

PRIMEROS PROYECTOS DE COORDINACION DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Temario: 1. Tranvías. Omnibus y Colectivos — 2. Planteo de la Compañía Anglo Argentina de Tranvías contra los servicios de ómnibus — 3. Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la Capital — 4. El Municipio y el Gobierno de la Nación — 5. Primeros proyectos sobre Coordinación de Transporte. Del Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires. De la Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus. De un particular — 6. Resonancias de los proyectos — 7. División de los empresarios de ómnibus — 8. Intromisión de influencias externas — 9. Conclusión — 10. Notas.

1.— Tranvías. Omnibus y colectivos

A comienzos del siglo XX el servicio de transportes de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires lo prestaban los tranvías, cuya expansión se desarrolló luego de la electrificación de las líneas. Electrificación que prometía acabar con la lentitud de la tracción a sangre al mismo tiempo que brindaba mayor comodidad a los usuarios.

Desde 1909 la Compañía Anglo Argentina de Tranvías —formada en Londres en 1876— logró ejercer el monopolio del transporte sobre el sistema de adquirir otras empresas ya unificadas. Generalizó el boleto único de 10 centavos y “controlaba el 80^o/o de las vías tranviarias dentro de la Capital Federal y transportaba cerca del 85^o/o de los pasajeros”.¹ Años más tarde, en 1914 esta Com-

¹ SCOBIE, James: Buenos Aires, del centro a los barrios 1870–1910. Bs. As., Hachette, 1977. pág. 228.

pañía libró al servicio público el primer subterráneo de la ciudad, que unía Plaza de Mayo con primera Junta, cubriendo una extensión de 6,85 km.

Al promediar la década del 10, ya los ómnibus habían alcanzado importancia como medio de locomoción. Lo mismo sucedía en Europa y Estados Unidos.

Fue el ómnibus un medio de circulación colectivo rápido, de fácil instalación y de tanta capacidad como el tranvía. El nuevo sistema adquirió una importancia extraordinaria, tomó la iniciativa del tránsito y extendió sus itinerarios a los más apartados rincones de los suburbios. La autonomía del rolado de los ómnibus que permitía una mayor agilidad en los recorridos y su velocidad superior, hicieron que el público los prefiriera a los tranvías.

Buenos Aires se extendía y crecía con gran rapidez y la Municipalidad de la ciudad, desde 1919, venía otorgando a las empresas de ómnibus concesiones precarias de circulación para ir cubriendo las necesidades del transporte de pasajeros del centro a los barrios y de los barrios entre sí. En 1926 estaba en pleno auge el ómnibus como medio de transporte.

El ritmo de la vida urbana se aceleró en la década del 30. El rápido aumento de la población de Buenos Aires debido a la inmigración europea y a las familias llegadas del interior, en busca de mejores condiciones de trabajo, determinaron la formación de nuevos barrios que necesitaban de mayores medios de circulación, veloces y eficaces.

Fue en 1928 —hay sobre esta fecha distintas versiones— cuando apareció en la ciudad el primer taxímetro transformado en automóvil colectivo. No admitía más de cuatro pasajeros en los asientos de atrás y uno junto al conductor. Sus condiciones de higiene y seguridad dejaron mucho que desear. Sin embargo las líneas fueron en aumento al igual que el precio de las tarifas. Todo era compensado por la rapidez del viaje.

Existía total libertad para fundar una línea de colectivos. Estas se organizaban con varios choferes dueños de taxímetros pudiendo elegir el recorrido que consideraban más rentable y transitar libremente por cualquier calle.

Los reclamos de los usuarios, la protesta de los otros medios

de transporte, obligaron a la Municipalidad, en noviembre de 1931, a expedir una ordenanza reglamentaria del servicio de colectivo. Se exigió para los vehículos condiciones mínimas de seguridad, higiene y comodidad para el pasajero, además de cierta estética exterior, imponiéndosele un recorrido de línea fija. Estas disposiciones motivaron la protesta de los colectiveros.

Como nuevo elemento dentro del tránsito, el público recibió al colectivo con simpatía. Presintió que era el más vulnerable de los transportes frente a los grandes ómnibus y al poder de la Compañía de Tranvías y pronto la literatura y la música popular porteña, lo convirtieron en protagonista de situaciones heroicas o sentimentales dentro de la ciudad.

La circulación vehicular se hacía en bastante confusión, circunstancia aprovechada para una competencia muchas veces desleal. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, que hasta ese entonces transportaba a la mayoría de los habitantes acusó el impacto de la presencia de los ómnibus y ambos medios de locomoción lucharon por el predominio del transporte en la ciudad.

Desde este momento diferentes grupos de opinión por una parte y el gobierno por otra, comenzaron a estudiar la creación de un organismo que, llamado Coordinación o Corporación de Transportes, fuera el ente organizador y regulador del sistema en Buenos Aires.

2.— Planteo de la Compañía Anglo Argentina de Tranvías contra los servicios de ómnibus

El 26 de julio de 1928 apareció en los principales diarios de la capital una extensa solicitada de la Compañía Anglo Argentina de Tranvías que se consideraba agraviada en sus derechos frente a los permisos de circulación otorgados a numerosas líneas de ómnibus. Tomaba así estado público una nota que le habían entregado al Intendente de la Capital, Dr. Horacio Casco.

El escrito recordaba que tres años atrás la intendencia había firmado un contrato, ad referendum del Concejo Deliberante, autorizando a la Anglo a establecer servicios definitivos de ómnibus basados en un plan coordinado con todos sus transportes a nivel. El Concejo no se había expedido, con el agravante de que se fueron concediendo permisos precarios de circulación a otras empresas de ómnibus, estableciéndose una red de transportes que, además de

competitiva, resultaba perjudicial para sus intereses.

En la nota de elevación al intendente estaban expuestas las demandas de la Anglo. Se puntualizaba lo que se consideraba un trato preferencial de la Municipalidad con respecto a las empresas de ómnibus, se reclamaba por los perjuicios financieros causados por la competencia de los servicios de ómnibus superpuestos a las líneas de tranvías.

Señalaba los defectos que tenía el ómnibus respecto al tranvía y opinaba que la coordinación del transporte urbano debía quedar en manos de grandes empresas, como había sucedido en las principales capitales de Europa y América.

En este sentido sugería que la Municipalidad debía

“ . . . fomentar el ómnibus únicamente como medio de transporte complementario y no competidor o sustituidor, dentro de los otros medios, a cargo de una Empresa responsable de los transportes coordinados. . . ”²

Las exigencias de la Anglo fueron concretadas en el pedido de:

- 1) una compensación por los perjuicios que se consideraban sufridos hasta el 30 de junio de 1928, estimados en \$ 9.365.200 m/n.³
- 2) una definición de la Municipalidad que facultara a la Anglo instalar servicios de ómnibus a sus propias líneas de tranvías.

La solicitada de la Anglo salió al cruce de una serie de artículos periodísticos y de denuncias de los propios interesados, que desde tiempo atrás, reclamaban el dictado de una reglamentación definitiva para las concesiones de los servicios de ómnibus.

En La Prensa, en su artículo de fondo del 17 de noviembre de 1926, se había indicado:

“La conducta seguida por la Intendencia Municipal al no reglamentar

2 Folleto. También en *La Nación* y *La Razón*, julio 26 de 1928.

3 Las cifras monetarias que se utilizan corresponden al peso moneda nacional corriente en la época.

los servicios de ómnibus, no constituye solamente el incumplimiento arbitrario de una ordenanza como puede suponerse a simple vista, sino que entraña, además, un alzamiento contra la voluntad y los derechos de la población".⁴

3.— La Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la Capital

En 1925 se había creado la Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la capital, que cinco años más tarde nucleaba a 58 empresas. Esta agrupación tenía como objetivo estudiar y solucionar los problemas que surgieran entre las Empresas y el Estado, además de representarlas ante los entes oficiales si así lo requerían sus dueños. Su órgano de difusión obviamente se denominó EL OMNIBUS. Las terminales de sus recorridos indicaban que las empresas de ómnibus unían a los barrios entre sí, cruzando generalmente por el centro de la ciudad.

Al solicitar la Anglo a la Municipalidad una solución para la difícil situación financiera por la que atravesaba en 1931, El Omnibus analizó, en un interesante comentario editorial, el estado del transporte automotor en Buenos Aires. Hizo notar que si la empresa tranviaria tenía grandes gastos de explotación, las circunstancias por las que atravesaban las compañías de ómnibus eran semejantes por:

"... la situación que les crea el impuesto para caminos a la nafta, de la que son principales consumidores en la capital, el recargo considerable al precio de venta de los neumáticos, chasis y repuestos en general para sus coches, recargo producido a raíz del aumento introducido en la tarifa aduanera a dichos artículos que en algunos casos alcanza a un 60, 80 y 90 por ciento.."⁵

Solicitó la Asociación que la comuna redujera los impuestos y al mismo tiempo reiteró la competencia del colectivo, que,

"se ha superpuesto a casi todas las líneas de ómnibus circulando en la forma más antojadiza ya que para este micro-ómnibus no hay ordenanza que los rija y adoptan a su albedrío recorridos, tarifas, número de pasajeros y tipo de carrocerías".⁶

En ningún caso se pidió un aumento del precio del boleto. Por

⁴ La Prensa, noviembre 17 de 1926.

⁵ El Omnibus, N^o 49, diciembre de 1931.

⁶ Ibidem.

el contrario, en una nota presentada por esta Asociación al Intendente Municipal, se sugería rebajar los impuestos y patentes municipales, eximir por un año de la sobretasa aplicada a la nafta para el fondo de caminos y mantener, sin ninguna nueva alteración, el "statu quo" de la explotación de los servicios: "así lo aconseja la misma crisis reinante que afecta principalmente a la masa del pueblo que utiliza los ómnibus".⁷

Sin embargo, para la Asociación, el problema más grave que afectaba a las empresas de ómnibus eran las zonas de prohibición que se habían establecido a partir de 1925. Por esta disposición ninguna nueva línea podía franquear en su recorrido una barrera imaginaria comprendida por las calles Callao, Entre Ríos, Córdoba, Paseo Colón, Leandro N. Alem e Independencia. En 1928 la barrera de prohibición se amplió hasta la zona delimitada por las calles Azopardo, San Juan, Avenida La Plata, Río de Janeiro, Canning, Santa Fé, Eduardo Madero y Bouchard.

De esta manera, los recorridos de las líneas que se establecieron después de las fechas citadas, debían detenerse en las calles perimetrales para llegar "a un punto terminal racional y adecuado. . . la ilógica deformación de las líneas y su hacinamiento en esas calles y la no menos comprensible serie de vueltas inútiles que deben dar en más de una parte de su recorrido" era perjudicial para los usuarios.⁸

Las autoridades comunales pensaron que con esta disposición solucionaban la congestión del tránsito en el centro. Se solicitó entonces la supresión de las barreras para corregir las deficiencias de trazado, porque se entendía que las ochenta compañías con líneas de circulación (que comprendían las adheridas a la Asociación), junto con los otros medios de transporte colectivo, tenían plena cabida en la Capital "siempre y cuando se reglamente bajo un plan racional ecuánime el lugar y los sitios que cada uno deben ocupar".⁹

Los directivos de la Asociación expresaron su confianza en que "el Concejo Deliberante no ha de tardar mucho en reglamentar convenientemente cada sistema de transporte".¹⁰

7 Ibidem.

8 El Omnibus, N° 57, agosto de 1932.

9 Ibidem.

10 Ibidem.

De esta manera, la Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la Capital, planteaba la solución de sus intereses afectados, al órgano de poder competente para resolver la cuestión en ese momento: la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires.

4.— El Municipio y el Gobierno de la Nación

En 1931, la decisión de aplicar la Ley 11544 relativa a la jornada de ocho (8) horas de labor creó una situación económica crítica a las empresas de transporte con posibles y graves repercusiones sociales.

Ante los problemas que surgían, el Intendente Municipal se dirigió al Ministerio del Interior, para interesarlo en la cuestión del ordenamiento de los servicios de transporte. A su juicio, las empresas tranviarias no cumplían con algunas leyes sociales: debían a la caja de jubilaciones y pensiones varios millones de pesos. Las compañías de ómnibus también tenían dificultades para aplicar la Ley 11544, porque al ser sus concesiones de circulación precarias, no querían afrontar el riesgo de las cargas sociales que implicaba el tener personal permanente.

El Intendente expuso al Ministro estas dificultades y le expresó la necesidad de proyectar un plan estable y orgánico a los transportes colectivos para asegurar el normal desenvolvimiento del tránsito.

El Ejecutivo Municipal entendió que era competencia del Congreso el estudio y la solución integral del problema mediante la sanción de la ley y reservaba a la Municipalidad el derecho de asumir el contralor del tránsito en la ciudad, como única autoridad capacitada.

A este respecto el diario La Nación estuvo de acuerdo en que era necesario crear un ente coordinador cuyas actividades serían fiscalizadas por la Municipalidad. Pero, al mismo tiempo, se debían estipular con claridad las relaciones de derecho entre el Estado y la entidad coordinadora. Al analizar los proyectos que se ventilaban para ordenar el tránsito porteño, el diario expresó: "ninguno de los proyectos dados a conocer prevé el fracaso de la tentativa de creación del consorcio monopolizador (. . .) Sin embargo, no es esa una eventualidad que pueda desecharse".¹¹

¹¹ La Nación, marzo 13 de 1931.

La Prensa había tratado el problema del tránsito recalcando la necesidad de una reglamentación definitiva. Con respecto a los servicios que prestaban los ómnibus, había estimado que estaban ya arraigados en la población y que resultaban beneficiosos:

“El rápido progreso de barrios lejanos realizado en los últimos años es debido a los ómnibus. Si la autoridad edilicia, en vez de combatirlos en forma inexcusable, los hubiera fomentado, hoy tendrían una organización de primer orden. Debe pues acabarse con todas las trabas”.¹²

Respuesta del Ejecutivo Nacional

Ante las reclamaciones efectuadas por la Municipalidad, las empresas de tranvías, ómnibus, colectivos y asociaciones obreras, el Gobierno Provisional surgido de la revolución de 1930 había designado una comisión, el 8 de abril de 1931, que debía estudiar el problema del transporte y proponer las soluciones pertinentes. Examinaría, en una primera etapa, la situación económica y financiera de todas las empresas de transporte colectivo y la de sus correspondientes gremios obreros. El segundo paso consistiría en el análisis global del problema del transporte en la ciudad y presentar las propuestas de solución.

La Comisión estaba facultada para recabar de las autoridades nacionales y municipales todos los antecedentes y elementos de juicio que creyera conveniente, pudiendo intervenir en la contabilidad de las empresas para verificar los datos necesarios.

Mientras la Comisión trabajase, se suspendían por el término de dos meses los artículos 7^o y 8^o del Decreto reglamentario del 31 de diciembre de 1930, sobre la jornada de ocho horas y el descanso semanal, bajo el compromiso contraído por las empresas de reintegrar después a los obreros el importe de los salarios que correspondieran.

Fueron designados para iniciar esta labor, en representación del Gobierno Provisional, el Dr. David M. Arias y el Ing. Luis Duhau; en representación de la Municipalidad de la Capital Américo Aliveriti. Para la segunda etapa se completaría la comisión con delegados de las empresas y de los obreros; estos últimos serían designados por el Ministerio del Interior. Todos sus miembros desempeñaban las funciones ad—honorem.

¹² La Prensa, enero 9 de 1931.

Los amplios considerandos del Decreto abarcaron todos los aspectos del problema: situación de la Compañía Anglo Argentina de Tranvías, de los obreros del transporte, de las deudas que las empresas tenían con la Caja de Jubilaciones. Al tratar sobre las compañías de ómnibus, se analizaban los fundamentos de las presentaciones de la patronal que reclamaban por la difícil situación económica en que se encontraban las empresas debido a la disminución de pasajeros —un 20 por ciento menos en enero de 1931 en relación a enero de 1930— atribuible a la crisis que atravesaba el país. Los empresarios sumaban a esto el aumento de \$ 0.02 m/n en el precio de la nafta y del 25 por ciento en los derechos aduaneros sobre los chasis. Habían solicitado los propietarios la suspensión de la Ley 11544, ya que su aplicación representaba un 17 por ciento sobre el monto de los salarios de las empresas, renglón máximo de sus gastos generales.

No obstante que el Gobierno no vislumbraba una perspectiva que permitiera una solución inmediata, se comprometía a buscar una de fondo para todos los afectados al problema del transporte.

5.— Primeros Proyectos sobre Coordinación de Transporte

Se fue gestando toda una confusa situación en medio de la ausencia de un plan oficial que encarara la solución del problema vial con criterio lógico y regulador. Es más, el impreciso y discutido régimen legal de la ciudad capital causaba más desorden. Las decisiones adoptadas por la Comuna ante las solicitudes de concesiones de las empresas de ómnibus revelaron, en muchos casos, el deseo de preservar a la explotación tranviaria.

Al comenzar la década de 1930, a los problemas particulares del transporte urbano se unieron factores económicos y políticos de orden nacional y aún internacional, que habrían de acelerar la consideración del asunto. Las dificultades económicas, que a partir de 1929 comenzaron a agobiar a todos los países del mundo, y en especial a los de gran producción agrícola ganadera como el nuestro, perturbaron también a las empresas de transporte urbano. Coincidiendo con la depresión general se produjo la sanción de la Ley 11544 sobre jornada legal de ocho horas y descanso dominical, cuya aplicación, después de varias postergaciones, la fijó el Gobierno Previsional para el 31 de diciembre de 1930. Ya hemos dicho que este canon significaba, para los gastos de explotación de las empresas, el 17^o/o de aumento sobre el monto que liquidaban en concepto de jornales.

Estas y muchas otras cuestiones que se agitaban en este ambiente en Buenos Aires, hicieron surgir la necesidad de coordinar los medios de transporte. Cada ramo empresario por su lado: tranvías, ómnibus y colectivos, solicitaban del gobierno comunal y nacional, medidas que solucionaran el problema, aportando sus ideas para concretar un proyecto. Y esto venía desde años atrás. Se destacó así la necesidad de reordenar el trazado de líneas, fijar tarifas justas y razonables, susceptibles de ser reguladas, establecer cargas impositivas con criterio integral, tratar equitativamente a todos los concesionarios en materia de exigencias comunales relativas a seguridad, higiene, horarios y demás aspectos de la prestación del servicio.

Así se comenzaron a analizar proyectos, estudiados unos por los poderes públicos y presentados otros por particulares, que debían, por lo menos en intención, coordinar los transportes. Trataremos los más relevantes.

Del Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires

El Concejo Deliberante resolvió suspender la tramitación de nuevas líneas de ómnibus y colectivos, modificaciones o prolongaciones de las existentes, mientras se preparaba el plan definitivo que organizara todo el sistema.

Se designó una Comisión Especial con carácter honorario, en enero de 1933, integrada por el Ing. Pablo Nogués, Dr. Roberto Ortíz, Ing. Manuel F. Castello, Ing. Antonio Rebuelto, Ing. Alberto Schneidewind, Ing. Horacio J. Treglia y Dr. Faustino J. Legón; éste último renunció y fue reemplazado por el Dr. Agustín Pestalardo. En el decreto de constitución se estableció que la Comisión "se abocará al estudio de los transportes colectivos con la amplitud que considere necesario".¹³

Trabajó durante un año y produjo dos despachos. El de la mayoría que avalaron: Dr. Roberto Ortíz, Ing. Manuel Castello, Ing. Pablo Nogués y Dr. Agustín Pestalardo y el de la minoría, firmado por los Ingenieros Horacio Treglia y Antonio Rebuelto.

Proyecto de la Mayoría de la Comisión

13 Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires. Informes de la Comisión Especial designada por la Intendencia Municipal de la ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires, 1933. págs. 4 y siguientes.

En la elevación al Intendente Municipal, Dr. Mariano de Vedia y Mitre, el proyecto de la mayoría incluyó un estudio, en materia de transportes colectivos de pasajeros, desde todos los aspectos susceptibles de análisis y en las conclusiones que arribó “fundamentan a su vez el proyecto de ley que en mayoría ha considerado como la solución legal y práctica más eficiente y completa del trascendental problema que le ha sido sometido”.¹⁴

Es así cómo que el proyecto de ley que se presentaba autorizaba al Poder Ejecutivo de la Nación a formar, la entidad denominada Corporación de Transportes de Buenos Aires y Alrededores sobre la base de las Compañías de Subterráneos y Tranvías en explotación: Compañía de Tranvías Anglo—Argentina Limitada, Compañía de Tranvías Lacroze de Buenos Aires Limitada, Compañía de Tranvías Eléctricos del Sur, Compañía de Tranvías Ciudad y Puerto de Buenos Aires, y Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires.

Esta Corporación funcionaría como una Sociedad Anónima, teniendo a su cargo los servicios de transporte colectivo de pasajeros y la preferencia para la construcción y explotación de nuevas líneas y servicios que se consideraran necesarios en el futuro. La concesión se otorgaba por 60 años.

El régimen de la ley comprendía: el transporte colectivo de pasajeros dentro de la Capital Federal y en conexión con la provincia de Buenos Aires, efectuado a través de ferrocarriles, tranvías subterráneos y a nivel, ómnibus colectivos con excepción del transporte que se realizaba por los ferrocarriles cuyas líneas de acceso a la Capital Federal formaban parte de una red ferroviaria propia. Al término de la concesión:

“... la Corporación entregará a la Nación y a la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, quienes ejercerán el dominio respectivo en proporción a sus derechos, en buen estado de conservación y en pleno funcionamiento, los inmuebles, instalaciones fijas, el equipo, etc. y todo cuanto forme parte de la explotación sin cargo de indemnización alguna por los bienes incorporados durante los primeros cuarenta años de la concesión...”¹⁵

Asimismo, especificaba el régimen financiero y económico, el contralor de los servicios que debía prestarse al público y otras dis-

14 Ibidem, pág. 9.

15 Ibidem, pág. 51.

posiciones generales. Finalmente, el Estado se reservaba, por el artículo 48 del proyecto, el derecho de rescatar en todo tiempo la concesión.

“abonando el valor acreditado en la cuenta de primer establecimiento, con deducción de las amortizaciones a la misma que se hubieren realizado y reembolsando a la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en proporción a sus derechos”.¹⁶

Entre las observaciones que precedían al proyecto, cabe destacar que reconocía la importancia que había adquirido el servicio de ómnibus. Aseguraba la Comisión que, con los adelantos que experimentaría la industria automotriz y el uso del fuel—oil en los motores, que abarataba el costo de tracción, la utilización de ómnibus y colectivos por parte de los pasajeros iría en aumento.

En lo que se refiere a los servicios que se realizaban mediante permisos precarios, la Comisión

“estima que deben tratarse aplicándoles las reglas de la concesión, sin término, por cuanto se trata de explotaciones sobre las cuales no rige el principio de su entrega al concedente después de un cierto tiempo, lo que implica decir que se trata de bienes que deben considerarse, desde el punto de vista de su régimen de propiedad, como del dominio privado del concesionario o sujeto activo del permiso, vale decir, equiparables a los de una concesión a perpetuidad”.¹⁷

Esta consideración, que transcribimos en parte, fue un fundamento de peso que se tuvo en cuenta al preparar las reglamentaciones de la Ley 12311 y en el procedimiento de las expropiaciones de las compañías de ómnibus que se negaron a formar parte de la Corporación.

Proyecto de la Minoría de la Comisión

Al igual que el anterior, estaba acompañado de extensos fundamentos y proponía autorizar

“al D.E. de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires a promover, ad—referendum del H.C.D., la formación de una entidad que se denominará Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires, en la cual participarán la Municipalidad, las empresas mencionadas en el artículo 2^o y las empresas o las particulares que exploten concesiones o permisos para transporte”.¹⁸

16 Idem.

17 Ibidem, pág. 34.

18 Ibidem, pág. 75.

Se constituía como Sociedad Anónima organizada sobre la base de las compañías de subterráneos y de tranvías y de la Municipalidad. Este proyecto contemplaba todo el régimen de transporte de pasajeros dentro de la Capital Federal, sistema legal, financiero, económico y tarifario.

En cuanto a la prestación de los servicios, el artículo 40^o del proyecto de ordenanza manifestaba: “es de la esencia de la concesión que se acuerda por el artículo 7^o, la obligatoriedad de la prestación de los servicios a que ella se refiere en forma que satisfaga las necesidades de la población en materia de transporte colectivo, cuestión respecto de la cual es Juez único la Municipalidad de la Capital y a cuyas decisiones deberá someterse”. Concluía por proclamar “la jurisdicción municipal sobre el organismo a instituirse para el ejercicio del monopolio del transporte urbano”.¹⁹ La minoría coincidió, con los demás miembros de la Comisión, en cuanto a la solución que debía darse al problema del transporte, dentro de la ciudad de Buenos Aires, pero disentía con la mayoría en lo referido a la necesidad de extender la solución fuera de los límites de la Capital, y fundamentalmente, en cuanto a la forma de llevar a la práctica la solución del asunto. En toda la presentación resalta que la jurisdicción institucional que debería regir al organismo destinado a coordinar el tránsito en la Capital era la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires.

Estas dos posiciones fueron ampliamente comentadas y criticadas por los periódicos de la Capital y las partes interesadas. Es que en el transcurso del año que medió entre la designación de la Comisión y la presentación de sus conclusiones, se agitó la opinión pública porteña que tomó partido en todo el asunto.

Intervención del Intendente de la ciudad de Buenos Aires

El 10 de marzo de 1934, el Intendente de Buenos Aires, Dr. de Vedia y Mitre, elevó al Ministro del Interior y al Concejo Deliberante copias del informe de la Comisión encargada de estudiar el problema de transporte con los dos dictámenes producidos, acompañados de una nota en donde expresaba las razones de su decisión: de que debía ser materia de una ley nacional la coordinación de los transportes colectivos.

Luego de analizar los fundamentos de los informes de los dos

¹⁹ Ibidem, pág. 85.

despachos compartió el criterio de la mayoría pues “es evidente que el tráfico de la ciudad no está limitado al que se realiza por sus calles. Sale de ellas para entrar en territorio de jurisdicción federal como en el puerto y también para servir a los pueblos circunvecinos de la provincia de Buenos Aires”.²⁰ Opinaba que la Municipalidad de Buenos Aires, “no tiene jurisdicción bastante para investir de las facultades necesarias a la Corporación que se proyecta o, lo que es lo mismo, que ellas escapan a sus poderes constitucionales y legales”.²¹ Destacó que de las cuatro compañías de tranvías de la ciudad: la Anglo—Argentina, Lacroze de Buenos Aires, Eléctricos del Sur, Ciudad y Puerto de Buenos Aires, las dos últimas tenían concesión de orden nacional. Existían además concesiones nacionales sobre líneas municipales de la Compañía de Tranvías Lacroze.

Entendía el Intendente que se podía invocar el artículo 67º, inciso 12 y 27 de la Constitución Nacional, para facultar al Congreso a ejercer jurisdicción en la capital. Se remontó a principios y doctrina jurídicos y recordó que, cuando constituyó la Comisión que dictaminó sobre el problema, uno de los fundamentos fue que “tal estudio (del transporte) requiere ser tratado con criterio y versación amplia no sólo por su magnitud sino también por tener que transponer los límites jurisdiccionales de la Capital Federal y encarar cuestiones de orden nacional, escapando así al resorte único de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires”.²² Lo más importante era la necesidad de expropiar concesiones y permisos existentes y el único medio de expropiación era la Ley. Este fue uno de los argumentos más fuertes que esgrimió y de manera terminante.

Intervención del Poder Ejecutivo Nacional

El Presidente de la República suscribió el 14 de marzo un decreto, refrendado por el Ministerio del Interior, por el cual sometió a conocimiento y resolución del Congreso Nacional como poder constitucional correspondiente, el problema sobre organización y coordinación de los transportes.

En el decreto se hizo referencia entre otros fundamentos:

1º) Que la Constitución coloca entre las atribuciones del Congre-

20 La Nación, marzo 11 de 1934.

21 Ibidem.

22 Ibidem.

so, artículo 67º, inc. 12, la de reglar las actividades comerciales, marítimas o terrestres con las naciones extranjeras o de las provincias entre sí.

- 2º) Que en el artículo 67º, inciso 27, le corresponde al Congreso la jurisdicción exclusiva y local en el territorio de la capital y así se sancionó el Código de Comercio como ley general de las actividades comerciales, entre las que se incluye lo relativo a las distintas formas de transporte de personas o mercaderías por agua o por tierra.
- 3º) El Congreso de la Nación, al dictar la ley orgánica municipal, que fijó al Concejo y a la Intendencia funciones específicas, no renunció a las facultades constitucionales que tienen los poderes permanentes de legislación.

Con este decreto, que lleva el número 38.608, y las firmas del presidente Justo y del ministro Leopoldo Melo, se elevó al Congreso de la Nación, todo lo actuado hasta ese momento y se le encomendó buscar la solución al problema del transporte en la Capital Federal.

Proyecto de la Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus

La Asociación, para contribuir a la solución del problema del transporte de pasajeros, había presentado un proyecto de "Corporación Nacional de Transporte Público Automotor" al Concejo Deliberante.

Las 36 empresas que en ese momento la componían propusieron entre otras cosas:

- a) Constituir una Corporación bajo la forma de Sociedad Anónima en la que podrían ingresar en igualdad de condiciones todas las empresas o particulares que realizan el transporte común de pasajeros, teniendo como base las empresas firmantes y que como mínimo comprendería a 40 líneas de ómnibus. El nombre de la Corporación sería CORPORACION NACIONAL DE TRANSPORTE PUBLICO AUTOMOTOR.
- b) Coordinar las líneas incorporadas de acuerdo a un plan propuesto por la Corporación y aprobado por el Departamento Ejecutivo;
- c) Establecer de común acuerdo con la Municipalidad las líneas que hicieran falta;

- d) Mantener para los servicios de ómnibus las tarifas de \$ 0.10 y \$ 0.15 centavos, tal como se determinó en la ordenanza del 22 de diciembre de 1925;
- e) Cumplir las leyes o disposiciones de jornada y salario actualmente en vigor. Asegurar al personal contra accidentes o incapacidad provenientes del trabajo y cumplir la ley 11.110;
- f) Poner en circulación todo el material rodante que fuera necesario".²³

Se entendía que, de concretarse la idea, el compromiso que se tomaba era muy serio, pues la concesión importaba cargas que aumentarían los costos de explotación y era imposible de prever si los ingresos los cubrirían. El objetivo era contribuir a la solución del transporte de pasajeros, comprometiéndose

“a constituir una corporación amplia, de origen y tendencias nacionales, sin pretensiones de absorción o competencia ruinosa para demostrar la capacidad y espíritu de progreso que tienen los hombres del país para explotar servicios públicos, sin el acostumbrado aporte extranjero”.²⁴

Proyecto de un concesionario particular

Don Abelardo Boulosa, propietario de la importante empresa de ómnibus “Callao”, en un petitorio elevado al presidente de la Cámara de Diputados, afirmó que “el pueblo de esta capital, temeroso de ese amenazante monopolio, vive alarmado y comenta con incontenible zozobra aquella tentativa llamada a privarlo de las privilegiadas ventajas de un servicio de locomoción económico. . .”²⁵

Se presentó en carácter de presunta víctima del fraguado monopolio por ser propietario de una empresa de ómnibus y solicitó que el proyecto fuera rechazado.

En el caso de que el Congreso entendiera —prosiguió— que la Coordinación del tránsito fuera una necesidad, “que requiere for-

23 El Omnibus, Nº 73, diciembre de 1933.

24 Ibidem.

25 BOULLOSA, Abelardo. Anteproyecto de ley para . . . Folleto. Bs. As., 1934.

zosamente la existencia de un empresario único”²⁶, solicitaba que, previa exención de los derechos de aduana como disfrutaban los tranvías, le fuera “acordada la exclusividad del servicio público de transporte colectivo de pasajeros dentro del territorio de la Capital Federal”²⁷. Se comprometía a transportar pasajeros dentro del radio de la ciudad a \$ 0.08 m/n el boleto para dos viajes. Entendía también que los tranvías debían continuar prestando servicios hasta que concluyera la concesión.

Abelardo Boullosa consideraba que este petitorio estaba avalado por la experiencia que tenía “en el manejo de una de las buenas empresas de ómnibus que circula por frente al Palacio legislativo, cruzando de Sud a Norte la capital y transportando un millón de pasajeros mensualmente a tarifa de siete y medio centavos por viaje”.²⁸ No conocemos qué tramitación siguió esta solicitud y si tuvo alguna respuesta por parte de la Cámara.

6.- Resonancias de los proyectos

Mientras los proyectos de coordinación del transporte que tratamos eran conocidos por la opinión pública, la Subcomisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados de la Nación tenía en estudio otro, en base al proyecto del Ejecutivo y eventualmente se pensaba en uno sobre coordinación de los transportes de alcance nacional, que complicó más el panorama agitando el ambiente de los intereses involucrados en el asunto.

Para tratar el problema realizaron reuniones la Federación de Autos —Colectivos, de los Colectiveros, Empresarios de Omnibus, Federación Argentina de Transporte Automotriz, Cámaras y Asociaciones de industriales y comerciantes ligados al transporte, etc.; que terminaban por solicitar a los poderes públicos una pronta solución equitativa para todas las empresas. Los diarios de Buenos Aires habían tomado ya partido en la cuestión.

En el periodismo

La Nación opinó que el Congreso vería facilitada su tarea con los antecedentes reunidos y que el despacho de la mayoría de la

26 Ibidem.

27 Ibidem.

28 Ibidem.

Comisión del Concejo Deliberante era el que debía servir de base para la elaboración del proyecto definitivo “pues señala soluciones más vastas y de mayor alcance, si bien es susceptible de ser mejorado, incorporándosele disposiciones sostenidas por la minoría y algunas extrañas a los dos informes”.²⁹ Entendía que no era posible excluir del consorcio a las empresas ferroviarias pues

“no puede discutirse, que la vinculación de las empresas al problema que se trata de resolver sigue siendo muy íntima y les da derecho a una participación directa en cualquier entidad destinada a unificar el transporte colectivo”.³⁰

Al mismo tiempo advertía que el despacho de la mayoría tenía el inconveniente de “circunscribir el consorcio a las compañías de tranvías y subterráneos, eliminando la posibilidad de que tengan entrada los concesionarios de otras clases de servicios, que serán absorbidos por aquél mediante expropiaciones sucesivas”.³¹ Consideraba que este proyecto debía ser tratado en el período ordinario de sesiones del Congreso a iniciarse en mayo. El problema era complejo y afectaba a organismos, empresas y gremios. Interesaba directamente a toda la población de la capital, zonas adyacentes y al resto del país.

Crítica publicó una batería de artículos oponiéndose al proyecto y dio a conocer el resultado de una serie de reuniones efectuadas por el Consejo Directivo de la Federación de Autos Colectivos. Fustigó a la Comisión que formó el Concejo Deliberante expresando que “. . . se expidió después de un año. Trabajó en . . . la clandestinidad. . . No se conocen documentos, memorias, . . . publicaciones, en una palabra . . . ninguna manifestación exterior de su actividad durante el año en que actuó”.³² Agregó “el proyecto de la ley que establece el monopolio del transporte urbano y alrededores concreta un plan completo que implica el golpe más rudo que podía infringirse al transporte automotor”.³³

Los fundamentos que *Crítica* esgrimió en sucesivos números, para defender su postura, fueron:

29 La Nación, marzo 12 de 1934.

30 Ibidem.

31 Ibidem.

32 *Crítica*, abril 25 de 1934.

33 Ibidem.

- a) Se entregaba a la Corporación, integrada por las cinco empresas tranviarias de la Capital Federal, la exclusividad en la explotación del transporte de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires por el término de sesenta años.
- b) El control de esa Corporación, era ejercido por una institución de la naturaleza de la Dirección General de Ferrocarriles.
- c) En cuanto a las tarifas, cuando las ganancias no superaban el ocho por ciento podrían ser discrecionalmente aumentadas. La experiencia indicaba que era imposible controlar con exactitud las finanzas de las empresas y por lo tanto nunca sería superado ese ocho por ciento.
- d) El artículo 47 del proyecto prevé el entendimiento de la Corporación con el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, para evitar todo establecimiento de sistemas de competencia con los servicios de la Corporación, lo que configuraba aún más el monopolio.
- e) En las sesenta y seis líneas de transporte automotor, trabajaban doce mil hombres que eran sostenedores de otros tantos hogares obreros que veían en peligro su trabajo.
- f) Había plena ocupación en las industrias y comercios que se desarrollaron alrededor del transporte automotor.
- g) La contribución por impuestos al erario público oscilaba en los seis millones de pesos anuales, cifra importante a tener en cuenta para el presupuesto fiscal.

Crítica hizo un llamado a la población: “¿puede serle indiferente de que se vuelva a una situación en el transporte, definitivamente superada? (con) todas las expresiones de la dictadura del tranvía en el transporte? . Y los barrios suburbanos, nada tienen que decir? [. . .] ¡Malos Argentinos serían los que al proyecto aprobaran! ”. Al publicar entrevistas a los colectiveros de diversas líneas, el diario defendió al gremio: “No es xenofobia [. . .] Pero decimos aquí que mientras el capitalismo extranjero halla protección y amparo, los hijos de la tierra y los que aquí trabajan no tienen personeros”³⁴. Insistía en afirmar que los autores del proyecto entendían que “coordinar el tránsito” era entregar el monopolio del

34 Ibidem.

transporte a un consorcio de las empresas tranviarias y del subterráneo Lacroze.

Por su parte *El Omnibus* publicó un editorial sobre el problema. Expresaba que el informe y proyecto de la Comisión especial de estudio del Transporte Colectivo creado por el Municipio reveló el propósito de “devolver al tranvía un prestigio y una utilidad que han desaparecido, y brindar al capitalismo de afuera una revalorización de acciones desmonetizadas y la oportunidad de inversiones seguras y pingüemente retribuidas”.³⁵ A su juicio, el citado informe era una apología del tranvía, sistema de transporte anticuado y estancado, y un homenaje a los capitales extranjeros en momentos en que era indudable la experiencia y el adelanto de las empresas de transporte en ómnibus. Preocupaba “el drenaje que, para nuestra riqueza, significaba arrebatarle en los 60 años de la concesión, más de dos mil millones de pesos que irían al extranjero en forma de pagos, beneficios y dividendos”.³⁶

Luego de señalar el empeño de otros países, de engrandecer su economía “poniendo en esa tarea un egoísmo explicable y un inflexible proteccionismo”, señalaba que la cuestión de la coordinación de transportes podía llevarse a cabo por la acción oficial, con la colaboración de todas las empresas y no” (. . .) monopolizar todo el movimiento de pasajeros del municipio y alrededores bajo la dirección y para el beneficio de un consorcio tranviario forastero”.³⁷

Cuestión de privilegio planteada en el Concejo Deliberante

Al iniciarse el período ordinario de 1934, el concejal Andrés Justo planteó una cuestión de privilegio en relación a las gestiones realizadas por el Intendente para obtener del Ejecutivo Nacional una ley destinada a coordinar los transportes urbanos. Argumentó que, de acuerdo con la ley orgánica, el Intendente carecía de atribuciones para efectuar por sí trámites de esa naturaleza e hizo dar lectura a un proyecto de declaración preparado por el sector socialista.³⁸

35 *El Omnibus*, N° 76, marzo de 1934.

36 *Ibidem*.

37 *Ibidem*.

38 H. Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires. Primer período de sesiones ordinarias. *Diario de Sesiones*. Mayo—julio de 1934.

La reunión transcurrió en un clima agitado, con frecuentes diálogos entre los concejales y el sostenido uso de la campana de alarma. El grupo radical acusó a los socialistas de "levantar una batahola pública con el objeto de impresionar a la opinión pública, como si los concejales socialistas fueran los únicos que tienen aquí ideas en esta materia".³⁹ Y trató de que el proyecto se girase a comisión para ser estudiado.

El concejal Germinal Rodríguez, después de algunas consideraciones sobre la actitud del grupo socialista expresó "no estoy de acuerdo con la coordinación de transportes como se ha proyectado y se proyecta ahora, estoy de acuerdo con una racionalización del tráfico urbano (. . .) el problema no lo ha resuelto hasta ahora el Concejo".⁴⁰

El proyecto socialista consideró que las gestiones del Intendente, con el propósito de auspiciar la sanción de una ley destinada a otorgar por sesenta años

"el monopolio de los servicios de transporte de pasajeros, a una entidad controlada por un poderoso grupo financiero extranjero de servicios públicos, han sido realizadas en completa violación de la letra y el espíritu de la ley orgánica Municipal, dado que el Departamento Ejecutivo no requirió la necesaria intervención de este cuerpo, legítimo representante de la ciudad de Buenos Aires. . ." ⁴¹

Propuso dirigirse a la Cámara de Diputados de la Nación a fin de solicitar la devolución de las actuaciones por cuanto el Concejo tenía atribuciones para resolver en materia de transportes de pasajeros. Entre los fundamentos de este pedido se insistía en que el problema real del transporte urbano se planteaba dentro de los límites del Municipio de la ciudad de Buenos Aires y que las derivaciones de líneas a la provincia debían resolverla los municipios interesados.

Por otro proyecto se encomendaba a la Comisión de Tráfico y Transporte, el estudio inmediato de los gastos de explotación y capitales de las empresas de transportes, que debía estar concluido a los treinta días de sancionado el decreto. Independientemente, el

39 Ibidem.

40 Ibidem.

41 La Nación, mayo 16 de 1934.

concejal socialista José Penelón, presentó un proyecto de minuta de comunicación, solicitando informes al Departamento Ejecutivo sobre:

- a) Las gestiones realizadas por la comisión encargada de estudiar el problema del transporte colectivo hasta la presentación del informe.
- b) Qué intervención tuvo el Departamento Ejecutivo en el asunto.
- c) En virtud de qué atribución adoptó el Intendente la resolución de solicitar la participación del Ejecutivo Nacional.
- d) A juicio del Departamento Ejecutivo, qué intervención debían tener las dos ramas de la Municipalidad en la coordinación de transportes, después de la actitud de la Intendencia y qué resultados esperaba ésta del Congreso. ⁴²

Además, los concejales Andrés Justo e Iñigo Carrera, del mismo sector político, entregaron una declaración, con similares fundamentos, mediante la cual se afirmaba que el Intendente municipal ya no gozaba de la confianza del Concejo Deliberante.

Con todo este bagaje se inició un largo debate en el Cuerpo Municipal. Durante varios meses la prensa transcribió las sesiones y sus repercusiones en el ambiente.

El Secretario de Obras Públicas de la comuna, Dr. Amilcar Razori, participó en varias reuniones exponiendo aspectos del problema que tendían a justificar la actitud del Intendente. Con respecto a las reservas formuladas por el Departamento Ejecutivo al proyecto elaborado por la Comisión y a la defensa que se hizo de la jurisdicción municipal y de la autonomía de la ciudad, el Dr. Amilcar Razori afirmaba que “el Intendente Municipal no puede aparecer como un mero autómatas del Concejo Deliberante (. . .) el Intendente es agente natural del Poder Ejecutivo de la Nación (. . .) a quienes se dirige en forma autónoma para plantearle todos los problemas nacionales que advierte en su gestión, sin comprometer en absoluto a la Municipalidad de Buenos Aires (. . .)”. ⁴³

42 H. C. Deliberante, ob. cit.

43 La Prensa, junio 7 de 1934.

Problemas en el Congreso

Paralelamente a estos debates, el diputado nacional Iribarne presentó en el Congreso un proyecto de resolución redactado en los siguientes términos:

“1º: el problema de la coordinación del transporte urbano de la ciudad de Buenos Aires, de acuerdo con lo establecido en la ley 1260, es de naturaleza municipal.

2º: pasen los antecedentes a la municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires para que resuelva lo que corresponda”.⁴⁴

Solicitaba que el asunto fuera tratado sobre tablas; recordó antecedentes del caso; se refirió a la resolución que había aprobado la Comuna respecto a la designación de la comisión especial y a las conclusiones que ésta había emitido. Mencionó también la posición del Poder Ejecutivo y terminaba expresando que se debía resolver, en forma definitiva, la cuestión de la competencia del Congreso, a través de un pronunciamiento directo efectuado por el mismo Congreso y no por las comisiones de Negocios Constitucionales y de Legislación Municipal. La intervención de los diputados Corominas Segura, Castiñeiras, de Andreis, Vicchi, Parera y otros reveló la opinión de la mayoría. La cámara rechazó la moción de tratar sobre tablas el proyecto que, al continuar en estudio de comisiones, no retornó al ámbito municipal y quedó en el Congreso.

Piden que se rechace el proyecto del Congreso

La Junta Ejecutiva de la Comisión Nacional de Defensa del Transporte Automotor e Industrias Afines, se había dirigido a la Cámara de Diputados expresándole que el proyecto de ley, que propiciaba crear la Corporación de Transportes de Buenos Aires, produciría un grave perjuicio a la industria nacional. La nota expresaba:

“No se ha tenido en cuenta que esas reformas respecto al sistema de transportes plantearían una insostenible situación económica a negocios e industriales que se vienen desarrollando con éxito, como resultado de la existencia de servicios de conducción de pasajeros con automotores, cuyas carrocerías están construídas en el país, con materiales de producción nacional y con capitales argentinos”.⁴⁵

44 La Nación, agosto 9 de 1934.

45 La Nación, mayo 24 de 1934.

Se puede apreciar la magnitud de los intereses afectados a través de la nómina de las empresas que integraban aquella comisión. Eran: Unión Carroceros Nacionales y Afines, Unión de Propietarios de Talleres Mecánicos, Asociación de Propietarios de Garages, Asociación de Curtidores, Asociación de Pinturerías y Ferreterías, Asociación de Revendedores de Neumáticos de la Capital Asociación Aserraderos y Corralones de Madera, Asociación Comerciantes Minoristas de Neumáticos y la Asociación de Industriales en Bronce. Todos estos industriales y comerciantes estaban ligados, en mayor o menor grado, al ómnibus y al colectivo. Veían, en el proyecto, el peligro de que el transporte automotor fuera anulado por el tranviario.

Nueva Intervención del Poder Ejecutivo Nacional

El 12 de julio de 1934, el Presidente de la Nación envió un mensaje a la Cámara de Diputados, en donde ratificaba que la legislación, respecto a la coordinación del transporte, debía ser dictada por el Congreso, como lo había decretado cinco meses atrás. Dejaba constancia de que una ley era, no sólo constitucional, sino la única vía para dar bases seguras y estables a las complejas actividades de los transportes y determinar la concurrencia de los capitales indispensables para organizar los servicios en forma eficaz. Entendía que se debían aprovechar las experiencias de otras ciudades americanas y europeas.

La solución debía buscarse dentro de la mayor eficacia de los servicios y del menor costo, adaptándolos a las necesidades reales, “para no encarecer los transportes con una aplicación excesiva de capitales, cuyos intereses costeará en definitiva el público” .⁴⁶ Sostuvo además, que la autoridad pública, debía tener una función constante de vigilancia para resguardar los intereses sociales e impedir abusos. Era necesario incorporar las pequeñas empresas a la sociedad anónima, que propiciaba el artículo 2º del proyecto de la mayoría, por lo que se debía reformar la legislación existente sobre sociedades anónimas.

Como nueva filosofía de gobierno, es fundamental decir que el Presidente advirtió que el régimen instituido en los códigos estaba inspirado en el criterio político, predominante entonces, de la exclusión de las minorías, pero que ante “el advenimiento y práctica de nuevos principios es necesario implantarlos también en el de-

46 La Nación, julio 13 de 1934.

recho de asociación con fines económicos". 47

7.— División en los empresarios de ómnibus

En la segunda mitad de 1934 un grupo de empresarios, dueños de compañías de ómnibus, se separaron de la Asociación, en disconformidad con la actuación frente al proyecto de ley de coordinación del transporte. Quedaron formadas dos entidades que actuaron en forma independiente. Ellas fueron:

- a) la Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la Capital, con 43 empresas adheridas.
- b) la Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus, que nucleó a 12 empresas.

a) Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la Capital

Presentó una nota al presidente de la Cámara de Diputados pronunciándose en contra de la proyectada ley de coordinación de los transportes. Reconoció que la propuesta de la mayoría "constituía en sus líneas generales una obra de mérito, pero que en algunos puntos resulta excesivamente teórica y poco equitativa". 48 Hizo notar que el proyecto de ley desconocía la importancia que tenían los ómnibus a los que, por otra parte, se les asignaba un capital desproporcionado a su valor real y no se les brindaba "ninguna ventaja en su adhesión voluntaria a la proyectada corporación, los obligaba a inclinarse a la expropiación, convirtiendo esa medida extrema y enojosa en la solución más favorable". 49

Esta Asociación no pretendió analizar en la publicación todos los aspectos del proyecto de ley, sino dejar sentado que no satisfacía las aspiraciones y derechos de los empresarios. También recalcó que desde hacía tiempo venía expresando la necesidad de coordinar los diversos sistemas y medios de transporte, pero que también había sostenido "que no debe hacerlo favoreciendo a uno y sacrificando a otros". 50 Concluía anunciando que los concesiona-

47 Ibidem.

48 Folleto de la Asociación de Concesionarios y Empresarios de Omnibus de la ciudad de Buenos Aires, 1934.

49 Ibidem.

50 Ibidem.

rios se reservaban sus reclamaciones para el momento en que la gestión entrara en su fase final.

El Omnibus publicó, en setiembre, un suplemento Extraordinario en el que se incluyeron todas las notas presentadas a los poderes públicos y un artículo titulado *Los Términos del Problema del Transporte en Común de Pasajeros de la Capital y su Solución*, escrito por el Dr. César A. Villamil, asesor jurídico de la Asociación. El editorial de esa publicación al explicar la razón de ser del suplemento, concluía que:

“los servicios de ómnibus no tienen ningún motivo para estar satisfechos de una situación que les desconoce derechos legítimos y ventajas esenciales. Para que esa actitud sea comprendida y bien interpretada nos ha parecido oportuno presentar reunidos los resultados y las lecciones de una experiencia de once años”.⁵¹

El Dr. Villamil comenzó a historiar, desde sus orígenes, el problema, y la acción que fue desarrollando la Asociación, para llegar a 1934 en que

“el movimiento de los mil millones anuales de pasajeros de la Capital y pueblos circunvecinos, además del aporte de los trenes locales de 7 compañías de ferrocarriles, se realiza por dos líneas subterráneas de tranvías y 97 superficiales pertenecientes a 5 empresas, 78 líneas de ómnibus de 61 empresas y 69 de colectivos, explotadas individualmente por unos 3.500 dueños de coches. . .”⁵²

Con respecto al proyecto opinó que una simple coordinación no era posible ni eficaz; que poner de acuerdo a todos los empresarios de los distintos medios de transporte era utópico, como así también alterar derechos, situaciones e interesados, cada uno queriendo lo mejor. “Simple coordinación es una ilusión, que muere al contacto de la realidad de las complicaciones orgánicas de nuestro transporte”.⁵³ Por ello, la Asociación bregaba por una reorganización total, concretada en la fórmula de una ley de transporte, como ley básica de concesión. No se la temía, si no que, por el contrario, se la deseaba, porque el ómnibus no tenía rival para el transporte de grandes masas en la superficie, pero exigía “ser reconocido su valor entre el conjunto de medios que se incorporaran a la en-

51 El Omnibus, setiembre de 1934. Suplemento Extraordinario.

52 Ibidem.

53 Ibidem.

tividad. . .”⁵⁴ Advertía que la sanción de la ley del transporte debía darse dentro de la orientación y garantías anunciadas en el mensaje del Poder Ejecutivo del 12 de julio.

Nota de la Asociación al Dr. Rodolfo Corominas Segura

Un profundo análisis del problema fue presentado por la Asociación al Dr. Rodolfo Corominas Segura, en su carácter de Presidente de las Comisiones reunidas de Negocios Constitucionales y Legislación Municipal de la Cámara de Diputados de la Nación. Los capítulos de la nota estaban titulados, según el contenido del siguiente temario: “Las Condiciones Actuales del Transporte”, “Un Proyecto de Ley del Transporte como solución”, “Reparos de una Ley de Coordinación o del Transporte” y “La opinión Concreta de la Compareciente”.

En la nota se aceptaba la idea de entregar la organización del transporte de la Capital a una Corporación, que debía prestar los servicios de acuerdo a las bases elaboradas por una Comisión Especial, bajo el control de una Comisión Independiente. Pero se aclaraba: “La formación del directorio de la Corporación, la evaluación de los bienes aportados y la fijación de tarifas, reclamará oportunamente toda nuestra atención y energía para que los intereses públicos y particulares estén garantidos y sean tratados con la mayor justicia”.⁵⁵

Se sugirieron una serie de modificaciones y agregados al anteproyecto que no afectaban su esencia. Serían:

- 1º Que se aclare y fije el carácter legal de la persona jurídica con las particularidades que asigna a su directorio el inc. f) del art. 1º, dentro de la legislación vigente;
- 2º Que se autorice expresamente, a la Comisión de Control, para entender en cualquier reclamo que las minorías del directorio deseen formular, en defensa de sus intereses en el manejo de la corporación;
- 3º Que en el inc. d) del art. 2º se aplique para la expropiación la legislación común —ley N° 189— y donde dice: “a cuyo efecto se declaran de utilidad pública esos me-

54 Ibidem.

55 Ibidem.

dios de transporte”, se modifique en esta forma concordante con el concepto del punto: “a cuyo efecto se declaran de utilidad pública esos bienes”;

- 4º Que se establezca expresamente que los representantes de empresas de la Comisión Especial, podrán ocurrir al Poder Ejecutivo contra cualquier resolución mayoritaria que perjudique los intereses que aquellos defienden;
- 5º Que, en vez del 50º/o del valor de origen fijado al final del inciso i) del artículo 2º, se establezca dicho porcentaje en el 75 º/o;
- 6º Que en vez de la forma vaga en que el punto sexto del inc. c) del art. 2º considera la continuación del trabajo para el personal empleado en los servicios, se establezca en su favor una preferencia obligatoria con respecto a personal extraño. ⁵⁶

Como conclusión indicaba: “Es posible hacer una buena ley y debe hacerse. Esto es lo que piensa la recurrente y así lo hace presente el Señor Presidente, en representación de cuarenta y tres empresas de ómnibus locales”. ⁵⁷ Esta nota al Dr. Corominas Segura se publicó como solicitada en todos los diarios de la Capital Federal.

Al demorarse la sanción de la ley, fue elevada al año siguiente otra petición al Presidente de la Cámara de Diputados, Dr. Manuel Fresco, reclamando una pronta resolución. En ella, la Asociación puntualizó, otra vez, que siempre había estado dispuesta a aceptar todo plan de reformas que significara mayor eficiencia y calidad para el transporte colectivo público. Pero al mismo tiempo exigía, para las empresas, estabilidad en las concesiones y garantías económico—legales. Recordó nuevamente, que los contratos de servicios firmados con la Intendencia, al no tener el referendum del Concejo Deliberante, habían quedado fuera del marco legal.

Se enfatizó que la ley era indispensable porque determinaría

“a) la defensa legal de los pequeños capitales, tanto en las deliberaciones de la Comisión organizadora de la Corporación, como en el Directorio de ésta y en las asambleas;

56 Ibidem.

57 Ibidem.

- b) el derecho para las empresas de servicios de ómnibus de optar libremente entre el ingreso a la Corporación o la expropiación común que establece la ley N^o 189;
- c) La obligación de ocupar en los futuros servicios y tareas de la Corporación a las personas que actualmente trabajan en los ómnibus como dueños, o como empleados u obreros, siempre que así lo desearan".⁵⁸

La Asociación —expresaba la nota— tenía derecho a opinar por cuanto agrupaba a “la gran mayoría de las empresas y líneas de ómnibus de la ciudad, con el transporte propio anual de doscientos millones de pasajeros y más de treinta mil personas viviendo directamente de nuestros servicios. . .”⁵⁹ Prescindiendo de los problemas generales del transporte urbano de pasajeros, consideró que era urgente tomar una medida definitiva para las empresas de ómnibus, pues se encontraban al borde del desastre financiero por la competencia que, al mismo tiempo de agotar los recursos, impedía el logro de nuevos créditos.

b) Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus

El 16 de julio de 1934 se constituyó formalmente esta agrupación que nucleó a doce empresas concesionarias de ómnibus que se separaron de la Asociación: Constitución—Botánico; Constitución—Barrancas de Belgrano; La Veloz; Luso Argentina; La República; Mayo Autobús; Callao; Ciudad de Buenos Aires; Río de la Plata; La Nación; Compañía Buenos Aires de Omnibus; Sociedad Anónima La Internacional, que explotaban en total quince líneas de ómnibus con recorridos dentro de la Capital. No obstante estar gestionando la personería jurídica, resolvieron, dada la urgencia de los acontecimientos, presentar una nota a la Cámara de Diputados firmada por todos sus integrantes.

Este grupo tenía un importante giro industrial y financiero. De acuerdo con los datos estadísticos, correspondientes al segundo semestre de 1933, poseían

“ . . . 400 coches habilitados que, recorriendo 16.382.716 km han transportado 56.017.389 pasajeros. . .”⁶⁰

58 El Omnibus, N^o 93, agosto de 1935.

59 Ibidem.

60 Folleto de la Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus de la ciudad de Buenos Aires. Año 1934.

Estas cifras equivalían a la tercera parte del movimiento total de coches y pasajeros en la ciudad de Buenos Aires. Además, en una época de promoción del consumo de combustible, indicaron que “ (. . .) nuestros coches consumieron 8.641.028 litros de nafta, en su casi totalidad de procedencia fiscal, de manera que en el año 1933 (. . .) hemos contribuído al fisco para la ley de vialidad y rentas generales con la suma de 850.000 pesos, como producto de los cinco centavos por litro”.⁶¹ Este núcleo de empresas tenía ocupados a 2.389 obreros que, según lo informado en la publicación, percibieron en el segundo semestre de 1933, en carácter de jornales \$ 2.688.694 m/n.

En la nota, expusieron que todas las obligaciones emergentes de la concesión y de las actividades financieras, se desarrollaban normalmente, habiendo alcanzado una adecuada estabilidad, necesaria para toda empresa de servicio público. Les preocupaba que el gobierno, que debía velar por el interés general, lesionara los derechos adquiridos a través de las concesiones.

Recalaron:

- 1º que no creían que el Congreso pudiera olvidar las obligaciones contraídas por la Municipalidad con empresas nacionales;
- 2º Que no fueron las empresas de transportes colectivos, existentes en el momento de la aparición de los ómnibus, las que resolvieron el problema del traslado de la población;
- 3º que aportarían datos precisos para la legislación del transporte en ocasión de ser escuchados por la comisión del Congreso que tenía a su cargo el estudio del proyecto.

Solicitada de la Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus

Al mes de informar a la opinión pública, todo cuanto hemos explicado precedentemente, la institución publicó una extensa solicitada, en los principales diarios de la ciudad, los días 11 y 12 de setiembre. Dirigida al Dr. Manuel Fresco, presidente de la Cámara de Diputados de la Nación con el título “La Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus, expone su punto de vista sobre el problema de transporte de pasajeros de la capital” se realizó un minucioso análisis de todo el problema.

61 Ibidem.

El primer punto se tituló: "Importancia y Aspecto Verdadero del Problema". En él se indicó que una solución adecuada y justa de la cuestión debía partir de la consideración que los transportes colectivos estaban en función de las necesidades de la población. No se trataba de organizar sin más un monopolio ni tampoco partir de una premisa equivocada cual era contemplar exclusivamente el patrimonio tranviario. ⁶²

Consideraba la Corporación que los miembros de la Comisión Municipal de la Cámara de Diputados, habían omitido valorar debidamente todos los fundamentos reales del problema, minimizando la experiencia de los servicios de ómnibus que, por sus características, constituyeron una solución al transporte desde 1925.

El artículo sostenía que debía tenerse en cuenta:

a) La masa humana transportada

Luego de efectuar un análisis estadístico y estimativo en relación a la población de la ciudad, se tomó de referencia los totales de la Revista de Estadística Municipal de Buenos Aires del primer semestre de 1933

"por medio de la tracción eléctrica se han transportado la cantidad de 221.729.441 pasajeros. En ese mismo lapso (...) los ómnibus han transportado 173.377.014 pasajeros (...) es necesario añadir 70.000.000 más de personas que se han movido por los colectivos y microómnibus". ⁶³

b) Medios actuales empleados

A través de la tracción eléctrica, a nivel y subterránea, que llevaban a cabo cinco empresas "con 884,6 kilómetros de líneas, con un total de 3.399 coches, han recorrido 62.531.194 kilómetros mediante 3.049.516 viajes, dando un producido bruto de \$ 28.033.556 m/n. . . empleados 12.793 personas. ⁶⁴ Las 50 empresas de ómnibus, agrupadas en su mayor parte, en dos instituciones cuentan con 2.089,6 kilómetros de líneas. . . 1.606 coches han recorrido 57.236.294 kilómetros, mediante 2.250.955 viajes, rin-

62 Crítica, setiembre 11 de 1934.

63 Ibidem.

64 Ibidem.

diendo un producto bruto de \$ 19.290.311 m/n. Se han empleado 8.817 personas. . .”⁶⁵

c) Ventajas de los nuevos sistemas

Aceptada la tesis del progreso en los medios de transporte, los integrantes de la Corporación se remitieron al informe de Leo Flynn, que en su obra *Coordination of Motor Transportation* publicada en 1932 por el Senado de los Estados Unidos, trató en profundidad el problema que comprendía a todo el país del norte e involucraba a los ferrocarriles. La obra del norteamericano planteaba la necesidad de terminar con la situación anómala del transporte y concluía de mostrando que uno de los grandes factores de cambio eran los vehículos de motor. Debían revisarse las leyes que habían dado el monopolio a los sistemas de transportes eléctricos: “Obsérvase —decía la Corporación— como se aconseja, todo lo contrario de lo expuesto, por la Comisión de la Intendencia Municipal”.⁶⁶

Se abordó también el aspecto financiero, considerando el asunto desde el punto de vista del capital privado y del interés público. La cuestión patrimonial, vale decir, el monto de los capitales que debían ser reconocidos como aportes, tenía que ser valorizada debidamente. Era un asunto vital, que no podía ser desconocido porque “nosotros aportamos más ventajas de rendimiento a la Corporación, ventajas que deberían ser tenidas en cuenta en la ley y no dejarlo supeditado a los azares de decretos y resoluciones posteriores”.⁶⁷ Para la participación de las empresas de ómnibus en la Comisión Organizadora de la Corporación, había que tener en cuenta el volumen del servicio que prestaban. Si el Poder Ejecutivo decidió una sola concentración de capitales para la explotación de los servicios públicos, sería conveniente prever que no se perjudicaran unos a otros.

En la conclusión de esta presentación, la Corporación expresó:

“quien trae la solución eficaz para el tráfico de Buenos Aires son las líneas eléctricas subterráneas, los ómnibus, colectivos y microómnibus”

65 Ibidem. Los datos que manejó la Corporación fueron extraídos de la *Revista de Estadística Municipal de Buenos Aires*. Primer Semestre de 1933.

66 Ibidem.

67 Ibidem.

bus. Los demás sistemas han pasado a la categoría de medios complementarios, un tanto anacrónicos y han perdido su eficacia de origen".⁶⁸

8.— Intromisión de influencias externas

La solución al problema del transporte excederá del marco local. Un asunto de tanta importancia, en el que estaban involucrados capitales extranjeros debía tener, por lógica consecuencia, resonancias en los países interesados. Señalamos las influencias que más van a gravitar para obtener una definición interesada en el asunto.

En Inglaterra. Tratado Roca—Runciman

El 3 de mayo de 1933 se dio a conocer el texto oficial del Acuerdo argentino—británico suscripto en Londres por nuestro comisionado, Dr. Julio A. Roca (h), (Vicepresidente de la Nación) y Sir Walter Runciman, (Secretario de Comercio de Gran Bretaña). Un año antes, el 20 de febrero de 1932, había asumido la presidencia de la Nación el general (R.) D. Agustín Pedro Justo, candidato de la Concordancia.

El país, al igual que el resto del mundo, atravesaba por esa época una aguda crisis económica—financiera. Esta se traducía, en los 300.000 desocupados, en la caída de los precios de las materias primas y en la disminución de la exportación. En 1932 se vendió al exterior un tercio de la carne que se había exportado en 1926. La moratoria hipotecaria, la suspensión por ley de los remates judiciales y un empréstito interno colocado con dificultad, apenas atenuaron la situación.

El panorama se ensombreció aún más cuando en la conferencia de Ottawa, Gran Bretaña, ante la presión de los países del Reino Unido, tomó una actitud restrictiva frente a nuestras exportaciones. El presidente Justo decidió estrechar más los vínculos con los intereses británicos y proteger la riqueza agrícola—ganadera, a cambio de una serie de concesiones a los capitales ingleses.

A los efectos que estamos tratando, nos interesa especialmente el Protocolo Adicional al Tratado. El plenipotenciario argentino, debidamente autorizado, firmó la siguiente declaración:

68 Ibidem.

“El Gobierno Argentino, valorando los beneficios de la colaboración del capital británico, en las empresas de servicios públicos y otras, ya sean nacionales, municipales o privadas que funcionan en la República Argentina, consecuente en ello con su tradicional política de amistad, se propone dispensar a tales empresas, dentro de la órbita de su acción constitucional, un tratamiento benévolo que tienda a asegurar el mayor desarrollo económico del país y la debida y legítima protección de los intereses ligados a tales empresas”.⁶⁹

En el momento de su firma, el Pacto Roca—Runciman no recibió críticas en relación a la Coordinación de Transportes; lo convenido en el Protocolo Adicional se argumentará más tarde, en el Congreso de la Nación, con motivo del Proyecto de Corporación.

No obstante es de destacar que, dada la grave situación financiera por la que atravesaban, las empresas tranviarias (según se decía) habían solicitado desde tiempo atrás la intervención de representantes de gobiernos extranjeros para que defendieran sus intereses.

En efecto, por decreto del 27 de abril de 1931, el gobierno del General Uriburu había constituido la primera Comisión Especial para el estudio y solución del problema del transporte colectivo; en ese entonces los representantes de la Anglo—Argentina habían propuesto resolver la situación con aumentos de tarifas. Dado los capitales comprometidos, esta gestión fue apoyada en una presentación hecha por los embajadores de Inglaterra, Francia y el encargado de negocios de Bélgica.

En este mismo sentido trabajó el embajador argentino en Gran Bretaña, Dr. Manuel E. Malbrán, quien transmitía al Gobierno Nacional las intenciones del duque de Atholl, presidente en Londres, de la Compañía Anglo—Argentina de Tranvías, que deseaba apresurar y concluir las gestiones antes de la renovación del Concejo Deliberante frente al riesgo que representaban las elecciones próximas. Esta documentación fue ampliamente difundida y denunciada en la Cámara de Senadores años más tarde.⁷⁰

A través de los documentos se advierte qué profundidad había alcanzado el problema de la situación de las empresas tranvia-

69 Tratado Roca—Runciman. Reproducido en bibliografía éditada y en periódicos.

70 Cámara de Senadores. Diario de Sesiones. Setiembre de 1936. Se transcriben los telegramas enviados por el embajador argentino a nuestra Cancillería.

rias en los círculos comerciales y financieros de Londres aún a pesar del pacto de Ottawa. Si bien éste aseguraba, a las naciones pertenecientes a la Comunidad Británica, un tratamiento preferencial en el aspecto económico en perjuicio de otras naciones, entre ellas la República Argentina, todo el énfasis de privilegio se centró en el asunto de las carnes, política discriminatoria que trastornó a los círculos ganaderos argentinos y a la banca ligada a la explotación de la riqueza de la pampa húmeda.

El poder político y económico de este círculo, logró, con el Tratado de Londres, el libre manejo de una cuota de exportación de carnes, a cambio de ciertas concesiones, como la de dar una solución favorable a los requerimientos de las empresas de transportes de capital inglés de la Capital Federal.

El Protocolo Adicional no obligaba contractualmente a nuestro país; sólo implicaba, de manera explícita, una manifestación de deseos, indicativa, por otro lado, de la posición adoptada por el gobierno Argentino y que culminará tres años más tarde, en la sanción de la ley 12311 que creó la Corporación de Transportes.

En Estados Unidos

El embajador argentino ante el gobierno norteamericano, Felipe A. Espil, había propuesto, en varias oportunidades, ante el Departamento de Estado en Washington, las intenciones de nuestro país de negociar acuerdos comerciales que promovieran las mejores relaciones entre ambas naciones.⁷¹ Estos planteos también eran conocidos por la embajada norteamericana en Buenos Aires.

Los memorandos de Cordell Hull a Buenos Aires son demostrativos que los funcionarios norteamericanos veían con suspicacia el interés de nuestro país en lograr convenios comerciales recíprocos que aseguraran a la Argentina, en primera instancia, colocar el 20/o de su producción de carne en el mercado estadounidense.⁷²

La correspondencia diplomática durante los meses del año

71 Foreign Relation of the United States Diplomatic Papers. 1933. Vol. II, pág. 642 y sig. En Biblioteca Centro Lincoln. Buenos Aires.

72 National Archives Washington. Microfilm. Rollo 835.70. Doc. nros. 611.003 /2744 y 611.3531/137 fechados en Washington el 23 de marzo y el 2 de junio de 1933.

1933 fue intensa. En una respuesta de la legación norteamericana en Buenos Aires a los memorandos y telegramas de Washington encontramos interesantes conjeturas.

El encargado de negocios expresaba que, desde su llegada a Buenos Aires, había notado la tendencia de la gente —no necesariamente de los funcionarios— de poner en rivalidad a los Estados Unidos con Gran Bretaña y viceversa, “como si hubiera un espíritu de competencia para disputarse entre las naciones extranjeras el comercio con Argentina”.⁷³ Presumía que el embajador argentino en Washington sabía bien que los intereses de los E.E.U.U. “eran impermeables a los argumentos por él esbozados”.⁷⁴ Pensaba, añadió, que:

“... el Dr. Saavedra Lamas podría haber mandado instrucciones de este tipo, para obtener reacciones de Washington que le podría servir como elemento en sus negociaciones con Gran Bretaña. . .”⁷⁵

Al asumir Alexander Weddell como embajador norteamericano en Buenos Aires, los memorandos confidenciales transcriben conversaciones que mantuvo con funcionarios y hombres de negocios. Todos le aseguraron que “Cualquier acuerdo a ser estudiado entre los Estados Unidos y Argentina tendría repercusiones y aceleraría la firma de la renovación del Tratado Anglo Argentino”.⁷⁶

Especificó que en la entrevista mantenida con Luis Fiore, miembro de la Comisión Gubernamental argentina que tenía bajo su estudio el proyecto de tarifas entre Argentina y Gran Bretaña y que era “un prominente miembro de la comunidad comercial argentina y amigo de los E.E.U.U.”⁷⁷, le había dicho que en el acuerdo Anglo—Argentino, el gobierno “había hecho todas las concesiones que había podido y que el asunto estaba ahora en manos de Londres, que se esperaba una respuesta mañana y que si no se recibía, esto significaría que el tratado había fracasado”.⁷⁸

73 National Archives Washington. Microfilm. Rollo 835.70. Doc. n° 611.3531/175. Buenos Aires, 28 de agosto de 1933.

74 Ibidem.

75 Ibidem.

76 National Archives Washington. Microfilm. Rollo 835.70. Doc. n° 611.3531/183. Buenos Aires, 8 de setiembre de 1933.

77 Ibidem.

78 Ibidem.

La política cambiaria y las concesiones de tarifas otorgadas a los británicos motivaron la renuncia del Dr. Hueyo, Ministro de Finanzas del presidente Justo. La diplomacia norteamericana calificó al Dr. Hueyo como hombre muy serio y que había estado sometido a fuertes presiones. "La posición del Ministro de Finanzas es una tarea muy ingrata en la presente coyuntura".⁷⁹ Destacó la honestidad con que había vigilado el tesoro de la Nación, su insistencia en pagar el interés y la amortización de la deuda externa, y sus discrepancias con el Dr. Julio A. Roca (h) en la negociación del Tratado de Londres. "El Dr. Hueyo ha mantenido el prestigio del país. . . frente a una abierta oposición mucha de la cual provenía de sus amigos personales".⁸⁰

Cuando en 1934 los proyectos de una Coordinación o Corporación de Transportes para la Capital Federal fueron agitados desde todos los ámbitos, las informaciones que desde Buenos Aires llegaron a Washington son reveladoras de que, en la embajada norteamericana se tenía un certero conocimiento del problema, aunque el asunto fue considerado "de segundo orden frente a los proyectos relativos al presupuesto y al petróleo, que deberá tratar el Congreso".⁸¹

Para este tema las fuentes de información que manejó el cónsul norteamericano provinieron de: el presidente de la Asociación de Importadores de Automóviles de Argentina, el Gerente de la General Motors Argentina, El Vice—Presidente de la Standard Oil Co., el Gerente de la Compañía de Trenes de Buenos Aires, representantes de la Anglo, los periódicos porteños y hombres de negocios.

Se destacó que el proyecto sería aprobado en el Senado con muy poca oposición por los elementos conservadores que lo formaban, pero que "la aprobación en la Cámara de Diputados parece ser problemática".⁸² Participó el cónsul de la posición del diario La Prensa que, en una serie de editoriales, puntualizó que el proyecto de coordinación no traía las especificaciones que avalaran el buen

79 National Archives Washington. Microfilm. Rollo 835.00/660. Doc. n° 2160. Buenos Aires, 21 de julio de 1933.

80 Ibidem.

81 National Archives Washington. Microfilm. Rollo 835.00/660. Doc. n° 1883, voluntario confidencial. Buenos Aires, setiembre 28 de 1934.

82 Ibidem.

funcionamiento de la entidad, porque quedaban latentes problemas del transporte no considerados. "Los efectos de las sugerencias de La Prensa, concluyó el cónsul, se verán, indudablemente, en los arreglos que al proyecto se hagan en las sesiones extraordinarias".⁸³

Fueron enviadas nuevas apreciaciones sobre este asunto cuando se sancionó la Ley 12311.

9.— Conclusión

El valor de una aglomeración urbana depende mucho de la eficiencia con que se realiza la función básica del transporte. Es tanta su gravitación que puede crear, modificar o destruir núcleos de habitantes, puede obligar a centralizar o descongestionar la urbe, llegar a cambiar las normas de vida cotidiana. Puede alzar el valor de la propiedad a cifras considerables, como arruinar las urbanizaciones que surgen a la vera de la ciudad. En este sentido, el transporte ha sido considerado como las arterias por donde fluye el líquido vital que da vida y movimiento a la existencia ciudadana.

Esta aseveración adquiere más importancia en ciudades con el trazado de la de Buenos Aires, con un centro sobredimensionado en actividad comercial, cultural, oficial, burocrática, intelectual, banca pública y privada, diversiones, etc. Nada de esto se tuvo en cuenta al tratar la coordinación de los transportes de Buenos Aires que derivó en la Corporación, como institución organizadora y reguladora del tránsito en la ciudad.

Las compañías tranviarias de capital extranjero, primer transporte colectivo de la ciudad, después de ejercitar un monopolio de hecho, se vieron acosadas por la competencia de empresarios de automotores que, con permiso de explotación sin muchas obligaciones y mediante inversiones no tan grandes como las tranviarias, absorbieron en mayor cantidad a los pasajeros de la ciudad. Sus modernos medios de transportes justificaron con su mayor eficiencia la aplicación de mayores tarifas y el público los prefirió a los tranvías, que se mantuvieron apartados de toda innovación modernizadora.

Las necesidades de una coordinación de los medios de explotación, en abigarrada competencia, debía realizarse conjuntando a

83 Ibidem.

todos y asignándole a cada sistema un papel definido según sus características y las de las distintas zonas de la ciudad.

De los primeros proyectos tratados en este trabajo, son importantes los presentados por la Comisión Especial que integró el Consejo Deliberante. El asunto mismo no aunó los criterios y mientras la mayoría de la comisión dejaba la solución del problema al resorte del Congreso de la Nación por medio del dictado de una ley, la minoría sostuvo que la jurisdicción que debería regir el organismo destinado a coordinar el tránsito era la propia Municipalidad.

Los empresarios de ómnibus se dividieron. Ambos grupos aportarán sus experiencias para lograr una legislación que velara por sus intereses adoptando, años más tarde, la Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus, una resistencia a la ley 12311.

La lucha que libraron los intereses privados en juego, muchas veces de espaldas a las legítimas exigencias de orden público, se desarrolló con alternativas durante varios años. Lucha épica que concluyó de manera que no había sido pensada en los primeros pasos de la coordinación, cuando gravitó en la balanza el interés foráneo con la complacencia del poder político. Finalmente el pleito fue llevado al Congreso Nacional porque así convino al gobierno y se resolvió a favor de las empresas tranviarias, mediante la sanción de la ley 12311 que creó la Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires.

Martha S. Páramo de Isleño

BIBLIOGRAFIA

- ANALES DE LEGISLACION ARGENTINA. Repertorio. Años 1854—1954. Bs. As., La Ley, 1965.
- ASOCIACION DE CONCESIONARIOS Y EMPRESARIOS DE OMNIBUS DE LA CAPITAL. *Los Servicios de Omnibus. Su Actual régimen legal. Gestiones de los empresarios. Datos estadísticos de la Obra del Omnibus y de su explotación.* Bs. As., 1932.
- BUENOS AIRES. COORDINACION DE TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. *Informe elevado por la Comisión Especial al Poder Ejecutivo de la Nación.* Bs. As., J. Rosso, 1938, volumen I y II.
- BOULLOSA, Abelardo. *Anteproyecto de ley para la Coordinación del Transporte Colectivo de pasajeros por vehículos automotores.* Presentado al Honorable Congreso Nacional. Bs. As., julio de 1934.
- CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION. Comisión de Asuntos Municipales. Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. *Antecedentes remitidos por el Poder Ejecutivo, con motivo del pedido de informe votado por la Honorable Cámara en la sesión del 9 de setiembre.* Bs. As., 1942.
 - Comisión de Asuntos Municipales. Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. *Antecedentes solicitados por la Comisión con motivo de la investigación que realiza a la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (Ley n^o 12.311).* Bs. As., 1943.
- CEBALLOS, Mariano. *Los conceptos de Gobierno en la Comisión de Coordinación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires.* Discurso del. . . en el acto de entrega de sus trabajos a la Comisión de Control. Bs. As., 1938.
- COMPAÑIA DE TRANVIAS ANGLO—ARGENTINA. *Contribución al estudio del problema del tráfico en el centro de la ciudad de Buenos Aires.* Bs. As., 1925.
 - *Superposición de servicios de ómnibus sobre las líneas de tranvías de la Compañía.* Bs. As., 1928.

- CONCEJO DELIBERANTE. *El problema de los transportes en la ciudad de Buenos Aires*. Bs. As., edición oficial, 1937.
 - *Diario de Sesiones*. Correspondientes a los años 1934—1942.
- CORPORACION ARGENTINA DE CONCESIONARIOS DE OMNIBUS. Con personería jurídica acordada por el Superior Gobierno de la Nación. *Recopilación de Ordenanzas, Resoluciones, Decretos, Minutas de comunicación y Datos Estadísticos relacionados con la explotación de los servicios de ómnibus en la Capital Federal*. Bs. As., octubre de 1936.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. COMISION ESPECIAL. *Informes de la Comisión Especial designada por la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires para el estudio de la organización y coordinación de los transportes colectivos dentro de la misma y su zona de influencia*. Bs. As., 1933.
 - *Comisión de Concesiones de Servicios Públicos*. Antecedentes al Despacho de la Comisión de Conciliación. Bs. As., edición oficial, 1933.

FOLLETOS

- ASOCIACION CARROCEROS Y AFINES. *La Industria argentina frente a los proyectos de leyes de coordinación de transportes*. Bs. As., setiembre de 1935.
- ASOCIACION DE CONCESIONARIOS Y EMPRESARIOS DE OMNIBUS DE LA CAPITAL. *Memorial sobre la futura ordenanza de concesiones de Servicios de Omnibus de la Capital*. Presentado a la Comisión de Obras Públicas del Honorable Concejo Deliberante. Bs. As., mayo de 1929.
- COMISION TRANVIARIA Y AUTOMOTRIZ. *El proyecto de Ley de Coordinación de Transportes Urbanos examinado en sus diferentes aspectos*. Bs. As., 1935.
- CORPORACION ARGENTINA DE CONCESIONARIOS DE OMNIBUS. *La Corporación Argentina de Concesionarios de Omnibus y el proyecto de fusión de la empresa de transporte de pasajeros*. Bs. As., setiembre de 1934.

PERIODICOS Y REVISTAS

- *El Omnibus.*
- *Crítica*
- *El Mundo.*
- *La Nación.*
- *La Prensa.*
- *El Avisador Mercantil.*