

Índice

Presentación.....	11
--------------------------	-----------

Dossier

La Crisis de 1930 en Latinoamérica

Coordinado por E. Martín Cuesta, Cecilia T. Lanata-Briones

Introduction: Towards the centenary of the 1930 crisis. Lessons from Latin America

E. Martín Cuesta, Cecilia T. Lanata-Briones	15
--	-----------

Libradas a su suerte. Las compañías ferroviarias de capital británico en la Argentina frente a la desvalorización del peso y el control de cambios. 1930-1939

Mario Justo López	29
--------------------------------	-----------

De viajes intensos y transformaciones: El sistema de transporte público de pasajeros y la crisis de 1930 en la ciudad de Buenos Aires

Paloma Basyk, E. Martín Cuesta.....	71
--	-----------

Vialidad, turismo y empresas de transporte en el ciclo conservador-demócrata en Mendoza, Argentina (1932-1943)

Pablo F. Bianchi Palomares, Natalia M. Luis.....	97
---	-----------

Tiempo de crisis, tiempo de mujeres.

La participación laboral de las mujeres entre 1908 y 1937 en Uruguay

Silvana Maubrigades.....	137
---------------------------------	------------

Parte abierta

Los dilemas de la élite empresarial en la posconvertibilidad. Un recorrido por la compleja relación entre la Asociación Empresaria Argentina y los gobiernos kirchneristas (2003-2015)

Matías Zublena 169

Reseñas

The Age of Global Economic Crises (1929-2022)

Camila Lucía Scuzzarello..... 207

Directrices para autores/as 213

De viajes intensos y transformaciones: El sistema de transporte público de pasajeros y la crisis de 1930 en la ciudad de Buenos Aires¹

Paloma Basyk²
paloma.basyk@gmail.com
ORCID: 0009-0006-3777-5442

E. Martín Cuesta³
Martin.cuesta@fce.uba.ar
ORCID: 0000-0002-2017-2278

Resumen

En las últimas décadas se ha producido una expansión de los estudios sobre la historia de los transportes y demás servicios urbanos. Para el caso de la Ciudad de Buenos Aires, varios e interesantes trabajos han demostrado la evolución del sistema público de transporte urbano de pasajeros, su complejización y transformación para atender las demandas de una urbe en crecimiento vertiginoso desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. Pero esto no estuvo exento de conflictos y problemas. En este trabajo se buscará analizar el impacto de la crisis de 1930 en el sistema de transporte en la ciudad de Buenos Aires. Se parte de la hipótesis de que, la expansión del servicio estuvo en relación con la demanda de transporte y ocupación del espacio, pero que, con la crisis

¹ Agradecemos las lecturas, comentarios y sugerencias de los colegas del proyecto UBACYT 20020190100058BA y PIP CONICET 11220220100443CO y de los dos evaluadores anónimos de la revista. También la colaboración de Fernando Barañano y del personal de la Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina, sección Hemeroteca (Laura Rodríguez, Gustavo Fernando Da Silva y Facundo Vacca), y de la Biblioteca Nacional Argentina sección hemeroteca. Cualquier falencia en este trabajo es exclusiva responsabilidad de los autores.

² Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Historia. Buenos Aires, Argentina

³ Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina.

económica de 1930, se agudizaron los problemas que ya estaban presentes en la década de 1920. Lo cual tensionó al sistema, y a las empresas que prestaban el servicio. En consecuencia, se consolidaron tendencias de medio plazo en las características y demandas del sistema de transporte, así como surgieron tensiones que eclosionarían más adelante.

Palabras clave

Transporte urbano, Historia Económica, Ciudad de Buenos Aires, crisis 1930

Intensity and transformations. The 1930s crisis and the Buenos Aires urban public passenger transport system

Abstract

Recent decades have seen an expansion in the number of studies on the history of transport and urban transport. From the end of the nineteenth to the mid-twentieth century in the City of Buenos Aires the urban public passenger transport system became more complex and transformed to meet the demands of a fast-growing city. But this was not without conflicts and problems. This paper analyzes the impact of the 1930 crisis on the transport system of the City of Buenos Aires. It is based on the hypothesis that its expansion was linked to the demand for transportation and occupation of space, but, with the economic crisis of 1930, the problems that were already present in the 1920s became more acute, straining the system and the companies that provided the service. Consequently, medium-term trends in the characteristics and demands of the transport system were consolidated, as well as the tensions that would emerge later on.

Keywords

Urban transportation, Economic History, Buenos Aires, 1930's crisis

“El jueves todo funcionó bien; ciento siete mil trescientos veintiocho habitantes de Buenos Aires reaparecieron obedientes luego de su inmersión episódica en el subsuelo (...). Hay ese olor a encerrado, (...) después la bocanada de gente que trepa la escalera con el aire bovino de los que han viajado de pie, hacinados en coches siempre llenos.”

(Cortázar, 1981)⁴.

Introducción

La problemática del transporte público urbano de pasajeros en Latinoamérica puede interpretarse como un epifenómeno del crecimiento de las ciudades, manifestándose desde finales del siglo XIX hasta la actualidad. Este crecimiento estuvo acompañado de diversos problemas que involucran tanto a los usuarios, como a los prestadores y el Estado, cada uno desempeñando roles cruciales en la dinámica del transporte en las grandes urbes. Mientras los usuarios buscan trasladarse entre distintos puntos de la ciudad, ya sea desde o hacia sus lugares de residencia, trabajo, esparcimiento o atención médica, el Estado regula y supervisa los recorridos, paradas, tarifas y condiciones del servicio. Los prestadores, ya sean públicos, privados o mixtos, deben cumplir con estas regulaciones y satisfacer las necesidades de los usuarios de manera rentable.

Dada la complejidad de intereses y demandas, las tensiones en y hacia el Sistema de Transporte Público Urbano de Pasajeros (en adelante STPUP) resultan de gran interés para interpretar los procesos de crecimiento y transformaciones urbanas, muchos de los cuales están en el debate público en la actualidad. Por otro lado, en contextos de crisis económica, el sistema de transporte público urbano de pasajeros no es ajeno al contexto y sus consecuencias. Las tarifas y condiciones del servicio pueden no ser suficientes para cubrir la demanda de manera adecuada, y el rol del Estado, ya sea en términos de control, regulación o cobro de impuestos, puede influir en la resolución (parcial o total) o en el incremento de los problemas.

⁴ Texto de Julio Cortázar sobre vivencias en la década de 1940 en la Línea A del subterráneo de Buenos Aires.

Así, el principal objetivo de este trabajo es observar, describir y analizar cómo la crisis de 1930 impactó en el STPUP de la ciudad de Buenos Aires. Éste había llevado adelante un proceso de crecimiento, transformación y cartelización importante, desde finales del siglo XIX hasta la década de 1920. Durante este período, logró una transición exitosa de la tracción a sangre a sistemas eléctricos y automotores en la década de 1920, además de implementar el transporte subterráneo desde 1914. Sin embargo, estos cambios no solo implicaron desafíos tecnológicos, sino también problemas preexistentes relacionados con la configuración del sistema de transporte. Estos problemas incluyeron aspectos como las características de las empresas prestadoras, las regulaciones vigentes y las quejas de los usuarios, que ya eran visibles antes de la crisis de 1930.

Teniendo en cuenta lo mencionado, se parte de la hipótesis de que, por un lado, la crisis de 1930 provocó un cambio en las preferencias de los usuarios hacia sistemas de transporte más económicos, en la cantidad de viajes y pasajeros del STPUP, así como afectó a las tarifas. Por otro lado, se considera también la insatisfacción de los usuarios, considerando la evolución de los salarios (nominales y reales) en relación con el precio del transporte. Se explorará, además, la aparición del sistema de transporte denominado “colectivo” (el cual muchos sostienen que es propio de la ciudad de Buenos Aires), antes de la crisis, en respuesta a otros problemas y lógicas del sistema, que la crisis de 1930 pondrá en evidencia.

Así, se busca cubrir una vacancia en los estudios sobre la crisis del ‘30 en Buenos Aires, centrándose en el impacto específico sobre el STPUP desde una perspectiva micro, en base a fuentes cualitativas y cuantitativas, abordando tanto la historia del transporte público como el contexto y las consecuencias de la crisis en este sector. Para ello, a continuación, se realizará un análisis del estado actual de la cuestión, para luego repasar las condiciones del STPUP, desde su origen hasta la década de 1930, para lograr una visión precisa del impacto de la crisis. Finalmente se ofrecen algunas consideraciones finales y una agenda de trabajo a futuro.

Estado de la cuestión

Dada la creciente importancia del STPUP, la historiografía ha tomado debida cuenta del mismo, desde diferentes enfoques e

interpretaciones. En el campo de la historia del transporte y los servicios, temas como la extensión, evolución histórica, transformaciones y tensiones han sido abordados in extenso. Entre otros aspectos, el rol del Estado (como prestador y/o regulador), las empresas privadas, y las tarifas. Al mismo tiempo, el STPUP es central para comprender el crecimiento urbano, del cual ha dado cuenta la historia social.

El enfoque desde la perspectiva de la historia social, como el clásico trabajo de Scobie (1986), implica una aproximación al desarrollo urbanístico de la ciudad, situando al sistema de transporte en un lugar destacado y fundamental. Se destaca la condición de posibilidad que representa para la expansión de la ciudad hacia las periferias, resaltando su papel central en la configuración del entorno urbano. En esta línea también existen interesantes trabajos acerca del impacto cultural del STPUP, como el de Singh (2013).

Dadas las características del sistema en la Buenos Aires de la primera mitad del siglo XX, la historia de empresas también ha tenido mucho para decir. Los trabajos de Colin Lewis (2009) y Raúl García Heras (1992) arrojan luz sobre los gestores del transporte en diferentes períodos, centrándose especialmente en el desarrollo de las empresas tranviarias, con un enfoque particular en la Anglo Argentina. El estudio de Lewis, además, proporciona una comparativa del desarrollo de las empresas de tranvías en América Latina. Por su parte, García Heras ofrece una visión interesante sobre las relaciones anglo-argentinas en el entramado del sistema de transporte urbano. Queda claro de estos excelentes trabajos, que el STPUP fue evolucionando hacia una cartelización, con integración vertical y horizontal de los diferentes elementos constitutivos del sistema (desde la generación eléctrica hasta las maquinarias).

En este contexto, numerosas investigaciones han resaltado el debate en torno al nacionalismo versus imperialismo que rodeaba la situación del STPUP en la ciudad de Buenos Aires. Trabajos como el de Juan Carlos Gerschman (1956) arrojan luz sobre los intereses en juego en ese período, señalando cómo el ya conocido Pacto Roca-Runciman tuvo como consecuencia directa la formación de la Corporación de Transportes (en 1936). La propiedad extranjera de importantes partes del STPUP de la ciudad, así como la necesidad de financiamiento y el pago de dividendos al exterior fueron tema de debate.

Por otra parte, se observan enfoques desde la historia de los trabajadores que centran su atención en el rol activo de los que conforman el STPUP y la incidencia de las diversas huelgas y manifestaciones. Así como también las características de su labor (Calvagno, 2013).

En este breve recorrido, es central destacar la labor realizada por los especialistas en historia de los transportes, sea desde la misma especialidad o desde los estudios urbanísticos, ejemplificados por trabajos como los de Ruiz Díaz, Scartascini y Trasmonte (2008), Krantzer y Sanchez (1993), González et al (2003), Achaval (2005), Gruschetsky (2018), Trasmonte (2009) o, con foco en la relación entre el estado y las necesidades urbanas (así como las regulaciones), como Veronica Perez (2021), Páramo (1983; 1991), Perez y Sanchez (2019), entre otros. En el mismo sentido, es necesario destacar el reciente trabajo de Olga Vicente (2022), quien traza un recorrido muy completo e interesante sobre la historia del transporte en la Ciudad de Buenos Aires. Todos estos trabajos arrojan luz sobre el funcionamiento del STPUP en la ciudad de Buenos Aires en el medio y largo plazo. En el mismo sentido, son muy ilustrativos también los trabajos institucionales (y de gran calidad historiográfica) como el realizado para el transporte de la ciudad de Rosario por Badaloni y Galassi (2011).

Considerando el panorama presentado, es de nuestro interés poner el foco en el impacto de la crisis de 1930 en el STPUP en la ciudad de Buenos Aires, acercándonos a fuentes primarias y secundarias disponibles, en particular fuentes como los anuarios y revistas estadísticas. Se pretende realizar una descripción del alcance del sistema, las tarifas y la intensidad del mismo, además del problema de rentabilidad, para comprender el impacto de la crisis en el STPUP. Este acercamiento se complementará con prospecciones en revistas y testimonios de la época.

De la tracción a sangre al subterráneo (fines del siglo XIX a inicios del XX)

Comprender el entramado del sistema de transporte urbano en la Ciudad de Buenos Aires resulta fundamental para desentrañar la configuración y la estructura inherentes a la ciudad misma. Este sistema no constituye simplemente un componente más; por el contrario, se erige como uno de los principales, ejerciendo una influencia importante en

la creación de la ciudad y en la evolución de su movilidad. Este papel preponderante no solo se manifiesta en términos prácticos, sino que trasciende hacia la esencia misma de la urbe, moldeando sus dinámicas sociales, económicas y geográficas. La intrincada red de transporte emerge como un elemento conductor que ha dejado una huella indeleble en la historia y el devenir de Buenos Aires, configurándose y dotándola de identidad a lo largo de los años.

Es en este sentido que nos interesa hacer un breve recorrido por la historia del STPUP desde sus inicios hasta la década de 1920, y luego con foco en el período 1928-1936. Esto nos permitirá, por un lado, remontarnos a un punto anterior en el tiempo, unos años previos, con el propósito de discernir los fundamentos del sistema. Por el otro, los años 1928-1936 permitirán observar las condiciones del STPUP antes de la crisis, el impacto de la misma, y su transformación.

El siglo XIX fue el escenario de profundas transformaciones en una ya bulliciosa ciudad de Buenos Aires, entre ellos se encuentra la emergencia del tranvía con tracción a sangre como una pieza clave en la movilidad. Así, la tracción a sangre se erigió como el motor de una urbe en constante evolución, proporcionando una respuesta eficaz a los desafíos logísticos de una ciudad que no cesaba de tejerse y reconfigurarse.

La irrupción del tranvía como medio de transporte distintivo se consolida en la década de 1870 (Lewis, 2009). En 1868 se aprobó la Ley de Tranvías en la Provincia de Buenos Aires, y ese mismo año Federico Lacroze solicitó permiso para establecer una línea de tranvías en la ciudad con un recorrido de unas 60 cuadras y una tarifa fijada en \$1 el asiento de segunda clase (González Podestá 2003, 74). Durante este período, diversas empresas llevaban a cabo gestiones similares. Cabe mencionar que hasta 1880, la ciudad de Buenos Aires fue la capital de la provincia homónima, convirtiéndose en Capital Federal de la República Argentina por ley de ese año. Según constatan los autores que han investigado sobre las compañías y concesionarias, para la década de 1870 podemos encontrar: “Tramway Central” de los hermanos Lacroze; el “Tramway 11 de septiembre” de Rodríguez y Cía; el “Tranvía Argentino” de Billingham; el “Tramway Ciudad de Buenos Aires” de capitales ingleses y el “Tramway Boca y Barracas” también de Lacroze. Luego, aparecerán en la escena también el “Tranvía a Belgrano”, los “Tranvías Nacionales” y el “Anglo Argentino” (1876). Esta última compañía será la que se mantendrá a lo largo del

tiempo, absorbiendo a las demás en un proceso de cartelización primero y de monopolización después. Este proceso de amalgamación y adquisición le permitió a la “Anglo Argentino” no solo mantenerse en la escena, sino también influir significativamente en la configuración del sistema de transporte en la ciudad de Buenos Aires a lo largo de las sucesivas décadas. Como destacan varios autores, en este trayecto, el capital nacional quedó desplazado y relegado. Este fenómeno, señalado con agudeza por varios autores, arroja luz sobre las complejidades y dinámicas de poder que caracterizaron la evolución del STPUP de la ciudad de Buenos Aires en el transcurso de las décadas bajo estudio.

La presencia de estas líneas tranviarias no solo marcaba la transformación del paisaje urbano, sino que también generaba un impacto económico palpable. La especulación inmobiliaria se veía directamente influenciada, ya que la existencia de tranvías elevaba el valor de las propiedades y reconfiguraba el espacio de manera significativa. En aquellas zonas donde la ausencia de tranvías se hacía evidente, los servicios municipales eran más limitados, al igual que el valor de la tierra, como argumenta Scobie (1986). Así, la introducción del tranvía no solo representó un cambio en la movilidad urbana, sino que también desencadenó transformaciones económicas y urbanísticas de gran envergadura. La presencia de capitales británicos en estas iniciativas subraya la influencia extranjera en el desarrollo y configuración del transporte público en Buenos Aires durante este período.

La incorporación del sistema de tranvías eléctricos comenzó en 1897 a través de pequeños ensayos y 10 años después, la tracción a sangre prácticamente había desaparecido. Resulta interesante resaltar aquí que, para 1910, según se destaca, Buenos Aires era vista como la “Ciudad mundial de los tranvías” (Lewis, 2009, 95). Se entiende que esto se da gracias a la electrificación del sistema, ya que los tranvías eléctricos se volvieron omnipresentes en las calles porteñas, trazando rutas que cruzaban la ciudad y conectaban sus barrios. Este sistema de transporte no solo facilitó el desplazamiento de la creciente población, sino que también contribuyó al desarrollo urbano al incentivar la expansión de la ciudad hacia zonas anteriormente menos accesibles. Este proceso de cambio desde la tracción a sangre (con sus múltiples inconvenientes) a la tracción eléctrica ocurrió en todas las grandes ciudades del planeta en este período.

Durante las primeras décadas del siglo XX, el tranvía consolidó su posición como el principal medio de transporte público en Buenos Aires. La ciudad experimentaba un rápido crecimiento demográfico y la red de tranvías se expandió para adaptarse a las necesidades de una población en constante aumento. Las líneas de tranvías conectaban los barrios más alejados, permitiendo a los ciudadanos viajar de manera eficiente y asequible.

En este escenario de comienzos del siglo XX, una nueva historia comienza a entrelazarse entre los rieles de la ciudad de Buenos Aires, la cual estaba íntimamente ligada al derrotero de los tranvías. Las primeras décadas de este siglo están impregnadas por la omnipresencia del tranvía en las arterias urbanas; no obstante, también asistimos a la diversificación del sistema de transporte público de pasajeros, marcada por la irrupción de un actor novel: el subterráneo. Hacia 1909, como ya se insinuó, la poderosa Anglo ostentaba un dominio incuestionable en el ámbito del transporte, lo cual explica la favorable recepción de la propuesta de construir un subterráneo conectado a sus líneas tranviarias por parte de la Municipalidad.

Las obras dieron inicio en 1911, a cielo abierto, y culminaron con la inauguración del primer tramo de la Línea A (Plaza de Mayo-Once) el 1 de diciembre de 1913, extendiéndose en 1914 hasta Caballito (hoy Primera Junta). Los coches, provenientes de Inglaterra y Bélgica, tenían capacidad para alojar entre 42 y 43 pasajeros. Esta incursión marca una redefinición significativa de la experiencia en el espacio metropolitano, siendo el primer subterráneo de Latinoamérica y el séptimo en el mundo. Este se alzó como un símbolo de progreso, una respuesta tangible a las crecientes necesidades de movilidad en una ciudad en efervescencia. Sin embargo, la historia subterránea de Buenos Aires no puede entenderse sin considerar la dialéctica entre las decisiones gubernamentales y las demandas ciudadanas. La política, intrínsecamente tejida en la trama del subte, influyó su expansión y desarrollo, pero también reflejó las complejidades de un país en constante transformación. Por ejemplo, en 1912 se otorgó la autorización para la construcción de la Línea B, aunque 15 años más tarde se comenzaron las obras.

El sistema de transporte en la década de 1920

Para la década de 1920 (en todas las grandes ciudades) la introducción del transporte automotor por combustión interna implicó un cambio significativo en el STPUP. Estos vehículos utilizaban motores de gasolina, lo que los hacía más eficientes y menos dependientes de la infraestructura de vapor. Las empresas de transporte comenzaron a modernizar sus flotas, adaptándose a las nuevas tecnologías. Este proceso de transición no solo representó un avance técnico, sino también un cambio en la percepción y experiencia del transporte público por parte de la población. Los ómnibus a combustión interna ofrecían una alternativa más moderna, rápida y versátil, lo que se tradujo en una mayor demanda.

El sistema de tranvías de tracción a sangre demandaba inversión en vías para facilitar el movimiento, inversiones en establos y mantenimiento de los equinos. Además de espacios para el tratamiento de los detritus, para paliar los problemas de sanidad. Con el tranvía eléctrico, se solucionaron los problemas generados por la tracción animal, a cambio de la instalación de plantas generadoras de energía. Se incrementó la velocidad de los coches, con el consiguiente problema de tránsito. Y se redujeron los costos de mantenimiento. La aparición del subterráneo solucionó algunos de los problemas de tránsito, y regularizó la frecuencia de los viajes, pero con un mayor costo inicial en infraestructura. En este contexto, la aparición del transporte automotor liberó a los coches de las limitaciones en la instalación de vías e infraestructura. Esto permitió expandir el STPUP hacia nuevos barrios, que aún no contaban con tendido de vías. Además, facilitaba una complementación entre diferentes medios de transporte.

En la ciudad de Buenos Aires, el auge del sistema de ómnibus generó la aparición de diversas empresas como la Auto-Ómnibus Metropolitano, la Italo-Argentina, la Fitipaldi y la Progreso Argentino. Esto desencadenó tensiones con la Anglo, propietaria de los tranvías, que consideraba que la Municipalidad favorecía a los ómnibus. Con el tiempo, la Anglo también absorbió estas empresas, consolidando su dominio sobre el sistema.

Hacia finales de la década, en 1928 concretamente, surgió el colectivo como respuesta a la crisis que experimentaba el sistema de taxis. Los propietarios de taxis se reunieron y dieron forma a lo que se denominaría taxi-colectivo, aunque su nomenclatura según lo que se

observa en las fuentes fue diversa: “automóvil colectivo”⁵, y “ómnibus pequeño”⁶ en *La Nación*; “auto-colectivo”⁷ en *Caras y Caretas* y “taxi-obús” en *La Vanguardia*⁸. En parte porque la población no terminaba de entender qué era ese nuevo medio. Sus tarifas eran más elevadas que las del tranvía y el ómnibus, sin embargo, ofrecía la posibilidad de un viaje más cómodo con tan solo 5 pasajeros. Cierta historiografía se ha apresurado a mencionar que la aparición del colectivo fue una consecuencia de la crisis económica. Ahora bien, la tarifa del mismo era mayor a la del tranvía (a cambio de mayor comodidad y rapidez), y la crisis era del sector de los taxistas, no de la economía argentina en general, que pasaba aún por buenos momentos de actividad económica. Así como también debe considerarse que el aumento en el nivel de empleo en la década de 1920 impactó en la demanda de transporte, al igual que la extensión en la ocupación de la ciudad (y el incremento de la población). En futuros trabajos, considerando estas características de la economía, se avanzará en la hipótesis de que el “colectivo” (fenómeno también observado en otras ciudades) podría tener origen en las demandas de una creciente clase media urbana. Especialmente teniendo en cuenta que el STPUP era utilizado tanto por la clase obrera, como por la clase media en crecimiento (en sus diferentes niveles de ingresos)⁹.

El éxito del colectivo se manifestó en la creación de nuevas líneas de manera constante, con la ampliación de sus trayectos. *La Nación*, al título de “Establecieron nuevas líneas de transporte de pasajeros en automóvil.” publicó un diálogo con los “organizadores del servicio” quienes “(...) en ningún momento creen que sus líneas puedan perjudicar a las empresas de transportes en masa, pues sus servicios son directos y además la ciudad, con 2.100.000 habitantes, exige cada día más medios económicos de movilidad.” Además, expresaron que las líneas que se

⁵ *La Nación*, 17 de octubre de 1928, p.10.

⁶ *La Nación*, 25 de septiembre de 1928, p.7.

⁷ *Caras y Caretas*, 5 de enero de 1929, p.1.

⁸ *La Vanguardia*, 30 de septiembre de 1928 p.4.

⁹ Los ejemplos de diferentes clases sociales en el tranvía son abundantes. Desde el ya mencionado de Cortázar, a las numerosas citas de Jorge Luis Borges acerca de cómo se trasladaba desde su casa hasta la universidad en tranvía.

inauguraron y así como las futuras llevarían “(...) una bandera argentina colocada en el capot como distintivo”¹⁰.

Entendemos que el éxito del servicio se debió a la escasez de regulaciones lo cual, en adición a la atomización de la propiedad, permitía al taxi-colectivo extender sus rutas y llegar a lugares que no podían alcanzar los otros medios que conformaban el STPUP. Esto no estuvo libre de tempranos cuestionamientos. En octubre de 1928, *La Nación* exhibió que se encontraba en pleno debate la cuestión de los automóviles colectivos, tanto así que el Concejo Deliberante discutía a partir de que “(...) la empresa de tranvías Anglo- Argentina había demandado a la Municipalidad por el permiso acordado para la circulación de automóviles colectivos (...)”¹¹.

Asimismo, el éxito del “colectivo” puede también rastrearse en la saturación de los otros componentes del STPUP de la ciudad. Por ejemplo, a comienzos de 1930 la *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* adjetivó a la realidad del STPUP como “intensa” al realizar una comparativa internacional con las principales ciudades del mundo:

(...) el tráfico del subterráneo ha crecido constantemente, siendo por lo tanto su intensidad y rendimiento cada vez mayor, llegando en 1929 a 4.800.547 pasajeros anuales por kilómetro. Comparadas estas cifras con igual intensidad en la ciudad de Nueva York que alcanza a 1.689.116 en 1928, podemos fácilmente colegir que nuestro tráfico subterráneo por kilómetro, es 2,8 veces mayor¹².

Sin embargo, a pesar de la mirada positiva sobre la “intensidad” del subterráneo de dicha publicación, se puede vislumbrar cómo ya en 1928 esto reflejó un problema para la sociedad en general:

El actual subterráneo, el que va de Caballito a Plaza Mayo, no satisface las necesidades del público; no se puede viajar en él cómodamente y a veces es necesario ir con medio cuerpo fuera del coche si se desea llegar a destino... y si se desea respirar, porque en los interiores la atmósfera ahoga:

¹⁰ *La Nación*, 28 de septiembre de 1928, p.8.

¹¹ *La Nación*, 17 de octubre de 1928, p.10.

¹² *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* (Año XLII- Abril 1930- N°4), pp. 56-67

por el número de personas acumuladas y por la escasa higiene de algunos pasajeros¹³.

Esta “intensidad” de la cantidad de pasajeros en los tranvías y subtes, ayuda a comprender que la población que estaba en condiciones de abonar la tarifa de 0.20 \$mn para un recorrido igual o similar, optaba por esta opción (frente a los 0.10/015\$mn del tranvía o subte). El colectivo, en competencia con tranvías y subtes, también ofrecía la posibilidad de (además de mayor comodidad) recorrer calles donde el tranvía aún no se había extendido. Era en esos recorridos, donde competía con el ómnibus. Resulta sumamente interesante reflexionar sobre la composición de los pasajeros del STPUP en aquella época. Como hemos mencionado anteriormente, la Ciudad de Buenos Aires experimentó cambios significativos en su estructura económica y social durante las décadas de 1920 y 1930. A medida que nos acercamos al final de la década de 1920 y el inicio de la de 1930, presenciamos un notable crecimiento de la clase obrera industrial (Portantiero, 1987). En consecuencia, la mayoría de los usuarios del transporte público en ese período eran trabajadores pertenecientes a diversas categorías laborales, como obreros, empleados de oficina, comerciantes y algunos profesionales. Estos individuos encontraron en los colectivos una alternativa más práctica para desplazarse, especialmente hacia zonas menos cubiertas por el servicio de tranvía.

El aumento de las clases medias (Rapoport, 2006) en los núcleos urbanos también se hizo evidente en el llenado de los medios de transporte. Aunque predominaba una mayor proporción de hombres entre los usuarios, las mujeres también eran usuarias habituales. Incluso, según *La Nación*, en los colectivos “las señoras pueden estar seguras de la protección que en todo momento les prestará el conductor”¹⁴. Una observación que también encontramos en el periódico *La Vanguardia*: “las señoras y señoritas también se muestran partidarias del nuevo sistema de transporte”¹⁵.

¹³ *Caras y Caretas*, 28 de enero de 1928, p.3.

¹⁴ *La Nación*, 28 de septiembre de 1928, p. 8.

¹⁵ *La Vanguardia*, 30 de septiembre de 1928, p.4.

La crisis de 1930 en el sistema de transporte de Buenos Aires

Para fines de la década de 1920 existían indicios claros con respecto a la saturación e intensidad en el uso de los tranvías y subtes. En estas condiciones del STPUP de la ciudad de Buenos Aires, llegó el impacto de la crisis económica de la década de 1930, también llamada la “Gran depresión”. Algunos datos estadísticos pueden colaborar a interpretar algunas de las consecuencias en el sistema. La información de la tabla 1 aporta información precisa sobre el sistema de tranvías y subterráneos, ya que tanto la municipalidad de la ciudad como el Estado Nacional¹⁶ controlaban ambos sistemas de transporte estrechamente, tanto por las inversiones necesarias para su instalación y mantenimiento, como por objetivos fiscales¹⁷. De allí que la información acerca de ómnibus, colectivos y taxis no sea tan precisa, ya que, además, estos (en gran parte) no estaban constituidos como empresas, siendo más cercana la figura del microemprendimiento. De todas maneras, hacia 1931 la municipalidad prestó mayor atención a estos, tanto por la importancia que iban tomando como por motivos de orden del tránsito y fiscalidad, regulando en parte la actividad.

Por ello, en primer lugar, observaremos el impacto de la crisis en el sistema de tranvías y subterráneos, con los datos disponibles en la tabla 1.

¹⁶ La ciudad de Buenos Aires desde 1880 hasta 1994 estuvo bajo jurisdicción del Poder Ejecutivo Nacional, quien designaba al intendente municipal.

¹⁷ Las empresas de tranvías y subterráneos abonaban impuestos específicos a la Municipalidad y al Estado Nacional, sea tanto por el uso del espacio público como por la regulación del transporte de pasajeros. En parte por lo anterior, y dadas sus características, los ómnibus, colectivos y taxis eran competencia casi exclusiva de la dirección de tránsito municipal.

TABLA 1: Sistema de transportes 1928-1936

Año	Km		Unidades		Viajes		Pasajeros		Producido bruto m\$N		Tarifa media	
	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte
1928	829,3	13,5	3289	122	6410155	598922	586526850	64862867	54218631,68	6486286,7	0,12	0,09
1929	830,6	13,5	3211	123	6227999	584920	552076542	64807384	52414907	6480739	0,12	0,09
1930	835	15,3	3209	131	6129200	625977	517055609	69130732	48373226	6913069	0,13	0,09
1931	835,5	22,4	3256	179	5891039	813983	456301165	82546341	42710498	8254536	0,14	0,10
1932	849,2	30,9	3244	194	5751093	814488	416878347	87270222	39027988	8752695	0,15	0,09
1933	852,6	30,9	2995	199	5409281	708374	364713772	72027271	33977274	7202727	0,16	0,10
1934	850,2	30,9	2709	199	5417141	693885	347284500	67683772	31989521	6768319	0,17	0,10
1935	848,4	36,4	2708	217	5621857	958562	357590382	76717633	32653348	7626562	0,17	0,10
1936	843,9	39,6	2697	223	5622258	931862	367645184	87433276	33099382	8471616	0,17	0,11

Fuentes: elaboración propia a partir de *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, año XLIX, abril-mayo-junio 1936, pp.57-58 y *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, año L, enero-febrero-marzo 1937, pp. 89-92. Se calculó la tarifa media como el cociente entre la cantidad de viajes y el total producido, como una aproximación a la tarifa efectivamente pagada. Se debe tener en cuenta que había diferentes tarifas por distancia recorrida en el tranvía (no así en el subterráneo, cuyo boleto por viaje costaba 0.10\$mN). Los medios automotores tenían tarifas desde 0.10\$mN a 0.20\$mN (ómnibus y colectivos). El costo del taxi era según distancia¹⁸.

El incremento en la extensión del subterráneo, así como su menor tarifa media, explica el desplazamiento de los pasajeros de uno a otro medio. Ya en 1928, con las evidentes señales de “alta intensidad” en tranvías y subtes, Lacroze consigue un acuerdo en Nueva York para financiar la línea “B”, dando inicio las obras el 1 de octubre de 1928. Dos años después, el 17 de octubre de 1930, se inauguró el tramo inicial Chacarita-Corrientes y Callao. A lo largo de 1931, la línea se extendió hasta Leandro Alem, utilizando vagones de origen inglés y norteamericano. La Línea B fue la primera en incorporar escaleras mecánicas debido a la complejidad de su trazado. La década de 1930 presenció también el desarrollo de las líneas C y D, gestadas por la empresa Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas (CHADOPyF) de capitales españoles, que se inauguraron en 1934 y 1937, respectivamente. Estos proyectos no sólo impulsaron mejoras en la conectividad, sino que también introdujeron

¹⁸ Se debe destacar que la información disponible sobre pasajeros, recaudación, viajes, kilómetros, etc. fue recolectada y publicada por los organismos oficiales, además de por intereses estadísticos, por motivos fiscales. Las empresas de tranvías y subtes pagaban un 6% de impuestos sobre los ingresos anuales.

avances tecnológicos notables en el diseño y construcción de túneles, marcando así una fase crucial en la evolución del Subte porteño:

(...) el tren rodante que se empleará en este nuevo subterráneo -la B- constituirá una novedad entre nosotros. Los coches serán de acero, amplios y muy cómodos y comunicados entre sí como los coches ferroviarios, mediante un sistema de cortinas de acero plegadizas muy sólidas¹⁹.

Para entender el tendido de los subtes, hay que tener en cuenta que la línea B competía de manera directa con el tranvía en el recorrido desde el centro de la ciudad hasta el FFCC de Chacarita, la línea A en el trayecto desde Plaza de Mayo a Caballito y la D desde Plaza de Mayo hasta Plaza Italia.

Al mismo tiempo que se ampliaba la red subterránea, el tranvía aumentaba su recorrido, pero disminuyó la cantidad de coches, mientras que el subte casi duplicó la cantidad de vagones. Lo cual explica la caída en la cantidad de viajes y pasajeros del tranvía, mientras aumentan ambos en el subte. Hasta 1932, el desplazamiento de viajes y pasajeros desde el tranvía al subte es constante. Con excepción de 1934, en que ambos caen (posiblemente por la caída de los ingresos de la población).

Por otro lado, la cantidad de pasajeros transportados por ambos cayó constantemente, y con una tendencia mayor desde 1930. Lo cual estaría indicando cambio de parte de los pasajeros hacia el sistema de ómnibus y colectivos, o directamente a no usar ningún medio de transporte público.

¹⁹ *La Nación*, 2 de octubre de 1928, p. 11.

Tabla 2: Pasajeros transportados en tranvía, subte, ómnibus y total (excepto colectivos)

Año	Tranvía	Subte	Omnibus	Total
1928	576526,9	64862,9	214721,9	856111,7
1929	552076,5	64807,4	267645,2	884529,1
1930	516985,7	69136,4	291000,9	877123
1931	456301,1	82546,4	330569,7	869417,2
1932	416878,3	87427	353037,4	857342,7
1933	364713,8	72027,3	352095,9	788837
1934	347274,5	67683,8	349557,4	764515,7
1935	357590,4	76717,6	514722,1	949030,1
1936	367645,2	87433,3	585973,6	1041052,1

Fuentes: Elaboración propia a partir de *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, año XLIX, abril-mayo-junio 1936, pp.57-58; *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, año L, enero-febrero-marzo 1937, pp. 89-92.

Para las empresas, la crisis de 1930 supuso una disminución en la cantidad de pasajeros que utilizaban los tranvías, lo que resultó en una reducción tanto en la cantidad de los viajes como en sus ingresos. Simultáneamente, los problemas derivados de las importaciones de materiales, provocados por las dificultades en el comercio internacional y la volatilidad del tipo de cambio, afectaron tanto el mantenimiento y la amortización de equipos como el costo operativo debido al aumento en el precio del combustible y la energía. Desde la perspectiva de los usuarios, la caída en los salarios y la baja en el empleo fueron los primeros resultados de la crisis en sus vidas cotidianas. Otros elementos no menores resultan de observar y analizar la evolución de los ingresos de los obreros, algunos precios de bienes de consumo básico y la tarifa media, que se presentan en la tabla 3, a continuación.

Tabla 3

Año	Salario peón \$mn día	Salario doméstica \$mn mes	Pan \$mn kg	Tarifa media \$mn	
				Tranvía	Subte
1928	4,51	38	0,35	0,12	0,09
1929	4,43	40	0,35	0,12	0,09
1930	4,43	39	0,34	0,13	0,09
1931	4,1	39	0,29	0,14	0,1
1932	3,9	39	0,25	0,15	0,09
1933	4,07	34	0,25	0,16	0,1
1934	4,23	39	0,24	0,17	0,1
1935	4,23	44	0,19	0,17	0,1
1936	5,04	38	0,19	0,17	0,11

Fuentes: Elaboración propia a partir de Cuesta (2016) Cuesta (2022), Allerand et al (2020) y datos de la Tabla 1. Salario de los peones obreros de la construcción por día, salario de las trabajadoras domésticas por mes, precio del pan blanco de primera por kilogramo.

La evolución de los ingresos muestra el impacto de la crisis sobre los salarios de las y los trabajadores de Buenos Aires, a nivel nominal. Claramente, el salario de las trabajadoras domésticas sufrió en mayor medida la crisis que el de los obreros. También cayó el precio de un producto básico, como el pan. Se debe tener en cuenta, además, el impacto de la caída en la actividad económica y la consiguiente desocupación, con lo cual la reducción de los salarios y de los precios de consumo implicó una caída real del nivel de ingresos de los trabajadores. Así como también sufrieron la baja en el nivel de empleo.

Sin embargo, podemos observar que la tarifa media del subterráneo aumentó un diez por ciento aproximadamente. Y la del tranvía se incrementó en mucha mayor medida, debido al aumento de los costos operativos y de mantenimiento. Esto nos indica con fuerza los motivos de la caída en la cantidad de viajes y pasajeros en el tranvía, el aumento en el subterráneo, así como una reducción en el total de ambos sistemas. También se puede inferir con alto grado de certeza el desplazamiento de los pasajeros al sistema automotor: el ómnibus para aquellos de menores recursos y el colectivo para aquellos de mayores posibilidades. Incluso, el colectivo fue una opción para quienes ya no podían sufragar la tarifa del

taxi o el costo de uso de un automóvil propio²⁰. Esta breve historieta de *Caras y Caretas* refleja la experiencia de un pasajero de colectivo en 1931:

Acostumbrado a su propio automóvil, o, a veces, a los taxímetros, aquel caballero, venido a menos, tuvo que tomar un colectivo, afortunadamente sin pasajeros en la ocasión. De pronto se sorprendió repantigado en el coche, la pierna cruzada y fumando displicente. Y pareciéndole que cometía una estafa, se apresuró a adoptar una postura más recoleta, más humilde, más en consonancia con los 20 centavos del viaje²¹.

Pero el colectivo no sólo era percibido como una solución para aquellos que descendían en la escala de la capacidad de consumo. También era propuesto como una alternativa viable para los problemas del sistema de transporte eléctrico, que estaba saturado en la década de 1920, y que sufría el aumento de los costos en la década de 1930. En este sentido, es revelador este diálogo de *Caras y Caretas* en la sección “Chismes Callejeros”: «— ¿Qué haces ahora?//— Me dedico a resolver los grandes problemas sociales del momento. //— ¿Te has hecho sociólogo ? //— Algo más. Soy feliz propietario “individual” de un auto “colectivo”»²².

Esta percepción de “los problemas sociales del momento”, además de referir a la propiedad “individual”, se podría anclar en los problemas con respecto a las redes de transporte eléctrico, tarifas, calidad del servicio, etc., ya presentes en las décadas previas. A lo que se sumó el impacto económico de la crisis del ‘30, tanto sobre los costos de las prestadoras como sobre los ingresos de los usuarios. Todo lo anterior hizo aflorar la discusión acerca del rol del estado, la propiedad (y control) de las empresas y la necesidad de cambios, en particular en relación el monopolio.

Dada la caída en el uso del tranvía y la competencia de los medios automotores, así como el aumento de los costos, la compañía Anglo expresó su descontento por la falta de regulación municipal y solicitó la intervención estatal. Esta problemática se cristalizó en la creación en 1931

²⁰ El boleto de ómnibus costaba entre 0.075 y 0.10 \$mm, mientras que un periódico costaba 0.05 \$mm (datos de octubre de 1933).

²¹ *Caras y Caretas*, 30 de mayo de 1931, p. 124.

²² *Caras y Caretas*, 19 de noviembre de 1932, p.75.

de una Comisión Especial para encontrar soluciones que, sin embargo, tuvo alcances limitados. En 1933, con el Pacto Roca-Runciman, se observó el particular interés del capital extranjero en el dominio del sistema de transporte urbano, el cual le fue concedido con la Ley 12311 en 1936. Esta autorizaba la creación de la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, en la cual manifiestamente se concede prácticamente el monopolio al capital extranjero en el control del sistema por 56 años. Estos problemas no fueron exclusivos de la ciudad de Buenos Aires. Un conflicto similar se produjo, unos años antes, en la ciudad de Rosario (Badaloni y Galassi, 2011), que buscó otras soluciones.

Consideraciones finales

A lo largo de este trabajo se ha trazado un recorrido acerca del Sistema de Transporte Público Urbano de Pasajeros en la ciudad de Buenos Aires, desde finales del siglo XIX hasta la convulsa década del treinta. En líneas generales se observó, con la historiografía, que en la medida de lo posible el STPUP acompañó el crecimiento de la ciudad (y la consiguiente demanda) a lo largo de este período. Se materializó, como en tantas otras urbes del planeta, una transición desde el transporte a sangre hacia el sistema eléctrico: desde el tranvía tirado por caballos, hacia el tranvía eléctrico, y, a partir de 1914, hacia el sistema subterráneo. No obstante, en la década del veinte, el sistema automotor avanzó con cierto rezago con respecto al eléctrico, complementando y compitiendo en simultáneo.

El tejido urbano, en su constante expansión, exigía un incremento sostenido en los servicios de transporte. Mientras el sistema eléctrico respondía con cierta lentitud a esta demanda, el sistema de ómnibus, que emergió en los albores de los años veinte, inicialmente complementó y luego fue asimilado por las compañías de tranvías eléctricos. A lo largo de la década del veinte, el sistema cubría extensas porciones de la ciudad con tarifas elevadas y experimentaba saturación en determinadas franjas horarias. La comparación internacional revela que era un sistema de “alta intensidad”. De este contexto surge, en 1928, la extensión de las líneas de subterráneos y la aparición de los taxis-colectivos, en respuesta a la reducida demanda de taxis individuales, la necesidad de los taxistas de aumentar sus ingresos y la urgencia de los pasajeros por trasladarse a

lo largo de la ciudad, aunque ello implicase una tarifa superior a la del tranvía. Este sistema compitió con el sistema eléctrico, pero su flexibilidad para cubrir áreas desatendidas por el sistema eléctrico debe ser tenida en cuenta. Además, se debe considerar que los sistemas eléctricos subterráneo y de superficie, junto con el sistema automotor, ya sea de ómnibus o taxi-colectivo, involucran distintos costos de instalación, mantenimiento y amortización de equipos. Por otro lado, si bien la ecuación entre sistemas es inversa, entre el costo de instalación y el costo de mantenimiento, los de automoción tenían una mayor facilidad y rapidez para cubrir nuevos espacios de ocupación y demanda en los lugares de la ciudad donde eran necesarios.

Al evaluar el impacto de la crisis de 1930 en el STPUP de la ciudad de Buenos Aires, se ha encontrado poca mención al respecto en la historiografía. Aunque varios estudios han analizado la evolución del sistema desde la perspectiva de la satisfacción de las demandas ciudadanas y la capacidad de expansión en la ocupación del suelo urbano, en particular teniendo en cuenta la empresa predominante de la época, la empresa Anglo-Argentina de tranvías, y sus repercusiones vinculadas al pacto bilateral anglo-argentino Roca-Runciman, así como la creación, a finales de la década del treinta, de la Corporación de Transportes Urbanos de la Ciudad de Buenos Aires. La estrategia de la monopolización del sistema, que supone algunas ventajas, mostró muchos de sus inconvenientes en el caso de la ciudad de Buenos Aires. Es bajo este tamiz que predominan los análisis desde la política, la sociedad y la economía.

Las fuentes y datos estadísticos presentados y analizados desde diferentes aspectos en este trabajo, permiten afirmar que la crisis del '30 provocó cambios significativos en el STPUP (al igual que en otras ciudades del mundo). Algunos de ellos se encontraban en gestación antes de la crisis, como el aumento en la utilización de los taxis-colectivos. Con una tarifa mayor que el tranvía, permitía a los usuarios un mayor confort y velocidad de desplazamiento, con lo cual captó a un sector de los usuarios del segundo ante la "intensidad" del tranvía. Las condiciones en la década de 1920 fueron en gran parte resultado del crecimiento de la ciudad y las características de su expansión (así como el incremento de la actividad económica). Por otro lado, con la crisis económica, el aumento de las tarifas de los transportes eléctricos (por aumento de los costos) y la caída en los salarios (nominales y reales), se produjo el desplazamiento

de pasajeros de unos medios a otros. Se observó un descenso en la cantidad de pasajeros en los tranvías, un sistema ya saturado, en favor del subterráneo cuya tarifa era más asequible (aunque con recorridos limitados), pero especialmente hacia los ómnibus y taxis-colectivos. La caída de los salarios reales y las tarifas elevadas redundaron en una disminución de la recaudación en los distintos sistemas eléctricos y una merma en la cantidad de pasajeros transportados. Este fenómeno, ligado al descenso en el nivel de empleo, generó, como era de esperar, ganadores y perdedores. Se podría argumentar que ciertos medios de transporte fueron más empleados por determinados sectores sociales, ya sea por ubicación geográfica o por preferencia de transporte.

En resumen, el entramado del transporte público en Buenos Aires durante este período fue un elemento clave en la configuración de la ciudad, influyendo en aspectos sociales, económicos y geográficos, y reflejando las complejidades de las dinámicas de poder y decisiones gubernamentales que caracterizaron su evolución. La crisis de 1930 impactó duramente en el sistema, en mayor medida en los usuarios, pero también en las empresas.

Sin embargo, más allá de estas consideraciones, es imperativo reconocer que los problemas inherentes al sistema de tracción eléctrica desembocaron en la solicitud de la compañía Anglo-argentina de evitar la competencia y coordinar, en su beneficio, el sistema de transporte público urbano de pasajeros, lo que condujo a la creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (1936). Este desarrollo, de alcance más amplio, queda pendiente para análisis futuros, donde se espera profundizar en las modalidades y características de la creación de dicha corporación, así como examinar las políticas públicas y la planificación relativas al transporte público urbano de pasajeros en la primera mitad del siglo XX.

Referencias Bibliográficas

Achával, Carlos. 2005. *El libro de los colectivos*. Ciudad de Buenos Aires: La Marca.

Allerand, Mateo, Martín Cuesta y Ernesto Curvale. 2020. «El salario de las trabajadoras domésticas en Argentina, 1908-1956». *FEMERIS*, Universidad Carlos Tercero de Madrid, vol 5, núm.3: 46-61. <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/FEMERIS/article/view/5762/4105>

Badaloni, Laura y Giselda Galassi ed. 2011. *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010)*. Rosario: Municipalidad de Rosario.

Calvagno, Joaquín. 2013. «Una “clase incómoda”: los colectivos de Buenos Aires (1928-1943)». XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Cuesta, E. Martín 2022. «Las trabajadoras industriales de Buenos Aires y la desigualdad salarial de género (1903-1942). Nuevos datos y una agenda de investigación». *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*: 1-28. doi: 10.1017/S021261092000021X.

Cuesta, E. Martín 2016. «Un acercamiento a la evolución de los precios y salarios en Mendoza y Buenos Aires en el siglo XX». *Revista de Historia Económica e Historia de Empresas, Asociación Brasileña de Pesquisadores em Historia Económica*, vol 19, num 2: 403-437.

Cortázar, Julio. 1996 (1981). «Texto en una libreta». En *Queremos tanto a Glenda*. Buenos Aires: Alfaguara.

García Heras, Raúl. 1992. «Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de pasajeros: La Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda de Buenos Aires, Argentina, 1930-1943». *Revista Desarrollo Económico* Vol. 32, No. 125. pp. 36-56. Instituto de Desarrollo Económico Y Social: <http://www.jstor.org/stable/3467043>.

Gerschman, Juan Carlos. 1956. «Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires y el problema del transporte de pasajeros en la Capital Federal». Tesis doctoral. Universidad de Buenos Aires. http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/econ/collection/tesis/document/1501-0653_GerschmanJC?p.s=TextQuery

González, Podestá, Aquilino. 2003. «Sobre vías y con trolley: Los primeros tranvías porteños». *Historias de la Ciudad: Una Revista de Buenos Aires* n°21: 74-78.

Gruschetsky, Valeria. 2018. «Las nuevas formas de movilidad en la Ciudad de Buenos Aires: El avance de los automotores y la política municipal. 1900-1940» En *Urbanismo y transporte público: miradas al siglo XX* editado por Simón Castillo, Marcelo Mardones, Waldo Vila, 47-72. Chile: RIL Editores.

Krantzer, Guillermo y Jorge Sanchez. 1993. «Regulaciones En El Transporte Urbano: El Caso De Buenos Aires». *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales* 19 (56). <https://doi.org/10.7764/1090>.

Lewis, Colin. 2009 «Capital, tecnología y nacionalismo: economía política de los tranvías urbanos en América Latina, 1850-1940». *Revista TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 14: 90-118. <https://www.tstrevista.com/index.asp>

Páramo de Isleño, Martha. 1983. «Primeros proyectos de coordinación de transporte de la ciudad de Buenos Aires». *Revista de Historia Americana y Argentina*, Año XII, Nos. 23 y 24: 133-174. <https://bdigital.uncu.edu.ar/18485>.

Páramo de Isleño, Martha. 1991. *Un fracaso hecho historia: la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires*. Mendoza: UNC, Facultad de Filosofía y Letras.

Pérez, Verónica y Jorge Sánchez. 2020. «La relación Estado-mercado en la configuración del autotransporte público colectivo de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires (1928-2018)». *Revista Perspectivas de Políticas Públicas* vol. 9 N°18: 319-343.

Pérez, Verónica. 2021. «A 90 años de la aparición del colectivo. Reflexiones sobre la participación del Estado en un servicio público esencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires.». *Sociohistórica*, 47, e119. <https://doi.org/10.24215/18521606e119>

Portantiero, Juan Carlos. 1987. «Transformación social y crisis de la política» *Suplemento La Argentina de los años 30*. La Ciudad Futura: 14-15.

Ruiz Díaz, Sergio, Alejandro Scartaccini y Aníbal Trasmonte. 2008. *80 años en Colectivo. Reseña histórica del transporte de personas por automotor*. Buenos Aires: Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (CEAP).

Ruiz Díaz, Sergio, Alejandro Scartaccini y Aníbal Trasmonte. 1993. *El Auto Colectivo*, Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros (CEAP). Supl. N° 502.

Scobie, James R. 1986. *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*. Buenos Aires: Solar.

Singh, Dhan Zunino. 2013. «El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas». *Revista Transporte y Territorio*, Facultad de Filosofía y Letras, UBA, 9: 173-200.

Trasmonte, Aníbal. 2003. «Cien años viajando en ómnibus». *Historias de la Ciudad: Una Revista de Buenos Aires* n°23: 30-39.

Rapoport, Mario. 2006. *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.

Vicente, Olga. 2022. *Historia del transporte en la Ciudad de Buenos Aires*. Ciudad de Buenos Aires: Bisman Ediciones.

Fuentes

Diarios y Revistas

Caras y Caretas, 28 de enero de 1928, p.3

Caras y Caretas, 5 de enero de 1929, p.1

Caras y Caretas, 30 de mayo de 1931, p. 124

Caras y Caretas, 19 de noviembre de 1932, p. 75

La Nación, 25 de septiembre de 1928, p. 7

La Nación, 28 de septiembre de 1928, p. 8.

La Nación, 2 de octubre de 1928, p.11

La Nación, 17 de octubre de 1928, p.10.

La Vanguardia, 30 de septiembre de 1928, pp. 1-4.

Documentos

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires 1928, n°41, diciembre, pp. 22-23.

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires 1930, n° 42 y 43, abril 1930, N°4, pp. 56-67.

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
1931, n°44, pp. 91-93.

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
1936, n°49, abril, mayo y junio, pp. 57-58.

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
1937, n°50, pp. 89-92.

Contribución de autoría

Conceptualización, Curación de datos, Análisis formal, Adquisición de fondos, Investigación, Metodología, Administración del proyecto, Recursos, Software, Supervisión, Validación, Visualización, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición: Paloma Basyk y E. Martín Cuesta.

Fecha de recepción del artículo: 27/01/2024

Fecha de aceptación del artículo: 16/03/2024