

1. Introducción

En setiembre de 2000 un informe oficial publicado en uno de los principales matutinos de Buenos Aires daba cuenta de los importantes cambios que había experimentado el transporte de pasajeros local durante las últimas dos décadas del siglo XX. En base a estadísticas oficiales, dicho informe subrayaba que durante los años 90 el ferrocarril se había convertido en el principal medio de transporte en una ciudad en la que hasta ese entonces los ómnibus y "colectivos" metropolitanos habían reinado de manera indiscutible.¹

¿Hasta qué punto estas preferencias de los usuarios del transporte público en Buenos Aires significaban un cambio con relación a las de décadas anteriores? ¿Porqué esta nueva tendencia merecía una referencia tan destacada si por motivos ambientales y de ordenamiento urbano el ferrocarril ya cumplía un papel primordial en el tráfico de pasajeros en muchas ciudades del mundo? Para responder a ambos interrogantes, esta comunicación analizará la significación del ferrocarril en el transporte urbano y suburbano de pasajeros de una ciudad que era considerada una de las más avanzadas y cosmopolitas de América Latina. Con un enfoque cronológico y temático, abarcará el período que se extiende entre los comienzos del siglo XX, cuando una red de empresas privadas ya brindaba estos servicios, y principios de la década de los 70, cuando Buenos Aires y sus suburbios seguían experimentando un alto grado de "urbanización" y de "metropolización" iniciado durante los años 30, y que hacía más difícil aún un ordenamiento racional del transporte público de pasajeros en la región.²

Básicamente, la ponencia por un lado analizará cómo el ferrocarril solo satisfizo algunas demandas de un mercado de transportes diversificado y en expansión debido al sostenido crecimiento demográfico, a la urbanización, a la metropolización y a la expansión de las actividades económicas de Buenos Aires y sus suburbios. En segundo lugar, tratará los motivos por los cuales, tanto cuando era propiedad de inversores privados como durante las dos primeras décadas que estuvo bajo administración estatal, el ferrocarril nunca pudo ser el principal medio de transporte de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires. Por último, incursionando en la historia urbana de Buenos Aires y sus suburbios, y con un carácter más tentativo por limitaciones metodológicas, en la información estadística y cualitativa disponible para realizar dicho análisis, intentará delinear qué tipo de usuarios vieron atendidas sus necesidades diarias de transporte mediante los servicios que podía ofrecer el ferrocarril.

2. Desde comienzos del siglo al despuntar de la ciudad de masas, 1900-1930

Hacia comienzos del siglo XX cinco compañías ferroviarias privadas brindaban servicios de transporte urbano y suburbano de pasajeros en Buenos Aires. Una de estas empresas __ el Ferrocarril Central Terminal__ era de capital nacional. Las restantes __ los ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y el Buenos Aires al Pacífico __ eran propiedad de inversores británicos.

Desde su estación terminal en Plaza Constitución, hacia el límite más austral de la ciudad, el Ferrocarril Sud solo ofrecía servicios suburbanos hacia el sur que llegaban hasta La Plata, la capital de la Provincia de Buenos Aires. Los ferrocarriles Buenos Aires al Pacífico y Central Argentino tenían

servicios urbanos y suburbanos que partían desde sus terminales en Retiro, hacia la zona norte de la ciudad. La red del primero de ellos se extendía en dirección noroeste hasta José C. Paz. En tanto, los servicios del Central Argentino se dirigían hacia el norte hasta la localidad de Tigre, en la boca del Delta del Río Paraná. La terminal del Ferrocarril Oeste estaba en Plaza Once, hacia el oeste de la ciudad, desde donde se originaba una red de servicios urbanos y suburbanos en la misma dirección que a fines de los años 30 llegarían hasta la localidad de Moreno. Por último, el Ferrocarril Central Terminal tenía servicios urbanos y suburbanos relativamente paralelos a los del Buenos Aires al Pacífico que partían desde su estación terminal en Chacarita y que eventualmente llegarían a la localidad de Campo de Mayo.

Entre comienzos del siglo XX y fines de la Primera Guerra Mundial la participación del ferrocarril en el tráfico de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires osciló entre el 7,3 y el 11,3 por ciento del total. (Véase el Cuadro I) Esto obedeció a un sinnúmero de causas, entre las cuales cabe consignar las características y objetivos empresariales de los servicios ferroviarios, la evolución urbana, demográfica y de los patrones de asentamiento industrial y poblacional en Buenos Aires y sus nacientes suburbios, y el desarrollo de medios alternativos de transporte más diversificados y con tarifas más accesibles para el usuario común.

Salvo el caso del Ferrocarril Central Terminal de Buenos Aires, las compañías ferroviarias restantes tenían como finalidad primordial operar servicios de transporte de cargas y de pasajeros en trayectos de mediana y larga distancia. De esta manera, si bien posteriormente el tráfico urbano y suburbano de pasajeros iba a tener mayor importancia en términos de ingresos y de presencia en un mercado en expansión, lo cual impulsaría decisiones gerenciales a las cuales hemos de referirnos, el objetivo primordial de las compañías británicas todavía eran las necesidades de una economía agroexportadora aún pujante y de un mercado nacional de muy reciente formación.³

La evolución urbana, demográfica y del asentamiento poblacional en Buenos Aires y sus nacientes suburbios también condicionaron el rol del ferrocarril en el tráfico de pasajeros. Impulsada por la expansión de la economía agroexportadora, hasta 1914 Buenos Aires experimentó una urbanización y "expansión espacial". En virtud de estas tendencias, sectores de clase obrera y media gradualmente ocuparon los barrios más alejados del centro de la ciudad, donde en líneas generales pudieron acceder a su vivienda propia a precios y en condiciones de pago más accesibles y __ como luego veremos __ en muchos casos su principal medio de transporte fue el tranvía.⁴ En todo caso este proceso se detuvo con el estallido de la Gran Guerra y solo algunas compañías como el Buenos Aires al Pacífico y el Central Argentino pudieron beneficiarse con los loteos y nuevos asentamientos poblacionales en ciertos barrios como Villa Devoto, Belgrano y Núñez.⁵

En los suburbios que constituían lo que hoy se denomina Gran Buenos Aires el ferrocarril también tuvo un papel limitado como medio de transporte de pasajeros. Antes del estallido de la Gran Guerra, e impulsados por la atractiva y sostenida rentabilidad de sus inversiones, los ferrocarriles Oeste y Central Argentino comenzaron a bosquejar planes para una eventual electrificación de sus servicios, en tanto que el Sud comenzó a introducir locomotoras diesel para propulsar sus formaciones y brindar servicios más rápidos. Estos planes e inversiones fueron un aparente esfuerzo por anticiparse a futuros problemas y enfrentar la creciente competencia del tranvía.⁶

Los servicios ferroviarios más destacados fueron los suburbanos del ferrocarril Sud que __ pese a la ya citada competencia del tranvía __ atendieron necesidades difíciles de cuantificar de muchos usuarios de distintos estratos sociales a lo largo del corredor La Plata-Buenos Aires.⁷ Por un lado, éstas comprendían las de quienes a diario viajaban desde La Plata y algunas estaciones intermedias hacia Buenos Aires por motivos comerciales, judiciales, profesionales, administrativos y laborales. En segundo lugar, también abarcaban demandas originadas en el surgimiento de Avellaneda, una localidad del sur del conurbano contigua a la Capital, como un importante centro industrial a comienzos del siglo XX, y por la radicación de diversas industrias y de población de clase obrera, media y alta en localidades como Lanús, Quilmes, Bernal y Berazategui.⁸

Por último, cabe consignar que hasta 1918 el tranvía y el subterráneo fueron los principales medios de transporte público de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires. Esto se hizo muy evidente a partir de 1907, cuando la principal empresa en el mercado tranviario local, la Compañía Anglo Argentina de Tranvías, inició un profundo reordenamiento de sus servicios, unificó sus tarifas para hacerlas más accesibles, y finalmente construyó y comenzó a explotar la primera línea de subterráneos de la ciudad.⁹

La nueva línea de subterráneos corría entre la céntrica Plaza de Mayo y la estación Primera Junta, en el oeste de la ciudad. Su estación intermedia más importante era la de Plaza Once, donde como ya vimos ya estaba ubicada la terminal del ferrocarril Oeste. Estos nuevos servicios tuvieron dos importantes repercusiones sobre la evolución futura del transporte público de pasajeros en la ciudad y sus suburbios. Algunas estaciones paulatinamente se convirtieron en puntos de transbordo para quienes, abonando una ventajosa tarifa de 15 ¢ , comenzaron a viajar desde sus inmediaciones y ciertos barrios más alejados hacia el centro de la ciudad combinando los servicios tranviarios y del nuevo subterráneo. Unido a ello, por su ubicación junto a la terminal del ferrocarril Oeste, la estación de Plaza Once se convirtió en un punto de interconexión de los servicios ferroviarios del Oeste con los del subterráneo de la Anglo__ lo cual aparentemente incrementó los volúmenes de tráfico de pasajeros y de ingresos de ambas empresas.

Durante la década del 20 el transporte urbano y suburbano de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires experimentó profundos cambios. El tráfico total casi se duplicó (Véase el Cuadro I). En dicho aumento incidieron, en primer lugar, el crecimiento demográfico de la ciudad y un renovado proceso de urbanización y de "expansión espacial" hacia barrios más alejados que aún tenían una baja densidad demográfica. Estas tendencias vinieron acompañadas de una reactivación de los negocios inmobiliarios. Comenzaron a tomar cada vez más impetu luego de que la Argentina superó la difícil situación económica experimentada durante la guerra y también se hicieron sentir, y muy especialmente, en los suburbios. Más aún, por momentos dicho proceso tomó tal envergadura que según Chiozza en esa década se produjo en el Gran Buenos Aires una "metropolización latente" que hizo eclosión en los años 30.¹⁰

El surgimiento y explosivo auge del transporte automotor constituyó el segundo cambio significativo ocurrido en el transporte público de pasajeros en Buenos Aires durante los años 20. Las compañías tranviarias, y sobre todo la Anglo, trataron de neutralizar este desafío ampliando y mejorando sus servicios, así como mediante reclamos administrativos y legales ante las autoridades municipales contra lo que desde un principio, y con cierto fundamento, consideraron una "competencia

desleal". La limitada información estadística disponible en fuentes oficiales y privadas impide un estudio muy pormenorizado sobre este fenómeno en Buenos Aires y sus suburbios durante estos años. Aún así, puede afirmarse que en 1930 los ómnibus captaban el 27,4 por ciento del tráfico de pasajeros de la ciudad y que ya comenzaban a influir en el desarrollo del conurbano bonaerense canalizando tráfico propio y sirviendo de líneas alimentadoras a las estaciones ferroviarias.¹¹

¿Cómo respondieron las empresas ferroviarias ante estos profundos cambios cualitativos en el transporte de pasajeros local, el grado de urbanización y de metropolización en ciernes de Buenos Aires y sus alrededores durante los años 20?

En Agosto de 1916 el Ferrocarril Central Argentino había inaugurado la primera etapa del plan de electrificación de sus servicios suburbanos. Estimulado por los resultados satisfactorios de esta decisión, en 1925 la empresa decidió continuar con dicho plan, que culminó en Diciembre de 1931 con la electrificación total de los servicios en la línea que iba al Tigre. En Abril de 1923 el Ferrocarril Oeste completó la electrificación de sus servicios hacia Moreno. Al inaugurar estos servicios ambas empresas trataron de atender una mayor demanda real y potencial del tráfico suburbano de pasajeros originado en el desarrollo de ciertas localidades residenciales __ y en todo caso comerciales__ como Vicente López, San Isidoro, San Antonio de Padua y Haedo, en el norte y el oeste del conurbano bonaerense. Por último, en 1929 el Ferrocarril Sud introdujo la tracción a diesel para mejorar la rapidez y la frecuencia de sus servicios.¹²

¿Cuan exitosa fue la estrategia empresarial que desplegaron los ferrocarriles para mantener y eventualmente ganar una mayor participación en el transporte de pasajeros? Entre 1920 y 1930 el volumen de pasajeros transportado por los ferrocarriles en Buenos Aires aumentó de 43,3 a 106,3 millones de pasajeros. De por sí estas cifras eran muy significativas. Además, aparentemente en dicho incremento incidieron el crecimiento demográfico, los patrones de asentamiento poblacional, y la ya citada ampliación y modernización de los servicios ferroviarios. No obstante, por varios motivos que la información proveniente de las fuentes disponibles no permite ponderar con toda certeza, esta tendencia apenas representó un incremento del 7,7 al 9,7 por ciento en la participación relativa del ferrocarril en el tráfico total de pasajeros en la ciudad y sus suburbios. (Véase el Cuadro I)

En la ciudad de Buenos Aires la "expansión espacial" y el crecimiento demográfico se produjeron sobre todo en barrios periféricos, donde __ de manera independiente o combinando sus servicios __ el tranvía y los ómnibus satisficieron la creciente demanda de transporte de los usuarios locales. En segundo lugar, el tranvía continuó siendo un medio importante de transporte para las clases obrera y media baja, sobre todo en ciertas localidades suburbanas ubicadas sobre el recorrido del Ferrocarril Sud.¹³ En tercer lugar, los servicios del Oeste y el Central Argentino __ y hasta cierto punto los del Buenos Aires al Pacífico __ atendían sobre todo a sectores minoritarios de las clases media y alta que ya vivían en los barrios residenciales más alejados del centro de la ciudad y en localidades suburbanas que (en algunos casos desde su fundación) se habían convertido en zonas residenciales o de entretenimiento exclusivas.¹⁴ Por último, a fines de los años 20 ya se percibía el inicio de una gradual "urbanización" y "metropolización" de zonas o barrios de los suburbios que en mayor o menor grado estaban alejadas de redes ferroviarias cuya orientación y recorrido se habían trazado a comienzos del siglo.

3. Los años de la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial.

1930-1945

Entre 1930 y 1945 tres fenómenos muy vinculados entre sí, y que en décadas posteriores habrían de acentuarse, comenzaron a incidir en el desarrollo urbano y la "metropolización" de Buenos Aires y sus suburbios. Poco a poco estas tendencias convirtieron lo que a partir de 1930 comenzó a denominarse Gran Buenos Aires en una gigantesca aglomeración cada vez más integrada, con tasas de expansión cada vez más explosivas, caóticas y descontroladas. En efecto, para ese entonces la situación llegaba a tal punto que según datos del Censo Nacional realizado en 1947 el Gran Buenos Aires ya nucleaba 4.794.209 habitantes que constituían el 30 por ciento de la población total del país.¹⁵

El primer fenómeno fueron migraciones internas merced a las cuales el Gran Buenos Aires se convirtió en el destino principal de población proveniente de las regiones más atrasadas del país que buscaban nuevas oportunidades laborales y mejores condiciones de vida. La segunda tendencia fue el inicio de la "industrialización por sustitución de importaciones". Además de convertir al Gran Buenos Aires en la principal zona industrial del país, este proceso generó importantes cambios en los patrones de asentamiento demográfico e industrial de la región y una mayor demanda de mano de obra fabril que en parte habrían de satisfacer los migrantes internos. En tercer lugar, aumentó considerablemente la importancia de la actividad económica, financiera y comercial de Buenos Aires, donde además también se concentraron aún más las funciones que la ciudad ya cumplía como centro político y administrativo del país.¹⁶

¿Cómo repercutieron estos cambios urbanos y poblacionales sobre la evolución del transporte público de pasajeros en Buenos Aires? Durante el período 1930-1942 el tráfico total de pasajeros en la ciudad aumentó en un 48,9 por ciento. En tanto, el del ferrocarril subió en un 50,7 por ciento y su participación relativa en el tráfico total se mantuvo en los mismos niveles en que se había estabilizado a fines de los años 20. (Véase el Cuadro I)

¿Cuales motivos explican que la participación del ferrocarril en el tráfico de pasajeros se mantuviese constante en una ciudad donde el uso de los transportes aumentó hasta los primeros años de la Segunda Guerra Mundial? Durante ese lapso las compañías ferroviarias estuvieron sujetas a una competencia del transporte automotor no regulada cuyos alcances y repercusiones es bastante difícil documentar. En segundo lugar, también sufrieron otros serios, interminables e insolubles problemas técnicos, económico-financieros y laborales originados en fallas gerenciales de larga data y en el impacto político y económico de la Gran Depresión y de la guerra sobre su situación particular y la de la Argentina en general. En consecuencia, ni siquiera pudieron insinuar el empuje empresarial que habían tratado de desplegar hasta los años 20 para atender nuevas demandas reales y potenciales del mercado sobre la base de una red ya en funcionamiento.¹⁷

Además, por una decisión oficial destinada en parte a neutralizar la competencia del transporte automotor, desde fines de 1939 los transportes urbanos de Buenos Aires gradualmente fueron absorbidos por la Corporación de Transportes, una entidad mixta que intentó operar con cierta eficiencia y rentabilidad, aplicó tarifas reguladas, y le quitó margen de desenvolvimiento a los servicios ferroviarios.¹⁸ En tercer lugar, dada crisis y el curso inesperado y caótico que comenzó a tomar el desarrollo de los barrios periféricos y los suburbios de Buenos Aires, a partir de 1930 el ferrocarril

perdió protagonismo como eje de localización industrial mediante la inauguración de nuevos servicios o la ampliación y mejoramiento de los existentes. En virtud de ello, no solo dejó de influir en la configuración urbana y demográfica de la región sino que no se benefició con una mayor demanda de servicios originada en la radicación de nuevas plantas industriales y de barrios obreros.¹⁹ Por último, ante esta compleja situación, aparentemente las empresas ferroviarias prefirieron atender las demandas de transporte de segmentos del mercado en los cuales su presencia estaba consolidada. Dos de esas franjas eran, por ejemplo, la población de clase media y alta residente desde mucho tiempo atrás a lo largo de la red del Ferrocarril Central Argentino.²⁰

Por el momento, la falta de datos estadísticos unificados como los utilizados hasta ahora nos impide estudiar la evolución del transporte de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires durante los años finales de la guerra. Sin embargo, por un lado la difícil situación económica argentina __y en especial los problemas de escasez de combustibles, de repuestos y de material rodante que afectaron al transporte en general __ nos brindan suficientes indicios de que el panorama esbozado hasta 1942 no sufrió modificaciones substanciales. Además, nuestras investigaciones previas y algunos estudios sobre la historia urbana del Gran Buenos Aires sugieren tres motivos por cuales la participación del ferrocarril en el transporte de pasajeros de la región se habría mantenido estacionaria. Concretamente, la "metropolización" de Buenos Aires recién comenzaba; aunque precariamente las empresas pudieron atender las demandas de sus tradicionales usuarios; y la crisis de la guerra impidió la construcción de nuevas rutas y un mayor desarrollo del transporte automotor, lo cual a su vez demoró el crecimiento y la dispersión de los núcleos urbanos y suburbanos del Gran Buenos Aires hasta fines de los años 40.²¹

4. Desde la segunda posguerra a la revitalización y hegemonía del transporte automotor, 1946-1970

Durante el período transcurrido entre los Censos Nacionales de 1947 y de 1960 la población del Gran Buenos Aires se duplicó, en tanto que la de la ciudad se mantuvo estacionaria en casi 3 millones de habitantes. Dicha tendencia obedeció al crecimiento vegetativo de la población ya asentada en la región, a las migraciones internas, a nuevos desplazamientos de sectores de clase media y alta hacia los suburbios, y al proceso de industrialización ya citados. Su resultado fue que, hacia 1960, el 32,5 por ciento de la población del país se concentraba en una región en la cual comenzarían a agudizarse los problemas derivados de la falta de un adecuado ordenamiento de su trazado urbano y de su infraestructura de servicios, la segregación social según los niveles de ingresos, y la concentración demográfica de los sectores más pobres en las zonas más alejadas y deficitarias del espacio urbano.²²

Varios indicios igualmente significativos mostraban como hacia 1960 se estaban acentuando las dicotomías económico/sociales, la "metropolización" y la "urbanización" de Buenos Aires y sus alrededores. Según Schvarzer, a mediados de los años 50 el anillo del Gran Buenos Aires que rodeaba la Avenida General Paz __ que marcaba gran parte el perímetro de la ciudad __ se había convertido en el principal eje de localización para las plantas de nuevas y antiguas empresas industriales. Casi al mismo tiempo, en el desarrollo urbano y la ocupación territorial de muchos suburbios comenzaba a observarse la notoria dualidad económica y social ya apuntada.

Ciertas localidades de la zona norte como La Lucila, Accasuso y Béccar se consolidaron como distritos netamente residenciales para las clase media y alta. Por el reciente desarrollo de una "faz

industrial", en zonas de los partidos de San Isidoro y San Fernando que estaban más alejadas del ferrocarril surgieron barrios obreros, villas de emergencia y plantas industriales de las ramas química, electrónica y papelería. Hacia el oeste, y sobre todo con la radicación de fábricas textiles, a fines de los años 40 el partido de General San Martín tomó un neto carácter industrial. En tanto, en el partido de General Sarmiento coexistía un perfil industrial con localidades residenciales o de casas de veraneo y fin de semana para sectores pudientes como Bella Vista. Finalmente, hacia el sur los partidos de Avellaneda y Quilmes mantenían un claro perfil industrial, y hasta cierto punto comercial, matizado con barrios residenciales — en algunos casos de larga data y ubicados sobre todo en las zonas aledañas a las estaciones ferroviarias.²³

Estos procesos dieron lugar a un aumento de la demanda de servicios de transportes en todo el Gran Buenos Aires. Pero ante la falta de datos estadísticos unificados sobre la ciudad y sus suburbios durante la segunda posguerra y la década del 50, por ahora solo podemos delinear algunas precisiones fragmentarias de índole cuantitativa. Entre 1946 y 1959 el tráfico total de los servicios públicos dentro de la ciudad se elevó de 1.539,5 a 1.796,2 millones de pasajeros.²⁴ En segundo lugar, según un meticuloso estudio del gobierno argentino de mediados de los años 60, entre 1952 y 1959 el tráfico ferroviario de pasajeros en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires ascendió de 477,7 a 552,5 millones de pasajeros.²⁵ Por último, de acuerdo a otro sólido estudio oficial de la misma época, luego de las dificultades experimentadas a partir de la Gran Depresión que ya mencionáramos, durante los años 50 el transporte automotor de pasajeros en ambos distritos rápidamente comenzó a revitalizarse.²⁶

Por otra parte, la información de las fuentes disponibles permite discernir los motivos de la evolución diferente del tráfico de pasajeros del ferrocarril y el transporte automotor, así como las condiciones operativas de sus servicios durante la segunda posguerra y los años 50. A partir de 1948 el servicio ferroviario de pasajeros comenzó a ser provisto por antiguas empresas privadas que habían sido nacionalizadas por el gobierno argentino. Estas compañías no habían recuperado los niveles de rentabilidad y relativa eficiencia que tenían antes de la Gran Depresión. Además, para fines de los años 50 ya tenían dificultades estructurales por falta de una adecuada política de inversiones, de un gerenciamiento competente, y de continuidad de políticas sectoriales adecuadas que habrían de plagar a todas las empresas estatales en la Argentina durante varias décadas.²⁷ Aún así, varios motivos explican la recuperación de su tráfico de pasajeros en el Gran Buenos Aires.

Desde la nacionalización de las empresas ferroviarias, sus tarifas se habían convertido en un mecanismo indirecto de la política de ingresos destinado a beneficiar a los asalariados, ya sea de clase baja o media, que eran sus principales usuarios en las líneas que iban hacia el sur y el oeste del conurbano bonaerense.

En consecuencia, no reflejaban los costos reales del servicio y eran un rubro muy gravoso de los costos operativos de las empresas. En segundo lugar, las falencias empresariales, la incapacidad financiera del Estado y el consecuente deterioro de los servicios ferroviarios recién se hicieron más pronunciados a partir de los años 60. Finalmente, por varios motivos a fines de los años 50 el transporte automotor aún no estaba en condiciones de ofrecer servicios alternativos confiables y competitivos. En un tardío esfuerzo por sanear sus finanzas y atender demandas de usuarios que no podía satisfacer, a mediados de 1955 se privatizaron los servicios del transporte automotor que monopolizaba una empresa estatal que había reemplazado a la Corporación de los Transportes. En

segundo lugar, hasta ese momento todavía había en el país una demanda insatisfecha de vehículos automotores y de respuestos que se remontaba a los años de la Segunda Guerra Mundial.²⁸

Durante el período transcurrido entre los Censos Nacionales de 1960 y de 1970 la población de Buenos Aires de nuevo se mantuvo estacionaria. La ciudad expandió su rol como centro de actividades gubernamentales, administrativas, financieras y de servicios. Además, persistieron la mayor concentración demográfica en las circunscripciones más habitables de su núcleo central, los patrones de asentamiento poblacional diferenciados según los barrios, y su zona céntrica tradicional continuó siendo el núcleo comercial, cultural y de esparcimiento más vital.²⁹

En tanto, la población del Gran Buenos Aires se elevó de 3,8 a 5,4 millones de habitantes. En esto incidieron los mismos factores que venían gravitando desde fines de los años 40, así como el desarrollo del transporte automotor que analizaremos luego. Su resultado fue que en 1970 el 36 por ciento de la población del país se concentraba en una región cuya urbanización y "metropolización" descontroladas, sus negativas repercusiones sociales y ambientales, y la necesidad de regular sus transportes y crecimiento urbano, comenzaban a preocupar seriamente a las autoridades nacionales y de la Provincia de Buenos Aires.

Diversos indicios igualmente reveladores mostraban desde otros ángulos cómo hacia 1970 la "metropolización" del Gran Buenos Aires seguía acentuándose. Por un lado, según Torres, continuaba la concentración demográfica en las zonas menos habitables y con servicios más deficitarios en partidos como los de General San Martín, General Sarmiento, La Matanza, Merlo, Lanús y Avellaneda, lo cual sugería que se estaba agudizando la segregación social. En segundo lugar, las dicotomías sociales y la expansión caótica y descontrolada de la región no solo obedecían a las diferencias de ingresos entre sus pobladores. Según Chiozza, también incidían la falta de códigos de zonificación y de controles oficiales que evitasen la multiplicación de loteos que muchas veces se realizaban inescrupulosamente en zonas bajas fácilmente inundables. Finalmente, estimulados por la expansión incontrolable del Gran Buenos Aires, por los primeros proyectos de autopistas y nuevas rutas, y por las posibilidades que ofrecía el renovado auge del transporte automotor al cual nos referiremos inmediatamente, durante los años 60 los nuevos emprendimientos industriales comenzaron a radicarse cada vez más alejados de la capital.³⁰

Durante los años 60 el tráfico total de pasajeros en el Gran Buenos Aires se elevó de 3.065,4 a 3.700,8 millones de pasajeros. En tanto, el ferroviario disminuyó de 536,1 a 449,2 millones, lo cual significó una participación decreciente en el tráfico total que se acentuó desde los inicios de la década. (Véase el Cuadro II) .

Esta declinación del tráfico ferroviario es muy significativa porque al mismo tiempo la participación del transporte automotor en el tráfico de pasajeros aumentó del 55,3 al 80,5 por ciento del total. Por ello, en los últimos párrafos de nuestra ponencia abordaremos los siguientes interrogantes: ¿Hasta que punto se adecuaron los servicios ferroviarios a las necesidades derivadas de los patrones de asentamiento poblacional, industrial y comercial observables en el Gran Buenos Aires durante los años 60? ¿Qué factores produjeron la declinación irreversible del ferrocarril y la revitalización y posterior hegemonía del transporte automotor?

Las compañías ferroviarias no pudieron adaptar ni mejorar sus servicios para atender todas las

demandas derivadas del explosivo y caótico crecimiento urbano y demográfico del Gran Buenos Aires. En parte ésto se debió a la rigidez de sus servicios y de sus estructuras organizacionales, así como el carácter que tomó la urbanización y metropolización de la región. Muy por el contrario, al igual que desde fines de los años 20, las empresas de ómnibus y micro-ómnibus continuaban impulsando la transformación del conurbano bonaerense, eran parte integral y primordial de sus facetas más notorias, y sus servicios mostraban una enorme versatilidad y adaptabilidad a las características del tránsito urbano y suburbano de la región.

Otros factores políticos y socio-económicos también incidieron sobre el papel del ferrocarril y el automotor en el transporte de pasajeros del Gran Buenos Aires durante los años 60. Con mayor intensidad que antes, las empresas ferroviarias seguían teniendo los problemas gerenciales, técnicos, y económico-financieros que caracterizaban al estado empresario argentino desde los años 50. Además, no electrificaron los servicios urbanos y suburbanos que aún tenían tracción a diesel y sufrieron las consecuencias de medidas que __ como veremos en el próximo párrafo __ desde fines de los años 50 promovieron el desarrollo de empresas privadas del transporte automotor de pasajeros. En último término, las autoridades no pudieron reestructurar las empresas ferroviarias por su falta de fortaleza política y de cohesión ideológica, por la férrea y exitosa oposición de los poderosos gremios obreros, y porque el público en general no respaldó dichas iniciativas.³¹

A su vez, varias medidas de política económica y de transportes que formaron parte del impulso "modernizador" que caracterizó el gobierno de Arturo Frondizi alentaron el desarrollo del transporte automotor en todo el país, y en especial en el Gran Buenos Aires. Las leyes de inversiones extranjeras y de promoción industrial de 1958 estimularon la producción nacional en fábricas automotrices y terminales autopartistas, lo cual trajo aparejada una rápida expansión y mayores posibilidades de renovación del parque automotor. A mediados de 1961 se autorizó a muchas compañías privadas de ómnibus que operaban en la ciudad y sus suburbios a expandir sus servicios. A comienzos de 1962 el gobierno nacional finalmente liquidó el monopolio estatal del transporte de pasajeros en Buenos Aires. Esta decisión fue parte de una modesta racionalización del sector público y de la política ya citada de promover el uso de los vehículos automotores de empresas privadas como el principal medio de transporte de pasajeros en el país. En resumen, estas circunstancias explican que, según un informe oficial de comienzos de los años 70, durante el período 1960-69 el número de pasajeros del transporte automotor en el Gran Buenos Aires aumentase en un 34 por ciento y que __ como veremos en las Conclusiones __ tal tendencia se mantuviera en décadas posteriores.³²

5. Conclusiones

Durante el período examinado en este trabajo, el crecimiento urbano y demográfico de Buenos Aires y sus suburbios, las características y problemas de los servicios ferroviarios, y la propia evolución del transporte automotor incidieron para que el ferrocarril cumpliera un papel muy secundario en el tráfico urbano y suburbano de pasajeros. Con el paso del tiempo estos factores se hicieron sentir con distinto grado de intensidad.

Entre 1900 y 1930 la ciudad de Buenos Aires experimentó una significativa "expansión espacial" que vino acompañada de una "metropolización" relativamente modesta que recién comenzó a hacerse sentir hacia fines de los años 20. En el marco de dichas transformaciones, primero el tranvía, luego el subterráneo y por último las empresas automotores respondieron con bastante rapidez a la

consecuente necesidad de mayores y más rápidos servicios de transporte público de pasajeros. Aunque aún no se la debatiese en público, la conjunción de estos fenómenos puso de manifiesto la capacidad del ferrocarril para atender solo ciertas demandas de los usuarios y el hecho de que, al fin de cuentas, este medio había sido concebido con el objetivo principal de ofrecer servicios de mediana y larga distancia en todo el país.

Por a la influencia conjunta de las migraciones internas y la industrialización por sustitución de importaciones, entre 1930 y 1945 la "metropolización" de Buenos Aires alcanzó tal intensidad y amplitud geográfica que la región comenzó a recibir la denominación de Gran Buenos Aires. Debido a la gran crisis de los años 30 y al impacto de la Segunda Guerra Mundial sobre la economía argentina, durante este período también se agudizaron los problemas de competitividad que ya sufría el ferrocarril por la falta de un gerenciamiento y programas de desarrollo adecuados. Aún así, el transporte automotor no pudo continuar con el avance avasallador que había tenido durante los años 20 porque diversos problemas sectoriales y la situación económica del país se lo impidieron.

La "metropolización" de Buenos Aires continuó de manera sostenida y caótica entre la segunda posguerra y comienzos de los años 70. A diferencia de lo que ocurrió con el transporte automotor, al quedar marginado de dicho proceso y por conocidos problemas económicos y errores empresariales de larga data que impidieron la ampliación y modernización de sus servicios, durante esos años continuó y se acentuó la declinación del ferrocarril. En efecto, la situación llegó a tal punto que, según un estudio de la Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros, en 1983 el ferrocarril solo transportó 280,4 millones de pasajeros que equivalían al 4,6 por ciento del tráfico total en el Gran Buenos Aires.³³

Hasta aquí hemos resumido las variables de índole económica, demográfica y empresarial que contribuyeron a "la hegemonía final del transporte automotor" en el Gran Buenos Aires a comienzos de los años 70. Solo nos falta consignar el papel del Estado en dicho proceso.

Durante el lapso 1900-1970 la ciudad de Buenos Aires solo tuvo un plan de ordenamiento y embellecimiento urbano. Su formulación y ejecución comenzaron a fines de los años 20 y culminarían con la inauguración de la Avenida General Paz a principios de los años 40.³⁴ Los primeros estudios tendientes a lograr un ordenamiento urbano y de los transportes en el Gran Buenos Aires datan de los años 70. Para ese entonces, desde hacía ya varias décadas la región carecía de un sistema orgánico de transportes. Además, por varios motivos la evolución del transporte automotor en particular había contribuido a distorsionar el desarrollo urbano de la región. Por causas cuyo análisis excede el alcance de esta comunicación, la capacidad del Estado para atender cuestiones de su incumbencia era muy pobre. En segundo lugar, la extensión del Gran Buenos Aires desbordó límites jurisdiccionales y obligó a la intervención de autoridades nacionales, provinciales y municipales, lo cual complicó la gestión de problemas que de por sí ya eran muy complejos.³⁵ Por último, muchas decisiones sectoriales se tomaron para resolver necesidades inmediatas de los usuarios y sin el debido acompañamiento de medidas regulatorias y de ordenamiento a mediano y largo plazo.³⁶ En virtud de ello, es entendible que — visto con una perspectiva de más largo plazo — el Gran Buenos Aires haya tenido problemas urbanos, demográficos, económicos, sociales y ambientales virtualmente insolubles hasta el presente.³⁷

Cuadro I

Tráfico de Pasajeros en la Ciudad de Buenos Aires, 1900-1942

<u>Año</u>	<u>Tráfico de Pasajeros Total</u>	<u>Tráfico Ferroviario</u>
	(En millones de pasajeros)	
1900	133,6	10,7 (8 %)
1905	169	s/d
1910	365,2	41,4 (11,3 %)
1914	399,4	38,9 (9,7 %)
1915	416,5	33,6 (8,06 %)
1918	410,7	30 (7,3 %)
1920	564	43,3 (7,7 %)
1925	846,7	84,2 (9,9 %)
1930	1.096,7	106,3 (9,7 %)
1935	1.155,5	114,9 (9,9 %)
1939	1.538	141,9 (9,2 %)
1940	1.536,3	141,7 (9,2 %)
1942	1.633,7	160,2 (9,8 %)

Fuente: Revista de Economía Argentina (Buenos Aires),
Junio de 1943, p. 289

Cuadro II

Tráfico de Pasajeros en el Gran Buenos Aires, 1960-1970

<u>Año</u>	<u>Tráfico de Pasajeros Total</u>	<u>Tráfico Ferroviario</u>
	(En millones de pasajeros)	
1960	3.065,4	536,1 (17,5 %)
1962	2.968,8	402 (13,5 %)
1964	3.304,4	433,5 (13,1 %)
1966	3.498,4	422,9 (12,1 %)
1968	3.700	445,3 (12 %)
1969	3.700,8	449,2 (12,1 %)
1970	s/d	413,1 - - -

Fuente: República Argentina, Ministerio de Obras y Servicios
Públicos (1972) Tomo I, pp. 69 y 85

Raúl García Heras(*)

FERROCARRILES Y TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN AMERICA LATINA:

EL CASO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, 1900-1970 (**)

(*) Dr. en Historia e Investigador del Consejo Nacional de
Investigaciones Científicas y Técnicas de la Argentina
(CONICET)

(**) Agradezco al personal de las bibliotecas de la Universidad
Torcuato Di Tella y del Ministerio de Economía de la Nación
su asistencia en la búsqueda de fuentes y bibliografía de
consulta indispensable para la preparación de este trabajo.

Bibliografía y Fuentes

- * BALLENT, Anahí (1999), "La casa para todos: grandeza y miseria de la vivienda masiva", en Fernando Devoto y Marta Madero (Directores), Historia de la vida privada en la Argentina (Buenos Aires, Editorial Taurus), Tomo III, pp. 19-45
- * BOTTERI, Francisco y Drago, Luis (1984), El transporte de personas en el Gran Buenos Aires (Buenos Aires, Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros)
- * BOURDÉ, Guy (1977), Buenos Aires: urbanización e inmigración (Buenos Aires, Huemul)
- * CHIOZZA, Elena (2000), "La integración del Gran Buenos Aires", en José Luis Romero y Luis Alberto Romero, Buenos Aires. Historia de cuatro siglos (Buenos Aires, Altamira) Tomo II, pp. 411-434
- * D'ANGELO, José Víctor (1963), "La conurbanización de Buenos Aires", en Difrieri, Horacio, La Argentina. Suma de Geografía (Buenos Aires, Peuser), Tomo IX, pp. 73-214
- * "EVOLUCIÓN del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires", Revista de Economía Argentina (Buenos Aires), Junio de 1943, pp. 281-289
- * GARCIA HERAS, Raúl (1994), Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1981 (Buenos Aires, Sudamericana)
- * _____ (1994b), "State Intervention in Urban Passenger Transportation: The Transport Corporation of Buenos Aires, Argentina, 1939-1962", Hispanic American Historical Review (Estados Unidos), Vol. 74, No 1, pp. 83-110.
- * _____, "Las Compañías Ferroviarias Británicas y el Control de Cambios en la Argentina Durante la Gran Depresión", Desarrollo Económico. (Buenos Aires), 29: 116 (Enero-Marzo 1990), pp. 477-505.
- * _____, "Hostage Private Companies Under Restraint: British Railways and Transport Coordination in Argentina During the 1930s", Journal of Latin American Studies , May 1987, 19:1, pp. 41-67.
- * _____ (1985), "World War II and the Frustrated Nationalization of the Argentine British-owned Railways, 1939-1943", Journal of Latin American Studies, Cambridge University Press, 17: 1, pp. 135-155.
- * _____ (1985), Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939 (Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica).
- * KAPLAN, Marcos (1969), "El estado empresario en la Argentina", en El Trimestre Económico

(Méjico), Vol. 36, No 141, Enero-Marzo, pp. 69-11

* LEWIS, Colin (1983), British Railways in Argentina, 1857-1914 (London, Athlone Press)

* LÓPEZ, Mario Justo (2000), Ferrocarriles, deuda y crisis. Historia de los ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896 (Buenos Aires, Editorial de Belgrano)

* PRESIDENCIA DE LA NACIÓN, CONSEJO NACIONAL DE DESARROLLO (1965), Informe sobre el plan de transporte ferroviario (Buenos Aires), 2 Vols.

* PRESIDENCIA DE LA NACIÓN, CONSEJO NACIONAL DE DESARROLLO (1965b), Informe sobre el plan de transporte automotor (Buenos Aires)

* REPÚBLICA ARGENTINA, MINISTERIO DEL INTERIOR, COMISIÓN NACIONAL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (1995), El conurbano bonaerense. Relevamiento y análisis (Buenos Aires)

* REPÚBLICA ARGENTINA, MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS, GRUPO DE PLANEAMIENTO DE LOS TRANSPORTES (1962), Transportes Argentinos. Plan de largo alcance. Informe (Buenos Aires, Editorial Kraft)

* REPÚBLICA ARGENTINA, MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS (1970), Estudio preliminar del transporte de la región metropolitana. Primera Parte: Experiencia reciente de la inversión realizada y su financiación, 1960-1969 (Buenos Aires)

* REPÚBLICA ARGENTINA, MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS (1972), Estudio preliminar del transporte de la región metropolitana (Buenos Aires) Tomos I y II

* ROMERO, José Luis (1976), Latinoamérica: las ciudades y las ideas (Buenos Aires, Siglo XXI editores)

* SARGENT, Charles (1974), The Spatial Evolution of Greater Buenos Aires, Argentina, 1870-1930 (Tempe, Arizona State University Press)

* SCHTEINGART, Martha y TORRES, Horacio (1973), "Procesos sociales y estructuración metropolitana en América Latina. Estudio de casos", en Desarrollo Económico (Buenos Aires), Vol. 12, No 48, Enero-Marzo, pp. 725-760.

* SCHVARZER, Jorge (2000), "La implantación industrial", en José Luis Romero y Luis Alberto Romero, Buenos Aires. Historia de cuatro siglos (Buenos Aires, Altamira) Tomo II, pp. 209-226

* SCOBIE, James R. (1977), Buenos Aires. Del centro a los barrios, 1870-1910 (Buenos Aires, Solar/Hachette)

* STONES, H.R. (1993), British Railways in Argentina (Bromley, Kent, P.E. Waters & Associates)

- * TORRADO, Susana (1994), Estructura social de la Argentina: 1945-1983 (Buenos Aires, Ediciones de La Flor)
- * TORRES, Horacio (1975), "Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires", en Desarrollo Económico (Buenos Aires), Vol. 15, No 58, Julio-Setiembre, pp. 281-306
- * VAPNARSKY, César y GOROJOVSKY, Néstor (1990), El crecimiento urbano en la Argentina (Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano)
- * WALTER, Richard J. (1982), "The Socioeconomic Growth of Buenos Aires in the Twentieth Century", en Stanley Ross y Thomas F. Mc Gann, Buenos Aires, 400 Years (Austin, University of Texas Press), pp. 67-126.
- * _____ (1993), Politics and Urban Growth in Buenos Aires, 1910-1942 (Cambridge University Press)
- * ZALDUENDO, Eduardo (1975), Libras y rieles (Buenos Aires, El Coloquio)

Notas:

¹ Entre 1992 y 1999 la participación relativa del ferrocarril en el tráfico de pasajeros de Buenos Aires se elevó del 8,3 al 22 por ciento del total. Véase Clarín (Buenos Aires) 10 de setiembre de 2000, p. 22.

² Según Scheteingart y Torres (1973) la urbanización es una tendencia a la concentración creciente de la población en áreas urbanas. En tanto, la metropolización es la existencia de tasas elevadas y desmedidas de crecimiento de las grandes ciudades. Ambos autores subrayaban que ambas tendencias se habían destacado en el proceso de urbanización de América Latina de las últimas décadas.

³ Véanse Lewis (1983), Zalduendo (1975) y López (1999).

⁴ Para un análisis más detallado de estos temas véanse Scheteingart y Torres (1973), Sargent (1974), Torres (1975), Bourdó (1977) y Scobie (1977).

⁵ Véase Torres (1975), pp. 287-289.

⁶ Véase Lewis (1983), p. 211

⁷ La competencia del tranvía se sintió en ciertos trayectos cortos como los que hacían a diario los obreros residentes en los suburbios del sur hacia los establecimientos frigoríficos, metalúrgicos y alimenticios ubicados en Avellaneda, y en Barracas y a lo largo del Riachuelo, en la ciudad de Buenos Aires.

⁸ Para un análisis general sobre el particular, véanse Chiozza (2000), p. 420 y Schvarzer (2000), pp. 414-415.

⁹ Véanse Scobie (1977), Walter (1993) y García Heras (1994)

¹⁰ Véanse " Alrededor de Buenos Aires se han formado ciudades, pueblos y villas pintorescas", en Anuario "La Razón" 1930 (Buenos Aires), pp. 121-130; y Chiozza (2000), p. 416.

¹¹ Para un análisis general véanse García Heras (1985b) y (1994) y Revista de Economía Argentina (Buenos Aires), Junio de 1943, pp. 281-289. Para la combinación de los servicios tranviarios y de subterráneos de la Anglo a comienzos de los años 20 véase Anuario "La Razón" 1922, p. 160.

¹² Para una análisis general es estos temas véase Stones (1993). Para la electrificación de los servicios del Oeste y sus repercusiones véanse La Razón (Buenos Aires), 30 de abril de 1923, p.1 y 14 de mayo de 1923, p.5

¹³ Véase por ejemplo "Progresos de la Compañía de Tranvías Lanús-Avellaneda", en La Razón, 13 de mayo de 1923, p.3 Este artículo subrayaba la importancia de estos servicios para el transporte diario de los pobladores de Lanús hacia Avellaneda.

¹⁴ En general véanse " Alrededor de Buenos Aires se han formado ciudades, pueblos y villas pintorescas", en Anuario "La Razón" 1930. Para la repercusión de la electrificación de los servicios del Ferrocarril Oeste sobre el desarrollo de un barrio residencial de clase alta en San Antonio de Padua véase La Razón, 5 de marzo de 1923, p.21; 8 de mayo de 1923, p.3 y 16 de mayo de 1923, p.5

¹⁵ Como ya lo señalara Torres (1975), el largo período transcurrido entre el Tercer y el Cuarto Censo Nacional, realizados en 1914 y 1947, dificulta el estudio de la "suburbanización" y "metropolización" de Buenos Aires. Sin embargo, es importante consignar que durante dicho período la población de la ciudad casi se duplicó y que la del Gran Buenos Aires casi se cuadruplicó.

¹⁶ Para las migraciones internas véase Torrado (1994) pp. 85-89 y la bibliografía que cita la autora. Para el crecimiento demográfico, el desarrollo urbano y los patrones de asentamiento industrial véanse Chiozza (2000) y Schvarzer (2000). Para la importancia de Buenos Aires véase Scheingart y Torres (1973)

¹⁷ Véanse García Heras (1990), (1987) y (1985).

¹⁸ Para un análisis más detallado sobre la Corporación de Transportes véanse García Heras (1994) y (1994b)

¹⁹ Estas conclusiones se basan en Scharzer (2000), p. 215 y Chiozza (2000).

²⁰ Para un buen ejemplo del público usuario al cual apuntaban los servicios del Ferrocarril Central Argentino véase un aviso publicitario de la empresa publicado a comienzos de 1934 en Casas y Jardines, una revista de arquitectura y decoración. Citado en Ballent (1999), p. 27

²¹ Parte de estas conclusiones se basan en Torres (1975), pp. 296-297 y Schvarzer (2000), p. 215.

²² Según datos de ambos censos, la población de la ciudad se mantuvo cercana a los 3 millones de habitantes y la del conurbano bonaerense pasó de 1,8 a 3,7 millones de habitantes. Para la segregación social y el crecimiento anárquico del Gran Buenos Aires véanse Torres (1975), pp. 300-301 y Chiozza (2000), p. 417.

²³ Sobre los patrones de radicación industrial véase Schvarzer (2000), p.215. Para los rumbos y características del crecimiento del Gran Buenos Aires véase Chiozza (2000), pp. 424-431.

²⁴ Estas cifras provienen de la Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires y del Boletín Mensual de Estadística de la República Argentina. En ninguna de ellas se señala si incluyen el tráfico ferroviario de pasajeros. Además, tampoco publican datos por separado sobre dicho tráfico.

- ²⁵ Véase Presidencia de la Nación, Consejo Nacional de Desarrollo (1965), Tomo II, Cuadro 41.
- ²⁶ Sobre el particular véase Presidencia de la Nación, Consejo Nacional de Desarrollo (1965b), Cuadro No 6.
- ²⁷ Para un estudio ya clásico sobre el estado empresario argentino véase Kaplan (1969). Para la situación de los ferrocarriles a mediados de los años 50 véase por ejemplo La Nación, 27 de diciembre de 1955, p.1 y La Prensa, 13 de enero de 1958, p.8 y 20 de enero de 1958, p.1
- ²⁸ Véanse Presidencia de la Nación, Consejo Nacional de Desarrollo (1965), Tomo I, pp. 6-9; Tomo II, Gráfico No 5; y García Heras (1994b), p. 104.
- ²⁹ Véanse Schteingart y Torres (1973), 737-739 y Torres (1975).
- ³⁰ Véanse Chiozza (2000), pp. 417 y 421; Schvarzer (2000), pp. 215 y 218 y Torres (1975), pp. 301-303.
- ³¹ Para las causas de la declinación de los ferrocarriles véanse Presidencia de la Nación, Consejo Nacional de Desarrollo (1965), Tomo I, Capítulo V; y República Argentina, Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Grupo de Planeamiento de los Transportes (1962), Capítulo III
- ³² Para el sistema de transportes en general y del automotor en particular véanse García Heras (1994b) pp. 106-108; Vapnarsky y Gorojovsky (1990), pp. 47-49; Torres (1975), p. 297; República Argentina, Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1972), Tomo I, pp. 67 y 201 y República Argentina, Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1970), p.21. Para la renovación del parque automotor véase Presidencia de la Nación, Consejo Nacional de Desarrollo (1965b), p.39
- ³³ Véase Botteri y Drago (1984), pp. 37 y 39.
- ³⁴ Véanse García Heras (1994) y Walter (1993).
- ³⁵ Véase República Argentina, Ministerio del Interior, Comisión Nacional área Metropolitana de Buenos Aires (1995), p. 76.
- ³⁶ Véase República Argentina, Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1972) Tomo I, pp. 67 y 293.
- ³⁷ Sobre estos problemas véase por ejemplo República Argentina, Ministerio del Interior, Comisión Nacional área Metropolitana de Buenos Aires (1995).