Piro, *La columna vertebral del sindicalismo argentino* (Buenos Aires: Grupo Editor Universitario, 2024).

27. El Partido Socialista intervino en Mendoza desde fines del siglo XIX. Tuvo llegada a la clase trabajadora tanto desde la intervención gremial como desde la parlamentaria. En la Constitución provincial de 1916 influenció centralmente en los artículos 44 y 45, donde se reglamentaba el descanso hebdomadario, la jornada laboral de ocho horas y el trabajo de mujeres y menores; también en las disposiciones sobre colonias penales como centros de trabajo y educación de los condenados (art. 23) Richard-Jorba, “Somos el pueblo” 11-54. Por otro lado, intervino activamente en las disputas gremiales provinciales en 1919 y en 1921. Pereyra y Latorre, “Libres de prejuicios, libres de mentores, dueños de sí mismos”: la reorganización gremial en Mendoza durante los años de la primera posguerra (1919-1923)”, *Prohistoria* 36 (2021): 1-29. Desde 1933, algunos de sus principales cuadros obreros fueron parte de la dirección de la FOPM.

28. Mariana Pereyra, “Del repliegue a la ofensiva: Las luchas de los obreros de la construcción (Mendoza, Argentina, 1932-1935)”, *Anuario de La Escuela De Historia* 40(2024).

29. Para mayor desarrollo sobre este proceso en Buenos Aires recomendamos el libro de Nicolás Iñigo Carrera, *La estrategia de la clase obrera, 1936* (Buenos Aires: Asociación Madres de Plaza de Mayo, 2004).

có que el sector del transporte también experimentara un desarrollo que acompañó las transformaciones mencionadas. En un contexto de conflictividad creciente a nivel nacional, los trabajadores del transporte, avizorando su importancia, comenzaron a organizarse y a reclamar mejores condiciones laborales y aumento de salarios. En este sentido, el conflicto de los empleados de ómnibus exhibió el lugar estratégico que el personal ocupado en este servicio ostentaba para el normal funcionamiento de las actividades provinciales. En el siguiente apartado ahondaremos en esta particularidad.

2. Las primeras escaramuzas de los trabajadores de ómnibus

El 25 de julio de 1935 se constituyó el Sindicato de Obreros y Empleados del Transporte (SOET),³⁰ compuesto por el personal de las compañías de capitales privados CITA, La Botánica, Colón Oeste, Tiro Federal, El Rayo y Línea N. °1. Esta organización se adhirió a la FOPM y no fue reconocida por las empresas. En los meses siguientes, el gremio siguió fortaleciéndose y, en febrero de 1936, comenzaron las primeras huelgas de los empleados de ómnibus, coincidiendo a su vez con una lucha emprendida por los obreros de la red cloacal de Godoy Cruz.³¹ A principios de dicho mes, se informaba sobre la finalización de un conflicto llevado adelante por el personal de la empresa de ómnibus de Manuel Cáceres (líneas 8 y 9 de la Capital de Mendoza) por falta de pago. Esta huelga se resolvió con la mediación del Departamento Provincial del Trabajo (DPT), representantes del SOET y de la FOPM.³²

Posterior a esto, los trabajadores de la empresa La Botánica presentaron un pliego de reivindicaciones en el que pedían: el reconocimiento del sindicato; salario de \$120 mensuales para conductores y \$100 para guardas; pago del 1 al 5 de cada mes; jornada máxima de 8 horas y descanso semanal; horas extras con el 50% de recargo; que no se tomen represalias por la presentación del pliego; que no se suspendiera al personal sin causa grave y justificada; y, finalmente, se solicitaba

30. Al parecer, el socialismo tenía alguna influencia sobre el nuevo colectivo, ya que una de las primeras actividades que realizó fue una conferencia de carácter gremial brindada por Benito Marianetti y una protesta por la detención de dos obreros militantes del PS, Robustiano Albornoz y Pedro Herrera Sajus. “Sindicato de Empleados y Obreros del Transporte”, *Los Andes* (Mendoza) 28 de agosto de 1935: 4. El reconocido dirigente Benito Marianetti criticó la dirección de la huelga del transporte diciendo que no había sido “acertada”. Benito Marianetti, *Las luchas sociales en Mendoza* (Mendoza: Ediciones Cuyo, 1970). Teniendo en cuenta que, durante esos años en la provincia, dentro del PS existía la tendencia “Izquierda Socialista” —dirigida, entre otros, por el mencionado dirigente, que luego rompería con el PS para formar el Partido Socialista Obrero—, es que podemos cuestionarnos si el sindicato del transporte estaba dirigido o no por el socialismo en ese entonces.

31. Los trabajadores de las obras cloacales, organizados en el Sindicato de Oficios Varios de Godoy Cruz, comenzaron a protestar reclamando mejores sueldos a principios de febrero de 1936.

32. “Se solucionó ayer un conflicto del trabajo en una línea de ómnibus. El personal en huelga reanudó su servicio”, *Los Andes* (Mendoza) 5 de febrero de 1936: 4; “Solución de un conflicto. Lo habían planteado los obreros del transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 5 de febrero de 1936: 5.

que, cuando la empresa suspendiera a un obrero por causa justificada, el reemplazante pudiera obtener el mismo sueldo que el suspendido hasta que este último se reincorporara.³³ La empresa no respondió, por lo que el 14 de febrero los trabajadores se declararon en paro por tiempo indeterminado, quedando sin funcionar las líneas 16 y 21, que comunicaban algunas localidades del departamento de Godoy Cruz con Capital. Al día siguiente, por pedido de la empresa, el Ministerio de Gobierno envió a las fuerzas de seguridad “para garantizar el orden que, dada la actitud de los obreros huelguistas, amenazaba ser alterado”.³⁴ Pasadas las 13 horas, una patrulla de una docena de hombres del escuadrón de seguridad llegó al garaje de La Botánica, ubicado en el departamento de Godoy Cruz, y procedió a dispersar a los obreros que se encontraban alrededor para que lograran salir los coches. Los huelguistas no se dejaron amedrentar y continuaron en las inmediaciones del garaje e, incluso, algunos de ellos se proveyeron de piedras “que depositaban en puntos estratégicos a la espera del desarrollo de los acontecimientos”.³⁵

En la siguiente figura se puede observar a dos grupos de trabajadores varones —uno en el centro de la imagen y otro en la esquina derecha— vestidos con lo que inferimos eran sus uniformes de trabajo (traje, camisa y sombrero), quienes se apostaban en la puerta del garaje con la función de impedir que salieran los ómnibus. El obrero que está de espaldas parece llevar una piedra en sus manos.

Figura 1. Huelguistas impidiendo la salida de ómnibus, Mendoza [1936].



Fuente: López Medina, “Los huelguistas a la expectativa”, *La Libertad* [Mendoza] 16 de febrero de 1936: 8.

33. “La huelga del personal de la empresa de transporte “La Botánica”, *La Libertad* (Mendoza) 15 de febrero de 1936: 5.
34. “El conflicto planteado por los obreros de una empresa de ómnibus ha provocado la huelga gral. (sic) del gremio de transportes”, *Los Andes* (Mendoza) 16 de febrero de 1936: 10.
35. “Se produjo ayer un recio tiroteo entre obreros de una empresa de transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 16 de febrero de 1936: 8.

Momentos después, salieron cuatro ómnibus que eran manejados por copropietarios de la empresa y “personal no federado”, custodiados por soldados uniformados.³⁶ Uno de los coches, al detenerse en una esquina, fue apedreado por grupos de huelguistas que rompieron sus vidrios laterales y el parabrisas. El conductor, temeroso de ser herido, huyó manejando a gran velocidad, poniendo en riesgo a los transeúntes. Otro coche, conducido por un copropietario que llevaba un revólver en la mano, fue interceptado por los trabajadores, quienes se abalanzaron sobre él impidiéndole continuar su rumbo. Inclusive, un huelguista arrojó una “botella conteniendo nafta”, la cual impactó contra un costado del ómnibus, mientras que otro encendía fósforos para incendiar la unidad. Las incipientes llamas fueron sofocadas con celeridad mediante la intervención de 15 soldados comandados por el jefe del Escuadrón de Seguridad, capitán Sosa Levalle,³⁷ quienes comenzaron inmediatamente a disparar en reiteradas ocasiones contra los huelguistas, dejando un numeroso saldo de contusos y un herido de bala, de nombre Casiano Arenas, el cual —en palabras de los huelguistas— fue ejecutado por el copropietario de la empresa, quien iba manejando el ómnibus.

En la imagen puede observarse (Figura 2) a los huelguistas escapando de los disparos. El “instante decisivo”,³⁸ captado brillantemente por el fotógrafo, permite ver el momento exacto en el que, en el centro de la foto, se encuentra Casiano cayendo por el tiro recibido en la pierna derecha. En la esquina derecha pueden divisarse lo que parecen ser tres niños corriendo y, detrás de éstos, en la vereda del frente, dos niños más. Se desconoce si aquellos infantes eran solo transeúntes, hijos de los huelguistas o si se desenvolvían como trabajadores en alguna labor, como boleteros, canillitas, etc.

Figura 2. Obrero herido de bala en enfrentamiento entre huelguistas y fuerzas de seguridad, Mendoza [1936].



Fuente: López Medina, “Casiano Arenas cae herido de bala”, *La Libertad* (Mendoza) 16 de febrero de 1936: 1.

36. “Se produjo ayer un recio tiroteo entre obreros de una empresa de transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 16 de febrero de 1936: 8.

37. “Se produjo ayer un recio tiroteo entre obreros de una empresa de transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 16 de febrero de 1936: 8.

38. Concepto acuñado por el fotógrafo Cartier-Bresson para referenciar a grandes rasgos aquel momento específico en que los fotógrafos detectan y captan en una fracción de segundo una situación dinámica.

Cuando Arenas cayó, sus compañeros intentaron acercarse para socorrerlo, pero el sargento que dirigía el escuadrón “les echó el caballo encima y los obligó a alejarse, exclamando que era “bien hecho” que hubiesen herido a la víctima”,³⁹ lo cual muestra la intención explícita de las fuerzas de seguridad de herir a los huelguistas. Posteriormente, la policía procedió a detener a seis obreros y frenó la circulación del ómnibus “ante el giro que tomaban los acontecimientos”.⁴⁰ Frente a este desenlace, la FOPM declaró la huelga de todo el transporte y anunció una posible huelga general si el conflicto seguía escalando:

La Federación Obrera Provincial Mendocina, frente al atropello de que son víctimas los compañeros del Sindicato de Empleados y Obreros del Transporte y habiendo hasta este momento un compañero baleado y varios detenidos, resuelve:

En salvaguardia de la libertad de huelga y de los intereses y vida de los trabajadores, el consejo federal declara la huelga general inmediata por tiempo indeterminado de la organización del transporte de la provincia, y en caso de que el conflicto tomara otras proyecciones, se decretará la huelga general de todos los gremios adheridos a la Federación.⁴¹

El conflicto del personal de ómnibus pasaba, así, a convertirse en paro general de la rama del transporte. Por su parte, la FOPM se colocaba a la cabeza del proceso, mostrando el poderío e influencia que tenía en ese momento⁴² y amenazaba con desplegar toda su fuerza frente a los ataques patronales y del Estado.

39. “El conflicto planteado por los obreros de una empresa de ómnibus ha provocado la huelga gral. del gremio de transportes”, *Los Andes* (Mendoza) 16 de febrero de 1936: 10.

40. “Se produjo ayer un recio tiroteo entre obreros de una empresa de transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 16 de febrero de 1936: 8.

41. “El conflicto planteado por los obreros de una empresa de ómnibus ha provocado la huelga gral. del gremio de transportes”, *Los Andes* (Mendoza) 16 de febrero de 1936: 10. [Citando el comunicado de la FOPM].

42. Unas semanas después de este conflicto se desarrolló el tercer congreso de la FOPM, al que asistieron 27 delegados correspondientes a los siguientes departamentos y oficios: de Ciudad (11), Artes Gráficas, Albañiles y Anexos, Empleados de Comercio, Industria de la Madera, Industria del Vestido, Obreros y Empleados del Transporte, Unión de Pintores Mosaistas y Anexos, Industria de la Carne, Unión de Tranviarios, Repartidores de Licores y Aguas y Gaseosas, Unión de Operadores de Cine; de Godoy Cruz (3), Albañiles y Anexos, Trabajadores de Oficios Varios y Seccional de la Industria Vitivinícola; Villa Maipú (3), Sindicato de Oficios Varios, Seccional de la Industria Vitivinícola, Contratistas de Viñas; Luján de Cuyo (2), Oficios Varios y Sindicato de Carniceros; Agrelo (1), Oficios Varios; Rivadavia (2), Oficios Varios, Seccional de la Industria Vitivinícola; Guaymallén (1), Seccional de la Industria Vitivinícola; Las Heras (2), Oficios Varios, Seccional de la Industria Vitivinícola; San Martín (1), Oficios Varios (1). “Se inauguró a las 15 horas el Congreso de la Federación Obrera Provincial Mendocina”. *La Tarde* (Mendoza) 14 de marzo de 1936: 1. La cantidad de gremios que se encontraban en ese evento muestra el poderío que poseía la FOPM en ese momento.

3. La huelga y la solidaridad crecen: paro del transporte provincial

Al día siguiente, el domingo 16 de febrero, el paro de transporte se extendió en la provincia, adhiriéndose el personal tranviario. Respecto a estos últimos, los diarios reprodujeron el comunicado de la Compañía de Electricidad de Los Andes, desde donde se manifestaba que el día del paro todo el personal había asistido a trabajar, pero los huelguistas, distribuidos en grupos, estaban recorriendo las cercanías de la compañía “...amenazando a los motoristas y guardas de que estarían expuestos a actos de violencia en caso de que iniciaran sus actividades”. Argumentando la responsabilidad del servicio público, la compañía dispuso el inicio de las tareas. Pero, según la empresa, al salir los primeros coches, fueron detenidos por grupos de huelguistas provistos de piedras, obligando a los pasajeros a descender de los vehículos, a la vez que eran amenazados con una pedrea si no cumplían sus deseos.

Al no haber servicio policial en ese momento, los coches volvieron a la estación.⁴³ En otra tónica, *Los Andes* informaba que los dos tranvías que habían salido de la estación tuvieron que parar frente a la plazoleta Barraquero (Godoy Cruz), donde un grupo de obreros “con los brazos en alto, invitó a los conductores de los vehículos a regresar a la estación”. Los conductores y motoristas accedieron a la invitación, por lo que la “paralización del servicio tranviario se hizo, pues, sin violencias”.⁴⁴ Asimismo, dentro de la nota colocaban el listado de las organizaciones que adherían al movimiento, entre los que se encontraba el Círculo de Periodistas, con la resolución “hacer presente a la Federación Obrera Provincia de Mendoza su amplia solidaridad con los derechos y legítimos intereses de la clase asalariada”, y manifestaban que daban su apoyo moral a la lucha,⁴⁵ mostrándose de esta manera abiertamente a favor de la huelga.

Por su parte, el diario *La Libertad* relataba la crónica del paro del transporte, haciendo énfasis en que la “paralización fue absoluta en la ciudad y departamentos con los consiguientes perjuicios y complicaciones para la población”, y continuaba mostrando el gran impacto que tenía la adhesión de tranvías: “La ciudad ofrecía ayer un aspecto desconocido por la limitación de las actividades ordinarias y especialmente por la ausencia de tranvías”.⁴⁶ La intencionalidad de este diario era mostrar las consecuencias de la huelga sobre la población que se vio perjudicada a la hora de ir a su trabajo, haciendo responsables de la situación a los trabajadores en lucha; mientras que *Los Andes*, como apreciamos anteriormente, mostraba una actitud mucho más empática con los huelguistas.

43. “Sin incidentes se desarrolló ayer en esta ciudad y departamentos el paro general de ómnibus y tranvías”, *Los Andes* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 6. [Citando el comunicado de la empresa].

44. “Sin incidentes se desarrolló ayer en esta ciudad y departamentos el paro general de ómnibus y tranvías”, *Los Andes* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 6.

45. “Sin incidentes se desarrolló ayer en esta ciudad y departamentos el paro general de ómnibus y tranvías”, *Los Andes* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 6.

46. “Continúa la huelga de los obreros del transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 18 de febrero de 1936: 5.

Siguiendo esta tónica, *La Palabra* también hacía hincapié en que durante la jornada no se habían registrado actos de violencia, y publicó *in extenso* el comunicado del Círculo de Periodistas en solidaridad con el conflicto.⁴⁷ Finalmente, el diario *La Tarde*, de orientación conservadora, planteaba que la huelga había sido exitosa y evidenciaba “un gran espíritu de solidaridad del proletariado mendocino con el personal de ómnibus”. A su vez, en referencia al pliego presentado por el personal de La Botánica, afirmaban que era austero y que “los sueldos que solicitan son tan modestos que alcanzan para no morir inmediatamente de hambre”, evidenciando que “en la provincia se violan descaradamente las leyes obreras”, lo cual demostraba que “el Departamento Provincial del Trabajo no cumple las funciones para que fuera creado”.⁴⁸ Por otro lado, señalaban como “hecho curioso” que los empresarios del transporte se hubieran constituido en sociedad pero que les negaran ese derecho a sus trabajadores. Finalizaba diciendo que el ministro de Gobierno debía hacer entender “a los patrones recalcitrantes, que los obreros tienen legítimo derecho a un más elevado nivel de vida”.⁴⁹

A lo largo de esta primera jornada de paro general del transporte, los huelguistas se ubicaron en puntos estratégicos cerca de las empresas de transporte para vigilar que no se violara la orden de huelga decretada por la FOPM.⁵⁰ Se constituyó un Comité Obrero de Huelga (COH) que comenzó a recibir y hacer públicas las adhesiones de numerosos sindicatos, en los que expresaban solidaridad moral y material con la lucha.⁵¹ Ante esto, el Ministro de Gobierno citó a la FOPM para intentar resolver el conflicto. La federación fijó los siguientes puntos para levantar la huelga: aceptación del pliego de condiciones por parte de todas las empresas de ómnibus;⁵²

47. “Solidaridad y apoyo moral”, *La Palabra* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 5.

48. Fueron recurrentes las críticas de *La Tarde* hacia el DPT a lo largo del conflicto, culpando a dicho organismo por el conflicto, ya que, si el DPT “no fuera el refugio de una burocracia inepta” y hubiera hecho valer la ley provincial 732 sobre salario mínimo, “ese pedido no tendrían porqué formularlo los obreros actualmente en conflicto”. “El reparo al pago del 50 por ciento de las horas”, *La Tarde* (Mendoza) 18 de febrero de 1936: 1.

49. “Esta tarde los huelguistas realizarán dos grandes actos públicos en la Capital y G. Cruz”, *La Tarde* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 1.

50. “Se hizo efectivo el paro decretado por la F. Obrera”, *La Libertad* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 5.

51. Albañiles y Anexos, Oficiales Sastres, Obreros Gráficos, Obreros Madereros, Obreros Vitivinícolas, Empleados de Comercio, Círculo de Periodistas, Federación de Obreros del Teatro y Espectáculos Públicos, y otros gremios adheridos a la FOPM. “Se hizo efectivo el paro decretado por la F. Obrera”, *La Libertad* (Mendoza) 17 de febrero de 1936. Posteriormente, el Socorro Rojo Internacional publicó un comunicado en solidaridad con los huelguistas. Por su parte, La Fraternidad sección Mendoza publicó en *Los Andes* una resolución en solidaridad con los huelguistas en la que planteaban además una protesta contra el ataque a Casiano Arenas, una ayuda económica que consistía en la impresión de 500 bonos solidarios de 0,20 centavos e informar a su Comisión Directiva lo sucedido para “adoptar una medida concordante con la situación”. “Es probable que hoy se solucione la huelga del transporte de pasajeros”, *Los Andes* (Mendoza) 18 de febrero de 1936: 7.

52. Las empresas eran las siguientes: Compañía de ómnibus Rosedal, Línea 10, Línea 20, Línea Paso de Los Andes, Compañía La Imperial, Compañía La Confianza, Compañía C.I.T.A. y Compañía de Electricidad Los Andes.

unificación de tarifas de colectivos y tranvías a 10 centavos el viaje de ida y a 15 centavos el ida y vuelta; permiso para realizar dos actos públicos ese mismo día,⁵³ uno en Capital⁵⁴ y otro en Godoy Cruz,⁵⁵ a fin de informar sobre las alternativas del conflicto —lo que se logró—; y la liberación de los obreros detenidos el sábado. Durante la jornada del domingo, en horas de la mañana, los huelguistas repartieron volantes invitando a participar de los mítines que se realizarían en la tarde. Uno de esos grupos, que iba en un camión por calle San Martín, fue detenido alrededor de las 13 horas por el jefe del escuadrón de seguridad y puesto en libertad cerca de las 21 horas, denotando la intervención permanente de las fuerzas represivas que, lejos de tomar distancia de la situación, luego de los hechos del día 15, seguían de cerca el accionar de los huelguistas, intentando coaccionar las medidas desplegadas.

Por otro lado, la demanda de la FOPM con respecto al valor del boleto muestra cómo esta entidad no solo estaba tomando medidas por y para los trabajadores en huelga, sino que también buscaba beneficiar a la población mendocina de escasos recursos. Esta reivindicación no estaba en el primer pliego presentado, por lo cual se puede inferir que se incorporó cuando el paro de La Botánica escaló a huelga general del transporte, a fin de sumar la adhesión y solidaridad de los usuarios al conflicto. Recordemos que Mendoza se encontraba en un proceso de urbanización con una creciente población de bajos ingresos que se incorporaba a la Capital, en un contexto en el que el desempleo seguía siendo acuciante y por lo que la demanda relacionada a la tarifa del transporte apelaba a una necesidad de un gran sector de la sociedad provincial.

Por su parte, los empresarios plantearon que los reclamos obreros eran injustificados, ya que no tenían en cuenta la difícil situación que atravesaban las patronales, la superposición de líneas, la competencia tarifaria y el otorgamiento de nuevos recorridos. Por estas razones resolvieron no aceptar el reconocimiento de ningún sindicato y comunicar al DPT el abandono del servicio hecho por el personal. Asimismo, solicitaron la intervención de las autoridades para: subir el valor del boleto; el estudio de todas las líneas para modificar el porcentaje de superposición —basándose en los recorridos más antiguos—; y eliminar la cohesión de los tramos. Finalmente, pidieron el otorgamiento de permisos a nuevos coches.⁵⁶

53. “Se hizo efectivo el paro decretado por la F. Obrera”, *La Libertad* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 5.

54. Se realizó en calles San Martín y Córdoba y los oradores por la FOPM fueron Juan Curto, Isaac Espinosa y Juan Espósito, Ángel Di Giorgio por la SOETP y Miguel Plantamura por las líneas de colectivos. “Sin incidentes se desarrolló ayer en esta ciudad y departamentos el paro general de ómnibus y tranvías”. *Los Andes* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 6.

55. Se realizó en la Plaza Godoy Cruz y hablaron los delegados de la FOPM González Burgos, Monasterio y José B. García. “Sin incidentes se desarrolló ayer en esta ciudad y departamentos el paro general de ómnibus y tranvías”, *Los Andes* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 6.

56. “Sin incidentes se desarrolló ayer en esta ciudad y departamentos el paro general de ómnibus y tranvías”, *Los Andes* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 6.

Al día siguiente se adhirieron a la huelga los trabajadores de taxis y coches de plaza que en la jornada anterior habían circulado, con lo cual el paro del transporte era total. *La Tarde* observaba que la población, a pesar de las consecuencias que acarrearía la paralización del transporte, “en ningún momento ha demostrado disgusto por la situación creada”, y enfatizaba que las “simpatías se mantienen firmes hacia los trabajadores en conflicto, comprendiendo que a éstos les asiste plena razón en las reivindicaciones que han planteado”.⁵⁷

Durante el día y la noche de ese lunes, “numerosos grupos de obreros recorrieron las calles de esta capital y Godoy Cruz en actitud expectante, vigilando, para impedir cualquier violación a la orden de huelga”.⁵⁸ Asimismo, hubo permanente movimiento en los locales obreros y en la Sociedad de Empresas y Propietarios de Transportes, y la policía redobló su vigilancia, a fin de “asegurar el orden y la tranquilidad, y de evitar cualquier atentado”.⁵⁹

Ese mismo día, el Ministro de Gobierno reunió a las partes para llegar a un acuerdo. Las empresas de ómnibus y la de tranvías habían logrado unificar el precio del boleto en la Capital —el de las combinaciones y el de los abonos escolares—, por lo que plantearon que había posibilidades de acordar en lo salarial.⁶⁰ Sin embargo, se negaban rotundamente a reconocer al sindicato y “... si la solución de la huelga dependía de eso, ellos no harían nada para que terminara”.⁶¹ Al discutir sobre el punto de las consecuencias del conflicto, los representantes obreros exigieron que no hubiera represalias contra los huelguistas y que se despidiera a aquellos que actuaron como rompehuelgas. Luego de largas y agitadas horas de discusión, las empresas accedieron al aumento salarial sin reconocer al sindicato. Ante esto, la FOPM declaró la huelga general por 24 horas en toda la provincia, a efectuarse a partir del día 20 de febrero a las 05:00. Además, los obreros volvieron a reclamar el aumento salarial planteado en un primer momento —\$4,80 diarios o sueldo de \$120 mensuales para los motoristas— y no el que habían comenzado a acordar en la reunión con el Ministro de Gobierno —\$4,00 diarios—.

La imagen de la ciudad de “aspecto triste, por la escasa circulación de vehículos”,⁶² producida por el paro general del transporte, no era más que el

57. “En el tercer día de huelga de los obreros del transporte”, *La Tarde* (Mendoza) 18 de febrero de 1936: 1.

58. “Continúa la huelga de los obreros del transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 18 de febrero de 1936: 5.

59. “Continúa la huelga de los obreros del transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 18 de febrero de 1936: 5.

60. Se resolvió implementar el boleto de diez centavos en ómnibus, micros y tranvías y, para evitar “competencias ruinosas”, se coordinaría el servicio de transporte en el radio urbano, suprimiendo diversas líneas y limitando vehículos en todos los itinerarios. “Continúa la huelga de los obreros del transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 18 de febrero de 1936: 5.

61. “Continúa la huelga de los obreros del transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 18 de febrero de 1936: 5.

62. “Se hizo efectivo el paro decretado por la F. Obrera”, *La Libertad* (Mendoza) 17 de febrero de 1936: 5.

momento de calma antes del estallido que se avecinaba. Los locales obreros se nutrieron de “...una crecida afluencia de personas que buscaban novedades”, y otros gremios sumaron su solidaridad a la causa,⁶³ mientras que la policía, por orden del gobierno, redoblaba su vigilancia con el fin de “...asegurar el orden y la tranquilidad y de evitar cualquier atentado”.⁶⁴ La polarización de clases era palpable, y el recrudecimiento de la lucha era inminente en esa jornada calurosa de verano mendocino. Esa era la antesala a la huelga general.

4. La solidaridad se extiende en la huelga general

La huelga total del transporte del día 19 se cumplió estrictamente en toda la provincia, siendo garantizada por los obreros que realizaron una férrea vigilancia en lugares clave. Sin embargo, en las primeras horas de la mañana partieron algunos coches hacia Chile con “abundante vigilancia policial”.⁶⁵ Ese mismo día, al fracasar la mediación del Ministro de Gobierno, se dispuso el arbitraje del director del DPT, Emilio Civit “persona que gozaba de la confianza de la clase trabajadora”.⁶⁶ La intervención policial permanente se empezaba a combinar con la mediación de Civit.

El jueves 20 comenzó la huelga general y fue ampliamente acatada por los sindicatos, adhiriéndose “millares de trabajadores de los diferentes gremios”.⁶⁷ El mitin se realizó a la tarde, en calle Córdoba y San Martín, y congregó a una multitud estimada en 7.000 personas, según los diarios *La Libertad* y *La Tarde*, mientras que *La Palabra* reconocía más de 10.000 concurrentes, “...casi exclusivamente trabajadores del músculo”.⁶⁸ Y agregaba que con esta convocatoria “la clase obrera organizada va comprendiendo las ventajas que ofrece la organización y recurre a ella para apoyar sus reclamos con la fuerza apreciable de los números”.⁶⁹ La FOPM

63. La Unión Ferroviaria sección Mendoza se solidarizó moral y materialmente con los huelguistas, “exhortándolos a mantenerse firmes hasta obtener la materialización de sus justas aspiraciones”. Asimismo, repudiaban “el atentado criminal de uno de los patrones de La Botánica contra uno de sus obreros, hecho condenable”. Realizaban también un llamado a los tranviarios a que se organizaran en “sindicato auténtico” y se incorporaran al gremio del transporte. Por otro lado, la Sociedad de Empleados de Comercio, en una asamblea de más de 600, asociados resolvió declarar la huelga por 24 horas, sumándose así a la huelga general. “Hoy se hará efectiva la huelga general de 24 horas decretada por la F. Obrera”, *Los Andes* (Mendoza) 20 de febrero de 1936: 7.

64. “Continúa la huelga de los obreros del transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 18 de febrero de 1936: 5.

65. “Continúa aún sin solución la huelga de los obreros del transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 19 de febrero de 1936: 4.

66. “Hoy se hará efectivo el paro general decretado por la Federación Obrera”, *La Libertad* (Mendoza) 20 de febrero de 1936: 4.

67. “Significado de la huelga general”, *La Tarde* (Mendoza) 22 de febrero de 1936: 1.

68. “Acotaciones al mitin de la Federac. Obrera”, *La Palabra* (Mendoza) 21 de febrero de 1936: 4.

69. “Acotaciones al mitin de la Federac. Obrera”, *La Palabra* (Mendoza) 21 de febrero de 1936: 4.

había dispuesto delegaciones de obreros para fiscalizar el cumplimiento de la huelga en diferentes zonas y departamentos, y estas fueron sumamente efectivas.⁷⁰

En el acto, los oradores⁷¹ explicaron las causas del conflicto y el significado de la huelga general. En las siguientes imágenes pueden verse diferentes ángulos del importante mitin, del que participaron un gran número de obreros varones de diversas edades escuchando el discurso del orador de turno (Figura 3). Posteriormente, se visualiza al dirigente del sindicato de albañiles de Godoy Cruz, J. V. García —también en huelga— rodeado por obreros, entre quienes se destacan algunos niños o jóvenes —cuyas edades pueden oscilar entre los 10 y 17 años— de frente a la cámara (Figura 4). Finalmente, se contempla una parte de la multitudinaria manifestación posterior al acto (Figura 5). Hacia el fondo, en la esquina derecha de la fotografía, se observa la tribuna en la que previamente habían disertado los dirigentes sindicales.

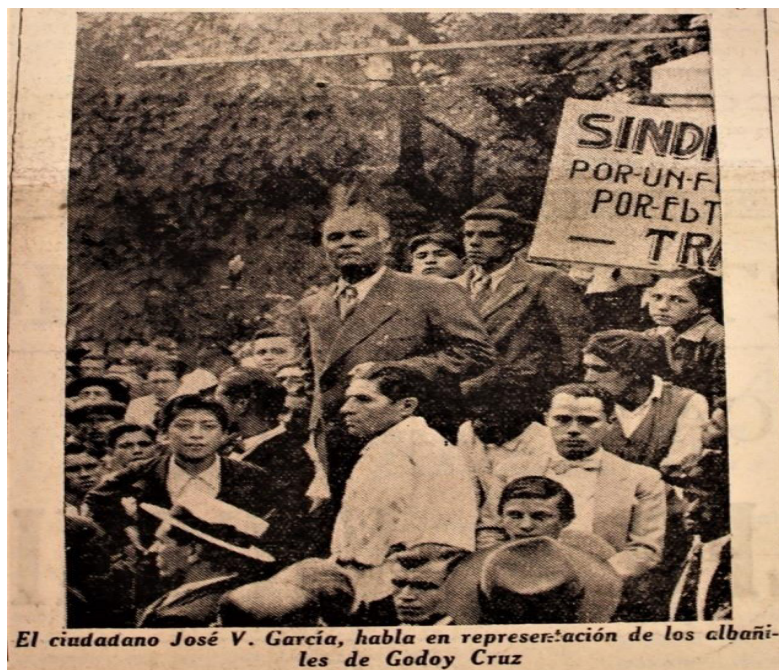
Figura 3. Acto realizado en el marco de la huelga general, Mendoza [1936].



Fuente: López Medina, "Fue total el paro general del jueves", *La Libertad* [Mendoza] 21 de febrero de 1936: 4.

70. La organización de las delegaciones fue puntillosa. Se designaron responsables obreros por zonas. Así *La Palabra*, una vez finalizado el conflicto publicó los nombres de los encargados y las zonas que le correspondía a cada uno. "Protesta contra la policía. Debido a la inoportuna intervención del Escuadrón de Seguridad", *La Palabra* (Mendoza) 21 de febrero de 1936: 1.
71. Hablaron José Silva; por la FOPM, Pedro Atencio; por el sindicato del transporte, Juan Curto; por el sindicato de la madera, Florentino Zapico; por los empleados de comercio, Isaac Espinoza; por los obreros gráficos y por el sindicato vitivinícola, José B. García; por el sindicato de albañiles de Godoy Cruz, A. Di Giorgio; por la Federación de Transportes, A. Roig; por el sindicato de pintores, un delegado del Socorro Rojo Internacional (SRI), y Juan Espósito; por la FOPM. "Una enorme muchedumbre se congregó en torno de la tribuna de la F.O.P. Mendocina", *La Tarde* (Mendoza) 22 de febrero de 1936: 1.

Figura 4. Obreros del Sindicato de Oficios Varios de Godoy Cruz en el acto por la huelga general, Mendoza [1936].



Fuente: "Fue amplio el triunfo obrero". *La Palabra* [Mendoza] 21 de febrero de 1936: 1.

Figura 5. Vista del mitin en la huelga general de febrero, Mendoza [1936].



Fuente: "Fue amplio el triunfo obrero". *La Palabra* [Mendoza] 21 de febrero de 1936: 1.

Al finalizar el acto, los presentes se dispusieron a marchar por San Martín las cuatro cuadras que los distanciaban de la sede de la FOPM en calle Lavalle. Allí se realizaría una asamblea general de todos los gremios. Según *La Palabra*, la multitud era tan grande que no hizo falta manifestarse, ya que “la crecida concurrencia llenaba materialmente la calzada, por su número”.⁷² La marcha no estaba autorizada, por lo que el escuadrón de seguridad, “al llegar a la cabeza de la manifestación a las calles San Martín y Entre Ríos, ordenó un toque de clarín y una carga, produciéndose la dispersión del público en todas las direcciones”.⁷³ A raíz de esto, se registraron varios contusos.

La actuación de la policía recibió el repudio de la población mendocina. *La Palabra* planteaba que los huelguistas habían actuado con total prudencia, no produciéndose incidentes debido a la vigilancia que desplegaron los dirigentes obreros, “quienes evitaron que se mezclaran al mismo personas que siempre actúan en esta clase de agitaciones para dar rienda suelta a sus instintos de destrucción”,⁷⁴ y que las fuerzas policiales actuaron de manera irresponsable, por lo que debían recibir medidas disciplinarias. En este sentido, enfatizaban que el Gobierno no debía cargar con la actitud desmedida del escuadrón de seguridad, y que a las manifestaciones debían enviarse “policías serenos, cultos, previsores, que comprendan que su rol es de guardar el orden exclusivamente y no participar, ocultamente, de los sentimientos que albergan los que son criticados en las tribunas callejeras”.⁷⁵ Por su parte, *La Tarde* también repudió la acción policial, la cual fue “duramente censurada por el público, estimándose que no existían causas para que se adoptara tan insólito procedimiento”.⁷⁶ Finalmente, luego de la represión, la FOPM dispuso lanzar un manifiesto en protesta por la actuación del escuadrón de seguridad durante el acto público.

Mientras se producía este hecho, los representantes de las partes en conflicto se encontraban en negociación. Inmediatamente después, se comunicó el triunfo obrero y el fin del conflicto, resultando aceptados los siguientes puntos: para ómnibus, \$4,40 diarios para choferes; \$2,40 para guardas; para los choferes de micrómnibus, el 20% de los ingresos brutos. Los salarios debían ser liquidados quincenalmente. El trabajo de los choferes y guardas debía ser permanente; es decir, que, salvo causas justificadas, el obrero trabajaría durante todo el mes con las excepciones que las leyes determinaran, abonándose las horas extra con el recargo correspondiente. La semana de trabajo debía ser de 44 horas, con el pago íntegro de 48 horas. No se tomarían represalias entre sí por parte de empleadores

72. “Acotaciones al mitin de la Federac. Obrera”, *La Palabra* (Mendoza) 21 de febrero de 1936: 4.

73. “Una enorme muchedumbre se congregó en torno de la tribuna de la F.O.P. Mendocina”, *La Tarde* (Mendoza) 21 de febrero de 1936: 1.

74. “Acotaciones al mitin de la Federac. Obrera”, *La Palabra* (Mendoza) 21 de febrero de 1936: 4.

75. “Acotaciones al mitin de la Federac. Obrera”, *La Palabra* (Mendoza) 21 de febrero de 1936: 4.

76. “Una enorme muchedumbre se congregó en torno de la tribuna de la F.O.P. Mendocina”, *La Tarde* (Mendoza) 21 de febrero de 1936: 1.

y empleados u obreros por la participación o no participación en la huelga.⁷⁷ El DPT reconoció a las asociaciones de empleados y obreros existentes o que se constituyeran para colaborar en el control de los convenios y disposiciones legales relacionadas con el régimen de trabajo.⁷⁸

Las organizaciones obreras fueron reconocidas por el DPT, pero no así por las entidades patronales. En este punto es necesario detenerse, ya que, para los trabajadores, esto era visto como un triunfo. Como plantea Korzeniewicz en referencia a los trabajadores argentinos en la década de 1930: “El movimiento obrero organizado persiguió activamente la mediación estatal, pues ello implicaba el reconocimiento oficial de los sindicatos y sus liderazgos por parte del DNT (así como por las propias patronales)”.⁷⁹ En este sentido, a pesar del no reconocimiento patronal, los obreros mendocinos lograron que, a partir de ese momento, las negociaciones debían darse con sus organizaciones, que ya poseían el reconocimiento estatal. Sin embargo, esto traería consecuencias futuras, dado que la intromisión del Estado no solo significaba la validación de las organizaciones de trabajadores, sino que además implicaba una vigilancia más estricta de los conflictos y de quienes integraban los sindicatos.

Volviendo a la resolución de la lucha del transporte, los trabajadores lograron un significativo aumento salarial, trabajo permanente y semana laboral de 44 horas, entre otras conquistas. Asimismo, fueron importantes el apoyo y las simpatías que recibieron por parte de la población mendocina. En este sentido, *La Tarde*, en una nota titulada “Significado de la huelga general”, planteaba que:

[...] ha revelado la existencia de un proletariado que afirma sus legítimas aspiraciones de mejoramiento económico y social en los propios métodos de lucha elaborados en los cuadros de su organización sindical con absoluta prescindencia del apoyo e influencias políticas. Es en la solidaridad de clase, en la cohesión sindical, en la capacitación intelectual para la mejor comprensión de los problemas que lo atañen, que el proletariado mendocino finca sus esperanzas de alcanzar un mayor nivel de vida. / El paro de todas las actividades realizado ayer, en las que figuran la no aparición de los diarios, se ha logrado sin que fuera menester que los huelguistas recurrieran a procedimientos de extorsión y violencia. La orden fue cumplida sin mayores obstáculos, lo que

77. Este último elemento es destacable porque muestra que no solo la empresa era advertida respecto a tomar represalias contra los participantes del conflicto, sino que también los mismos huelguistas eran notificados de que no podían realizar acciones contra aquellos compañeros que habían oficiado de rompehuelgas. Esto evidencia la virulencia con la que se desarrolló el proceso y las implicancias que tenía, tanto para los que fueron parte de la huelga como para aquellos que no. Era notable que la vuelta al trabajo no sería pacífica y que el conflicto estaba mostrando la heterogeneidad de tendencias al interior de los empleados del transporte.

78. “Las bases de la solución del conflicto de los obreros del transporte de pasajeros”, *La Tarde* (Mendoza) 22 de febrero de 1936: 1.

79. Roberto Korzeniewicz, “Las vísperas del peronismo. Los conflictos laborales entre 1930 y 1943”, *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales* 33.131 (1993): 345.

demuestra que *la opinión pública ha colocado sus simpatías a favor de los obreros en conflicto* y que la organización obrera ejerce un positivo contralor en los centros de trabajo.⁸⁰

Esta solidaridad, ejercida en la acción —asistiendo al mitin realizado en el marco de la huelga general y poniendo el cuerpo en la posterior represión— por una parte importante de la población mendocina, se sustentaba en la apelación a sus intereses concretos, como era la rebaja de la tarifa del transporte. Las demandas de los huelguistas colocaron sobre la mesa una necesidad sentida por las y los mendocinos en una situación en la que, si bien había un crecimiento del empleo, existía un gran sector de desocupados y los salarios, en general, eran bajos.

Por otro lado, la reivindicación de reconocimiento del sindicato como punto en el que “no transarían”⁸¹ fue un ejemplo para el resto de los trabajadores mendocinos y, a su vez, representó un duro golpe para las patronales que, mientras cedieron rápidamente al resto de las demandas, batallaron hasta el final contra el reconocimiento del sindicato, viendo con espanto que esa conquista bajaría los niveles de explotación y, en consecuencia, las ganancias. Si bien dicha demanda no fue tomada por las empresas del transporte, sí fue aceptada por el gobierno y el DPT, y sentó un precedente para futuras luchas. Uno de los ejemplos en este sentido fue que, una vez culminada la huelga, se reorganizaron otros sectores del transporte, como el Sindicato Tranviario, que se adhirió a la FOPM.⁸² Esta fue otra de las victorias del conflicto.

Cabe resaltar que la importancia estratégica de la organización obrera fue determinante para el triunfo. En este sentido, podemos destacar algunas de estas acciones. Por un lado, la eficacia de las delegaciones de trabajadores —ubicándose en lugares estratégicos, distribuyéndose por los departamentos, recorriendo los garajes de ómnibus en grupos que eran permanentemente amedrentados por la policía, repartiendo volantes informativos sobre el paro a la población—, las cuales fueron fundamentales para generar un orden y garantizar el paro; además, preparadas para el enfrentamiento con los patrones, rompeshuegas y fuerzas de seguridad, como se vio en la primera etapa del conflicto, luego en el paro del transporte y finalmente en la huelga general convocada por la FOPM.

80. “Significado de la huelga general”, *La Tarde* (Mendoza) 22 de febrero de 1936: 1 (resaltado nuestro).

81. En el marco del conflicto del transporte, el diario *La Libertad* realizó una entrevista al secretario del SOET en la que se ponía de manifiesto el estado de ánimo de los huelguistas en relación a sus demandas: “— Ustedes saben que este paro comenzó en la empresa La Botánica. Hubo un tiroteo. El sindicato decretó el mismo día del incidente la huelga general. — Se pretende que el sindicato fomenta el huelguismo. Las empresas niegan por tanto a reconocerlo. — No, lo rechazan de plano.— Anoche se firmó el compromiso en el despacho del Ministro de Gobierno, doctor Day. El documento original se halla en poder del Director del Departamento Provincial del Trabajo. — A pesar de todo...— *En eso no transaremos*” (Entrevista a Angel Di Gioglio, secretario del SOET). “Continúa aún sin solución la huelga de los obreros del transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 19 de febrero de 1936: 4 (resaltado nuestro).

82. “Ha sido solucionado el conflicto del transporte”, *Los Andes* (Mendoza) 22 de febrero de 1936: 4.

A continuación, se observa una de las imágenes de los comandos obreros (Figura 6). Uno de los huelguistas, ubicado en la esquina derecha de la fotografía, porta una piedra en su mano derecha, al igual que otro que mira directamente a la cámara. Por otro lado, varios de los trabajadores se posicionan en actitud expectante y provocativa frente al representante de la policía montada que intentaba desmovilizarlos.⁸³

Figura 6. Policía dispersando huelguistas en la puerta de La Botánica, Mendoza [1936].



Fuente: López Medina, “La policía en momentos en que dispersa a los huelguistas”. *La Libertad* [Mendoza] 16 de febrero de 1936: 8.

En este punto, es necesario reflexionar, no solo en torno a la disposición de los obreros adultos al enfrentamiento con la policía, sino que, como vimos en la imagen, en medio de la represión se encontraban varios niños corriendo, lo cual expone nuevamente la participación de las infancias en las luchas.⁸⁴ Si bien, como planteamos al inicio, no tenemos datos que expliquen la presencia de esos niños allí, sí podemos afirmar que las infancias —nuevamente— fueron parte activa de los procesos de lucha durante ese momento, así como lo fueron durante las huelgas provinciales en periodos anteriores.⁸⁵

83. El pie de página de esta foto planteaba que esas situaciones se habían desarrollado varias veces en el día. En este sentido, la policía había tratado de dispersar a los huelguistas que se ubicaban estratégicamente en las inmediaciones de la empresa de ómnibus, pero no pudieron lograr su objetivo, ya que los obreros, luego de recorrer unos metros, volvían a reunirse en grupos alrededor de la compañía. “Se produjo ayer un recio tiroteo entre obreros de una empresa de transporte”, *La Libertad* (Mendoza) 16 de febrero de 1936: 8.

84. Entendemos la infancia como categoría histórica, social y cultural; no atada a referencias biológicas o intervalos etarios fijos, sino que debe ser definida situadamente en cada lugar y tiempo histórico particular. Claudia Freidenrajj, *La niñez desviada. La tutela estatal de niños pobres, huérfanos y delincuentes. Buenos Aires 1890-1919* (Buenos Aires: Editorial Biblos, 2020). Si bien la documentación hallada no es explícita al respecto, para los años aquí estudiados podemos arriesgar un recorte etario que comprende a niños/as y jóvenes entre 8 y 17 años.

85. Ver Latorre y Pereyra, “1° de Mayo”.

Retomando las conquistas del conflicto, observamos que el aumento salarial recibido fue significativo, mostrando la importancia que adquiría el transporte en una ciudad en pleno proceso de urbanización y la capacidad de paralizar el movimiento cotidiano de la población que poseía este sindicato. Es decir, la detención de las actividades de la ciudad ya estaba garantizada por los trabajadores del transporte, por lo que la huelga general, realizada el 20 de febrero, acompañó y fortaleció esta medida, aunque fundamentalmente tuvo el rol de mostrar la gran convocatoria, el acompañamiento del pueblo, la solidaridad y capacidad de organización y poder que poseía la FOPM entre la clase trabajadora y hacia el conjunto de la población mendocina.

El hecho de que hubiese entre 7.000 y 10.000 personas en el mitin realizado ese día y el espacio que dedicaban a la federación los diarios de diversos sectores económicos y tendencias políticas —conservadores (*La Tarde*), lencinistas (*La Palabra*), industriales (*La Libertad*) y de criterio empresarial (*Los Andes*)— muestra el lugar que estaba adquiriendo la FOPM en la sociedad, lo cual, a su vez, representaba una amenaza creciente para las patronales y el gobierno. Sumado a esto, la actuación policial de ataque y represión permanente desde el inicio hasta el final del conflicto fue repudiada por dichos medios y por la población, aunque el enfrentamiento en la huelga general fue atribuido a la supuesta decisión individual de un jefe de policía que había actuado de forma desmedida e indisciplinada, sin la autorización del gobierno.

En marzo de 1936, se iniciaba con los trabajadores metabolizando el triunfo logrado en la huelga del transporte. Esto cristalizó en la reorganización de sindicatos que se encontraban previamente inmovilizados y en una renovada confianza en acciones como las huelgas para lograr determinadas demandas. Asimismo, a mediados de dicho mes, también se realizaba el tercer congreso de la FOPM, en el cual se votarían los delegados al congreso de la CGT, por lo que todos los sindicatos se encontraban realizando asambleas en un contexto sumamente politizado y marcado por el triunfo de la huelga general de febrero. Sin embargo, no solo los trabajadores estaban procesando lo acontecido, sino que el Estado comenzaba a gestionar nuevas herramientas para arremeter contra la organización obrera, como veremos a continuación.

5. El Estado contraataca

La represión y persecución de las fuerzas de seguridad hacia los huelguistas durante el conflicto fueron ampliamente visibilizadas y repudiadas por la población mendocina. La organización milimétrica y el orden garantizado por la FOPM durante el proceso hicieron aún más evidente la acción del aparato policial, ordenada desde el Estado. Frente a este desprestigio, y una vez fracasada esa táctica para vencer la huelga, el gobierno trató de desprenderse de cualquier responsabilidad y mostró una actitud dialogadora con los trabajadores, siendo el reconocimiento del sindicato de ómnibus ejemplar en este sentido. Así, *La Palabra* celebraba esta pos-

tura y planteaba que, tanto el Ministro de Gobierno como el director del DPT, no habían seguido “las viciosas prácticas de otros gobiernos” y habían apoyado las demandas obreras sin dejar de lado los intereses patronales. Asimismo, exponían que la intervención del Estado “en un conflicto entre el Capital y el Trabajo ha ofrecido la prueba de que se está innovando en las prácticas gubernativas”.⁸⁶

Siguiendo estos lineamientos, una vez finalizada la huelga, el gobierno provincial puso en marcha un decreto para la intervención del DPT en los conflictos obreros.⁸⁷ El decreto 110, de marzo de 1936, regulaba la modalidad en la que correspondía dirimir los enfrentamientos capital-trabajo, estableciendo que se debía comunicar al DPT sobre cualquier conflicto existente o se recibiría una multa. Esto aplicaba tanto para trabajadores como para empresas. El director del DPT, después de analizar las causas de la disputa y las condiciones de los sectores enfrentados, ofrecería su mediación, la cual sería voluntaria y podría darse mediante conciliación directa entre las partes, a través de los consejos del trabajo o del arbitraje. Si ninguna de estas instancias alcanzaba para solucionar el conflicto, el DPT podía informar públicamente sobre la situación de los sectores en disputa, quedando habilitado a precisar si alguno de estos había rechazado la mediación, si habían intervenido “personas extrañas”, si existían motivos no profesionales, si las demandas eran justas y cuál era el costo de vida del gremio en conflicto.⁸⁸

Con esa información, dicha entidad podría plantear una posible solución al conflicto y asesorar al poder público sobre la necesidad, o no, de la intervención de la fuerza para garantizar los derechos. Estos veredictos del DPT solo tendrían carácter “declarativo” y no “coercitivo”. El decreto tuvo la finalidad de mostrar que el Estado era un lugar propicio para resolver los problemas de una sociedad que se estaba modernizando; además, brindaba al DPT un procedimiento concreto para intervenir en un conflicto laboral. Por otro lado, le daba al Estado la capacidad para exponer un mensaje oficial sobre la legitimidad o ilegitimidad de las demandas obreras y patronales en determinado momento, y proponía un tipo de organización obrera merecedora de mediación estatal. Estas entidades debían cumplir ciertos requisitos para obtener dicha mediación, tales como: no actuar motivadas por intereses políticos, tener el reconocimiento como gremio por parte del DPT—lo que implicaba que las organizaciones debían facilitar los detalles sobre la cantidad de miembros, asambleas, direcciones de sus sedes, finalidades y estatutos—. ⁸⁹

86. “El Ministro de Gobierno y el Reciente Conflicto Obrero”, *La Palabra* (Mendoza) 22 de febrero de 1936: 4.

87. Esto fue una tendencia a nivel nacional. Korzeniewicz explica que, con el crecimiento de la conflictividad a fines de 1935, sobre todo luego de la huelga de la construcción, y hasta 1937, hubo un aumento de los conflictos laborales que tuvieron mediación del DNT y de los departamentos provinciales.

88. Mariana Garzón Rogé. “Las relaciones capital-trabajo en la mira de un Estado provincial. Mendoza, 1916-1946”, *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en Argentina (1907-1955)*, comps. Mirta Lobato y Juan Suriano (Buenos Aires: Edhasa, 2014): 131-153.

89. Garzón Rogé.

Esta medida, que involucraba una intervención creciente del DPT —y por lo tanto del Estado— en las organizaciones obreras, fue totalmente repudiada por la FOPM, que en su tercer Congreso discutió específicamente sobre este decreto “... resolviendo no aceptarlo por considerarlo atentatorio a la organización sindical de los gremios obreros y solicitar, en consecuencia, su derogación, a cuyo efecto se hará una agitación general en toda la provincia y se solicitará, para ello, el concurso de todos los partidos políticos de izquierda”.⁹⁰

La advertencia que planteaba la FOPM era válida, ya que, en un contexto en el que gobernaba el conservadurismo, se perseguían las organizaciones obreras y de izquierda —sobre todo al comunismo— y se estaba extendiendo la conflictividad y la organización sindical, este tipo de intervención estatal podía resultar perjudicial para el movimiento obrero, dado el proceso de ascenso que estaba experimentando. Las siguientes huelgas provinciales mostrarían hasta qué punto el Estado utilizaría este decreto como una forma de frenar la conflictividad, pero esto ya excede los objetivos de este trabajo. Por el momento es importante notar que, así como los trabajadores comenzaban a experimentar un momento ascendente en cuanto a sus luchas y niveles de organización, el Estado también actuaba en consecuencia.

Si bien la FOPM tuvo el reflejo de repudiar inmediatamente el nuevo decreto, no podemos descartar que otros sectores de la clase trabajadora hayan visto con buenos ojos la intervención estatal, más aún teniendo en cuenta que todavía estaba fresca la influencia que había ejercido el lencinismo sobre los trabajadores locales casi una década atrás y conociendo el avance del *sindicalismo* en los años posteriores. No es casual que *La Palabra* —de orientación lencinista— haya salido inmediatamente a apoyar la actitud estatal. Lo cierto es que la clase trabajadora ya había atravesado vastas experiencias de intervención estatal, en las que había vivenciado también sus limitaciones, por lo cual este nuevo proceso probablemente la encontrara mucho más consciente y mejor organizada.

Palabras finales

En este trabajo nos propusimos como objetivo reponer la huelga del transporte y la posterior huelga general en Mendoza durante febrero de 1936, mostrando cómo las tramas de solidaridad de diferentes sectores de la sociedad mendocina y, sobre todo, del movimiento obrero organizado, fueron las herramientas claves que permitieron el triunfo. Ahora bien, la victoria obrera no solo se visualizó en lo acordado en cuanto a salarios y condiciones de trabajo, sino que dejó entrever otros avances que, no obstante, no quedaron plasmados en ningún papel, pero sí formaron parte de las experiencias y lecciones que asimiló la clase.

90. “En la ciudad de G. Cruz realiza sus sesiones el III Congreso de la Federación Obrera Provincial M.”, *Los Andes* (Mendoza) 18 de marzo de 1936: 8.

En un contexto nacional caracterizado por el crecimiento de los enfrentamientos de clase y un fortalecimiento del movimiento obrero organizado, es importante destacar, en primer lugar, las características del sector obrero de ómnibus. Podemos afirmar que el triunfo se debió, en gran parte, al lugar estratégico que ocupaban estos trabajadores en el movimiento cotidiano de la producción y de la población mendocina. Sin embargo, a pesar de su importancia en una provincia en plena urbanización, antes del conflicto no poseían un salario básico ni empleo permanente. La huelga, en este sentido, significó un despertar —tanto para los trabajadores como para las empresas y el Estado— del sobre el lugar clave que los empleados de ómnibus ocupaban.

En segundo lugar, los reclamos obreros hábilmente entrelazaron cuestiones relacionadas con la producción y la reproducción social en un sentido amplio, tanto de los sectores involucrados en el conflicto como de la población más pauperizada de la provincia. Las huelgas —primero de los empleados de La Botánica, luego del conjunto del transporte provincial y finalmente la huelga general— excedieron los límites de las demandas puramente obreras y sectoriales, e involucraron aquellas que beneficiaban al conjunto de las familias trabajadoras. La simpatía lograda por el SOET se debió a que supieron conjugar demandas propias con un reclamo popular, como era la rebaja del boleto, beneficiando a estudiantes y a la población de menores recursos de la provincia, que se movilizó y también resistió la represión policial. Quedaron demostradas la necesidad y la importancia de la solidaridad de clase para el triunfo de este conflicto y, posiblemente, para los que se aproximarían en el futuro.

Otro de los elementos destacables fue la importancia de la organización sindical. Esto permitiría lograr conquistas más estables, que las patronales debieron respetar a partir de ese momento. Si bien las primeras protestas de los trabajadores de ómnibus se dieron en relación con los salarios, la lucha por el reconocimiento del sindicato pasó a encabezar el listado de reivindicaciones y fue la demanda más resistida por las empresas. Esto produjo un impacto en otros grupos de trabajadores, como los tranviarios, quienes reorganizaron su sindicato en el momento culminante de la huelga y se adhirieron a la FOPM. Asimismo, los huelguistas también se prepararon para los enfrentamientos con la policía o con rompehuelgas: organizaron comandos en los departamentos y se proveyeron de piedras, botellas de nafta y, aunque las fuentes no lo han especificado, es probable que también hayan contado con armas.

Por otro lado, el rol que ejercieron los diarios locales fue fundamental. Permitieron rebatir el discurso antihuelguista de la patronal y registraron cada avance en la lucha y en la solidaridad recibida por otros sindicatos y entidades. Los diarios comerciales —de un crisol de tendencias políticas— acordaron sobre la justeza de las demandas obreras. Es posible que muchos de los trabajadores de los periódicos hayan formado parte del Círculo de Periodistas que, como ya expusimos, publicó un contundente comunicado en solidaridad con los empleados del transporte y se plegó a la huelga general.

Un párrafo aparte merece la actuación del Estado. Como vimos, al no lograr amortiguar de la huelga mediante la represión y, en su lugar, generar el efecto contrario, se optó por una mediación del DPT y del Ministro de Gobierno. Sin embargo, mientras se llevaban a cabo las negociaciones, las fuerzas de seguridad seguían desplegando una represión desmedida que solo profundizó el desprestigio de este sector. La última carta que jugó el Estado fue establecer un decreto que, a partir de entonces, permitiría reconocer —o no— a los futuros sindicatos que se organizaran. La demanda obrera de reconocimiento sindical fue resignificada por el Estado, utilizándola como herramienta de persecución contra los trabajadores que intentaran organizarse. Esto comenzó a ser combatido por la FOPM y tendría consecuencias en las luchas venideras.

Asimismo, es necesario detenerse en la multiplicidad de sujetos dentro de la clase obrera que pudimos observar a lo largo del conflicto. Por un lado, es destacable la aparición de niños en diferentes momentos de la lucha. Si bien las fuentes escritas no han brindado información concreta sobre los móviles que los llevaron a participar de la protesta, las fotografías muestran que su persistente presencia y agencia continuaron siendo determinantes en el devenir formativo de los conflictos locales. Por otro lado, los rompehuelgas aparecieron sobre todo al inicio del proceso, manejando los ómnibus y tratando de boicotear la medida de fuerza. En el marco de la huelga total del transporte, obreros de la empresa CITA lograron poner en marcha un micro y cruzar a Chile, esquivando los comandos huelguistas; una vez culminada la gesta, se hizo referencia a ellos en el acta acuerdo, advirtiendo a los huelguistas de las represalias que podían tomar, lo que demostró que la postura de rompehuelgas tenía un alto costo en el marco del proceso que estaba desarrollando la clase.

Queda planteado el interrogante de cuál fue el derrotero de estos trabajadores una vez retomado el trabajo... ¿Se arrepintieron de su postura previa al conflicto? ¿Fueron convencidos por los huelguistas? ¿Mantuvieron su posición? Finalmente, es destacable la ausencia de mujeres a lo largo de la huelga. En las numerosas fuentes consultadas no hubo mención a ellas, ni siquiera en las fotografías. Los varones adultos fueron los protagonistas indiscutibles del proceso, aunque cabe preguntarse si hubo algún acompañamiento de mujeres, ya sea en su rol de esposas, madres o hermanas de los huelguistas —como ha sucedido en otras luchas—, o si, por el contrario, el sector de los ómnibus poseía alguna característica específica masculinizada que impedía o subestimaba la participación femenina en el conflicto.

Asimismo, la lucha fue una muestra del poder que ostentaba el colectivo obrero del transporte, tanto dentro del movimiento obrero como en la sociedad mendocina. La huelga paralizó la provincia de un día para otro, por lo que la huelga general quedó garantizada antes de que la FOPM se pusiera a la cabeza. El peso que tenían los transportistas resultaba amenazante, no solo para las patronales y el Estado, sino también para el propio movimiento obrero: un sector con tanto poder podía disputar, quizás en el futuro, la dirección de la federación.

Como último aspecto, queremos hacer énfasis en la importancia del análisis de escala, dando algunas pautas sobre las formas de solidaridad particulares que se dieron en esta gesta y la actuación del Estado. Es evidente que el proceso de formación de la clase trabajadora mendocina difiere del desarrollado en Buenos Aires. Por ejemplo, la urbanización incipiente reveló las tensiones que existían en la sociedad mendocina y la reconfiguración de los actores sociales dentro de dicho proceso. La tesis de Gutiérrez y Romero sobre la primacía de la individualidad de los trabajadores —obnubilados por las posibilidades de movilidad social ascendente— frente a la solidaridad de clase e identidad colectiva no resulta aplicable en este caso, ya que la unidad y la solidaridad crecientes de la clase fueron decisivas para el triunfo obrero.

Las reivindicaciones sostenidas por las y los trabajadores en un contexto nacional de crecimiento de la conflictividad —impulsada principalmente a fines de 1935 con las huelgas de la construcción y, posteriormente, con la huelga general de enero de 1936—, gestadas desde la reflexión sobre las experiencias de lucha y las condiciones de explotación cotidianas, permitieron estrechar los lazos entre ellos e identificar rápidamente a sus enemigos de clase. Esto se expresó tanto en las acciones de lucha como en una organización propia que, al aglutinar fuerzas, potenció al movimiento obrero provincial. El fortalecimiento de la histórica FOPM y su adhesión a la CGT Independencia fueron uno de los resultados de esta dinámica. Sin embargo, no podemos generalizar este proceso al acontecido en el conjunto de la clase trabajadora mendocina, ya que, a la par de estas expresiones de solidaridad, no descartamos que puedan haberse desarrollado casos en los que primara el resguardo individual, más aún teniendo en cuenta el posterior fortalecimiento de la corriente sindicalista en todo el país. Quedará para futuras investigaciones intentar darle una continuidad al proceso, a fin de observar regularidades en las experiencias obreras del periodo en cuestión.

Fuentes

Periódicos y revistas

Los Andes, 1935 y 1936. Hemeroteca de la Biblioteca Pública General San Martín, Mendoza.

La Palabra, 1936. Hemeroteca de la Biblioteca Pública General San Martín, Mendoza.

La Libertad, 1936. Hemeroteca de la Biblioteca Pública General San Martín, Mendoza.

La Tarde, 1936. Hemeroteca de la Biblioteca Pública General San Martín, Mendoza.

Internet

- Censo Nacional de Población 1914. <https://deie.mendoza.gov.ar/#!/censos-nacionales-de-poblacion/1914-tercer-censo-nacional-38>
- Censo Nacional de Población 1947. <https://deie.mendoza.gov.ar/#!/censos-nacionales-de-poblacion/1947-cuarto-censo-general-de-la-nacion-42>

Bibliografía

- Belini, Claudio. *Historia de la industria argentina. De la independencia a la crisis de 2001*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Sudamericana, 2017.
- Camarero, Hernán. *A la conquista de la clase obrera. Los comunistas y el mundo del trabajo en la Argentina, 1920-1935*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2007.
- Camarero, Hernán. “Consideraciones sobre la historia social de la Argentina urbana en las décadas de 1920 y 1930: clase obrera y sectores populares”. *Nuevo Topo* 4 (2007): 35-60.
- Ceruso, Diego. *La izquierda en la fábrica. La militancia obrera industrial en el lugar de trabajo, 1916-1943*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2015.
- Ceruso, Diego y Gabriel Piro. *La columna vertebral del sindicalismo argentino*. Buenos Aires: Grupo Editor Universitario, 2024.
- D’Antonio, Débora. “Representaciones de género en la huelga de la construcción. Buenos Aires, 1935-1936”. *Historia de las mujeres en la Argentina. Siglo XX*. Tomo 2. Dirs. Fernanda Gil Lozano, Valeria Silvina Pita y María Gabriela Ini. Buenos Aires: Taurus, 2000.
- De la Vega, Jacinto. *Mendoza 1919: Huelga! El nacimiento de la sindicalización del Magisterio mendocino*. Mendoza: Ediciones Culturales de Mendoza, 1997.
- Del Campo, Hugo. *Sindicalismo y peronismo. Los comienzos de un vínculo perdurable*. Buenos Aires: CLACSO, 1983.
- Freidenraij, Claudia. *La niñez desviada. La tutela estatal de niños pobres, huérfanos y delincuentes. Buenos Aires, 1890-1919*. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2020.
- Garzón Rogé, Mariana. “Las relaciones capital-trabajo en la mira de un Estado provincial. Mendoza, 1916-1946”. *La sociedad del trabajo. Las instituciones laborales en Argentina (1907-1955)*. Comps. Mirta Lobato y Juan Suriano. Buenos Aires: Edhasa, 2014.
- Gutiérrez Leandro y Luis Alberto Romero. *Sectores populares, cultura y política. Buenos Aires en la entreguerra*. Buenos Aires: Siglo XXI, 1995.
- Íñigo Carrera, Nicolás. *La estrategia de la clase obrera, 1936*. Buenos Aires: Asociación Madres de Plaza de Mayo, 2004.
- Kabat, Marina y Rodolfo Leyes. “Ciclos de luchas sindicales en la provincia de Entre Ríos, Argentina, 1930-1943”. *Estudios del ISHIR* 8.22 (2018).

- Korseniewicz, Roberto. “Las vísperas del peronismo. Los conflictos laborales entre 1930 y 1943”. *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales* 33.131 (1993): 323-354.
- Latorre, Matías. “Una flor exótica en el desierto. Segunda huelga del magisterio mendocino (julio-agosto de 1919)”. *Historia Regional* 48 (2023): 1-17.
- Latorre, Matías y Mariana Pereyra. “1° de Mayo de 1919 en Mendoza: infancias, mujeres y varones a la huelga general. Contornos y disrupciones alrededor de un acontecimiento clave para el hogar proletario”. *Descentrada* 7.1 (2023).
- Leyes, Rodolfo. “Comités pro-desocupados: intervención estatal, contención social y política. Entre Ríos, 1932-1943”. *Anuario* 33 (2020).
- Magni, Gabriel. “Trazando políticas. La inicial gestión de los caminos en Mendoza (1930-1935)”. *Política, industria y servicios en Mendoza (1918-1943)*. Coords. Patricia Barrio y Florencia Rodríguez Vázquez. Buenos Aires: TeseoPress, 2020.
- Mardoñes Peñaloza, Marcelo. “Trabajadores tranviarios e intervención estatal en el transporte colectivo: organización sindical, política pública y cuestión urbana, Santiago, 1937-1953”. Tesis de doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2017.
- Marianetti, Benito. *Las luchas sociales en Mendoza*. Mendoza: Cuyo, 1970.
- Nieto, Agustín. *Entre anarquistas y peronistas. Historias obreras a ras de suelo*. Buenos Aires: Imago Mundi, 2018.
- Norando, Verónica y Ludmila Scheinkman. “Roles sexuales y lucha de clases. La huelga de las obreras de la casa Gratry, Nueva Pompeya, 1936. “Género” y “clase” en disputa”. *Razón y Revolución* 21 (2011): 65-85.
- Panettieri, José. *La cultura antiindustrialista de la Argentina*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1992.
- Pereyra, Mariana y Matías Latorre. “Libres de prejuicios, libres de mentores, dueños de sí mismos”: la reorganización gremial en Mendoza durante los años de la primera posguerra (1919-1923)”. *Prohistoria* 36 (2021): 1-29.
- Pereyra, Mariana y Matías Latorre. “Sangre de explotados y oprimidos ha manchado nuevamente el suelo de Mendoza...”. Reconstrucción de la huelga vitivinícola de 1921 y su impacto en la organización obrera mendocina”. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales* 22 (2023): 63-92.
- Pereyra, Mariana. “Del repliegue a la ofensiva: Las luchas de los obreros de la construcción (Mendoza, Argentina, 1932-1935)”. *Anuario de la Escuela De Historia* 40 (2024).
- Raffa, Cecilia. “El avance del Estado: arquitectura y políticas públicas en el territorio (Mendoza-Argentina, 1932-1943)”. *Avances del Cesor* 15.19 (2018): 25-47.
- Raffa, Cecilia. “El turismo como estrategia del Estado: visiones políticas y aportes técnicos en Mendoza (1936-1943)”. *Anuario de la Escuela de Historia Virtual* (2020): 104-127.

- Raffa, Cecilia y Pablo Bianchi Palomares. “Arquitectura pública: la primera Terminal de Ómnibus estatal para Mendoza (Argentina, 1969-1972)”. *Arquitecturas del Sur* 40.62 (2022): 80-93.
- Richard-Jorba, Rodolfo. *Empresarios ricos, trabajadores pobres. Vitivinicultura y desarrollo capitalista en Mendoza (1850-1918)*. Rosario: Prohistoria, 2010.
- Richard-Jorba, Rodolfo. “Somos el pueblo y la patria. El populismo leninista en Mendoza frente al conflicto social y la prensa: discursos, representaciones y acciones, 1917-1919”. *Revista de Historia Americana y Argentina* 48.1 (2013): 11-54.
- Richard-Jorba, Rodolfo. “El movimiento obrero en Mendoza. Implosión, dispersión e intentos de reorganización 1918-1928”. *Política, industria y servicios en Mendoza (1918-1943)*. Coords. Patricia Barrio y Florencia Rodríguez Vázquez. Buenos Aires: TeseoPress, 2020.
- Satlari, María. “Organizaciones obreras en Mendoza: desde las disputas sobre el concepto de trabajo (1873) al estado de sitio durante el centenario (1910) y la primera federación obrera local (1920)”. *La clase obrera y el centenario 1910: trabajos de investigación*. Comp. Gustavo Contreras. Buenos Aires: CTA Ediciones, 2011.
- Simonassi, Silvia. “Políticas patronales de disciplinamiento y conflictividad obrera en el Gran Rosario: continuidades y rupturas (1930-1980)”. *Travesía* 18.2 (2016): 365-389.
- Ulivarri, María. “Del sindicato a la central obrera en una trayectoria de provincia: Tucumán en los años treinta”. *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda* 4 (2014): 123-143.