





# UN SIGLO DE AUTOS ARGENTINOS



UN SIGLO DE AUTOS ARGENTINOS

De los pioneros a la producción seriada

Gustavo Feder

#MotorLibro, de

Lenguaje|claro  
editora

*Un siglo de autos argentinos. De los pioneros a la producción seriada*  
Primera edición, febrero de 2018

© 2018 Gustavo Feder

© 2018 Lenguaje claro Editora

Lenguaje claro Editora  
Portugal 2951, (B1606EFA) Carapachay,  
provincia de Buenos Aires, Argentina  
www.lenguajeclaro.com  
info@lenguajeclaro.com

Puesta en página: Diana González

Diseño de tapa: Gustavo Feder

Feder, Gustavo

Un siglo de autos argentinos : de los pioneros a la producción seriada  
/ Gustavo Feder. - 1a ed. - Carapachay : Lenguaje claro Editora, 2018.  
294 p. ; 23 x 15 cm.

ISBN 978-987-3764-29-5

1. Automóviles Antiguos. 2. Historia Argentina. I. Título.  
CDD 338.476292

Se terminó de imprimir en el mes de febrero de 2018 en La Imprenta  
Ya, Alférez Hipólito Bouchard 4381, (B1605BNE) Munro, provincia de  
Buenos Aires, Argentina.

Hecho el depósito que dispone la ley 11.723.

Impreso en Argentina. Printed in Argentina.

La reproducción total o parcial de este libro viola derechos reservados.

## ÍNDICE

Presentación .....	11
Prólogo .....	13
1   Producción artesanal y semiindustrial .....	17
Argentina del Centenario: inmigración, población y desarrollo industrial .....	18
El parque automotor a fines del siglo diecinueve y principios del veinte .....	21
Los pioneros en Argentina .....	28
Celestino Salgado y la construcción del primer auto en suelo argentino .....	29
Manuel Iglesias y el primer auto totalmente argentino .....	30
Anasagasti, la primera producción seriada .....	36
Bibliografía consultada para el capítulo 1 .....	60
Clasificación de los modelos según tipo de carrocería .....	61
2   Producción semiindustrial de entreguerras .....	63
Los Salones del Automóvil .....	65
Producción semiindustrial con desarrollo local .....	71
Hispano Argentina Fábrica de Automóviles .....	72
Motor Criollo .....	77
Camiones, ómnibus y vehículos militares .....	78
Política de posventa .....	79
Los autos: prototipos de lujo, veloces y con motor diésel .....	80
PBT, Auto Popular Argentino .....	83
Otros motores .....	86
Producción de armas .....	86
El final .....	87

Fábrica Argentina de Automóviles CC .....	88
Prototipos de avanzada .....	94
Yruam .....	94
Peona .....	97
Ñandú .....	99
Las marcas norteamericanas .....	102
Ford Motor Argentina .....	103
Dodge Brothers y Chrysler Corporation .....	108
General Motors Argentina .....	111
La industria carrocera .....	119
Fortunato Francone .....	121
José Argentieri .....	123
Mauricio Montanelli .....	124
Gerónimo Gnecco .....	125
El colectivo porteño .....	127
Bibliografía consultada para el capítulo 2 .....	150
Medidas de potencia .....	151
3   Inicios de la producción seriada .....	152
Autoar, primera radicación extranjera .....	153
Autoar rural, pick up y furgón .....	159
El Grand Prix .....	160
Autoar Panamericano .....	162
El NSU Prinz .....	162
Cisitalia Argentina .....	164
Cisitalia 750 y 850 .....	166
Cisitalia Rural y Furgón .....	166
Mercedes-Benz Argentina .....	166
IAME. El Estado empresario industrial .....	175
Consortio Industrial para la Producción	
Automotriz Argentina (CIPA) .....	180
Institec Justicialista .....	180
Rastrojero .....	184
Rastrojero diésel .....	187
La rural que no fue .....	190
Justicialista Sport .....	190
Prototipos con motor modular V8 .....	194

Ómnibus .....	196
Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas (DINFIA) .....	196
Graciela Wartburg .....	198
Prototipo pick up plástico .....	199
Dinborg .....	199
Borgward Isabella .....	201
Borgward B-611 .....	202
Industrias Kaiser Argentina (IKA) .....	204
Constitución de Industrias Kaiser Argentina S. A. ....	209
Ubicación de la planta .....	211
Interdicción y rehabilitación .....	214
Aviones Lockheed-Kaiser Argentina .....	217
Producción de autopartes: Industria Latinoamericana de Accesorios S.A. (ILASA) y Transax .....	218
Productos industriales .....	220
Nace el Jeep argentino .....	220
Estanciera .....	225
Kaiser Carabela .....	230
Bibliografía consultada para el capítulo 3 .....	244
<b>4   Iniciativas privadas nacionales .....</b>	<b>246</b>
RYCSA .....	247
Mitzi B40 .....	250
S 500 Gilda y C 500 Gauchito .....	253
Talleres Especializados Reparaciones Autos y Motores (TERAM) .....	255
Libertador .....	257
Porsche TERAM Puntero .....	258
Caballero .....	260
Kombi P-70 .....	260
Piccolo .....	260
Biguá .....	261
Casa Fehling .....	261
Fábrica Integral de Vehículos Argentinos (FIVA) .....	263
Industria Argentina de Micro Automóviles (IAMA) ....	264
Joseso .....	265

El Joseso monovolumen .....	265
Prototipos argentinos .....	268
Aerocar .....	268
Buyatti Ingeniería Automotriz .....	270
Nueva Argentina .....	272
Sport Rocchetto .....	274
Suton 900 .....	276
Fuentes consultadas para el capítulo 4 .....	288
Epílogo .....	289
Agradecimientos .....	291



La participación de Francone se extendió también al ámbito del automovilismo deportivo, con una destacada actividad en la construcción artesanal de autos sport y de competición. Entre otros, realizó trabajos para corredores de la talla de Clemar Bucci, Ernesto Bossola y Eduardo Pedrazzini. En el año 1931 se había destacado por la construcción del “Insignia de Oro” de Juan Antonio Gaudino. Otro interesante trabajo fue el Tucker que realizó para Martín “Macoco” Álzaga Unzué y que, piloteado por Federico Kloden, obtuvo el cuarto puesto en las “500 Millas de Rafaela”.

A mediados de la década de 1950 junto al piloto de Mecánica Nacional Fuerza Libre, Tulio Santín, Francone desarrolló un vehículo sport de dos plazas. El Santín-Francone fue construido sobre un chasis estándar de origen Ford y equipado con un motor Mercury V8. Su carrocería, realizada íntegramente en aluminio, se destacaba por su pureza y armonía de líneas e impecables detalles de terminación que superaban a muchos vehículos de procedencia extranjera. La pintura en blanco y negro reforzaba su elegancia, mientras que la baja altura le confería un aspecto netamente deportivo. El prototipo fue oficialmente presentado en abril de 1954.

La calidad y originalidad de la obra de Fortunato Francone fue reconocida por diversas instituciones que lo distinguieron con los siguientes premios: Gran Premio y Gran Diploma de Honor otorgado por el Gobierno de la Nación en la Exposición de la Industria Argentina de 1924 y 1925; Gran Diploma de Honor en la Gran Exposición Internacional de Vialidad, Transporte y Turismo de 1926; Primer Premio, Medalla de Oro y Gran Diploma de Honor en el Salón del Automóvil de 1927. Este mismo año recibió una carta de felicitación enviada por el presidente Marcelo Torcuato de Alvear.

### **José Argentieri**

A mediados de los años veinte, José Argentieri contaba con dos galpones amplios ubicados en el barrio de Palermo, uno sobre la calle Salguero 2082 y el otro en Santa Fe 3429. Estas instalaciones incluían talleres completamente equipados de carpintería,

ebanistería, enchapado, herrería, tapicería, pinturería, marquetería y mecánica.

Su especialidad eran las carrocerías doble faetón y cabriolet. En sus inclinaciones estéticas se observaba una clara intención por reproducir fielmente el estilo inglés, en especial en trabajos realizados sobre chasis de las marcas Ceirano y Wolseley. Otras marcas que sirvieron de base para la construcción de sus vehículos fueron Alfa Romeo, Cadillac, Daimler, Fiat, Lancia, Renault y Rover.

### **Mauricio Montanelli**

La actividad del constructor Mauricio Montanelli se remonta a 1915, cuando luego de una prolongada estadía en París y otras ciudades europeas, en contacto con los adelantos de la industria automovilística del Viejo Continente, abrió su propio taller en la Avenida Alvear 3774 de Buenos Aires. Orientado tempranamente a la construcción de carrocerías de lujo, Montanelli realizó trabajos de construcción y reparación de carrocerías sobre chasis de las marcas Cadillac, Hispano Suiza, Jordan, La Salle, Packard, Renault y Rolls Royce. Se destacó por su especialización en la realización de carrocerías transformables (de cabriolet a faetón) sobre chasis Cadillac. Uno de estos vehículos fue utilizado por el presidente electo de Estados Unidos Herbert Clark Hoover, cuando visitó el país en diciembre de 1928, como parte de una gira sudamericana previa a asumir la presidencia.

En el taller de Montanelli, para la construcción de las carrocerías se utilizaba una estructura con montantes y transversas de madera de fresno y olmo bien estacionada, con escuadras de hierro forjado abulonadas, sobre las cuales se montaban los paneles metálicos de chapa batida y bombeada. También se realizaban trabajos de mecánica y de soldadura autógena.

Los trabajos de esta empresa llamaban la atención por el nivel de detalle y terminación de sus interiores, con tapizados realizados en cuero vaqueta flor, pisos alfombrados de lana de felpa, cortinas y cordones de seda, montantes cubiertos con madera de caoba con marquetería y un completo equipamiento que podía incluir teléfonos eléctricos embutidos con micrófono simulado en

el tapizado. Para evitar trepidaciones y ruidos molestos en el habitáculo, los cristales eran de bordes pulidos con colizas forradas en felpa sin contramarco, su accionamiento se realizaba a través de mecanismos de subir y bajar contruidos por el propio carrocerero. Los detalles también se apreciaban en el exterior con herrajes pintados o niquelados, de gran atractivo y solidez.

Además de la fabricación de carrocerías, el taller realizaba transformaciones y reparaciones que incluían trabajos de pintura, tapicería, soldadura autógena, enchapado y mecánica.

En 1926 Montanelli recibió el Premio Revelación en el Noveno Salón del Automóvil. Una de sus creaciones fue enviada a Francia, donde recibió elogiosos comentarios.

### **Gerónimo Gnecco**

Un lugar especial en la industria carrocera ocupa Gerónimo Gnecco, prolífico e innovador. Su extensa actividad abarcó la construcción de vehículos de lujo, coches fúnebres, colectivos, ómnibus, casas rodantes y vehículos especiales para uso publicitario. En el año 1903, con veintidós años de edad, Gnecco comenzó a trabajar por su cuenta. En 1908 alquiló su primer local para taller en la calle Gallo entre Santa Fe y Arenales, en la ciudad de Buenos Aires, donde trabajó hasta 1911, cuando se trasladó a un local más amplio en la calle Charcas, y más tarde, en 1918, a la calle Canning. La constante evolución le originó nuevamente la necesidad de más espacio, por lo que en 1929 pasó a instalarse en la calle Dorrego 1639, ubicación que mantuvo el taller, luego devenido en fábrica, con sucesivas ampliaciones. En 1944, Carlos Gnecco, hijo de Gerónimo, asumió el control de la empresa, junto con su hermano mayor, José Alberto.

En los comienzos, la empresa se dedicó a realizar trabajos sobre carruajes y posteriormente sobre automóviles de prestigiosas marcas europeas y norteamericanas, para los cuales construía carrocerías de diversos estilos, como doble faetón, landaulet, limusinas, torpedo.

Cuando el transporte automotor de pasajeros dio sus primeros pasos, Gnecco supo ver y valorar las posibilidades de desarrollo

y realizó las modificaciones iniciales de los automóviles doble faetón que sirvieron a las primitivas líneas de colectivos porteños.

Sobre la calidad de los trabajos realizados en los talleres Gnecco puede leerse en una publicación de 1926: "Ha traspasado los lindes del país y desde Montevideo le llegan importantes encargos para la construcción de carrocerías de ómnibus".

Una parte importante de las carrocerías se realizaba dentro de la fábrica, como, por ejemplo, el trabajo de bombeado. La chapa se bombeaba a mano: en general, chapa 20 y chapa 18 para los paneles laterales. Los plegados se realizaban fuera de la fábrica y se sometían a un riguroso control de calidad.

Las instalaciones contaban con cañerías de aire comprimido para alimentar los tubos de oxígeno y acetileno requeridos para los trabajos de soldadura autógena y con dos grupos electrógenos de 250 kilovatios a fin de subsanar eventuales problemas de falta de energía. Incluían carpintería para la construcción de las estructuras de las carrocerías con madera viraró y lapacho, así como vidriero propio para la fabricación de ventanillas en vítrea y parabrisas.

En materia de vehículos para pasajeros fue muy frecuente modificar sedanes americanos de los años treinta y cuarenta, convirtiéndolos en rurales familiares, en una época en la cual no existía importación de nuevos autos.

Además, se fabricaron una gran variedad de carrocerías para camiones, casillas rodantes remolcadas y autopropulsadas, ambulancias (se esmerilaban los vidrios con moldes de papel), transporte de caballos, vehículos de propaganda y equipos de auxilio.<sup>3</sup>

Una especialidad de Carrocería Gnecco fue la producción de coches fúnebres, siendo su principal cliente en el rubro la cochería Lázaro Costa. Los trabajos estaban inspirados en los autos fúnebres norteamericanos y construidos sobre chasis Cadillac y Buick.

<sup>3</sup> De los talleres de Carrocerías Gnecco salieron dos unidades del Kaiser Carabela Limusina para uso presidencial, trabajo encargado directamente por IKA. En la fábrica se encargaron de prolongar la carrocería, diseñar los elementos de lujo del auto (bar, asientos especiales) e incluso mandar a hacer las alfombras del auto a la tradicional y centenaria casa Dándolo y Primi.

Incluían la extensión del chasis, modificación a mano de guarda-barros, tapizado del interior en tela y un sistema de diseño propio para la sujeción del ataúd.

En cuanto a los vehículos para turismo sobresalió el Amún Rucá –expresión araucana que significa “Casa que anda”–, un modelo presentado en 1936 que impactaba con su carrocería de líneas aerodinámicas, pintada de plateado y sus 8,40 metros de extensión. Se montaba sobre un chasis de camión con una distancia entre ejes extendida a 5,10 metros y equipado con un motor de 80 hp. El interior disponía de espacio para seis pasajeros más el conductor. Los ambientes se distribuían en cabina del conductor, con terraza en forma de palco, ambiente principal con seis camas (cuatro rebatibles y dos convertibles en sillón), baño con inodoro químico (similar a los de la industria aeronáutica) y cocina completa, que incluía refrigerador automático.

El habitáculo ofrecía un cálido y esmerado confort con tapizado en cuero marroquí rojo y paneles revestidos en madera lustrada. El equipamiento incluía iluminación mediante luz indirecta, dos extractores de aire y sistema de calefacción que tomaba el aire caliente que generaba el propio motor del vehículo. Detalles de buen gusto podían apreciarse en la mantelería, vajilla de mesa y cristalería, donde cada una de las piezas llevaba la inscripción Amún Rucá.

Sin dudas, fue en el ámbito del diseño y construcción de colectivos y ómnibus de pasajeros de corta, media y larga distancia donde la empresa alcanzó mayor notoriedad. Sus carrocerías fueron totalmente innovadoras, marcando tendencias que luego serían empleadas por otros constructores. En todas ellas se puede apreciar un especial cuidado por las formas y por la aerodinámica.

La fabricación de carrocerías y vehículos especiales se mantuvo hasta mediados de la década de 1970, cuando las medidas económicas de Celestino Rodrigo y el famoso “Rodrigazo” de junio de 1975 afectaron la actividad industrial de manera irreversible. La empresa debió reconvertirse, dedicándose a la producción de cámaras frigoríficas modulares para carnicerías, laboratorios, peletería y florería. Se realizaron exportaciones a Bolivia y algunos equipos, especialmente contruidos con paneles de aluminio

y poliestireno, fueron enviados a la Base Matienzo de la Antártida Argentina.

Hoy aún subsisten los edificios, alquilados y dedicados a otros fines, pero a través de su magnitud se puede comprobar la capacidad productiva que tuvo esta empresa nacional, originada en el mundo de los carruajes, pero que evolucionó al ritmo de las necesidades del mercado automotor en todas sus manifestaciones.

### **El colectivo porteño**

Como se anticipó más arriba, un rubro en el que los carroceros nacionales demostraron gran capacidad fue el de ómnibus para servicio urbano. Culminando la década de 1920, estos maestros habían logrado desplazar por completo la competencia extranjera en las unidades adquiridas por las principales compañías de transporte de Buenos Aires, entre ellas Titania, Buenos Aires y Nacional. Liderando este sector se encontraba la fábrica de carrocerías Sautour, cuyo propietario, León M. Sautour, se destacaba por la constante renovación de los modelos, impulsada por sus conocimientos e iniciativa. En las instalaciones ubicadas en Godoy Cruz 1540 se producían diez unidades mensuales, a cargo de cien operarios.

Nacido como fruto de la necesidad, el colectivo porteño supo hacerse un lugar en la historia y el patrimonio cultural argentinos al brindar respuesta adecuada a la demanda de movilidad en el ámbito urbano. Hoy, definitivamente reemplazados por los ómnibus, su esencia sobrevive a través del nombre que seguimos dando al transporte público que circula por las calles y avenidas de cada ciudad del país: "el colectivo".

A fines de los años veinte, el modelo agroexportador que sostenía desde las últimas décadas del siglo diecinueve la expansión de la economía argentina comenzaba a dar signos de agotamiento, al no poder extender su alcance geográfico. La exagerada concentración de la propiedad de la tierra expulsaba a grandes masas de campesinos, sobre todo inmigrantes, hacia los centros urbanos en busca de mejores oportunidades y la periferia de la ciudad de Buenos Aires comenzó a crecer de manera desmedida y caótica.

Pronto fue evidente la ausencia de una infraestructura de servicios acorde a la nueva situación. En 1928, la población de Buenos Aires había alcanzado el millón y medio de habitantes y el rígido sistema de transporte tranviario no podía ofrecer una respuesta adecuada a la demanda de movilidad de los habitantes de los barrios alejados del centro. Salvo la española Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas (CHADOPyF), el resto de las empresas que controlaban el sistema eran de origen británico.

Por entonces, sólo se había inaugurado la línea A de transporte subterráneo, que se extendía hasta el barrio de Caballito. Pero la gran urbe contaba con un parque de siete mil taxis, exagerado para las posibilidades de los alicaídos bolsillos de la mayoría de los porteños, para quienes pagar un peso la tarifa por un trayecto reducido como el de Flores a Villa del Parque resultaba prohibitivo. Por su parte, para los taxistas la situación no era mejor y en una extenuante jornada laboral, que no conocía de horarios ni descansos, podían sentirse afortunados de regresar a sus casas con cinco pesos de recaudación en la billetera.

Es precisamente en las situaciones apremiantes donde la necesidad agudiza el ingenio. Cansados de deambular por las calles porteñas con sus taxis sedientos de pasajeros, un grupo de taxistas comenzó a reunirse en un bar y, café mediante, debatían alternativas que los pudieran sacar de la miseria. Una vez más, la tan mentada "viveza criolla" exigida al máximo, encontró una respuesta práctica y efectiva que, con el tiempo, demostró su validez y vigencia.

La idea era simple: un recorrido fijo con más de un pasajero a una tarifa accesible de diez centavos para cada sección que se abonaba al descender del vehículo. El sistema ya se había aplicado con éxito para llevar pasajeros hacia el hipódromo. La tarifa resultaba más cara que la de los ómnibus y tranvías, pero claramente más económica que la de los taxis.

En septiembre de 1928 faltaba sólo un mes para que Hipólito Irigoyen asumiera su segunda presidencia. En el mundo, nada hacía presagiar los nubarrones de la crisis que un año más tarde llenaría de histeria a Wall Street y haría tambalear la estructura misma del capitalismo.

El día 24 amaneció lluvioso, lo que no afectó la voluntad del grupo de emprendedores dispuestos a abandonar, de una vez por todas, su precaria situación. Había que animarse a salir y así lo hicieron los primeros ocho pioneros de esta historia: Aristóbulo Bianchetti, Rogelio Fernández, Lorenzo Forte, Antonio González, Felipe Quintana, Páez, Manuel Pazos y Rodríguez.

Además de tener un taxi en buenas condiciones, era imprescindible contar con una buena garganta para llamar la atención de los eventuales pasajeros, anunciando a los gritos el nuevo servicio.

Los medios de comunicación rápidamente recogieron la iniciativa y en su edición del 28 de septiembre de 1928 algunos diarios informaban sobre el servicio de la primera línea de taxis-colectivos, que realizaba el recorrido desde Lacarra y Rivadavia hasta Plaza Flores y luego su extensión hasta Primera Junta, abonándose diez centavos para el primer trayecto y sólo veinte para todo el recorrido. El servicio inicialmente transportaba hasta cinco pasajeros, con una frecuencia de cuatro minutos. En un alarde de creatividad, a esta primera línea se la denominó precisamente, "Primera".

Los resultados fueron alentadores y la recaudación se fue incrementando, con una mejora inicial de casi un ochenta por ciento. La invención no tardó en sumar adherentes y el 12 de octubre del mismo año entró en funcionamiento la línea "8" para hacer el recorrido Nazca y Rivadavia-Plaza de Mayo.

Tampoco podían faltar los detractores y enemigos, en cuyas filas se enrolaban los taxistas que no se incorporaban al nuevo servicio. En este caso, las diferencias se resolvían a puro pinchazo de neumáticos y refriegas callejeras que, según testigos, incluyeron algunos tiros. La competencia entre las dos líneas de colectivos también se hizo sentir cuando la Primera extendió su servicio hasta Plaza de Mayo. Esta vez, la solución fue más pacífica y negociada. Ambas líneas decidieron fusionarse e integrar una flota de ciento ochenta coches. Poco después aparecieron varias líneas más, entre ellas las actuales 33, 59 y 168. Por lo general, los números se elegían libremente, teniendo en cuenta el que usaba el tranvía o la línea de ómnibus con la que competían.

Enseguida el colectivo tuvo aceptación masiva entre el público porteño y hasta logró cambios en las pautas culturales como

el acceso de la mujer sin acompañante a un servicio público de transporte. En mayo de 1929, pocos meses después del primer recorrido, los colectivos que circulaban por Buenos Aires sumaban cuatrocientas unidades. En 1933, con tres mil unidades en circulación, el Consejo Deliberante estableció las primeras ordenanzas para reglamentar su servicio. Entre otras disposiciones, se ordenaron las líneas con números del 1 al 70.

A diferencia del tranvía y los ómnibus, que contaban con guarda y chofer, en el colectivo todas las responsabilidades pesaban sobre el conductor, un verdadero polifuncional a quien, con justa razón, años más tarde Miguel Cantilo otorgaría los títulos de “capitán, timonel y cobrador”.<sup>4</sup> Para defender sus intereses, los colectiveros comenzaron a agruparse y crearon la Federación de Líneas de Colectivos.

Los primeros taxi-colectivos fueron improvisados autos de alquiler con carrocerías doble faetón de techo de lona y capacidad para siete pasajeros, cuatro en las plazas traseras, dos en los transportines (pequeños asientos rebatibles) y un privilegiado que acompañaba al chofer sin por eso pagar de más. Las únicas diferencias respecto a sus antecesores eran que se tapaba el reloj taxímetro y se agregaba sobre el parabrisas un cartel normalmente realizado en madera y pintado a mano, donde se indicaba la línea y el recorrido.

La demanda sostenida obligó una vez más a buscar soluciones que se encontraron alargando precariamente los chasis, lo cual

<sup>4</sup> La canción *Tema para el Colectivero* integra el álbum *Cantilo y Punch* publicado en 1981: “Señor colectivo, capitán, timonel y cobrador / De esta fenomenal combinación / De perdido vagón de tren carguero / Y coche popular de pasajeros / Pintado de un color de carnaval. // Señor colectivo, comandante, piloto y mandamás / De esa cápsula pública y fugaz / De ese raro animal de aliento negro / Tan cómico con su perfil de cerdo / Su corneta infernal y su motor. // Te canto capitán, enojado pirata de las calles / Colectivero de mi Buenos Aires / Le canto a tu animal, al marrano de Troya de las calles / El colectivo de mi Buenos Aires / En que voy cada día a trabajar. // En la esquina chofer, no me arrime al cordón puedo saltar / Si quiere pare un poco más allá / Pero eso sí, señor, no clave el freno / Porque los pasajeros nos caemos / En un paso de tango sin control. // Señor colectivo, yo comprendo que es duro manejar / Con el tránsito loco que hay acá / Dar el vuelto y también cortar boleto / Y no perder minutos de ese tiempo / Que late en el reloj del corazón. [...]”.

permitía elevar la capacidad a diez pasajeros. Sin embargo, esto era a costa de sacrificar la estructura del vehículo y, por supuesto, también la seguridad de sus ocupantes. Así nació el auto-colectivo.

Pronto aparecieron los talleres especializados. Entre los primeros se encontraba Calzón y Rodríguez Hermanos, quienes en su taller de Añasco y Donato Álvarez construyeron la primera carrocería especial para los taxistas José Fonte y José Chiofalo. Por supuesto que estas improvisadas soluciones no siempre contaban con el aval de las autoridades porteñas, que en algunos casos prohibían su circulación argumentando que se trataba de “un adefesio mal construido, además de elemental y casero”.

El colectivo adoptó su fisonomía definitiva a partir de la década del treinta cuando comenzó a ser carrozado sobre chasis de camión corto, aunque conservando la herencia del auto en detalles como las puertas enterizas y las ventanillas con manija de subir y bajar.

La reglamentación municipal de 1933 limitó la extensión de los colectivos a once pasajeros para evitar que entraran en competencia con los ómnibus. Durante más de diez años esta disposición condicionó la capacidad de las unidades, pero no su evolución estilística. En ese lapso se incorporaron los letreros luminosos de destino de tres paños (con el número de línea en el centro), inspirados en los utilizados por los ómnibus, aparecieron las puertas plegadizas y se elevó la altura del techo permitiendo que algunos pasajeros viajaran de pie, pero todavía agachados. Para alejarlo visualmente del camión se aplicaron al colectivo unas polleras en los laterales que sirvieron para tapar el chasis. Otro cambio notable fue la ubicación de la rueda de auxilio en la culata, una tentación para niños, y no tanto, que viajaban “colados” subidos a la estructura que la alojaba. Hacia fines de la década, las formas de las carrocerías se hicieron más armónicas y redondeadas y perduraron así por mucho tiempo.

El esquema de color o “recorte” con el que se pintaban las carrocerías era muy distintivo. Una franja delgada sobre la línea base de las ventanillas servía de separación. De allí hacia el techo se utilizaba un color y hacia abajo y sobre el panel lateral, otro contrastante. A partir de la década de 1930 se hizo masivo el uso del

filete, complementando el esquema cromático, además de dotar a los vehículos de una fuerte personalidad. Cuando la Corporación tomó a su cargo el sistema, todos los vehículos fueron pintados con un color crema matizados por una banda marrón. Esta disposición hizo desaparecer la carnavalesca policromía que había caracterizado al transporte de la ciudad.

Otro invento derivado de la necesidad del nuevo sistema fue la boletera. Comenzó a utilizarse por primera vez en marzo de 1932 en la línea 31, actual 60, aunque su implementación masiva llegó mucho más tarde, cuando la Corporación hizo obligatorio el sistema de boletos a principios de la década del cuarenta. Existía la obligación de entregar los boletos al descender del vehículo y el chofer los depositaba en una urna para control de la empresa.

Entre las primeras marcas de carrocerías de colectivos figuran la creativa e innovadora Gnecco y las más conservadoras “La Sin Rival” y “La Maravilla”. Cada fábrica se distinguía por la forma particular del gotero y las viseras ubicadas en la parte superior de las ventanillas.

Los primeros taxi-colectivos estaban contruidos sobre chasis de diversas marcas de autos aunque predominaban los Hispano Suiza y los Chevrolet, precisamente una de las primeras marcas en circular. Cuando la evolución llevó a montar las carrocerías sobre chasis de camiones, Chevrolet fue la marca dominante en las preferencias de los colectiveros alcanzando el cuarenta por ciento del parque del sector. Los modelos de 1947 y 1948 fueron muy exitosos y popularmente bautizados “Sapo”. Pero, a partir de 1953 el panorama cambió completamente con la llegada de Mercedes-Benz a la Argentina y la importación, primero, y la producción nacional, después, de los primeros chasis LO 3500, los cuales cambiaron por completo la fisonomía de los colectivos y el paisaje callejero. Gracias a una mayor flexibilidad en las configuraciones de sus chasis, la marca de la estrella se transformó en la predilecta de las carroceras y las empresas de transporte, alcanzando con el correr de los años una participación casi monopólica del mercado al proveer el 97 por ciento del total de los chasis para colectivos.

El golpe asestado por esta iniciativa porteña, hija de la necesidad, fue certero al centro del orgullo y las ganancias de los

británicos, quienes vieron reducidos sus hasta entonces monopólicos beneficios ante el imparable paso de estos ingeniosos taxis-colectivos. Las empresas inglesas de transporte comenzaron a presionar sobre las autoridades municipales para limitar el servicio de colectivos. La respuesta del gobierno fue favorable a las peticiones empresariales y una de las primeras medidas discriminatorias hacia la actividad de los colectivos fue gravar con patentes a los vehículos de nueve o diez pasajeros y eximir de tal contribución a los ómnibus.

Las presiones no terminaron ahí. En 1933, la crisis económica iniciada cuatro años antes llevó al gobierno a buscar una salida negociada con el Imperio Británico para recuperar los volúmenes de exportación previos al coletazo financiero mundial. La iniciativa derivó en el famoso acuerdo Roca-Runciman, que incluía la necesidad de convertir el sistema de transporte de Buenos Aires en un monopolio mixto entre las empresas británicas y el Estado argentino. De esta manera, los campeones del libre comercio, recurrieron a la complicidad del Estado para contrarrestar los efectos que les producía la “libre iniciativa” privada porteña, a la que consideraban una competencia desleal. El proyecto fue aprobado por el Congreso Nacional el 1º de octubre de 1936 luego de largos, tediosos y fogosos debates. Con el terreno legalmente allanado, se creó en 1939 la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires. Este organismo tenía como principal actividad la coordinación de todo el sistema de transporte porteño, incluidos subtes, tranvías, ómnibus y, por supuesto, colectivos.

El 4 de septiembre 1942 se inició la expropiación compulsiva de todos los colectivos cuyos dueños no hubieran aceptado incorporarse al nuevo ente. Los colectiveros agrupados en la Federación resistieron el embate del monopolio con paros y largos procesos judiciales. En octubre se declaró una huelga que duró cuatro meses. Finalmente, algunos colectiveros aceptaron vender sus unidades a la Corporación e incorporarse como empleados. Otros huyeron con sus unidades hacia la provincia de Buenos Aires, donde crearon nuevas líneas que sirvieron de base para la implementación del transporte público en el conurbano bonaerense.

Al momento de crearse la Corporación operaban en Buenos Aires 53 empresas de ómnibus, con 75 líneas, y 68 líneas de colectivos que transportaban anualmente 720 millones de pasajeros. Por su parte, los tranvías transportaban 383 millones de pasajeros y el subte 91 millones. Queda claro entonces que el transporte automotor había ganado la batalla frente al riel y nadie quería perderse el negocio de su explotación.

Lejos de satisfacer las necesidades para las que había sido creada, a poco de andar, la Corporación debió hacer concesiones y permitir la explotación privada de algunas líneas, especialmente para satisfacer la gran demanda de transporte surgida como consecuencia del acelerado proceso de industrialización por sustitución de importaciones iniciado a mediados de la década de 1930. La creación de la Corporación y el estallido de la Segunda Guerra Mundial condicionaron notablemente la evolución del colectivo. La falta de unidades nuevas producto del cierre de la importación y el aumento de la demanda llevó a las pocas empresas particulares a aprovechar al máximo el material rodante disponible. Para ello se vieron obligadas a dejar de lado la rígida reglamentación y aumentar la capacidad de transporte de las unidades. En algunos casos se recarrozaron los colectivos partiendo y extendiendo los chasis y en otros se utilizaron viejos chasis de camión que fueron carrozados especialmente. El resultado fueron nuevos colectivos, con más filas de asientos y ventanillas, y capacidades de entre 13 y 16 pasajeros. Visualmente los vehículos resultaban desproporcionados y notablemente estrechos al mantener el ancho original. La inclusión de los chasis con ruedas duales aportó estabilidad y seguridad.

Así nació el microómnibus, una configuración intermedia entre el viejo ómnibus y el colectivo de once asientos.<sup>5</sup> La Corporación

<sup>5</sup> Los ómnibus se carrozaban sobre chasis de camión, con ruedas duales. Las capacidades iban desde los 17 asientos hasta los 36. El diseño de sus carrocerías era herencia de los tranvías, con trazos predominantemente rectilíneos. Contaba con una plataforma trasera de acceso y otra delantera para descender. Los pasajeros podían caminar completamente erguidos por sus pasillos. El modo de explotación también era similar al de los tranvías, es decir, con conductor y guarda. El puesto del conductor estaba separado por una mampara de madera y vidrio.

se vio obligada a hacer el mismo trabajo que los particulares y extender sus unidades usadas, tarea para la que recurrió a sus propios talleres y también a carroceros independientes.

El fin de la guerra permitió reanudar la importación de chasis. El colectivo ganó en largo y altura, extendió su capacidad a 16 pasajeros, armonizó sus proporciones, pero mantuvo sus redondeces.



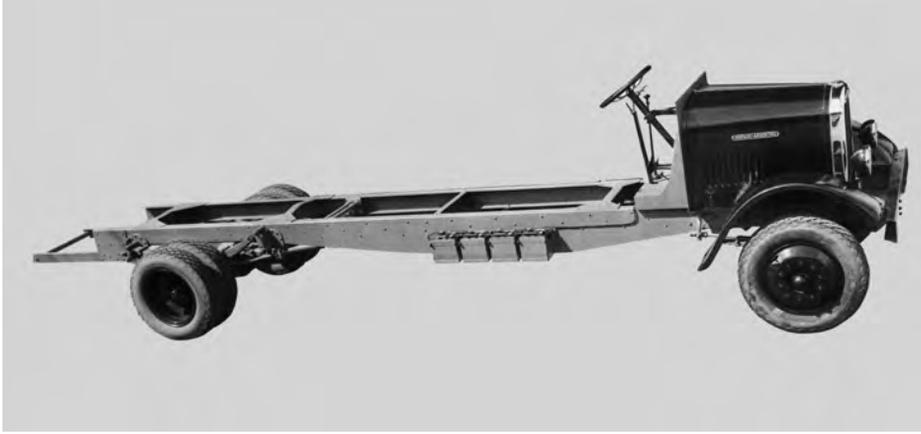
Con la organización de los salones, el Automóvil Club Argentino dio un fuerte impulso a la promoción del automóvil. Fuente: *Revista Automovilismo (ACA)*



Fortunato Francone fue uno de los más prolíficos carroceros de automóviles de lujo. Sus creaciones solían exhibirse en los Salones del Automóvil del ACA. *Fuente: Revista Automovilismo (ACA)*



La empresa de capital nacional Hispano Argentina desarrolló una extensa gama de productos que incluía desde la fabricación de buses y camiones a la construcción de prototipos de lujo equipados con motores diésel. Sus estrechos vínculos con el Ejército Argentino le permitieron proveerlo con camiones para el transporte de tropas. *Fuente: Archivo General de la Nación (AGN)*



Hispano Argentina fabricó íntegramente chasis de camiones y buses.  
*Fuente: Archivo General de la Nación (AGN)*



Prototipo de auto de lujo con motor diésel construido por Hispano Argentina. *Fuente: Archivo General de la Nación (AGN)*



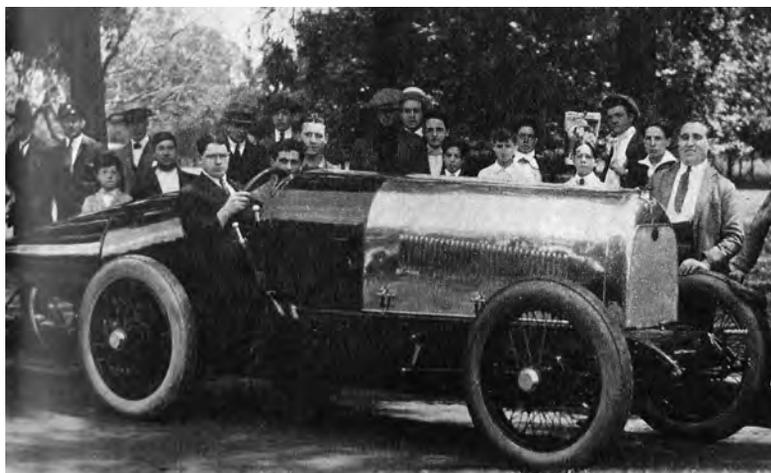
A comienzos de la década de 1940, la empresa CATITA construyó este prototipo de camión con piezas provistas por diferentes autopartistas argentinos. Fuente: Archivo General de la Nación (AGN)



César Castano intentó producir en serie la pick up Castanito, inspirada en mecánica DKW.



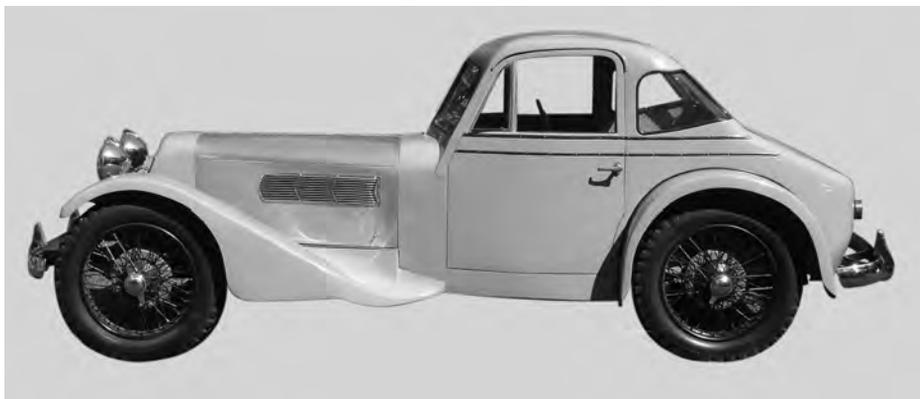
César Castano posa junto a su creación, el Castanito.



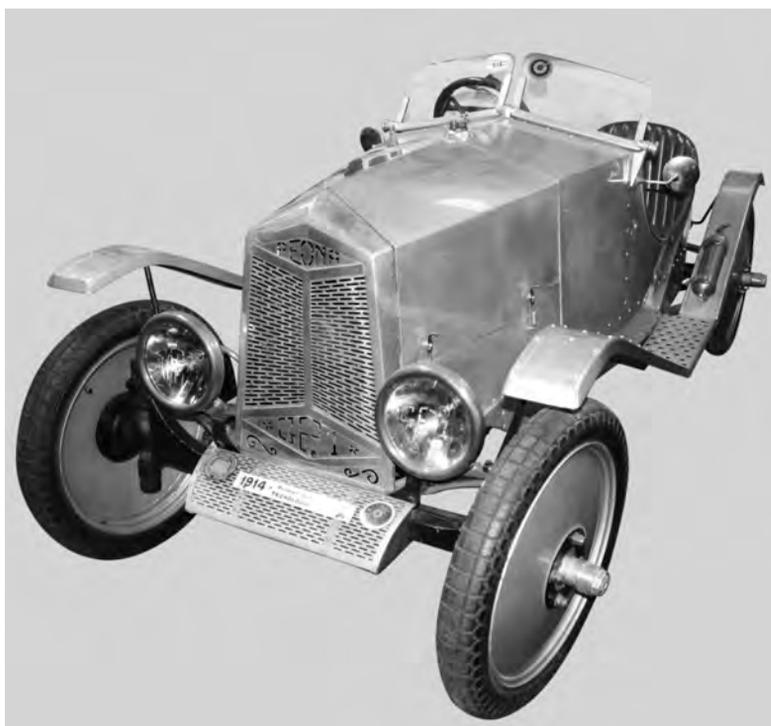
El Castano Racer, primera creación de César Castano.



Fábrica de César Castano a comienzos de 1945.



A pedido de un cliente, Emanuel Maury construyó artesanalmente el automóvil Yruam. *Foto: Gustavo Feder*



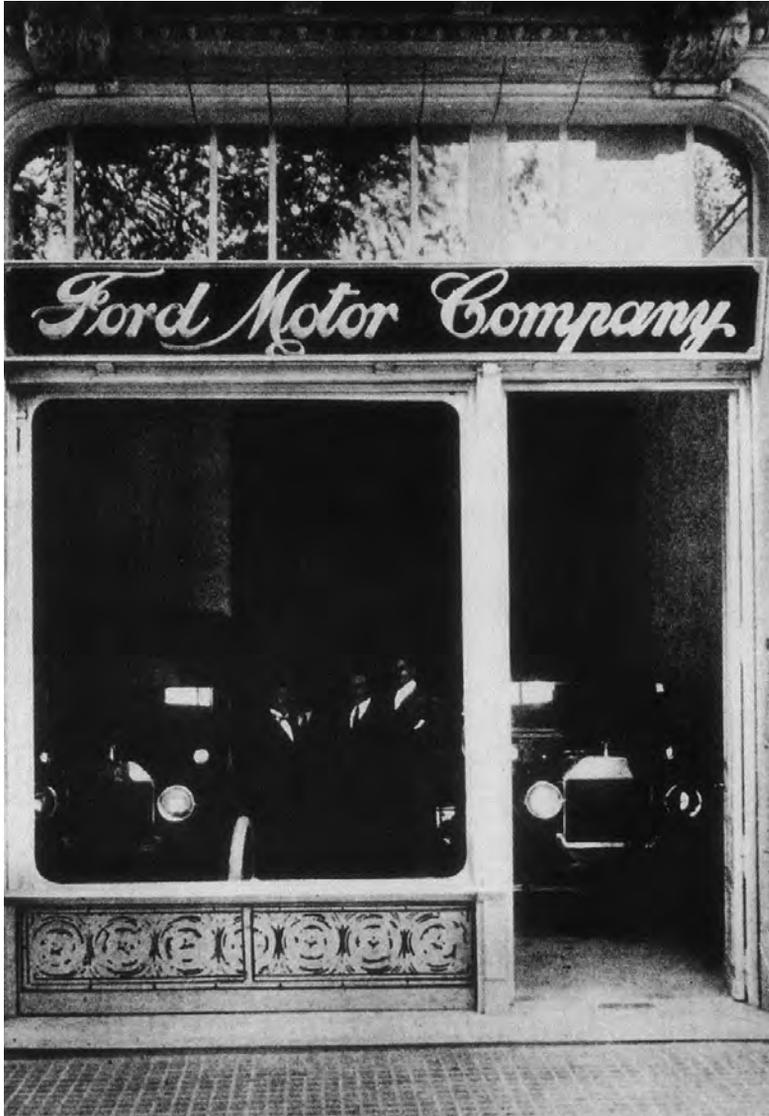
Con innovaciones tecnológicas y constructivas, el Peona GP1 fue uno de los primeros intentos de construir un auto de carácter popular. *Foto: Gustavo Feder*



El motor del Peona poseía cuatro cilindros en línea y 900 centímetros cúbicos. Disponía de árbol de levas a la cabeza perforado y lubricación forzada por bomba de engranajes fundida en bronce. *Foto: Gustavo Feder*



Ñandú, vehículo multipropósito desarrollado por el Ejército Argentino durante la Segunda Guerra Mundial. *Fuente: [www.cocheargentino.com.ar](http://www.cocheargentino.com.ar)*



Planta Boca: Lavalle 1702. Segundo local de Ford Motor Company en Argentina. Fuente: Archivo Ford Motor Argentina



Ford fue la primera empresa extranjera en edificar una planta de montaje. Fue construida en el barrio de La Boca e inaugurada en 1922. *Fuente: Archivo Ford Motor Argentina*



General Motors siguió el ejemplo de Ford y construyó una importante planta de montaje en el barrio de Barracas. *Fuente: Archivo General Motors Argentina*





Publicidad de la Compañía Argentina de Cemento Portland donde se aprecia la vista aérea del Palacio Chrysler con su impactante pista de pruebas en su terraza. Fuente: *Revista Automovilismo (ACA)*



Último furgón Chevrolet producido en la fábrica de Barracas de General Motors hasta el fin de la guerra. La intervención de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial interrumpió la exportación de componentes para el armado de automóviles. Fuente: *Archivo General Motors Argentina*



El carrocerero Jerónimo Gnecco se destacó por sus diseños audaces y creativos. Sus trabajos variaban desde carrocerías de ómnibus y colectivos a vehículos publicitarios. *Fuente: Revista Ruedas Clásicas*



El nacimiento del colectivo y su rápida difusión dio origen a una floreciente industria carrocerera. *Fuente: Archivo General de la Nación (AGN)*

## Bibliografía consultada para el capítulo 2

- Galasso, Norberto, *Cuadernos para la Otra Historia*, Buenos Aires: Centro Cultural “Enrique Santos Discépolo”.
- Lorenzo, Ricardo (Borocotó), 1953, *Medio siglo de automovilismo argentino*, Buenos Aires: Atlántida.
- Parga, Alfredo, 1992, *Historia de una pasión: 100 años de automovilismo argentino*, Buenos Aires, Atlántida.
- Scalabrini Ortiz, Raúl, 2001, *Política británica en el Río de la Plata*, Buenos Aires: Plus Ultra.
- Sojit, Luis Elías y Miceli, Luis, 1956, *Enciclopedia de Oro del Automovilismo*, Buenos Aires: Editorial Sojit.

### Fascículos, suplementos y revistas

- “El Auto Colectivo”, ediciones 502, 503 y 504, órgano oficial de la de la Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros.
- “El automóvil en la Argentina”, 1924, órgano oficial del Círculo Automovilista Argentino.
- “Historia de la economía argentina del siglo veinte”, n° 14, *Página/12*, suplemento.
- Casal, Horacio N., “Historia del Colectivo”, fascículo 21 de *La Historia Popular. Vida y milagros de nuestro pueblo*, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Colección de revistas de automovilismo, publicación oficial del Automóvil Club Argentino.
- Magnum*, n° 5, 6 y 7, año 1992.
- Road Test*, n° 32.

### Páginas web

- Benedetti, Héctor Ángel, 2010, “El Pabellón de las Rosas”, en *El Sextante de Hevelius*, blog. Disponible en <http://elsextantedehevelius.blogspot.com.ar/2010/05/el-pabellon-de-las-rosas.html>.
- Sitio web: BusArg.com.ar, en <http://www.busarg.com.ar>