

EL LIBRO DE LOS COLECTIVOS

★ ***BUENOS AIRES CITY BUS*** ★

2

EDICIÓN

EL LIBRO DE LOS COLECTIVOS

la marca
editora





la marca
editora



A los choferes y dueños
de las unidades que
inspiraron este libro.



la marca
editorial

El libro de los colectivos

Buenos Aires, colección Registro Gráfico.

© la marca editora, 2024.

Idea: Valeria Dulitzky y Julieta Ulanovsky

Diseño: Estudio ZkySky

Fotos: Inés Ulanovsky

Textos: Carlos Achával

Ilustraciones: Aníbal Trasmonte

Fotos históricas: Carlos Distéfano, Jorge de Martino,

Alejandro Scartaccini y Luis Tronco

Traducción: Ian Barnett

Corrección: Eduardo Bisso

Impresión: WKT Co.

© 2005-2024, la marca editora

Primera edición, marzo 2005

Segunda edición, marzo 2024

Indij, Guido

El libro de los colectivos: Buenos Aires city bus /
Guido Indij. 2a ed.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires:
la marca editora, 2024.

240 p. ; 15 x 15 cm. (Registro gráfico)

ISBN 978-950-889-371-0

1. Iconografía. 2. Transporte Urbano.
3. Arte Urbano I. Título.CDD 388.404

ISBN 978-950-889-371-0

Queda hecho el depósito que establece la ley 11.723

Libro de edición argentina.

Impreso en China. *Printed in China.*

No se permite la reproducción parcial o total de este libro ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste mecánico, electrónico, por fotocopia, grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del copyright. *No part of this book may be reproduced, transmitted or utilized in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording, or any information storage and retrieval system without prior express written permission from copyright holder.*



la marca
editora

www.lamarcaeditora.com
lme@lamarcaeditora.com
(54 11) 4555-3645
Pasaje Rivarola 115 (1015)
Buenos Aires, Argentina

Distribuye



ASUNTOIMPRESO

www.asuntoimpreso.com
www@asuntoimpreso.com
(54 11) 4552-3834
Pasaje Rivarola 115 (1015)
Buenos Aires, Argentina

ENTRE DESPACIO

PARE EL MOTOR

- 008** **Mire atrás al bajar** (breve historia del colectivo)
014 **Evolución del ómnibus y del colectivo** (cronología)
020 **Mirame con amor** (historia de una pasión)
028 **Colectivos singulares**
226 **Glosario**
232 **English**
239 **Agradecimientos**



El crecimiento de las ciudades en superficie y densidad demográfica obligó a ensayar en todo el mundo medios de transporte con mayor capacidad. El afán de llevar a todos se reflejó en el nombre adoptado para este tipo de vehículos: ómnibus es una palabra que nos llegó del latín casi sin modificación. Significa *para todos*. No eran ómnibus como los actuales sino carruajes de un solo piso que se destinaron al tráfico de pasajeros entre pueblos. Había que evitar los vuelcos provocados por las irregularidades de las carreteras; los ómnibus urbanos, en cambio, podían tener dos pisos, ya que circulaban más despacio y por calles más tranquilas.

Hacia 1820 había líneas regulares de ómnibus de tracción a sangre en las principales ciudades europeas. Para la misma época ya se fabricaban en Buenos Aires los carros que se internaban en el río para que trasbordaran los viajeros que habían llegado en barco y que, dado el poco calado del puerto, quedaban a gran distancia de la orilla.

Ya hacía más de un siglo que las carretas que recorrían el país se fabricaban en nuestras tierras, particularmente en Tucumán y Mendoza, por la cercanía de los bosques y el clima seco que permitía estacionar la madera con mejores resultados.

Llega el progreso

La caída de Rosas, en 1852 implica la apertura de Buenos Aires al comercio internacional. Es decir, a la exportación de materia prima y al ingreso de bienes manufacturados. Por ejemplo, carruajes. Así llegan las 250 diligencias norteamericanas (iguales a las de la Wells Fargo) que traquetearon por los polvorientos caminos de nuestra joven república hasta que fueron desplazadas, medio siglo después, por los ferrocarriles. El más conocido de los empresarios del transporte de aquella época, que ayudó con hechos a poblar el país, fue Timoteo Gordillo.

Buenos Aires se pone a tono con Europa —por entonces, París y Londres eran los modelos— y adopta el ómnibus de caballos de dos pisos, que circuló en cuatro líneas céntricas que vinculaban entre sí las plazas que todavía no eran terminales ferroviarias sino puntos de concentración de carretas.

En las décadas siguientes las novedades en materia de transporte andarían sobre rieles. Primero, en 1857, el Ferro Carril del Oeste; luego, los tranvías de caballos que llegaban al centro de la ciudad para comodidad de los viajeros del tren y finalmente, los tranvías de caballos dedicados exclusivamente a llevar y traer pasajeros dentro del casco urbano.

Pero el flamante siglo XX renovó los ímpetus de imaginación y aventura de los empresarios locales.

En 1903 los señores Llambí y Frankel estrenaron a lo largo de la Avenida de Mayo, entre la plaza homónima y la de Lorea (aún no se había edificado el Congreso) el primer servicio de ómnibus autopropulsados que tuvo Buenos Aires. Eran vehículos de impulsión combinada, ya que un motor a explosión, alimentado a nafta, producía la electricidad de la cual se alimentaba otro motor, éste sí encargado de la tracción. El tiempo y la falta de datos no permiten dar certeza sobre los motivos del fracaso de esta experiencia que pasó al recuerdo en pocos meses.



La Capital Federal pareció escarmentar ante esta frustración, pero no sería extraño que el trauma fuera incrementado por la prédica de las compañías tranviarias, que tal vez ya avizoraban la aparición de un competidor peligroso para sus ganancias, que eran muchas. Si se piensa, el *tramway* fue durante 20 años el único medio masivo que podía transportar pasajeros dentro de la ciudad. El ferrocarril, más vol-

cado a los suburbios y al interior, apenas gravitaba en la zona de influencia de las estaciones situadas dentro de los límites de la ciudad.

En los barrios periféricos —Belgrano, Urquiza, Flores, Floresta— el vehículo más común era el *break*. Al mismo tiempo comenzaba el adiós de los *breques*, como se los llamaba popularmente. Un largo adiós, por cierto, ya que la escasez de repuestos de automotores provocada por la Segunda Guerra Mundial obligaría a desempolvarlos y ponerlos en circulación nuevamente.

Los primeros ómnibus de Buenos Aires

En 1922, cuando ya la incorporación de automóviles a las líneas regulares de diligencias, mensajerías, galeras y carruajes en general, era algo de todos los días en la ciudad y en el interior, Buenos Aires asiste al debut de la primera línea integrada exclusivamente por vehículos autopropulsados. Eran Ford T último modelo, todos carrozados por el entonces ya conocido Gerónimo Gnecco. La empresa se denominaba Auto Ómnibus Metropolitano (AOM), y sus coches tenían por puntos terminales Plaza Constitución y Plaza de Mayo.

En poco tiempo los hombres de negocios más emprendedores se volcaron al nuevo filón. Así brotaron como hongos numerosas compañías de auto-transporte. Las concesiones que obtenían eran explotadas directamente por los solicitantes, pero muchas veces se vendían una y otra vez.

Recordemos que los vehículos más pesados todavía rodaban sobre gomas macizas. Los propietarios de los riñones más delicados seguían prefiriendo el tranvía. Pero a veces no era cuestión de preferencias sino de necesidad. Por fin, la invención del neumático de muchas telas permitió que las unidades más grandes

podrían adentrarse en todos los barrios, donde reinaban el adoquín y la cuneta.

Pero el tranvía siguió siendo señor y dueño de casi todas las avenidas y de muchas calles porteñas, a tal punto que un viajero no dudó en bautizarla “La ciudad de los tranvías”. En otras partes del mundo ya había comenzado su declinación, pero aquí seguía sin competencia. Y si despuntaba alguna, las compañías tranviarias no dudaban en adquirirla. Parecía que su dominio no tendría fin... Hasta que los taxistas se desesperaron.

El invento toma color

Suele decirse que el dulce de leche, la birome y el colectivo son inventos argentinos. Convengamos que en 1928 no se conocía la birome, y al menos hasta el 24 de septiembre de ese año, tampoco el colectivo.

El transporte, como fuente de trabajo, había sido rendidor pero la proliferación de líneas y el escaso adelanto tecnológico de las unidades hacía cada vez más lenta la comunicación en los barrios. El tránsito empezaba a exigir un poco de orden. En el sistema tranviario, cada corte de electricidad o cada coche descompuesto provocaban un embotellamiento que afectaba todo el tránsito. Solamente los taxis brindaban la rapidez y agilidad exigidas por los nuevos tiempos.

Como tantas veces, la situación provocada por una crisis sería superada por el ingenio. El 24 de septiembre de 1928 un grupo de taxistas preocupados por la escasez de pasajeros ensayaría con éxito

una innovación que venían rumiando desde hacía meses. Corriendo el riesgo de sufrir multas y secuestro de vehículos, escribieron con tiza en algún sitio visible de la carrocería de sus autos “Primera Junta / Lacarra”. Más que terminales, fueron el principio del más colorido de los inventos argentinos: el colectivo.

En pocos días numerosas líneas unieron los barrios con el centro, y muchos taxistas ya no lo dudaron. Enfundaron la banderita, colgaron el reloj de bolsillo en el tablero, bien a la vista, para poder cumplir el horario entre los destinos, y se hicieron cancheros en eso de memorizar dónde había subido cada pasajero, para cobrarle al bajar según la distancia recorrida. En medio de la protesta de las empresas tranviarias y de la consiguiente persecución emprendida por los funcionarios al servicio de los grandes inversores, el colectivo inició su crecimiento. Y a pesar de los policías y los palos, siguió extendiéndose. En la lucha, cada colectivo tuvo a su lado a los carroceros, que interpretaron la necesidad de agrandar los vehículos y de encontrar soluciones ingeniosas a las piedras en el camino que pudiera poner algún intendente.



Una creación infame: la Corporación

Pero soplaban vientos adversos, y en 1936 el Congreso sancionó la ley “de Coordinación del Transporte” (12.311) que parecía hecha a medida de las necesidades de la Compañía Anglo Argentina de Tramways. Se disponía la expropiación de todos los bienes de las empresas de trans-

porte con sede en la Capital que operaban entre la ciudad y los suburbios. Quedaban exceptuados los ferrocarriles y las líneas de media distancia. La respuesta de los poderosos frente a la impertinencia de esos gallegos y portugueses socialistas y anarquistas que salían con sus «autos colectivos» a alterar la paz de los grandes negocios de ultramar fue engendrar un gigantesco monopolio denominado Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. “La Corporación”, así a secas, con una mueca de desprecio, como escupiendo de costado.

En 1939, las compañías de Tramways Eléctricos del Sud, Lacroze, Buenos Aires Town & Dock y Anglo Argentina de Tramways (por entonces la empresa privada de transportes más grande del mundo) aceptaron las nuevas condiciones, entregaron sus patrimonios y negociaron el dinero. A la mayoría de ellas les convenía liquidar, porque las ganancias no eran las mismas de antes, y a la crisis se sumaba la competencia del colectivo, que se había ganado el favor de los porteños porque brindaba la comodidad y rapidez de un taxi pero al precio de un servicio masivo.

La guerra empezó con las expropiaciones de los colectivos particulares. Los recursos judiciales y las protestas desembocaron en la gran huelga de 1942, cuando las líneas que aún no habían pasado a la Corporación vieron que los jueces siempre le daban la razón al caballo del comisario. Cuatro meses resistieron y, al final, acosados por las deudas (tenían que pagar los chasis y las carrocerías, en muchos ca-



sos flamantes) llegaron a un acuerdo: reconocían que la ley daba derecho a la expropiación a favor de la CTCBA, y ésta les cedía la tenencia de las unidades por 90 días, para que las explotaran por su cuenta y riesgo. Pasados los tres meses, la Corporación reanudaría los procedimientos para hacer efectiva la expropiación y los particulares tendrían que aceptar el pago de sus unidades (a menos que a alguno le conviniera incorporarse como chofer a cambio de un sueldo...). Así las cosas, sólo un milagro podía salvarlos.

Entre dos guerras

Y el milagro se produjo. El 4 de junio de 1943 un golpe militar derribaba a Ramón Castillo. Una de las primeras medidas del nuevo gobierno fue cambiar los representantes oficiales dentro de la Comisión de Control del Transporte. Y la consecuencia fue que a la Corporación le apretaron las tuercas. Esta guerra del transporte urbano se libraba dentro de otra: la Segunda Guerra Mundial. Estados Unidos, el mayor proveedor de automotores y repuestos, se involucró en 1941. Entonces se acentuó la falta de repuestos. Se racionó la nafta y se acabaron, entre otras cosas, los neumáticos. Otra vez el ingenio criollo superó, como pudo, los escollos. Los colectivos circularon con ruedas de acero por los rieles tranviarios a lo largo de Rivadavia, y en el mismo servicio se produjo el retorno de los tranvías con imperial. Hubo camiones impulsados a carbón o a leña y cubiertas rellenas con pasto.

Los colectiveros particulares seguían luchando contra la Corporación, ahora con un gobierno más imparcial. Las expropiaciones se detuvieron, lo que permitió la supervivencia de las restantes líneas de tenencia y el nacimiento de las primeras líneas de emergencia.

El fin de la Segunda Guerra Mundial implicó la renovación masiva de las arruinadas unidades de la Corporación, además del remate de aquellas que el fracasado monopolio ya había despedazado, y la recuperación de las que habían sido desguazadas hasta



la radiación para poder mantener en servicio unas pocas. Cuentan los pasajeros memoriosos —por ejemplo, el escritor Julio Cortázar— que algunas líneas funcionaban con sólo dos coches, para no hablar de las que habían cancelado por falta de unidades. Los expropiados que no podían seguir andando quedaron a la intemperie y sólo servían como proveedores de repuestos.

Renaciendo de las cenizas

La situación política y la mala administración no permitieron a la Corporación pagar sus compromi-

tos y la llevaron a la quiebra. El Estado, su principal acreedor, la liquidó. Como no hubo oferentes, se quedó con ella. Cambiaron desde el nombre —pasó a llamarse Transportes de Buenos Aires— hasta los colores. Aún era CTCBA cuando el plateado con franja azul se extendió a toda la flota de superficie: tranvías, ómnibus, colectivos y trolebuses. Un grupo de colectiveros particulares consiguió que el gobierno les entregara a pagar unos 300 microómnibus Isotta Fraschini que la Corporación había sacado de servicio. Con ellos, y con antiguos colectivos que la quebrada empresa había alargado durante la guerra, se fundaron las líneas de emergencia de la segunda serie: 401, 402, 403, 404, 405, 406 y 407.

Otras líneas aumentaron la cantidad de coches recuperando para el servicio los que adquirían en remates de la liquidada Corporación y que volvían a la vida con la cooperación de todos los artesanos que colaboraban en la preparación de un colectivo, como carroceros, pintores, carpinteros, tapiceros, mecánicos, electricistas, fileteadores. Estos últimos, sobre todo, contribuían en gran medida al embellecimiento de las tristes carrindangas reventadas, porque resaltaban en todo lo que podían el orgullo de cada propietario por resucitar con creatividad cada uno de esos desechos que provocaban el asombro de los refugiados de Europa que llegaban a nuestras playas atraídos por el clima de paz y de trabajo. ¡Si parecía que la guerra se hubiese librado aquí, en medio de la ciudad, y empleando los colectivos como vehículos de combate!

Hacia 1951, en plena renovación de la flota de lo que hasta hacía poco habían sido dos bandos en pugna, comenzaron a incorporarse al parque automotor los gasoleros. Ya como vehículos integrales, ya como motores para reemplazar los nafteros.

En 1955 Transportes de Buenos Aires vende todas sus líneas de colectivos: 203, 204, 208, 213, 215, 217, 219, 220, 221, 223, 226, 229, 236, 246, 249, 259, 267, 268 y 270. Quedan a cargo sus nuevos dueños, antes choferes, mecánicos y personal de las estaciones en las que guardaban esas líneas.

La caída del gobierno del general Perón implica, como pasó con Rosas cien años antes, la apertura de la importación. A diferencia de aquella vez, los que llegan no son carruajes sino chasis de las más diversas marcas. Esto significó, además, el nacimiento de numerosas fábricas de carrocerías, como había ocurrido al final de la Segunda Guerra Mundial.

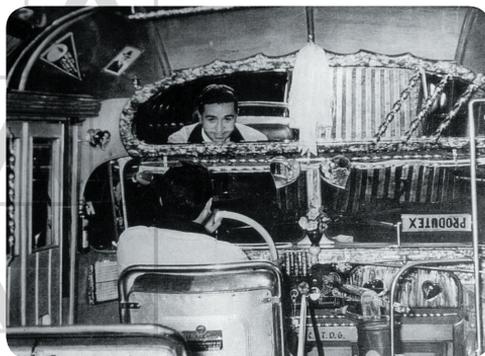
Triunfos y fracasos

Ambos hechos —la reprivatización en 1955 de líneas antes expropiadas por la Corporación y la posibilidad de renovar unidades al abrirse la importación a todas las marcas— fijan otro hito en la cadena de éxitos y fracasos que jalonan la historia del transporte urbano en la Argentina.

Y surge una constante: cada éxito coincide con el esfuerzo de los particulares y cada fracaso, con la intervención estatal. Sobran ejemplos, pero basta mencionar uno: las rachas privatizadoras se producen cada vez que el Estado comprueba su torpeza e ineficacia para hacer rentable el servicio. Las unidades terminan paralizadas, sin repuestos, evidencian-do que la elección del modelo o las especificaciones fueron erróneas. Los nuevos dueños se hacen cargo

de compromisos casi imposibles de cumplir. Y tiempo después, cuando muchas veces ya se han desprendido de los “clavos”, aparecen sorpresivamente depósitos abarrotados de repuestos, escondidos quién sabe con qué intenciones.

Esto se repitió en 1961, cuando TBA privatizó todas sus líneas de ómnibus. Se vendieron, como los colectivos en el '55, a los trabajadores que los manejaban y los mecánicos que los mantenían. Otra vez fue necesario renovar la flota con urgencia, porque la



proporción de vehículos que funcionaban frente a los que estaban al borde del desguace era impresionante.

Los jadeantes Mack, los GM que todavía asombran por sus adelantos técnicos, los Berliet, trepidantes, y los Leyland con motor debajo del piso, cedieron paso a los colectivos, más chicos pero más confiables. Y lo mismo ocurrió con los también privatizados trolebuses, que tomaron rumbo al recuerdo en 1966.

Ahora Buenos Aires, ya sin tranvías, ya sin ómnibus y sin troles, podía llamarse con justicia “La ciudad de los colectivos”.♦

The evolution
of the colectivo

Evolución del colectivo

Evolución del ómnibus

The evolution
of the omnibus

1819 / 1850

**Antiguos ómnibus
de caballos en
Europa.**

The old European
horse-drawn
omnibuses.

1847

**Buenos Aires:
primeros ómnibus
(de caballos).**

Buenos Aires's
first horse-drawn
omnibuses.

1864

**"El buey",
diligencia
experimental
a vapor.**

"The Ox", an
experimental
steam-
powered
stagecoach.

1880

**Ómnibus
rurales de
caballos
(el modelo más
antiguo que
se conserva).**

Non-urban
horsedrawn
omnibuses
(the oldest
model extant).

la marca
editora

Nota: antes del ómnibus existían carros, carretas y carruajes de transporte de pasajeros, como diligencias, galeras y sopandas.
Note: before the omnibus there were carts, wagons and carriages for passenger transport, including stagecoaches, covered wagons, breaks and coaches.



The first colectivo taxis appear on 24 September 1928. The only difference with taxis: the front sign and handwritten destinations. First lengthened cars interspersed with the colectivo taxis.

El 24 de septiembre de 1928 aparecen los primeros taxis-colectivos. Única diferencia con taxis: cartel frontal y destinos manuscritos. Primeros autos alargados intercalados con los taxis colectivos.

1903

Primer ómnibus automotor en la ciudad de Buenos Aires. Experiencia aislada de Llambí y Frankel por Avenida de Mayo.

Buenos Aires's first self-propelled omnibus. One-off experiment by Llambí & Frankel down the Avenida de Mayo.



1908

Primeros automóviles intercalados en líneas de carruajes. Primeros protoómnibus (vehículos carrozados *ad hoc*).

First automobiles running carriage routes. First proto-omnibuses (vehicles fitted out *ad hoc*).

1922

1ª generación de ómnibus: 1ª línea regular en la Ciudad de Buenos Aires. Empresa AOM. Flota: Ford T / Gnecco. Estilo carruaje con ascenso y descenso por la culata.

1st generation omnibuses:
1st regular bus route in Buenos Aires.
Empresa AOM.
Fleet of buses:
Ford T / Gnecco.
Carriage-style with rear ascent and descent.



1925

2ª generación. Primeros ómnibus de plataforma con linternón. Estilo tranviario (con entrada trasera pero lateral). Ómnibus "imperiales" (de dos pisos).

2nd generation.
First omnibuses with platform and lantern.
Tram-style (with rear side entry). "Imperial" double-decker Omnibuses.



1927-1928

3ª generación. Primeros ómnibus de plataforma de techo liso (sin linternón). Estilo: igual al anterior.

First omnibuses with flat roofs and no lantern. Same style as previous.



First proto-colectivos. These are short lorries fitted out for passengers. Appearance of enlarged cars. So-called "short-trouser" bodywork revealing the chassis. First 11-seater colectivos. The confiscation law is passed creating The Corporation.

Primeros protocolectivos. Son camiones cortos carrozados. Apariencia de autos agrandados. Carrocería "de pantalón corto" que deja ver el chasis. Primeros colectivos de 11 asientos. Se sanciona la ley de expropiación, que crea la Corporación.



The great strike of private colectivo drivers breaks out. Last 11-seaters. 4 June: The military coup is a breather for the private colectivo drivers. Appearance of micro-omnibuses. The Corporation and private operators lengthen colectivos.

Estalla la gran huelga de colectiveros particulares. Últimos 11 asientos. 4 de junio: el Golpe Militar es un respiro para los colectiveros particulares. Primeros microómnibus. La Corporación y los particulares alargan colectivos.



Being lengthened and fitted out longer chassis, the colectivo grows in size. The 16-seater model is introduced in Inner Buenos Aires and the 20-seater in Greater Buenos Aires. The State calls them micro-omnibuses and puts advertising on the roof.

Al ser alargados y carrozarse chasis mas largos, el colectivo crece. Se impone el modelo de 16 asientos en Capital y de 20 en GBA. El Estado los llama microómnibus y les pone publicidad en el techo.



1934

1939

Primeros ómnibus modernos (de estilo no tranviario). Carrozados por Genius.

First modern omnibuses, not tram-style. Fitted out by Genius.

1942-1943

Prototipos de la Corporación. Unidades aisladas preanuncian el ómnibus frontal actual, con ascenso por adelante y descenso por el medio. Primeros ómnibus con motor trasero.

The Corporation prototypes. The occasional vehicle heralds today's front-loading omnibuses front ascent and descent in the middle. First omnibuses with rear engine.

1946

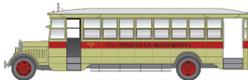
Recuperación y reconstrucción de ómnibus de preguerra.

Recovery and reconstruction of pre-war omnibuses.

1948

Primeros trolebuses Westram, de origen norteamericano. Apariencia igual a los ómnibus urbanos. 4ª generación: Llegan las primeras partidas de ómnibus de posguerra: Mack, GM, Isotta Fraschini. Primeras unidades con cambios y cierre de puertas automatizados.

First trolleybuses, American-built Westrams closely resembling urban omnibuses. 4th generation: Arrival of the first consignments of post-war omnibuses: Macks, GMs, Isotta Fraschinis. First vehicles with gears and automated doors.





First (Corporation) omnibuses transformed into colectivos (Isotta Fraschinis) on being hand over to private operators. The first Mercedes Benz colectivos appear.

Primeros ómnibus (Corporación) transformados en colectivos al cederlos a particulares (Isotta Fraschini). Aparecen los primeros colectivos Mercedes Benz.



Sloping aluminium-framed sliding windows begin to catch on, one for each row of seats.

Empieza a popularizarse la ventanilla de aluminio inclinada y corredera, una para cada fila de asientos.

2nd batch of aluminium-framed windows –no longer individual.

2ª tanda de ventanillas de aluminio: ya no son individuales.

1951-1953

Segunda partida de ómnibus en marcas exclusivamente europeas: Berliet, Büssing, Isobloc, Leyland.

Second consignment of exclusively European vehicles: Berliets, Büssings, Isoblocs, Leylands.

1954-1957

Transportes de Buenos Aires (TBA, ex Corporación) experimenta cambios: presenta el diseño de ómnibus modular y el electrobús. Privatización de microómnibus.

Buenos Aires Transports (TBA, ex-Corporation) undergoes changes: presents modular omnibus and electrobus designs. Privatization of micro-omnibuses.

1955

1957 1961

Privatización de las líneas de ómnibus de TBA. Se abandona el plateado y la franja azul. Las unidades se pintan de colores. Y paulatinamente se reemplazan por colectivos.

Privatization of TBA omnibuses lines. The silver with the blue stripe is ditched. The vehicles are painted different colours and are gradually replaced by the colectivos.

1962

Dejan de circular los tranvías. Los reemplazan con ómnibus Aclo, Leyland y Mercedes Benz.

The trams stop running. They are replaced by Aclo, Leyland and Mercedes Benz omnibuses.





Colectivos with
shatterproof
glass windows.

**Colectivos con
ventanillas de
cristal inastillable.**

First colectivos
with rear doors
for descent.

**Primeros colecti-
vos con puerta
trasera para
descenso.**

First wider
panoramic
windows.

**Primeros panorámicos
(ventanillas
más amplias).**

Panoramic
windows (still
round-style).

**Panorámicos
(todavía de estilo
redondeado).**

1963

**Algunas líneas
de colectivos
incorporan
ómnibus frontales
(carrozados en
Argentina): Skoda,
Volvo y Mercedes
OP 312.**

Incorporation
of front-loading
omnibuses fitted
out in Argentina
on some colectivo
routes: Skodas,
Volvos and
Mercedes OP 312.

1965

**Firmas argentinas
carrozan ómnibus
urbanos Leyland.**

Argentinian firms
fit out Leyland
urban omnibuses.

1966

1971-1975

1978

**Extinción de los
ómnibus clásicos
con su reemplazo
en la línea 2, última
de la ciudad de
Buenos Aires que
los conservaba.**

Extinction of the
classic omnibus on
Line 2, the last route
in Buenos Aires to
replace them.

la marca
editora





More angular panoramic windows.

Panorámicos de líneas más angulosas.

Last colectivos.

The main Mercedes Benz depot stops delivering cabinless lorry chassis and produces only front chassis for passenger transport.

Últimos colectivos.

La principal terminal, Mercedes Benz, no entrega más chasis de camión sin cabina y para transporte de pasajeros produce sólo chasis frontales.

1979

Primeros frontalitos, carrozados por firmas locales sobre chasis originales para pasajeros. Detalle: puerta de ascenso detrás de la rueda delantera.

First frontalitos, fitted out for passengers by local firms on original chassis. Detail: ascent door behind front wheel.

1980 / 1981

Primeros frontales clásicos, con puerta de ascenso delante de la rueda delantera. Aparición de los diferenciales.

First classic front-loaders with ascent door in front of the front wheel. Appearance of request-stop express "differential" minibuses.

1987

Primeros ómnibus con motor trasero (El Detalle OA 101, Mercedes Benz, OH 1314; éste último en 1988).

First omnibuses with rear engines (El Detalle OA 101, Mercedes Benz, OH 1314—the latter in 1988).

1989

1994

Nuevas normas autorizan sólo la habilitación de coches con caja automática, motor trasero y suspensión neumática. Máquinas expendedoras de boletos.

New laws authorize only coaches with automatic gear boxes, rear engines and pneumatic suspension. Ticket machines.

1998

Aparecen los primeros ómnibus de piso bajo y semibajo. Nuevos vehículos de mediano porte (minibuses o midibuses).

First buses with low and medium-low floors. New medium-sized vehicles (mini-buses or mid-buses).



MIRAME CON AMOR

7 de la 68

Cuando pibe, mi mayor orgullo era ganarme la confianza del colectivero y lograr que me permitiera viajar en el pozo formado por los escalones de la puerta delantera izquierda, recoveco que ya no existe. Eso implicaba un orgullo y derivaba en un respeto que los compañeros de colegio no tardaban en tributar. Era como ponerse los pantalones largos sin humillarse, sin esperar a que los pelos de las piernas lo avergonzaran a uno.

Llegar a la esquina y ver pasar al 7 de la 68 era uno de los consuelos que los dioses barriales tenían para nosotros. Era un Chevrolet '46 con carrocería "La Unión". En el medio del gran espejo de marco nacarado que había del lado de adentro, sobre el parabrisas, una figura grabada o esmerilada en el reverso remediaba el escudo nacional: el óvalo de laureles era un óvalo de eslabones; la cadena circundaba una alegoría encabezada por la leyenda "Carrocerías La Unión SRL"; en primer plano, dos manos se estrechaban; detrás, un martillo, un destornillador y otra herramienta fina y larga, dispuestas en abanico, estaban unidas por un moño hecho con una cinta argentina cuyas puntas caían a ambos lados, con la generosidad tradi-

cional de nuestras fértiles pampas. Debajo, un yunque no muy feliz en su diseño rubricaba el cuadro alusivo y lo separaba de la leyenda comercial ubicada en el polo opuesto de la primera. Cito de memoria: "Pasaje Rumania 2727. TE. 50-7774".

Por comodidad le decimos "mi época" a ese ayernomás que se va escapando del corral de los recuerdos orales para ganar el monte del olvido. O, en el mejor de los casos, para refugiarse en algún libro que excepcionalmente alguien le dedicará a las costumbres modestas que parecen no influir en la historia grande: salir en pijama a la vereda, sentarse al revés en la silla de paja y tomar mate mientras se enhebran dichos pavos y opiniones sobre cualquier cosa comprada en almacenes con despacho de bebidas.

Cuando terminó la Segunda Guerra Mundial vinieron los refugiados y se sumaron al trabajo. Los primeros en desembarcar pudieron ver, cubriendo la avenida 9 de Julio, la imponente concentración de colectivos y ómnibus de la Corporación recuperados para el servicio gracias a la llegada de repuestos y neumáticos. La nafta volvía a correr por las mangueras de los surtidores, superado el racionamiento, y los colectivos particulares (es decir,



los que habían conseguido salvarse de las expropiaciones legales implantadas para crear esa Corporación) ostentaban el orgullo de sus dueños, que habían ganado sobre la hora la guerra urbana que se había desatado con la promulgación de la Ley N° 12.311, que creaba la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires —CTCBA— y establecía la expropiación de los colectivos.

La guerra urbana

Huelgas, persecuciones, allanamientos, fugas. Hubo de todo, y siempre con los colectivos y sus dueños como protagonistas. Las unidades que caían en manos de la Corporación perdían adornos, filetes y toda nota que las distinguiera del montón. En pocas palabras, perdían su personalidad.

Los coches que se salvaban, en cambio, eran objeto de toda clase de mimos por parte de sus propietarios. Y se buscaba acentuar el contraste con las “albóndigas” de la CTCBA. Lo ideal habría sido dotarlos de mayor confort, pero no existían ni el aire acondicionado ni la suspensión neumática. El mero hecho de que funcionaran en medio de las privaciones impuestas por la guerra ya los convertía en diferenciales.

Sin embargo, los particulares, como los llamaba todo el mundo, convirtieron su independencia en blasón, y demostraron su orgullo a través del filete y el ornamento. Además, hicieron lo imposible para que los vehículos no dejaran al público en la calle. El pago a la solidaridad de los usuarios frente al atropello de las expropiaciones (habían hecho asambleas vecinales en cines y sociedades de fomento) llegó a reflejarse en una voluntaria rebaja del boleto. En fin, otros tiempos...

Con los repuestos también llegaron los chasis

nuevos. Como consecuencia inmediata, se abrieron nuevas fábricas de carrocerías. Y cada unidad que se ponía en servicio debía hacerlo con toda la ornamentación que, tácita o explícitamente, exigía la empresa, cuya comisión directiva estaba formada por los componentes. Porque —hoy se hace imprescindible recordarlo— las líneas eran administradas por los componentes. Y para ser componente había que tener al menos parte de un coche. Eran ajenos



a la empresa los chóferes o peones. La responsabilidad por el aspecto de los coches era de sus dueños. Y se ponían de acuerdo para hacer de la línea algo digno. Por supuesto, había quienes no adherían a este afán ornamental y eran considerados patasucias. Esa dejadez solía quedar compensada por la actitud de los peones que retribuían la confianza de sus patrones (que, por ejemplo, los dejaban salir con la familia en el coche cuando a éste le tocaba descanso) costeando de su propio bolsillo algún farolito, alguna cinta.

La bonanza que se vivía en el país, el aporte del espíritu estético de los italianos refugiados, la



prolongación de los recorridos para servir a nuevos barrios de viviendas populares... Todo eso contribuyó al auge del colectivo. Era un negocio rentable, y en torno de él crecieron industrias afines. Todo convidaba a celebrar y la ornamentación colectiva fue como un brindis.

Puro chiche

Cuando estaba en la secundaria hice, en perspectiva, un dibujo del cual estaba muy orgulloso. Era un colectivo inspirado en aquel (para mí) memorable 7 de la 68, al que ya aludí. Usando más la goma que el lápiz, me adentré en ese ámbito de líneas de fuga con la intrepidez de un explorador que busca las fuentes del Nilo. Y a ese conjunto de trazos remendados lo transformé en soporte de todo lo que simbolizaba el colectivo. Le hice filetes, muchos filetes. Y una antena larga y finita con cintas que ondulan en la punta. Y dos buscahuellas (uno de cada lado, cromados). Y rompenieblas amarillos con viseritas cromadas a cada costado de la parrilla. Tenía unas guías luminosas que se balanceaban soste-

nidas por un resorte en el extremo inferior, sujetas al borde del guardabarros delantero. Además, tenía una gran defensa cromada (no tan grande como las de los años '60, que finalmente fueron prohibidas). Tenía, por supuesto, la gran visera sobre el parabrisas. Para proteger al chofer del sol y también para proteger el revestimiento nacarado o el lustre del tablero. Pero sobre todo para compadrear.

Supuestamente estaba pintado en los Talleres Pantaleón, de la avenida Forest 399, cuyo fileteador era el célebre Caruso, propietario de una Siambretta toda fileteada, según se comentaba. No alcancé a conocerlo ni a él ni a su motoneta fetiche, pero tengo acá grabados sus filetes. Filetes, entonces, de Caruso en el Chivo '46. Y baberos pintados de celeste y blanco.

Las dos patentes traseras, una de Capital y otra de provincia (porque la 68 circulaba por ambas jurisdicciones) iban alojadas en un nicho, cada una iluminada por un farolito que llevaba incorporada la luz roja. En cuanto a las chapas delanteras, estaban sujetas por un marco de hierro cromado.