

CONDICIONES DE VIDA Y TRANSPORTE. EL CASO DEL SUBTERRANEO DE BUENOS AIRES, 1900-1945 *

NORA CLICHEVSKY
Centro de Estudios Urbanos
y Regionales (CEUR) 1987

ABSTRACT

The article shows the interrelations between the urban configuration of Buenos Aires and its transportation system, engaging on the historical background of that interrelation.

INTRODUCCIÓN

La vida cotidiana de cada uno de los habitantes de Buenos Aires está definida por la articulación de una multiplicidad de aspectos más o menos estructurales. La inserción de la población en el mercado de trabajo es, en nuestra sociedad, uno de los elementos que definen una parte importante de esa vida cotidiana de los habitantes urbanos, conjuntamente con su integración en una determinada estructura familiar, su sexo y su edad. El lugar que ocupa cada persona en la estructura económica define una mayor o menor posibilidad de elección de localización dentro de una ciudad o un área metropolitana; esta posibilidad se halla asociada, asimismo, a factores personales y preferencias familiares e individuales.

La manera en que cada persona puede hacer uso de la ciudad o área urbana/metropolitana —como producto material— está determinada, en gran parte, por los lugares de vivienda y de trabajo (según la edad y el sexo, pueden ser importantes, asimismo, el lugar del estudio y las compras), así como la forma que adopta este “artefacto” particular, esta producción social que es la ciudad. Producto de decisiones individuales y colectivas, privadas y públicas, anónimas y nominadas, de luchas sociales, de luchas políticas y luchas económicas, cada ciudad actual es la síntesis de un proceso histórico de producción y apropiación del espacio construido por parte de los distintos sectores de la sociedad. Pero la sociedad urbana no sólo ha producido y produce estructuras físicas, sino servicios que posibilitan, por un lado, la producción y, por otro,

* "Este artículo sintetiza la investigación "Condiciones de vida y transporte. El caso del Subterráneo de Buenos Aires", desarrollado en CEUR, Argentina, que se inscribe en el Proyecto Comparativo sobre "Los Metros en América Latina", que coordina y financia parcialmente el Institut National de Recherche sur les transports et leur sécurité —INRETS—, Francia.

el desarrollo de la sociedad en términos de comunicación, de acceso a la educación, a la salud, etc.

El nivel de eficiencia de estos servicios está definido en parte por la estructura física del área urbana en cuestión —según su grado de adecuación a las funciones, su historia, etc.— y en parte por la organización en la prestación del servicio, su grado de concentración, su inserción en la esfera privada, estatal, mixta, etc., así como por la localización residencial de la población y su lugar de trabajo, vinculada a la configuración urbana definida, en gran parte, por los mercados de tierras y vivienda.

Es innegable que el transporte cumple un rol importante entre los servicios urbanos que definen una porción de la vida cotidiana de la población.

Este artículo muestra las interrelaciones entre la configuración urbana de Buenos Aires y el sistema de transporte, con especial énfasis en un modo común a las áreas metropolitanas: el subterráneo, en la primera mitad de este siglo.

1. *Buenos Aires: expansión y hegemonía*

A partir del año 1880, año de la federalización de la Argentina, Buenos Aires comienza a asumir un nuevo rol dentro del país. El Intendente de aquella época, Torcuato de Alvear, lleva adelante la empresa de convertir a la capital de la República Argentina en una metrópoli europea. El General Roca asume la Presidencia de esta nueva República, inaugurando una era de renovación, "y la ingente riqueza que produjeron las nuevas actividades económicas permitieron, como un lujo, transformar y embellecer la capital del país organizado y progresista"¹.

En 1882 se decide la construcción del nuevo puerto, por el que se exportan el ganado a pie, las lanas, las carnes congeladas y los cereales que comienzan a cultivarse a partir del modelo agroexportador implementado por los sectores que dominan la economía del país, aprovechando la coyuntura internacional —apertura de los mercados internacionales a los productos argentinos en función de los bajos precios de producción relativos, por la excelencia de la tierra de la pampa húmeda—. Por el puerto, asimismo, entran grandes contingentes migratorios europeos. En cincuenta años la ciudad duplicó su población. De los 286.000 habitantes de 1880, pasó a 649.000 en 1895 y a 2.225.440 en el año 1930. Esta "explosión demográfica" cambió sustancialmente la fisonomía de la ciudad. Se fueron ocupando rápidamente sus terrenos baldíos y en 1888 estaban ocupadas 1.363 manzanas de la ciudad. La ciudad contaba con 19.000 hectáreas de superficie, convirtiéndose en una de las ciudades más extensas del mundo. En muy pocos años se modificó su infraestructura; la construcción del puerto fue acompañada por la conclusión de las obras de salubridad, iniciadas a partir de la terrible epidemia de fiebre amarilla que azotó a Buenos Aires en 1872; se extendieron y electrificaron las redes de tranvía en 1897; se desarrollaron las líneas ferroviarias del Gran Buenos Aires, aumentaron la cantidad de hospitales, de mercados y parques, se electrificó el alumbrado público en 1882. Se modificó, asimismo, el casco viejo de la ciudad con la construcción de

¹ ROMERO, José Luis, "La ciudad burguesa", en Romero, José Luis y Luis Alberto Romero, *Buenos Aires. Historia de cuatro siglos*, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983, Tomo II, p. 9.

la Plaza de Mayo, la Aduana y la Casa de Gobierno. La apertura de la Avenida de Mayo, a partir de 1888, fue sin duda la obra más importante de la renovación del centro de la ciudad. En 1908 se construyó el nuevo teatro Colón y el Barrio Norte comenzó a asumir una nueva fisonomía, con suntuosas casas a semejanza de las francesas.

El transporte público, en especial el tranvía, con su extensa red, posibilitó la producción y ocupación de nuevos barrios de la ciudad.

Los rematadores fueron en estos años de fin del siglo XIX y primeros del siglo XX, los productores de la ciudad, así como en las décadas del '30 al '50 lo han sido del Gran Buenos Aires. Los lotes —realizados a partir del fraccionamiento de quintas— se ofrecían en espectaculares remates de los días domingo, donde la propaganda fundamental era "se compra sin dinero", y algunos agentes inmobiliarios ofrecían asimismo ladrillos para comenzar la construcción de las viviendas individuales, modalidad de crecimiento de la mayor parte de los barrios nuevos de la ciudad. En los barrios tradicionales se multiplican las casas de inquilinatos para los nuevos migrantes que aún no tenían posibilidad de establecerse en estos nuevos barrios.

La transformación de Buenos Aires en metrópoli al estilo europeo fue materializada por los primeros planes urbanos para la ciudad, elaborados por planificadores franceses: el Plan Bouvard, de 1909, es la primera manifestación organizada de estas ideas de progreso materializadas en la ciudad. El Plan Noel, en 1925, es la estructura legal que orienta las obras públicas básicas que se desarrollan en Buenos Aires: la Avenida Costanera, la apertura de las diagonales —comenzadas muchos años antes—, el proyecto de un sistema viario que ligue los nuevos barrios de la ciudad, con algunas de las realizaciones del Plan de Estética Edilicia, como se llamaba; el mismo estaba imbuido de la idea de progreso de Buenos Aires como la ciudad que iba a liderar no sólo la República Argentina sino Latinoamérica.

El centro de la ciudad, comercialmente importante ya hacia fines del siglo, crece a un acelerado ritmo hacia 1915; se construyen los primeros "rascacielos" de 15 pisos y los bancos asumen la primacía en la construcción de nuevos edificios. Surge asimismo un subcentro importante del comercio minorista, alrededor del Once, terminal del Ferrocarril del Oeste. La centralidad es, a su vez, importante en términos de actividades culturales y la mayoría de los teatros abren sus puertas en el área centro en las primeras décadas del siglo.

"... La expansión industrial de Buenos Aires comienza alrededor de 1890. Una encuesta de 1887, realizada por la Unión Industrial, señalaba la existencia de 6.200 establecimientos, con alrededor de 42.000 personas ocupadas en el área urbana. Pero, sobre todo, en ese momento comenzaban a definirse algunas características del perfil industrial en lo que respecta a los tipos de actividades y a su localización.

Las implantaciones industriales se concentran en la zona de Barracas y Avellaneda, aprovechando las ventajas que significan el Riachuelo, la línea férrea del Roca y la proximidad del centro de la ciudad"².

Las industrias con menos requerimiento de agua se instalan en la zona de Barracas, donde se comienza a concentrar una importante cantidad de esta-

² SHBARZER, Jorge, "La implantación industrial", en Romero, José Luis, op. cit., p. 224.

blecimientos. La importancia que asume el ferrocarril define la necesidad de la instalación de grandes talleres que se localizan en áreas del Gran Buenos Aires, los cuales se concentran en importantes centros de empleo, como Remedios de Escalada hacia el sur, Liniers y Haedo hacia el oeste y Boulogne, hacia el norte.

Hacia 1930 se produce una gran expansión industrial —durante el período que se conoce como de sustitución de importaciones—, a partir de la crisis del '29. Hacia fines del período que estamos tratando, y según el Censo de 1941, en la capital había 300.000 empleados industriales y 110.000 en el Gran Buenos Aires, especialmente en la zona de Avellaneda y Lanús, hacia el sur.

La expansión de Buenos Aires no sólo se vio facilitada a través de los servicios de transporte ferroviario y tranviario, sino por las obras de servicios públicos. El nuevo sistema de agua potable, la construcción de los incineradores para los residuos urbanos, la localización de los hospitales, mataderos y cementerios en las áreas periféricas de la ciudad definieron las áreas de expansión y la nueva fisonomía que adopta la ciudad y que perdura hasta la actualidad. La modificación, asimismo, del sistema de iluminación posibilitó la expansión y hacia 1930 la totalidad de la ciudad estaba provista de iluminación eléctrica.

Este crecimiento y reorganización física de Buenos Aires es coherente con los cambios que se producen a nivel económico a partir de la implantación del modelo agroexportador y del modelo político: la federalización del país en 1880, la organización de los partidos políticos, la reforma electoral de 1912 —Ley Sáenz Peña—, definen el perfil de la democracia argentina de fines de siglo y los primeros años del siglo actual. En la Cámara de Diputados se incorporan integrantes del Partido Socialista, al igual que en el Concejo Deliberante de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, produciéndose amplios y acalorados debates sobre los rumbos que asume la economía del país y el papel que cumple el capital externo, en especial el inglés (y en menor medida belga, alemán y francés), en esta etapa importante del desarrollo de la sociedad argentina. El crecimiento industrial es acelerado y se organizan los primeros sindicatos; las luchas obreras de las dos primeras décadas del siglo son importantes, ligadas a la crisis producida alrededor del período de la Primera Guerra Mundial.

Hacia 1930 y pese a los planes urbanos existentes, la ciudad poseía una serie de problemas derivados de la falta de ordenamiento en las construcciones y la localización de distintas actividades urbanas.

Los problemas de tránsito son importantes³; especialmente en el centro de la ciudad el sistema de transporte responde parcialmente a las necesidades. En 1930 se producen, asimismo, cambios políticos de magnitud: un golpe militar derroca al gobierno radical del Presidente Irigoyen. Este cambio afecta a las instituciones políticas y, asimismo, a los debates y decisiones parlamentarias en relación al transporte público. Por otra parte, el modelo agroexportador entra en una de sus crisis, que define una importante corriente de migración interna hacia Buenos Aires; la nueva población comienza a localizarse en los partidos del Gran Buenos Aires, donde la tierra es más barata; los nuevos establecimientos industriales se localizan, a su vez, fuera de los límites de la

³ Ver: STOK, Jacobo, "Los subterráneos de Buenos Aires", Buenos Aires, 1930.

ciudad de Buenos Aires, en las zonas sur y oeste del Gran Buenos Aires; crecen los subcentros comerciales de Flores, Belgrano y Patricios, insinuándose ya el perfil que en los años siguientes asumirá la Región Metropolitana de Buenos Aires.

2. *El sistema de transporte: del ferrocarril al "colectivo"*

"...Los primeros intentos de construir ferrocarriles alrededor de Buenos Aires tuvieron la peculiaridad adicional de ser realizados con capitales e ingenieros locales. Muy rápidamente, sin embargo, estos recursos y talentos se vieron sobrepasados por los omnipresentes británicos".

"...La marcha frenética en la construcción de ferrocarriles a fines de la década de 1880 sirvió para definir dos tendencias básicas: propiedad y control privado, principalmente británico, de los ferrocarriles; predominio de Buenos Aires sobre el sistema nacional"⁴.

El efecto inmediato de la red de ferrocarriles sobre la ciudad fue concentrar aún más el poder económico y político en la zona central y orientar la expansión de la ciudad hacia el norte. El desarrollo del centro de la ciudad se veía afectado por el funcionamiento del Ferrocarril, y hacia 1890 las protestas públicas definieron la necesidad de clausurar la estación central del Ferrocarril Oeste. Los ferrocarriles modificaron sus trazados para acceder al puerto a través del derecho de paso del Ferrocarril del Norte.

El resultado, para el desarrollo físico de la ciudad, fue que las áreas del noroeste se vieron privilegiadas por la cantidad de vías del ferrocarril que la transitaban, aumentando su accesibilidad relativa respecto de otras zonas de la ciudad. Las clases altas y medias se localizaban en estos nuevos barrios; las tarifas diferenciales respecto del tranvía —este último era dos y hasta tres veces más barato que el FF.CC.— fue uno de los factores importantes en la forma que adopta la "segregación ecológica" de Buenos Aires: los obreros prefieren vivir en el centro, pues utilizan la red tranviaria para desplazarse a sus lugares de trabajo.

El sistema ferroviario a nivel nacional se reestructura a partir de las décadas de 1890 y 1900 —de gran expansión económica—. La red se extiende a toda la zona cultivable del país. Dentro de la ciudad de Buenos Aires, el foco del sistema ferroviario continuó siendo la Plaza de Mayo y las cercanías del puerto.

La modificación en el sistema de tranvía en la primera década del siglo a partir de la electrificación —que comienza en 1897— disminuye considerablemente los costos de operación del mismo y permite una reducción importante de las tarifas hacia 1903. En 1905 la Anglo⁵ definió la tarifa en 10 centavos y en tres años fue adoptada por el resto de las compañías. Paralelamente se produce un considerable aumento de los salarios entre 1905 y 1912, con lo cual baja relativamente aún más la tarifa. El tranvía se convirtió así en el vehículo de los trabajadores y su extensa red cubría prácticamente toda la ciudad.

⁴ SCOBIE, James y RAVINA DE LUZZI, Aurora, "El puerto y los ferrocarriles", en José L. Romero y Luis A. Romero, *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*, Editorial Abril, Buenos Aires, 1983, TOMO II, p. 27.

⁵ Compañía que posee la mayor parte de las líneas.

En el año 1908 se autoriza a la Compañía Anglo-Argentina a ampliar su red, incorporando la compañía de tranvías Buenos Aires y Belgrano, Eléctrico de Buenos Aires y Belga Argentina, por el término de 80 años. Comienza así el trust tranviario de la Compañía Anglo. Aunque la lucha entre las empresas viejas y nuevas se remonta a principios de siglo, alrededor del privilegio de entrar con los rieles en la Plaza de Mayo, la Anglo, Buenos Aires, Belgrano y Ciudad de Buenos Aires tenían acaparadas todas las arterias de acceso al centro. La vieja Lacroze y algunas nuevas sólo podían llegar a las proximidades de Plaza de Mayo por Paseo Colón y por Paseo de Julio. El resto de las compañías terminaban en Callao y Córdoba y en Viamonte y Esmeralda.

La expansión del sistema de tranvías continuó hasta 1928; en ese año, las cuatro compañías (Anglo, Lacroze, del Puerto y Ciudad y Eléctricos del Sud) explotaban 88 líneas en 868 km de vía, transportando 585 millones de pasajeros⁶.

En cuanto al sistema de omnibuses, éstos ingresan al país en 1921. Años más tarde, las empresas de omnibuses, que comienzan a multiplicarse, lo hacen con permisos precarios de la municipalidad. Varias de ellas circulaban por recorridos no cubiertos por el tranvía. Coherente con su interés de monopolizar el transporte de Buenos Aires, la Anglo fue comprando parte de los activos de las empresas de omnibuses. Cuando se crea la Corporación operaban en el Gran Buenos Aires 53 empresas que explotaban 75 líneas, poseían 1.718 vehículos y transportaban 380 millones de pasajeros (igual que el tranvía)⁷.

El sistema de taxis, implantado en el país a principios de siglo, paralelamente a la importación de los primeros automóviles, posee alrededor de 7 mil unidades en 1928, año que comienzan a sentirse la crisis económica, como consecuencia de la crisis mundial. Algunos taxis crean una nueva modalidad de transporte para hacer frente a la angustiante situación: comenzaron a realizar recorridos fijos y frecuencias regulares y vender pasajes a la población demandante.

El primer recorrido fue establecido entre Floresta y Plaza de Mayo superpuesta totalmente a la Línea 1 de los tranvías y parcialmente a la Línea "A" de subterráneo. El crecimiento de los "colectivos" fue realizado de manera inorgánica y recién en 1932, la empresa pionera define su estatuto, en el cual se destaca la forma que asume —y que se transforma posteriormente en una característica básica de las empresas de colectivos: cada propietario de un vehículo es un "componente" de la empresa; en principio, es él mismo el que tiene que trabajarlo—. El vínculo societario es muy débil, y la cantidad de empresas que se constituyen, importante. Recién en 1932, la Municipalidad reglamenta esta modalidad de transporte, en especial sobre la competencia entre modos.

En el año 1935 las empresas de colectivos pasan a integrar la Corporación de Transporte.

⁶ BOTERO, F., et al.: "El transporte de personas en el Gran Buenos Aires", Buenos Aires, 1984, mimeo, p. 30.

⁷ Pero el tranvía sólo transportaba pasajeros en la ciudad.

3. *El subterráneo: un proyecto frustrado*

La concesión Anglo Argentina y sus antecedentes:

"Linea A": Se inauguró oficialmente el 1º de diciembre de 1913. Fue la primera línea de "tranvías subterráneos" que se habilitó en la ciudad de Buenos Aires y también la primera dentro del país y de América Latina. En el orden mundial, solamente 11 ciudades precedieron a la de Buenos Aires en la implementación de servicios subterráneos⁸.

Esta breve historia de la "Linea A" del subterráneo de Buenos Aires no da cuenta de la complejidad que asume el proyecto de construir un sistema de subterráneos en la ciudad, hasta su muy parcial materialización durante los años 1913-1934.

La idea de la construcción de un subterráneo para la ciudad de Buenos Aires se remonta a la última década del siglo pasado cuando ya se discuten los primeros proyectos en el Concejo Deliberante de la ciudad⁹.

La gravedad de la situación del transporte es tan seria, que pasa a tratarse, asimismo, en el Congreso de la Nación. Este sanciona la Ley 3.876, el 16 de noviembre de 1899, por la cual se otorga al Sr. Carlos Brighth la concesión para establecer dos líneas de subterráneos a tracción eléctrica. El año 1900, y a través de las Leyes 3.903 y 3.904, se otorga al mismo Sr. Brighth otra concesión para la construcción de tres líneas: una se localizaría bajo la calle Rivadavia-Av. de Mayo; y las otras dos serían perpendiculares a la misma.

Dichos proyectos no fueron materializados y, paralelamente, el Concejo Deliberante de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires aprobó un complejo proyecto elaborado por el Departamento Ejecutivo, el 28 de mayo de 1907. Estaba concebido como una red de ferrocarriles subterráneos metropolitanos a tracción eléctrica. La longitud total de la red era de 100 kilómetros, distribuidos en 9 líneas y cuyos recorridos abarcaban la mayor parte de la ciudad. Como puede apreciarse, este proyecto es acorde con la ciudad que crecía rápidamente, como capital de un país cuya riqueza parecía, a su vez, de crecimiento ilimitado. Era acorde, asimismo, con las concepciones urbanísticas de Bouvard —que recién es invitado a elaborar su Plan en 1909— en el sentido de buscar la integración de la ciudad a través de un eficiente sistema de transporte público, que solucionara el serio congestionamiento que dificultaba la accesibilidad al centro de la ciudad. Por otra parte, el sistema aseguraba desplazamientos más rápidos que los que podía ofrecer el transporte de superficie, entre los centros de empleo crecientes —Centro, Barracas y Avellaneda— y los nuevos barrios incorporados a la ciudad.

Este proyecto no se concreta, y finalmente en 1909 el Concejo Deliberante aprueba la concesión, por el término de 80 años, la Compañía Anglo-Argentina, para la construcción y explotación de tres líneas de tranvías subterráneos:

⁸ "Los subterráneos de Buenos Aires", en *Revista Transporte*, Buenos Aires, p. 8.

⁹ Este aprueba al Sr. James G. Killey, el 17 de mayo de 1898, el derecho de construir y explotar, para el tránsito de pasajeros y de carga, una línea de tranvías subterráneos, que partiría de Bartolomé Mitre y Jean Jaures (en el Once) empalmaría con Avenida de Mayo hasta llegar al Puerto.

1. Plaza de Mayo - Caballito.
2. Retiro - Constitución.
3. Plaza de Mayo - Plaza Italia.

La empresa cumple parcialmente con la primera etapa de concesión, y luego, durante más de 10 años, un largo proceso de lucha entre la empresa y la Municipalidad —a través del Concejo Deliberante— termina con la anulación de la concesión por incumplimiento de los términos en que se había realizado la misma.

Durante este periodo, otros proyectos son presentados, algunos coincidentes con el proyecto de las primeras concesiones, otros con el propio proyecto de la Anglo.

Los términos en los cuales se lleva la discusión entre los Concejales de los distintos partidos políticos y las características técnicas de los proyectos presentados revelan una etapa del transporte de Buenos Aires muy interesante, que explica, en gran medida, la situación actual.

Las discusiones, entre el Concejo Deliberante y las empresas, se centran en la definición de tarifas. Según no sólo la Anglo sino otras propuestas de la época, con las tarifas de 10 centavos, que el Municipio quiere proteger, no es rentable ampliar la red de subterráneos.

La situación de otros países con iguales problemas de tránsito es bien diferente; el subterráneo de Londres es cuatro veces más caro que el porteño, y el de París tiene fuertes subsidios municipales; en el caso de Buenos Aires, la Municipalidad no desea asumir el riesgo del subsidio.

En 1930 se vota a favor del proyecto de la Empresa CAPYC. La discusión continúa sobre la necesidad de caducar definitivamente la concesión Anglo, en función de las necesidades de construcción de la Empresa CHADOPYF (ex CAPYC).

Por otro lado, es interesante observar la reacción de los concejales frente a la propuesta de la Anglo de formar un consorcio entre las empresas tranviarias y los subterráneos, omnibuses, colectivos y taxímetros; consorcio que es el germen de la Corporación de Transportes. La Anglo —cuyo capital era de 200 millones de pesos— qué interés podría tener en asociarse con un “colectivo” cuyo capital era de 300 pesos?

Es interesante detenernos un instante en el momento en que se establece la caducidad, en 1932, luego de 2 años de gobierno militar. El Concejo Deliberante de este período decide la caducidad, pues durante el gobierno anterior —radical— no había sido posible aprobarla pues sus concejales estaban a favor del cumplimiento del contrato. Hay detalles interesantes al respecto. Cuando CHADOPYF realizó su proyecto, la Anglo quiere reanudar la construcción, inclusive con un sistema constructivo que no había sido aprobado por la Municipalidad. Por otra parte, se define la caducidad cuando la Anglo ya no está interesada en la construcción del subterráneo.

La concesión Lacroze

Paralelamente a lo acontecido por la concesión de la Empresa Anglo, el Congreso de la Nación aprueba, por Ley 8.870 de 1912, la construcción de una

línea de subterráneos que construirían la firma Lacroze Hnos. y Compañía. La traza de la misma, partía de la estación Federico Lacroze, del antiguo Ferrocarril Central de Buenos Aires (actualmente General Urquiza) hasta la Avenida Corrientes y Leandro N. Alem.

El otorgamiento de esta concesión por parte del Congreso de la Nación sin pasar por las autoridades municipales, provocó una reacción importante en el Concejo Deliberante. Mientras que la empresa defendía que lo que construiría sería un tren subterráneo y por lo tanto tenía que estar bajo las normas de los ferrocarriles, el Consejo declaraba que la concesión adolecía de serios problemas en función de la organización del transporte urbano de Buenos Aires, dado que no se había fijado plazo para la terminación de la concesión ni definido las tarifas —problema candente con la Anglo, como hemos visto anteriormente.

Las discusiones, que fueron prolongadas, dan cuenta de los conflictos existentes entre las autoridades nacionales y municipales en materia de transporte público. La municipalidad consiguió defender la definición de las tarifas, así como que el subterráneo sea utilizado exclusivamente a los fines del transporte de pasajeros.

La concesión CHADOPYF

Algunas ilustraciones al respecto de la aprobación de la concesión son extremadamente importantes para comprender la significación de la misma. Luego de un arduo debate en el Concejo, el 30 de julio de 1930 se vota a favor de esta concesión por las garantías técnico-financieras ofrecidas por la empresa: depósito de 2 millones de pesos para la Municipalidad, a través del Banco Exterior de España. Como dice uno de los concejales: "es cumplir con el pueblo que quiere tranvías sin mayores tarifas"; es, por otro lado, un compromiso del gobierno radical de la época (que expira con el golpe militar del 6 de septiembre de 1930) el mantener las tarifas en 10 centavos. La CHADOPYF realiza las líneas C, D y E de subterráneos.

Interesa, además, presentar una exposición del concejal Ghioldi, donde expone la escasa autonomía del Concejo respecto del Departamento Ejecutivo del Municipio, el cual es, en última instancia, el tomador de decisión, en la particular democracia ejercida en Argentina, donde el Poder Ejecutivo es el que finalmente decide.

"Sr. Ghioldi. Justamente es esto: hice la historia de las comisiones técnicas habidas en 1923, 1925, 1927 propuesta Marcó, y 1929 Anglo Argentina; señalé que algunas personas existieron desde la primera hasta la última comisión; que en el año 1923 firmaron un despacho sosteniendo la tarifa de diez centavos; que en 1925 firmaron otro despacho sosteniendo que la tarifa de diez centavos no rendía; que en 1927 firmaron otro diciendo que no sólo no rendía sino que era un disparate esa tarifa, y que en 1930 firman otro despacho diciendo que diez centavos es hasta excesivo para viaje directo. Entonces, yo he dicho que esas comisiones suelen ser el comodín de los departamentos ejecutivos para valerse de la opinión de ellas ¹⁰.

¹⁰ Actas del Concejo Deliberante, 30 de julio de 1930.

Los proyectos

Además de los proyectos objeto de las concesiones apuntadas más arriba, una serie de propuestas fueron elaboradas desde las primeras décadas del siglo. Quizá la de mayor envergadura sea la propuesta de Lord Amphill, Mayor Orland Sumner y los doctores Celestino y Horacio Marcó. Fue presentada al Concejo el 22 de setiembre de 1926.

La red estaba diseñada según la configuración actual y futura de la ciudad de Buenos Aires y las demandas de transporte, asimismo, del Gran Buenos Aires. El sistema constructivo sería similar al del sistema inglés de "tubes", los cuales tendrían una profundidad de 16 metros y un diámetro de 3,60 metros.

El sistema constructivo fue la objeción más importante que las autoridades municipales hicieron a los presentantes, basándose en problemas del subsuelo de Buenos Aires y de los problemas de iluminación y ventilación, aduciendo, a la vez, hasta probables problemas psicológicos de los pasajeros por la profundidad del túnel. El proyecto fue rechazado, por la mayoría de votos de los concejales, el 27 de diciembre de 1927.

La propuesta del Consorcio Financiero Británico fue formulada en 1929, y poseía cuatro líneas subterráneas empalmadas, prevaleciendo las del sentido Sud a Norte sobre las Este-Oeste.

Desde el punto de vista de integración del sistema subterráneo de transporte con la configuración urbana del Gran Buenos Aires y su funcionamiento, constituye el proyecto más integral de los presentados. Obviamente, los profesionales proyectistas conocían muy bien la problemática de la ciudad presente y futura. La política reticente del municipio frente a una propuesta financiera fuera de las normas tradicionales de la Municipalidad y la continuación con la política tarifaria (de mantenerla baja con el fin de evitar presiones obreras por aumentos salariales, para que los asalariados puedan pagar una tarifa rentable según las empresas y las tarifas de transporte a nivel internacional) dieron por resultado el abandono del proyecto.

4. *La Corporación de Transporte y el funcionamiento del sistema*

El proyecto de la Corporación de Transporte de Buenos Aires comienza a gestarse desde dos ámbitos obviamente interrelacionados:

1. Desde la empresa Anglo, como vimos en las páginas anteriores.
2. Desde el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad. El mismo es importante, por los objetivos que plantea, de ir municipalizando los servicios de transporte de la ciudad. Como se observa en las páginas que siguen, el mismo no posee el apoyo del Concejo Deliberante.

La ley 12.311/36, de creación de la Corporación, alteró el régimen particular de las concesiones, creándose un organismo "sui generis" con la participación de empresas privadas, del gobierno nacional y de la municipalidad, al cual se le concedió el privilegio de explotar con exclusividad, por el término de 56 años, en la ciudad, el negocio de pasajeros, asegurando al capital invertido un determinado porcentaje de interés y amortización.

La ley 12.311 es otra de las manifestaciones del Pacto Roca-Runciman, celebrado en el año 1933, en Inglaterra, entre el Vicepresidente de Argentina y el Presidente de la Junta de Comercio británica. Dicho pacto, que se refería específicamente a las ventajas que obtendrían los frigoríficos de capital británico respecto de los nacionales, asimismo, definía las acciones benévolas que ejercía el Estado argentino respecto de los capitales británicos.

La Corporación es la síntesis, pues, de la lucha inglesa por hegemonizar un sector más de la economía: el de los transportes urbanos, aliada con el gobierno de la época.

La ley 12.346, de 1937, es casi complementaria de la anterior, pues crea la Coordinación Nacional de Transporte, intentando subordinar el transporte automotor de pasajeros y carga al transporte ferroviario.

La Corporación que debía formarse con las empresas de subterráneos, de tranvías, de ómnibus y de colectivos, cuyas concesiones fueran anteriores al año 1934, comenzó la expropiación de líneas de colectivos, dado que muchas de ellas eran posteriores a ese año.

Es interesante analizar la evolución de la línea "A", inaugurada en 1913. Desde el 3 de julio de 1915 hasta el 31 de diciembre de 1926, operaba con algunos de sus coches saliendo a la superficie, y que efectuaban el recorrido entre Primera Junta y Floresta. A partir de esa fecha son sustituidos por la ex línea de tranvías N° 1. Durante los años 1914-1918, época de la primera guerra, la demanda era de alrededor de 30 millones de pasajeros, aumentando en los años posteriores hasta llegar a los 65 millones de pasajeros transportados; por la depresión de los años '30 estas cifras bajan a 41 millones.

Pero si se relativiza la cantidad de pasajeros respecto de los otros modos, la situación se evalúa de manera diferente.

Hacia 1930, el subterráneo sólo transporta el 9% del total de pasajeros movilizados por todos los modos.

Interesa destacar que el problema del congestionamiento del centro de la ciudad, marcado por la superposición de líneas de tranvías, provoca accidentes de tráfico en número significativo.

El pasajero del colectivo prefiere pagar una tarifa de 15 centavos para ganar tiempo, que la tarifa de 10 centavos del tranvía o la tarifa complementaria tranvía-abonos de tren, desde las estaciones de Flores o Belgrano.

Es así que el colectivo se ha convertido en una alternativa más interesante para el habitante de la ciudad.

Hacia el final del período, en 1941, aún es exíguo el número de pasajeros que viaja en subterránea.

En el nuevo plan de reorganización de servicios y tarifas que propicia la Corporación se altera el precio del boleto de 10 centavos a 15. Pero la Comisión de Control —estatal— define la necesidad de realizar un estudio en profundidad sobre los capitales invertidos y los resultados de la explotación, para tomar una decisión respecto de las tarifas.

La situación planteada respecto a la Corporación y los juicios de expropiación, define que una parte de las empresas de colectivos tenga arreglos extra-

judiciales con la Corporación, otras deciden trabajar fuera de los límites de la capital, donde no son afectados por la Corporación. Comienza a producirse un deterioro de la calidad del servicio, hasta que en 1943 el Poder Ejecutivo suspendió las incautaciones. Sumado al problema de la pertenencia a la Corporación, el problema de la falta de importación de repuestos por la Segunda Guerra Mundial, el subterráneo pasa a aumentar relativamente el número de viajes.

5. *Opciones de transporte y desarrollo urbano*

La red actual de subterráneos es el resultado de una política pública sobre la definición de tarifas —en función de subsidiar a las industrias vía el salario indirecto—, más que una opción tecnológica determinada o una falta de ideas o de visión acerca de las funciones y el crecimiento futuro de la ciudad y la Región Metropolitana. Tampoco es fruto de las decisiones de la compañía monopólica del transporte en determinado momento de la historia del transporte público de la ciudad: la Anglo Argentina.

La opción por el "colectivo" se ha debido, además de su flexibilidad —que es sólo la justificativa—, a que con este modo de transporte, y las peculiaridades del modo en la Argentina (empresas de componentes, material rodante inadecuado, superexplotación tanto de los propios empresarios como de los empleados), es posible mantener tarifas bajas respecto de otros bienes, y del transporte público en otras partes del mundo.

Esta política, que ya está claramente expresada en las primeras décadas del siglo, a partir de los años '40, se da en todo su apogeo, con el gran incremento poblacional de Buenos Aires, y las políticas de tierras y vivienda, que propician una localización de la población más alejada del centro para lo cual se realizan los grandes loteos en los municipios pertenecientes al área metropolitana. Es obvio que sin el sistema de transporte público por colectivo y las bajas tarifas, la población de Buenos Aires tendría que haber buscado otras opciones para vivir en Buenos Aires, u otras movilizaciones populares por aumento de salarios —si bien, en los fines del '40 y primeros años de la década del '50, hubo una redistribución real de los ingresos—.

Por otro lado, el subterráneo construido no ha sido un factor desencadenante de procesos urbanos importantes, dado que han sido construidos sobre áreas ya pobladas, luego de largos años, la mayoría de las veces, de conocer proyectos de subterráneos que no se efectivizaban. Si han contribuido a la centralidad de las actividades, ello ha sido, asimismo, muy reducida, pues otros medios de transporte ya habían ocupado el centro y el área central, ya estaba muy ocupada cuando la primera línea llega a ella. Incluso, el proyecto de la mayoría de las líneas estaba orientado a llegar o pasar por Plaza de Mayo.

Podemos afirmar que el subterráneo ha favorecido el desarrollo más acelerado de ciertas áreas que ya estaban creciendo, pero que la expectativa del subte ha profundizado; ello se observa a través del estudio de los periódicos de la época, especialmente en el área de Caballito y de Flores se observan estas características. La vinculación con la renta urbana, a través de la modificación de los precios de la tierra, es imposible de verificar, dado la cantidad de variables que influyen en ellos.

Por otra parte, el aumento en el precio de las propiedades fue muy alto, por las expectativas del desarrollo económico de la ciudad, y no por la pre-

sencia de un subte que crecía lentamente, sin conexiones importantes entre barrios.

Reflexiones finales

Estas reflexiones se refieren a conclusiones de la investigación sobre Buenos Aires y a la comparación con los otros casos estudiados en América Latina.

Las principales conclusiones sobre el Metro de Buenos Aires son:

- Respecto a las decisiones de realización del subterráneo.

El análisis histórico da cuenta de las vicisitudes por las que han atravesado los diferentes proyectos, vinculados a los procesos políticos específicos para el sector transporte. Los intereses de los distintos grupos extranjeros y los sectores políticos municipales y nacionales han definido la producción del sistema subterráneo de Buenos Aires: el mismo no configura una red en sí misma, ni en relación al sistema de transporte terrestre. Se han concretado líneas parcialmente articuladas entre sí y el transporte ferroviario y "colectivo", quedando truncos la mayor parte de los proyectos más integrales, elaborados en las primeras décadas del siglo.

- Respecto a la inducción del crecimiento urbano.

El subterráneo no ha sido un inductor del crecimiento urbano, pues ha sido construido en áreas ya densamente ocupadas, salvo la línea E que, no ha ayudado a dinamizar las zonas urbanas que atraviesa. Estudios para vincular el "subte" a las rentas urbanas han sido imposibles de realizar, debido a la falta de información disponible causada, en parte, por los largos años transcurridos desde la construcción del subterráneo.

- Respecto al funcionamiento actual, en relación al sistema de transporte público de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

El subterráneo es usado actualmente sólo por sectores medios, empleados administrativos y estudiantes, pues ha quedado desplazado de los centros de empleo industriales.

La demanda ha decrecido en mayor medida que en otros medios de transporte, debido tanto a la política tarifaria como a la definición de trazos de algunas líneas, como la E (en su prolongación hasta Boedo, habría que haberla hecho paralela a la línea A, hasta Flores) y la C. Asimismo, se ha privilegiado el material rodante sobre infraestructura (vías y estaciones).

Por otra parte, hay ausencia de complementación intermodal, que lleva a un concepto equivocado de autosuficiencia, técnica y financiera. Ello lleva a privilegiar los resultados financieros por sobre los económicos del sistema en su conjunto, y a desaprovechar soluciones compartidas.

La comparación del caso del subterráneo de Buenos Aires con los sistemas estudiados para las otras regiones metropolitanas presenta aspectos muy interesantes:

— La diferencia fundamental con los otros sistemas radica en el año que se inaugura el primer tramo: 1913, décadas anteriores a la construcción del Metro de Río, México y Santiago. Los problemas que presentaba Buenos Aires

y que definieron la realización del mismo, sin embargo, no difieren mucho de los problemas de los otros centros urbanos. Lo que acontecía es que la ciudad de Buenos Aires creció en los primeros años de este siglo de manera mucho más importante que lo han hecho el resto de los casos estudiados, para el mismo período. Es que, con excepción de Argentina, el acelerado proceso de urbanización y considerable crecimiento de las áreas metropolitanas en América Latina, se produce a partir de la década del cuarenta y más rápidamente en las próximas dos décadas.

— Aunque se ha realizado en una fecha tan temprana respecto al resto de los subterráneos, no ha sido impulsor del crecimiento urbano, como podría suponerse, debido a los otros medios de transporte que circulaban paralelos a los recorridos de las líneas del "subte" y a la temprana ocupación del suelo en las áreas urbanas que el mismo atravesaba. Es por ese motivo, asimismo, que resulta difícil aislar la influencia del subterráneo respecto de otros medios. Si bien los diarios de la época hacen mención a la mayor accesibilidad de barrios como Caballito y Flores (vinculados a la línea A del subte), no es posible definir la mayor ocupación de dichas áreas por la existencia del "subte".

Desgraciadamente, no ha podido investigarse la valorización de la tierra por la construcción del Metro, debido a la falta de archivos sobre valores de la tierra. La investigación realizada a través de los diarios ha sido infructuosa.

— Respecto a la centralidad provocada por el subte que se observa en otras ciudades estudiadas, este fenómeno pudo haberse dado en los primeros años de la implantación del mismo; otra vez, la ausencia de archivos de la época imposibilitan la obtención de datos para llevar adelante el estudio.

— El subterráneo de Buenos Aires ha actuado como apoyo al sistema de transporte ya vigente en la época, más que abrir nuevas áreas al transporte público de la ciudad o conectar zonas que no lo estaban; en este sentido, se puede afirmar que hizo más eficiente un sistema ya existente.

— No se puede afirmar que el subte haya actuado como "acelerador" de la segregación urbana; algunas áreas por las que atraviesa ya estaban ocupadas por sectores de ingresos medios (y con alguna excepción, medios altos) y otras áreas por sectores medios bajos, no produciéndose expulsión de población de ingresos bajos y localización de sectores medios y medios altos, como ocurre en otras ciudades estudiadas.

Dada la época de construcción y el gran crecimiento horizontal del Área Metropolitana de Buenos Aires, el subterráneo ha quedado como un modo "central" de transporte, articulado a la Región Metropolitana a través de la interconexión con el ferrocarril y el "colectivo".