ORGANO DE LA FEDERACION DE LINEAS DE AUTOS COLECTIVOS

Año I — Buenos Aires, Noviembre de 1933 — Nº 1

# Lo que debe Buenos Aires a las líneas de Autos Colectivos

## Cosas que deben siempre ser recordadas

Hay gente que se devana los sesos por encontrar argumentos contra el transporte de pasajeros en automóviles colectivos.

Las peculiaridades del sistema de organización que al permitir exclusivamente integrar las líneas a los poseedores de una herramienta de trabajo, impide la trustificación, ha desatado las furias de las empresas contra este medio de transporte que escapa de su control discrecional.

Las líneas de automóviles colectivos han sistematisado un servicio, que no puede identificarse con ningún otro; ejerce una función específica dentro de la órbita en que se desenvuelve, atendiendo una corriente determinada de pasajeros.

Desempeña una misión tan útil dentro del transporte urbano y surge con tanta claridad su alcance preciso, que bien pudiera parecer supérfluo señalar a los que intervienen en la legislación del ramo, la improcedencia de confundir las esferas de acción de cada uno de los medios de transporte en común de pasajeros.

Los automóviles colectivos, a través de las distintas líneas trasadas con inteligencia y sentido práctico, puestos al servicio de la ciudad, trasladan hoy de un extremo a otro de ella o comunicando barrios alejados entre sí, una corriente importante de pasajeros, que lo prefieren a cualquier otro medio de transporte.

Se trata pues de un sistema que se caracteriza por su rapidez dentro del horario de la línea y que es doblemente útil e interesante a los ancianos y señoras que huyen de los apretujones y de las impaciencias de los que no detienen ni por favor los vehículos, para que suban o bajen los pasajeros; y por otra parte, lo requiere la mozada de Buenos Aires, que en un razgo típico de porteñismo, anda siempre apurada... para llegar, discretamente tarde. En estos casos "el colectivo" es el medio obligado y hasta las instancias al conductor para que se aparte del horario de la línea.

No es posible pues, honestamente hacer confuciones. Nada tiene de común el auto colectivo de seis o diez pasajeros, con el ómnibus ni con el tranvía. Hay diferencias decisivas en las características del servicio, en la capacidad de los vehículos y en el precio.

Importa señalar estas circunstancias e insistir en ellas, porque el argumento central de empresas interesadas fué el de la competencia ruinosa que le era provocada por los autos colectivos, y para remediar la cual gestionaron — y que es peor — obtuvieron resoluciones de privilegio. Como de entonces aquí se ha dado publicidad de idéntica fuente, documentos que no tienen desperdicio, en cuanto a registrar argumentaciones capciosas y las más burdas mistificaciones, dichas en tono solemne, sobre tan debatido asunto, y de las que desgraciadamente se han hecho eco, quienes no debieran. Es de superlativa importancia, llevar las cosas a su justo lugar: analizar documentos, exhumar presentaciones y memorias, tratar paralelos entre lo que se dijo y hoy se dice, traer al recuerdo planes que tuvieron publicidad; y extrayendo de todo lo bueno lo mejor, verá el lector que nos siga en esta tarea, de cómo se escribe la historia en materia de transporte urbano en la ciudad de Buenos Aires.

Ya veremos en su oportunidad — en el próximo número comenzaremos — de lo qué pensaban los empresarios de ómnibus, por ejemplo, en materia de competencia y también de monopolio del transporte.

Por ahora, en este artículo de generalidades — de introducción podríamos llamarlo — nos limitaremos a enunciar simplemente algunos de los motivos que han comprometido la gratitud de la ciudad — que ha retribuído con simpatía — para con el automóvil colectivo, como factor de progreso y de mejoramiento del transporte urbano.

El tema justificaría y reclama más amplio desarrollo. Este enunciado de materias, con sumarísima explicación, nos compromete a ulteriores ampliaciones.

Destacamos algunos aspectos — que aparecen en la superficie y son de público conocimiento — que ha impuesto en la ciudad de Buenos Aires, el automóvil colectivo con su acción de presencia.

**I. — El problema de las tas tarifas.** — ¡Ah la cuestión de las tarifas! ¿Quién olvida la preocupación de la población y de sus representantes ante las maniobras de las empresas de transporte por obtener el aumento de tarifas? ¿Será acaso necesario recordar el largo proceso que por más de diez años agitó a la ciudad? Está presente en la memoria de todos.

El convenio ad-referendum del H. C. D., firmado entre el D. E. y la compañía de tranvías Anglo Argentina, establecía en sus arts. 25 y 26 el aumento de tarifas a 0.12, 0.15, 0.20 y 0.25, de acuerdo a las distintas combinaciones enunciadas en el plan monopolista, que contaba con la aprobación de la comisión técnica de la Municipalidad que estudió el problema.

Ese estudio y el mensaje del D. E. que lleva la firma de los señores Noel y Ravignani, contienen afirmaciones y conclusiones, que hoy, a ocho años de distancia, parecen una cosa terriblemente lejana, plagada de anacronismo.

Frente a las pretensiones de las empresas capitalistas de transporte, (tranvías y ómnibus) en favor de un aumento de tarifas; la sola acción de presencia de los automóviles colectivos, que prestaban un servicio cada vez mejorado, a un precio equitativo, era el mejor argumento adverso al encarecimiento de las tarifas.

Mientras tranvías y ómnibus sigan con sus tarifas, satisfacen una necesidad de grandes masas de la población, que no pueden ocurrir a mejores medios de transporte y buscan la mayor economía en los gastos de locomoción; pero si esas empresas insistieran en subir la prima, no hay duda que se trataría de un suicidio.

Y no insisten.

**II. — Mejoramiento de los servicios.** — Ver como viaja la gente en Buenos Aires, ha sido siempre un espectáculo penoso. Racimos humanos pendiendo en forma imposible de cualquier parte en peligro inminente y constante.

Mientras el servicio de transporte estuvo prácticamente monopolizado en la ciudad, esa situación no tuvo siquiera comienzo de solución. Hoy mismo a pesar de todas las medidas y providencias adoptadas — que ciertamente no se cumplen — el famoso "un pasito más adelante" "póngase de costado", etc..., es el parlamento musicalizado con interjecciones, que acompaña en el trayecto a los viajeros que viajan como pueden.

Pero la presencia de las líneas de autos colectivos, a obligado a las empresas a seguir una política que presenta dos fases: por una parte, gestión para limitar la circulación del medio de transporte que las supera en todos los aspectos; y en segundo lugar donde un público más exigente, no se resignaba a un hacinamiento insoportable, demostrando creciente preferencia por los colectivos, mejorar en cierto modo el servicio.

Es así, que algunas empresas, bajo la presión que significa una línea de autos colectivos que hace marcar el paso; han mejorado algunos coches, o aumentado su número, aumentando el horario y estableciendo servicio nocturno.

**III. — Servicio nocturno.** — Hasta hace poco tiempo sólo algunas líneas de tranvías, con coches muy despaciados, prestaban un menos que malo servicio nocturno.

Omnibus no digamos; a las 22 ó 22.30 horas desaparecían de las calles.

Es a las líneas de autos colectivos que se debe, que la ciudad cuente hoy con un servicio superior.

En la zona norte, por ejemplo, sólo circulaban de noche los coches que hacían el recorrido de la línea 31 del Anglo Argentino, dejando a los pasajeros en Cabildo al 3100, de donde no se contaba con otros medios de locomoción.

En la actualidad las líneas de autos colectivos 36, 2, 4 y 21, prestan un eficiente servicio nocturno que ha venido a llenar una sentida necesidad en una vasta zona de la Capital y atendiendo importantes poblaciones de la provincia.

Destacar lo que significa el servicio nocturno en una ciudad, es innecesario. La gente que se divierte tiene autos particulares. Pero la población activa de la ciudad

Continúa en la pág. 3

# Nuestra Misión

**Consecuencia natural de la formación de la FEDERACION DE LINEAS DE AUTOS COLECTIVOS, es este vocero.**

**Su misión es llevar a todas las esferas su palabra, síntesis de las aspiraciones y necesidades de las líneas de Autos Colectivos, a la vez que ralizar una labor permanente de defensa.**

**La función de EL AUTO COLECTIVO a igual que la de la F. de L. de A. C., es concretar y exponer el pensamiento del gremio.**

**Fijará, pues, su posición ante cada problema determinado.**

**Saldrá al encuentro de todas las maniobras que se ensayen contra el nuevo medio de transporte.**

**Descubrirá los sofismas que amontonan los capitanes de industria, para disimular con un aparato cuasi científico sus desmesurados afanes de lucro; postulando una COORDINACION ("Superposición", "descongestión", "salvaguardia de intereses respetables", etc.), de raíz monopolista, para así sostener sus irritantes privilegios en detrimento de honestos trabajadores que buscan en el Auto Colectivo la posibilidad de obtener, dentro de las dificultades de la hora, el sustento para sus hogares.**

**Sostendrá principios constructivos, que el gremio defiende, con claridad de ideas y firmes propósitos.**

**Al dar a publicidad este órgano, la FEDERACION brinda a las líneas uno de los elementos más eficaces de acción.**

**EL AUTO COLECTIVO con prescindencia absoluta de toda cuestión ideológica y política, consagrará su esfuerzo a la tesonera defensa de los intereses económicos y morales de las líneas.**

**EL AUTO COLECTIVO será un factor eficiente en las importantes y árduas tareas que se avecinan. La función específica que está llamado a desempeñar, será cumplida; y las líneas verán en él, cada vez y mejor, el personero autorizado de sus aspiraciones.**

**EL AUTO COLECTIVO, será una hoja abierta a todos los que tengan verdades que decir e injusticias que anatematizar en defensa del sistema de transporte que hemos creado.**

**Un saludo a todos.**