

El colectivo (1928)

LA MECANIZACIÓN TRANSFORMÓ ACELERADAMENTE EL TRANSPORTE EN LAS CIUDADES DEL PAÍS Y LOS PORTEÑOS, AGUSANDO EL INGENIO INVENTARON UN NUEVO MEDIO DE LOCOMOCIÓN, QUE TERMINÓ POR IMPONERSE.

En un siglo, Buenos Aires y el país vieron surgir, desarrollarse y desaparecer vehículos que constituyeron no sólo una rica galería, sino, sobre todo, una fuente de inspiración para tradiciones entrañablemente ligadas a la vida cotidiana. Así documentan numerosos tangos y hasta dichos populares que paulatinamente van seduciendo a los historiadores. Los últimos años del siglo XIX marcaron el ingreso de novedosas formas de tracción que habrían de superar al caballo, propulsor indispensable empleado por la mayor parte de los medios de transporte existente hasta entonces, con la excepción de las mulas -irreemplazables en los terrenos escarpados- y los bueyes, el animal que por entonces no admitía rival para mover grandes pesos. Sólo el ferrocarril pudo desplazarlo.



En 1928, los colectivos comenzaron una aventura que con el tiempo transformó el transporte en las grandes ciudades.

El caballo, entonces, sería el único resto colonial que coexistiría en ciudades que, como la Capital Federal, habrían de dar calurosa bienvenida a los nuevos sistemas. Uno de ellos, el tranvía eléctrico, fue en sus tiempos iniciales reemplazo y a la vez complemento de su antecesor, el de tracción animal. Este había comenzado a prestar servicios regulares, en febrero de 1870, aunque se reconocen dos antecedentes circunscriptos a una función: acercar pasajeros al ferrocarril. El 14 de julio de 1863, el Ferro-Carril del Norte libró al servicio una línea que transportaba pasajeros desde la estación 25 de Mayo (donde hoy está el monumento a Garay, frente a la Casa de Gobierno) hasta la estación Retiro de esa línea.

El 3 de febrero de 1866, el Ferro-Carril del Sud puso en circulación un tranvía similar, que dejaba a sus ocupantes a un paso del centro: iba desde la estación Constitución hasta el Pasaje del Pecado, una cortada que hoy puede imaginarse al costado sur del edificio del Ministerio de Acción Social, en la Avenida 9 de Julio y Moreno.

El servicio inaugurado en 1870, en cambio, era para todo el mundo. Para utilizarlo solo se requería el pago del pasaje de ese medio de transporte, propiedad de empresas exclusivamente tranviarias.

Un norteamericano, el ingeniero Charles Bright, introdujo un nuevo sistema originario de Alemania: el tranvía eléctrico. El 22 de abril de 1897, se hizo la primera prueba en Buenos Aires hubo un ensayo aislado en La Plata, en 1892.

El coche era del tipo, jardinera (abierto a los costados y en los extremos) y circuló por la actual avenida Las Heras, entre la hoy Scalabrini Ortiz y plaza Italia.

Aunque los argentinos de entonces no lo presentían, simultáneamente comenzó el reinado más prolongado de un medio de transporte urbano en el país. Mientras el tranvía eléctrico era adoptado febrilmente por las grandes ciudades (Rosario, Córdoba, La Plata, Mar del Plata, Bahía Blanca, Mendoza, Santa Fe, San Miguel de Tucumán, Paraná, Concordia, Salta y localidades de la provincia de Buenos Aires), otros sistemas se abrían paso en el resto del mundo.

Unos, tímidamente, demorarían mucho en arribar a nuestras playas; otros, lo harían con pujanza. En el primer caso, hablamos del Trolley Bus (según la grafía primitiva); en el segundo, del ómnibus automotor, cuyo primer ensayo fue en la Avenida de Mayo, por la cual, curiosamente, jamás circularían tranvías.

Estos ómnibus, de coches abiertos, tipo jardinera, fueron presentados por primera vez al público el 30 de noviembre de 1903.



Ómnibus ingleses del Ferrocarril Central Argentino (hoy Mitre) vinculaban distintas estaciones de los diferentes ramales.

Estos ómnibus, de coches abiertos, tipo jardinera, fueron presentados por primera vez al público el 30 de noviembre de 1903.

Estos ómnibus, de coches abiertos, tipo jardinera, fueron presentados por primera vez al público el 30 de noviembre de 1903.

Estos ómnibus, de coches abiertos, tipo jardinera, fueron presentados por primera vez al público el 30 de noviembre de 1903.

Tenían un motor de explosión que utilizaba nafta como combustible, pero no movía al ómnibus sino a un generador de corriente que alimentaba el motor eléctrico que impulsaba el vehículo. Es decir, eran nafta-eléctricos, tal como hoy son las locomotoras diesel-eléctricas. Pero no rendían lo esperado, ensuciaban mucho el pavimento y tenían que hacer la siesta para recuperar sus bríos. En realidad, dos siestas, porque los detenían entre las 13 y las 14.30, y entre las 17.30 y las 19. Tal vez sea lícito sospechar que tenían sólo una unidad. Lo cierto es que la experiencia fracasó. Solo el 20 de agosto de 1922 apareció una línea capaz de prestar servicios regulares. Pertenecía a Sandalio Salas.



El 60 por la avenida Callao, con una capacidad de 11 asientos.

En un comienzo, los motores eran todos Ford modelo T.

Los coches tenían una puerta de ascenso y descenso por la parte trasera, eran azules y blancos y los pasajeros viajaban en asientos longitudinales, de espaldas a las ventanillas. Estaban atendidos por un conductor y un guarda este solía ser un chico con un uniforme que lo hacía parecer un boy scout. Con toques de silbato le indicaba al chofer cuándo podía arrancar.

La empresa, denominada Auto-Ómnibus Metropolitano (AOM) iba de constitución a Retiro pasando por Plaza de Mayo. La buena rentabilidad dio paso a otros pedidos de concesiones y en sólo cinco años la actividad se había convertido en un negocio de tal magnitud que movió a algunas

compañías tranviarias a abarcar este nuevo rubro, ya que presentaba una seria competencia.

Sin embargo, el tiempo de las pingües ganancias estaba por llegar a su fin: el 24 de septiembre de 1928 los porteños participaban del debut de algo que no implicaba ninguna novedad en cuanto a los vehículos ni a su sistema de tracción. Ni tampoco en la forma de explotación, aunque ciertas variantes lo harían único, a punto tal que en poco tiempo se lo consideró un invento argentino: había nacido el colectivo.

¿Hasta qué punto esos taxis con un cartelito que pregonaba una tarifa de 10 y 20 centavos harían de cambiar la historia del transporte, particularmente en Buenos Aires, en un comienzo, y luego en los suburbios y en las otras grandes ciudades?

Faltaban pocos días para que Hipólito Yrigoyen iniciara su segunda presidencia. Y algunos meses para que se produjera el crac en Wall Street. Se avecinaban tiempos duros. Pero, por el momento, todo lo ligado a la industria automotriz vivía clima de euforia -casi de soberbia- que hacía recordar la música, el champagne y las risas de aquella noche en el Titanic.

Por entonces Buenos Aires se asombraba ante el flamante edificio inaugurado por los hermanos Resta, concesionarios de la marca De Soto, que luego sería el Palacio Chrysler (con pista de pruebas en la terraza) y que finalmente se convertiría en lo que es hoy el Museo Renault.



Por la guerra faltaban neumáticos. Los colectivos usaron ruedas de hierro para circular por las vías de los tranvías

Pero faltaba para que tomaran la ruta del olvido marcas como Marmom, Oakland, Peerless, Duesenberg. No era raro ver que el parque de los autos de alquiler porteños, modelos muy cotizados de oneroso mantenimiento, con motores de 8 cilindros y 5000 centímetros cúbicos de cilindradas. Había Pakard y Buick por todas partes, y no eran raras versiones de 7 asientos. Un ejemplar, que perdura en una nítida fotografía, ahora causa el asombro de los coleccionistas de alto vuelo: una limusina marca Hispano Suiza de conducción descubierta.

Pero ese lluvioso lunes 24 de septiembre de 1928 los taxistas (Taximetreros, por entonces) de la plazoleta de Rivadavia y Centenera estaban ante un dilema: ¿cumplían lo que se habían



Los Leyland. Estos modelos llegaron al país en la década del 50.

propuesto en las prolongadas charlas que venían manteniendo o se quedaban como estaban, respetuosos ciudadanos que obedecen las disposiciones municipales y se marchitan aguardando al pasajero, esa especie en extinción?

Muchos propietarios afectarían sus coches a ese servicio colectivo que otros patrones denostaban; algunos

de éstos demostraban su desprecio llevando en el asiento delantero un pan que agitaban ante el taxi-colectivo

que se cruzaba en su camino mientras le gritaban "¡muerto de hambre!"

Esa era la situación que ya empezaba a reflejar en sus tangos el aún desconocido Enrique Santos Discépolo. Y a esa palestra habían salido los audaces que en horas pico tapaban los relojes y colocaban sus cartelitos sobre el parabrisas. Proliferaban los recorridos encimados. Y por lógica, las peleas. Pero rápidamente el enemigo común los uniría.

Hoy, al comparar el taño de los contendientes, comprende la simpatía que lentamente esos aventureros despertarían en la calle: un tranvía

medía casi 11 metros,

pesaba aproximadamente 12 toneladas y podía transportar 32, 36 y hasta 40 pasajeros sentados

(los parados no tenían límite, porque iban en el techo cuando no había más lugar y las circunstancias obligaban, como, por ejemplo, a la salida de un partido de fútbol; un auto-colectivo, en cambio, tenía la longitud de un coche y, aún con trasportines, no cabían en él más de 9 pasajeros sentados y apretujados. De parados ni hablar.

Hacia mediados de la siguiente, década, el taxi-colectivo había desaparecido. Como en un proceso de cariocinesis, habían quedado por un lado, bien diferenciados, los taxis (a los que la Municipalidad, engoladamente, seguía denominando "automóviles de alquiler con taxímetro") y, por otro, esos vehículos a los que todo el mundo llamaba colectivos. Y mientras los colectiveros seguían su guerra contra los tranvías, las cuatro empresas que explotaban este sistema empezaban a reaccionar.

La Compañía de Tramways Anglo Argentino, la Compañía Lacroze y las más modestas Buenos Aires Town and Dock (Tranvía del Puerto, para los íntimos) y Eléctricos del Sud estaban de acuerdo en terminar con esta

Competencia de los chiquitines, que -aun constreñidos a las medidas estipuladas por una ordenanza municipal de 1932- seguían ganando la simpatía del público, inclinado en favor del más débil.

Con sus escasos 530 centímetros de longitud y un máximo permitido de 10 pasajeros sentados y 2 parados, luchaban con éxito contra los tranvías y también contra los ómnibus, algunas de cuyas empresas (como La Central y la Satia) pertenecían a compañías tranviarias.



Las bañaderas.

Estos ómnibus tenían lo suyo. Su aspecto era similar al de los tranvías, de líneas rectas y con una plataforma trasera. Eran moles imponentes, de 9 metros, con capacidad para 26 pasajeros sentados, aunque había versiones más modestas de solo 18 y algunas mastodónticas, de 36. Cuando estos vehículos llegaron al país, en la década del 20, deslumbraban con lo que por entonces era el último grito de la industria automotriz aplicada al transporte público.

En los catálogos del White de 1929, por ejemplo, se destacaba que los chasis estaban dotados de ruedas neumáticas. Es decir que hacía muy poco que se habían abandonado las ruedas con gomas macizas.

Era frecuente que no tuvieran frenos delanteros, y que los traseros no fueran hidráulicos (ni soñar con los de aire, los servofrenos y mucho menos lo de potencia. Por eso era cosa de todos los días que en un encontronazo en una esquina, el ómnibus siguiera su derrotero y, un poco desviado por el desesperado volantazo del chofer, terminara estrellado contra una ochava. Junto con la policía y la ambulancia llegaba la cuadrilla municipal para apuntalar el edificio.

Durante tres décadas los ómnibus de plataforma fueron una verdadera institución de Buenos Aires. Formaron parte del paisaje urbano tanto en los años veinte como en los treinta y los cuarenta. Se subía por la plataforma trasera donde él guardaba, como en los tranvías, aguardaba para entregar el



El Ford T también dio para ser carrozado como colectivo.

boleto en la misma plataforma, antes de ingresar en el salón, o dentro de este, después de que el cliente hubiese tomado asiento. Hasta allí iba el empleado para entregar el pasaje y cobrarle.

No era su única misión. Su responsabilidad incluía dar los toques de campanilla acordados en el reglamento para comunicarle al conductor que podía partir, entre todos los pasajeros habían ascendido ya (tin-tin), en que debía detenerse en la próxima esquina, porque alguien quería apearse (tin). Un peligro súbito exigía una orden perentoria para detener la marcha. Así, si alguien había perdido pie la mano del guarda tiraba tres veces del tiento trasmisor, que hacía resonar adelante sobre la cabeza de sus compañeros, contra el techo, la contundente campana de bronce niquelado (tin-tin-tin).

Para el descenso había una puerta adelante pero no siempre del mismo lado. La mayoría de los coches la tenía sobre la izquierda. Por eso, después del cambio de mano estas unidades la utilizaban solo cuando circulaban por avenidas, circunstancia en que lo hacían por el carril izquierdo; se detenían junto a los refugios de los tranvías.

Si el pasajero quería bajar cuando el vehículo iba por una calle – no por avenida – no tenía más remedio que descender por atrás y el conductor arrimaba al cordón derecho, como ahora.

La circulación cambió el diez de Junio de 1945 en casi todo el país. Solo se mantuvo el tránsito por izquierda en las Islas Malvinas, en los trenes y en los subterráneos.

EL ARCO IRIS RODANTE:



Un Chevrolet de 1939, carrozado por El Trébol, tenía once asientos uno destinado al guarda.

Una característica de transporte porteños hasta fines de la década del 30 era su policromía. Alrededor de 75 líneas de ómnibus ofrecían un abanico más variado que el arco iris: Celeste, blanco, verde, crema, naranja, rojo, bordo, azul, beige, cobalto, violeta, borravino, carmín, mostaza, y verde agua, solos o combinados de a dos, con los nombres de las compañías y sus correspondientes monogramas. Que no solo estaban pintados primorosamente en las carrocerías, por afuera, sino que también pregonaban orgullosos sus blasones en las

banderolas, con letras esmeriladas en los cristales.

Con excepción de las ya mencionadas de origen tranviario, las denominaciones pintaban la época: Cía Buenos Aires La República S.R.L, Autobús Mayo, Cía Buenos Aires de Ómnibus, Libertad Autobús, Cía de Ómnibus La Veloz, Cía de Ómnibus La Ideal, LA Continental, La Internacional, La Mundial, Sudamérica Autobús, La Nueva Porteña, Autobús Argentina, Compañía Argentina de Tracción Mecánica, Autobús del Plata S.R.L, Metrópol Autobús, Columbia Autobús, La Nación, La Patria, Cía de Ómnibus Ibero- Americana, Cía de ómnibus Luso- Argentina y otras por el estilo.

En cuanto a los apellidos de sus propietarios, revelaban en muchos casos una primera generación de inmigrantes. Algunos opacaron los nombres de las empresas, y era común la preferencia del público por sus propietarios, más allá de las denominaciones oficiales. Así, eran conocidos los ómnibus de Fitipaldi, El de Paramo, La Compañía de Esteban, Daneri o la de Mocorrea.

En el frontis de algunos edificios sobreviven esos operativos. O sobrevivieron hasta hace poco, como el garaje de Daneri, propietario de líneas y famoso carrocerero, tenían en la avenida de los Constituyentes a media cuadra de Gral. Paz, o la sede La Sud América, recordaban el frente de un edificio que ahora tiene varios locales a la calle, en Beazley 3978 a media cuadra de la avenida Saenz en Pompeya.

Como los dinosaurios, estos vehículos desaparecían sin dejar apenas rastros en nuestros días. Hasta sus marcas han tomado, en su mayoría, el rumbo del olvido: Broackway, Hispano Suiza, Hispano Argentina, Thnisroft, Lancia, White, Mack, Leyland, Aclo, Ruggles, International, Dodge Brothers. No todas han dejado de existir, pero ya no forman parte del parque actual, ni si quiera en sus versiones más modernas, que gozan buena salud en su tierra de origen.

Más frescos en la memoria están los ómnibus llegados en oleadas posteriores, como los Mack, GM, Leyland, Berliet e Izota Franschini comparados después de la segunda guerra mundial. Los Mercedes

Benz brasileños o alemanes que, sumados a más Leyland y a un puñado de Aclo, vinieron para reemplazar a los tranvías, desde 1962. Todos ellos tenían algo en común: El color plateado, con una franja azul.

Paulatinamente fueron reemplazados por colectivos; estos, a su vez, crecieron en longitud, altura y ancho hasta no diferenciarse de los ómnibus.

Hoy puede decirse que en la larga batalla entre ambos contendientes, uno venció en lo material haciendo que el rival más pequeño lo imitara hasta mimetizarse, y el otro perdura en los recorridos de la nostalgia se ha hecho dueño de esa palabra tan familiar: Colectivo.



En manifestación. Los colectivos en fila a fines de la década del 40 pasan frente a la plaza Colón; atrás, se ve el edificio Libertador. Más atrás anarecen los puentes sobre el Riachuelo.