
La inventiva popular frente a las nuevas formas del transporte: prensa, publicidad y cartas a Perón (1946-1955)

Autor(es): Comastri, H.

Fuente: H-industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina, Nº 22 (Julio 2018), pp. 1-16.

Publicado por: Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Vínculo: <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/1133>



Esta revista está protegida bajo una licencia *Creative Commons Attribution-NonCommercialNoDerivatives 4.0 International*.

Copia de la licencia: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.

¿CÓMO CITAR?

Comastri, Hernán. (2018) La inventiva popular frente a las nuevas formas del transporte: prensa, publicidad y cartas a Perón (1946-1955). *H-industri@* 22: 1-16.

<http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/1133>



H-industri@ es una revista académica semestral editada por el Área de Estudios Sobre la Industria Argentina y Latinoamericana (AESIAL) perteneciente al Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires (IIEP-Baires): <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind>

La inventiva popular frente a las nuevas formas del transporte: prensa, publicidad y cartas a Perón (1946-1955)

*Popular Inventive in the Face of New Forms of Transportation:
Press, Publicity and Letters to Perón (1946-1955)*

Hernán Comastriⁱ

hernancomastri@gmail.com

Resumen

El presente trabajo analiza las formas específicas en que las transformaciones en la industria del transporte fueron social y culturalmente procesadas por las clases populares de la Argentina del primer peronismo. Estos cambios en las representaciones e imaginarios en torno al transporte quedaron registrados en la correspondencia enviada a Perón por la ciudadanía entre 1946 y 1955, a través del cual el gobierno buscó sumar ideas, reclamos, pedidos y consejos a la elaboración del Segundo Plan Quinquenal. En estas cartas se observan tanto proyectos innovadores referidos a nuevos medios de transporte, como una recurrente preocupación por ofrecer una solución práctica a los problemas propios de la reciente masificación del automóvil en las calles y rutas del país, aunque principalmente, en la Ciudad de Buenos Aires. Todo esto, en diálogo con (pero no necesariamente subordinado a) los discursos públicos de la prensa, la publicidad, la ficción y la propaganda política.

Palabras clave: IMAGINARIOS; PERONISMO; TRANSPORTE.

Abstract

The present work deals with the specific forms the transformations of the transport industries were social and culturally processed by the popular classes of Argentina during the first peronism. These changes in the social imaginaries regarding transport were registered in the correspondence sent to Perón by the citizens between 1946 and 1955, used by the government to add ideas, requests, and advices for the Second Five-Year Plan. In these letters it's possible to observe innovative projects in new means of transportation as well as a recurrent attempt to solve the problems of the recent massification of the automobile in the streets of the country, and mainly in the city of Buenos Aires. All of this, in dialogue with (but not necessarily subordinated to) the public discourses of the press, publicity, fiction and political propaganda.

Keywords: IMAGINARIES; PERONISM; TRANSPORT.

Recibido: 22 de enero de 2018.

Aprobado: 8 de junio de 2018.

ⁱ Comisión Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y Universidad de Buenos Aires (UBA), Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”.

Introducción

El presente trabajo tiene como objetivo indagar en el impacto socio-cultural de las transformaciones experimentadas en los medios de transporte de las décadas del cuarenta y el cincuenta en la Argentina y, más específicamente en lo que respecta al tránsito urbano, en la Ciudad de Buenos Aires. En este sentido, se buscarán recuperar las innovaciones técnicas, el desarrollo de un mercado de consumo masivo y las políticas estatales apuntadas hacia la industria del transporte, pero teniendo siempre como objetivo último el análisis de las formas particulares en que las mismas fueron social y culturalmente procesadas y apropiadas por las clases populares de la Argentina del primer peronismo (1946-1955).

Este recorte temporal responde, por un lado, a la propia de disponibilidad de aquellas fuentes primarias que se ubicarán en la base del presente estudio: las cartas enviadas por la ciudadanía al presidente Juan Domingo Perón con ideas, proyectos y pedidos a ser incluidos en los planes de gobierno. Este archivo epistolar representa un punto de acceso privilegiado a un conjunto de representaciones, discursos e imaginarios populares que sólo muy excepcionalmente han dejado tras de sí testimonios escritos. Así es que el mismo se ha abierto a la investigación de temas tan variados como el análisis de los planes de vivienda social, las prácticas de consumo popular o la construcción de un lazo carismático entre el pueblo y su líder (respectivamente: Aboy, 2005; Elena, 2011; Acha, 2013). Por otro lado, el recorte responde también al reconocimiento del período como un momento de acelerada transformación tanto de los medios técnicos de transporte, como del propio tejido social y de sus expectativas frente a las políticas oficiales y a un ampliado mercado de consumo. Finalmente, el presente trabajo (presentado aquí como una primera aproximación a una temática de por sí compleja) busca insertarse en un proyecto mayor en el que se estudian las formas y motivos que adoptó la “imaginación técnica popular” en este diálogo con las políticas y discursos públicos durante el primer peronismo.

El concepto de “imaginación técnica popular” corresponde a Sarlo (2004) y se inscribe dentro del campo más general de estudios sobre los imaginarios sociales (Baczko, 2005). Concretamente, refiere a un conglomerado cultural de sentidos no sistemáticos, fragmentarios y con un alto contenido mítico, que hace posible el procesamiento social del cambio tecnológico por parte de las clases populares. Negado el acceso a los ámbitos académicos, los inventores populares analizados por Sarlo para la Buenos Aires de las décadas del veinte y el treinta compensan esta ausencia mediante el recurso a un saber técnico adquirido en manuales e instructivos, en libros de texto, en revistas de circulación masiva, en el taller doméstico, en la práctica de la prueba y el error. Pero la potencialidad del concepto radica en que este saber no es una imitación deformada e imperfecta de aquel de los ingenieros y académicos; por el contrario, se presenta como una forma alternativa de imaginar y representar la modernidad, sus potencialidades y sus amenazas, que no se subordina a la autoridad del capital académico. En la incipiente conformación de una sociedad de masa esta distinción adquiere una relevancia cultural que no puede obviarse ni aprehenderse mediante una historia “desde arriba”, razón por la cual este estudio utilizará como una de sus fuentes privilegiadas un archivo de cartas en el que un muy heterogéneo grupo de trabajadores y aficionados exponen en sus propios términos sus ideas y representaciones sobre el avance tecnológico en la Argentina de la época.

El archivo epistolar que se utilizará a lo largo de este trabajo, hoy parte del acervo del Archivo General de la Nación (AGN), se constituyó como tal a partir de la convocatoria pública del presidente Perón en distintos medios gráficos y radiales que, a fines de 1951, llamaba al envío a la Secretaría Técnica de la Presidencia (STP) de ideas, proyectos, pedidos y reclamos de la ciudadanía que, tras ser apropiadamente evaluados, podrían potencialmente pasar a ser incluidos en el Segundo Plan Quinquenal, aún en preparación. Sin embargo, las iniciativas populares no esperaron a esta convocatoria oficial para expresarse a través de la correspondencia, y ya desde sus primeros meses en el gobierno el peronismo había recibido cientos de cartas de este tipo; en este sentido, el llamado de Perón a la colaboración de la ciudadanía debería ser leído como una respuesta a una demanda social de participación y reconocimiento, antes que como una política de Estado que, desde un vértice político, crea una dinámica social nueva. Lo que sí cambia luego del llamamiento de Perón es la cantidad de cartas recibidas (cuyo número se multiplica hasta la caída del gobierno en 1955, mucho después de finalizado, lanzado e implementado el Segundo Plan Quinquenal) y el tratamiento burocrático que las mismas recibieron: si las primeras cartas cuentan apenas con un sello de Mesa de Entradas, las posteriores a diciembre de 1951 son copiadas por triplicado, enviadas para su evaluación a organismos técnicos especializados, respondidas con pedidos de aclaraciones o mayores precisiones, y finalmente aceptadas o rechazadas. Todo esto obviando cualquier tipo de distinción entre aquellas misivas que no pasaban de un dibujo a mano alzada y algunas líneas a modo de explicación, de aquellas otras que incluían croquis profesionales, registros de patentes y descripciones técnicas especializadas. En total, la STP recibió más de 20.000 cartas de este tipo, 500 de las cuales contienen inventos, innovaciones técnicas o proyectos de carácter científico-tecnológico.

Este archivo, por otro lado, será contrastado con las políticas oficiales, la publicidad e incluso la ficción de la época para observar la recepción crítica que las clases populares hicieron de los mismos: lejos de una recepción pasiva de saberes e imágenes producidas desde los centros de poder, las clases populares de la Argentina de las décadas del cuarenta y el cincuenta supieron observar estas problemáticas desde su propia perspectiva, influida tanto por sus experiencias cotidianas en el mundo laboral o en el espacio público de la “gran ciudad”, como por sus expectativas y fantasías respecto a la modernidad científico-tecnológica. Para demostrar este significativo grado de autonomía frente a los discursos públicos dominantes, se avanzará primero en el análisis de la recepción social de dos formas del transporte en más de un sentido contrapuestas: la del ferrocarril, representante de una técnica ya integrada a la experiencia y el imaginario de los trabajadores, y la del avión de pasajeros, ícono de modernidad y de avance tecnológico (ambas, a su manera, protagonistas del discurso oficial sobre la modernización técnica en la Nueva Argentina). A continuación, observaré las formas específicas en que la imaginación técnica popular se relaciona con la tecnología del automóvil, a medida que ésta se extendía en la Argentina.¹ Y por último, buscaré concentrarme en el caso particular de la Ciudad de Buenos Aires, para observar las iniciativas relacionadas al transporte urbano y los accidentes de tránsito que tuvieron lugar en forma paralela a las transformaciones de su sistema de transporte público y el crecimiento acelerado de su parque automotor.

¹ El impacto cultural del automóvil ha sido trabajado ya, en mucho mayor detalle y teniendo en cuenta un análisis de más larga duración, por Giucci (2007).

Lo nuevo y lo viejo: la industria aeronáutica y la nacionalización de los ferrocarriles

En el discurso público, la aviación se presentó en las décadas del cuarenta y el cincuenta como un claro símbolo de modernidad y prestigio que atravesó tanto los proyectos oficiales, como el mundo de la publicidad y el del espectáculo. Los periódicos dedicaron cientos de notas a explicar los últimos inventos, adelantos y pruebas de la industria a nivel internacional: el “asiento explosivo”, los primeros “proyectiles-cohete” norteamericanos, los ensayos de aviones a chorro, “El presente y el futuro de los helicópteros en los Estados Unidos”, nuevos aviones de pasajeros, prototipos de aviones sin alas, de aviones de ascenso vertical y de radares que garantizarían la seguridad en los aterrizajes nocturnos.² Una nota de la sección de divulgación científica del diario *Democracia* interpellaba directamente esta verdadera fiebre de proyecciones, noticias y especificaciones técnicas sobre la aviación moderna. Bajo el título de “Quimeras y Posibilidades sobre el Avión del Futuro”, los redactores del periódico buscaron discutir algunas de las aspiraciones más fantasiosas de inventores y divulgadores, y llevar la discusión hacia territorios más realistas (aunque la gran mayoría de las aclaraciones son muy apropiadas, otras, vistas a más de cincuenta años de distancia, pecan de un excesivo conservadurismo, como suponer que el transporte de pasajeros nunca podría alcanzar verdadera masividad).³

Otro ámbito en el que la aeronáutica cautivó la curiosidad de periodistas y lectores fue el de los variados récords impulsados por la acelerada transformación de dicha industria: el récord transcontinental, el primer vuelo transoceánico en helicóptero, el récord de velocidad, el de circunvalación terrestre sin escalas.⁴ Incluso las acrobacias de helicópteros en Francia tienen un espacio reservado en la prensa local.⁵ Pero las noticias sobre aeronáutica no son exclusividad de las secciones de internacionales: los periódicos nacionales ofrecieron coberturas que iban desde la inauguración de un nuevo aeródromo en Entre Ríos, hasta la visita de aviones de fabricación sueca o de los Thunderbirds y Lockheed Constellation norteamericanos a Buenos Aires.⁶ La aeronáutica tiene una presencia destacada en festejos y conmemoraciones oficiales, con una Semana de la Aeronáutica que se festeja con diversas actividades en todo el país, homenajes a Jorge Newbery y otros pioneros de la industria (como el ingeniero Bradley, “uno de los Propulsores de Nuestra Aviación”), la celebración de los 25 años de la Fábrica de Aviones de Córdoba e incluso concursos de fotografía sobre aeronáutica auspiciados por organismos oficiales.⁷ Incluso las publicidades de aerolíneas, estatales y privadas, poseen un nivel de detalle técnico que puede resultar sorprendentes para un lector contemporáneo, como pueden ser aquellas que enumeran los

² Ver, respectivamente: *La Nación*, 1 de junio de 1946, p. 2; *La Nación*, 2 de junio de 1946, p. 1 (suplemento); *La Nación*, 23 de junio de 1946, p. 2; *La Nación*, 2 de febrero de 1947, p. 2 (suplemento ilustrado); *La Nación*, 2 de febrero de 1953, p. 1; *La Nación*, 7 de septiembre de 1954, p. 1; *Democracia*, 19 de enero de 1954, p. 8, y *Democracia*, 5 de septiembre de 1952, p. 4 (suplemento ilustrado).

³ *Democracia*, 28 de octubre de 1952, p. 8.

⁴ Ver, respectivamente: *La Nación*, 4 de febrero de 1946, p. 2; *La Nación*, 10 de julio de 1952, p. 1; *La Nación*, 22 de agosto de 1955, p. 1, y *Democracia*, 6 de marzo de 1949, p. 1.

⁵ *Democracia*, 5 de julio de 1952, p. 8.

⁶ Ver, respectivamente: *La Nación*, 17 de febrero de 1946, p. 2; *La Nación*, 20 de agosto de 1947, p. 6; *Democracia*, 26 de enero de 1954, p. 2, y *La Nación*, 20 de junio de 1946, p. 5.

⁷ Ver, respectivamente: *La Nación*, 21 de septiembre de 1946, p. 2; *La Nación*, 27 de septiembre de 1946, p. 7; *Democracia*, 5 de mayo de 1951, p. 4; *Democracia*, 10 de octubre de 1952, p. 3, y *Democracia*, 8 de septiembre de 1954, p. 2.

distintos modelos de aeronave que hacen el trayecto Buenos Aires-Caracas-Nueva York o la titulada “Viaje a New York volando en los poderosos y modernos DC-6”.⁸

Hubo también aviadores argentinos que buscaron romper récords internacionales, pero en términos locales la atención de los medios se concentra mayormente en las iniciativas oficiales hacia el área.⁹ Así, se destaca la creación de un Instituto de Medicina de Aviación dependiente de la Universidad Nacional de La Plata, la compra de los bombarderos Avro Lincoln por parte de la Fuerza Aérea Argentina, la terminación del I. Ae. 30 “Ñancu” en el Instituto Aerotécnico de Córdoba (IAC), la presencia de Perón en las pruebas del I. Ae. 35 “Justicialista del Aire” y luego en su presentación oficial, la visita de técnicos extranjeros y la instalación de un “túnel supersónico” “único en Sudamérica” en las instalaciones del IAC.¹⁰ La presentación oficial del Pulqui II, su primera exhibición en Aeroparque y una segunda frente al Príncipe de Holanda tienen un lugar destacado en este tipo de coberturas, pero a causa de la importancia que el proyecto tuvo para la propaganda peronista, el espacio otorgado al mismo en cada publicación estuvo directamente relacionado con la línea editorial de cada periódico (*La Nación*, por ejemplo, no publica fotografías del mismo, e incluso en sus primeras coberturas del proyecto lo llama erróneamente “Pulque”, mientras los títulos de *Democracia* son del estilo de “A Más de 1.000 Kilómetros por Hora Voló el ‘Pulqui II, de Fabricación Nacional’”).¹¹

En un sentido más general, la aviación se convirtió en la época en un signo de modernidad y estatus impulsado, ya no sólo por la propaganda política, sino también por la publicidad. El whisky Canadian Club, por ejemplo, ensayó una publicidad titulada “El Embajador” en la que podía observarse a un hombre vestido de etiqueta bajando de un avión; acompañaba a la imagen el slogan “Donde quiera que sus viajes lo lleven...”.¹² Retomando la fama que habían alcanzado los pilotos de combate de la Royal Air Force (RAF) durante la Batalla de Inglaterra, los cigarrillos RAF acompañaban sus publicidades con imágenes de estos pilotos.¹³ Empresas de los más diversos rubros buscaron relacionar sus productos con la imagen de la aviación, sin importar lo largo del rodeo: Esso explicaba que sus combustibles eran utilizados por “aviones con radar” e incluso la ganadería, una actividad tan arraigada en el imaginario social como depositaria de la tradición nacional, recurrió también a la vinculación con esta nueva tecnología en una campaña publicitaria titulada “La aviación al

⁸ Ver, respectivamente: *La Nación*, 6 de febrero de 1953, p. 1, y *Democracia*, 1 de junio de 1950, p. 4. La aerolínea estatal FAMA (Flota Aérea Mercante Argentina) tiene también una agresiva campaña publicitaria en la época (ver, a modo de ejemplo: *La Nación*, 13 de septiembre de 1946, p. 7, y *Democracia*, 18 de octubre de 1949, p. 6). Aerolíneas Argentinas sería creada recién en 1950 tras el fracaso de cuatro sociedades mixtas (FAMA, Sociedad Mixta de Aviación del Litoral Fluvial Argentino, Sociedad Mixta de Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas, y Aeroposta) que se unificaron en una empresa estatal a la que se sumó también la ya existente Líneas Aéreas del Estado. Rougier (2012), p. 70.

⁹ Un récord específico es el de “permanencia en el aire”, *La Nación*, 23 de febrero de 1947, p. 4.

¹⁰ *La Nación*, 13 de agosto de 1947, p. 3; *La Nación*, 21 de febrero de 1948, p. 6; *La Nación*, 11 de julio de 1948, p. 9; *Democracia*, 3 de septiembre de 1953, p. 3; *La Nación*, 3 de septiembre de 1953, p. 1; *Democracia*, 2 de febrero de 1949, p. 1, y *Democracia*, 17 de septiembre de 1953, p. 2 (suplemento ilustrado).

¹¹ Ver, a modo de ejemplo: *La Nación*, 10 de agosto de 1947, p. 8; *La Nación*, 2 de febrero de 1951, p. 5; *La Nación*, 8 de febrero de 1951, p. 4; *La Nación*, 9 de febrero de 1951, p. 4; *Democracia*, 18 de junio de 1950, p. 5; *Democracia*, 9 de febrero de 1951, pp. 1 y 3; *Democracia*, 1 de febrero de 1951, p. 4; *Democracia*, 1 de febrero de 1951, p. 6; *Democracia*, 7 de abril de 1951, p. 1; diario *Clarín*, 9 de febrero de 1951, pp. 1 y 7; diario *El Mundo*, 9 de febrero de 1951, p. 6; diario *El Laborista*, 9 de febrero de 1951, p. 5; diario *El Líder*, 9 de febrero de 1951, pp. 1 y 3.

¹² *La Nación*, 3 de febrero de 1946, p. 10.

¹³ *La Nación*, 18 de septiembre de 1946, p. 3.

servicio de la ganadería”, que daba cuenta de las vacunas antiaftosa traídas de Brasil y repartidas por todo el territorio nacional mediante los aviones que ilustran las publicidades junto a las cabezas de ganado.¹⁴ Dos últimos ejemplos de publicidad remiten explícitamente a los cambios experimentados por la industria aeronáutica desde la Primera Guerra Mundial: la compañía de seguros La Universal muestra en una misma imagen el famoso aeroplano de los hermanos Wright y un moderno avión de pasajeros, y Goodyear muestra a dos familias reunidas alrededor de su automóvil, fascinadas por el espectáculo de la aviación, la primera imagen representando el año 1915 y la segunda (en la que los globos aerostáticos, los biplanos y los árboles han sido reemplazados por dirigibles tipo Zeppelin, cuatrimotores de pasajeros, helicópteros y torres de control), el año 1947.¹⁵

En la historieta de ciencia-ficción, uno de los géneros más populares de la época, que vendía en quioscos y a precios muy bajos tiradas de cientos de miles de títulos de producción nacional semanalmente, la aviación también era uno de los temas más recurrentes como motivo de la aventura moderna. Esto era aún más marcado en aquellos títulos que reconstruían las hazañas de los *Aces* de la Primera o la Segunda Guerra Mundial, pero también tuvo un lugar de preeminencia en aquellas series que se insertan más claramente en el género de la ciencia-ficción. *Bull Rockett*, el primer gran éxito comercial de Héctor Germán Oesterheld como guionista tenía como protagonista justamente a un piloto e ingeniero aeronáutico. Y la fascinación por el vuelo y las más avanzadas tecnología de la aviación recorren muchos de sus números, a veces como eje de la historia (como en *Piloto de prueba*), otras como un elemento más de la aventura moderna y como el medio predilecto para achicar las distancias entre escenarios tan distantes entre sí como los Estados Unidos, Buenos Aires, Arabia, la India, el África subsahariana o la Antártida.¹⁶

Socialmente reconocida como símbolo de prestigio y de un consumo reservado a las clases medias y altas, de las cientos de cartas recibidas por la Secretaría Técnica de la Presidencia, mayoritariamente provenientes de una inventiva más arraigada en los saberes y la experiencia popular, apenas siete abordan proyectos de tecnología aeronáutica, y cuatro de estos siete no pasan de la mera enunciación de una idea (un “avión longitudinal”, un “salvavidas para aviones”, un nuevo tipo de turbina, un aparato de “vuelo individual”), de la que no se ofrece descripción, esquema o cálculo alguno.¹⁷ De las restantes, una iniciativa adjunta los cálculos realizados por el autor para el diseño de un nuevo tipo de “turbina a explosión”, que los técnicos del Instituto Aerotécnico analizan en detalle y encuentran interesante, aunque la propuesta finalmente sea rechazada por no adecuarse a la “línea actual de desarrollo” de la institución.¹⁸ En otro de los casos, lo que se ofrece es un sistema de refrigeración para las toberas de los aviones, que desde la propia Secretaría se juzga “inaplicable”.¹⁹ Y por último, el dibujo a mano alzada de un “triciclo” impulsado a base de energía

¹⁴ *La Nación*, 28 de julio de 1955, p. 4, y *La Nación*, 29 de septiembre de 1946, p. 10.

¹⁵ *La Nación*, 22 de septiembre de 1946, p. 3, y *La Nación*, 13 de agosto de 1947, p. 10 (ver Figura 1).

¹⁶ Lo que es más, este título específico había tenido su origen en el pedido del director de Ediciones Abril, César Civita, a Oesterheld para que éste creara una de aquellas “aventura de pilotos” que tan de moda estaban en los Estados Unidos. Para un estudio más detallado sobre este título, ver: Comastri (2014a), pp. 239-257.

¹⁷ AGN, STP, Caja 592, Iniciativa 1278; AGN, Caja 584, Iniciativa 1556/53; AGN, Caja 579, Iniciativa 2300; AGN, Caja 464, Iniciativa 1269.

¹⁸ AGN, STP, Caja 471, Iniciativa 71/50. El autor, mendocino, adjunta la transcripción de una nota referente a su invento aparecida en el periódico porteño *Terra D'Oltremare* cinco meses antes, el 17 de marzo de 1950.

¹⁹ AGN, STP, Caja 579, Iniciativa 2286.

eólica y capaz de “transformarse” en un avión.²⁰ Escrita por una mujer (lo que de por sí ya representa un caso excepcional en el contexto de este archivo específico), esta iniciativa ni siquiera será seriamente considerada por los funcionarios de la Secretaría.

Los avances en la aviación fueron tal vez algunas de las más espectaculares expresiones de la radical transformación experimentada por los medios de transporte hacia mediados del siglo XX, pero, por sus propios requerimientos técnicos, no fueron los más accesibles a la inventiva popular. Las novedades de la industria aeronáutica resonaban en ella casi exclusivamente como un escenario exótico, en el que se ponía en juego la grandeza nacional, la curiosidad científica o la imaginación, y poco podía aportar la inventiva improvisada del aficionado y el autodidacta frente a ellas, a no ser la simple voluntad de ponerse al servicio de los proyectos del Estado u ofrecer ideas que sólo mediante la intervención de aquel podrían transformarse en realidad. Esto no significa que en la correspondencia a Perón la aviación esté ausente, pero la misma difícilmente puede nutrirse de la experiencia práctica del inventor popular, que se aproxima a ella con herramientas muy limitadas y desde una posición de marcada exterioridad.

Algo similar ocurre, por ejemplo, con los diseños de submarinos.²¹ A través de sus destacada participación durante la guerra, de sus avistamientos frente a las costas argentinas una vez terminado el conflicto (y los rumores y teorías que rodearon a los mismos), de su presencia en los medios y en la literatura clásica de ciencia-ficción, los submarinos pueden haber atraído la atención de la imaginación técnica popular, pero la falta de saberes y experiencias prácticas impidió a la misma abordar más decididamente el tema.²² Es, en algún sentido, precisamente lo contrario a lo que ocurre con las iniciativas que contienen innovaciones destinadas al ferrocarril. En tanto éste se basa en una tecnología ya firmemente establecida, y entonces en competencia con el automóvil en su momento de mayor auge, el ferrocarril ya ha dejado de ser protagonista de las crónicas periodísticas sobre los nuevos adelantos de la técnica moderna.²³ Sin embargo, es esta misma *cotidianeidad* de la tecnología ferroviaria la que habilita una participación mucho mayor de la inventiva popular al momento de reimaginar los trenes argentinos recientemente nacionalizados.

Si esta tecnología ya no es noticia y por lo tanto se encuentra casi por completo ausente en los medios masivos de comunicación, en cambio son numerosas las cartas que proponen pequeños cambios, reformas y soluciones específicas a problemas concretos de la actividad ferroviaria. Entre ellas se destacan las referidas a mejoras en los sistemas de seguridad, de señalización y de empalme entre vías; ideas poco ambiciosas que buscan dar solución a problemas cotidianos de la actividad y que, a la vez, dan cuenta de un conocimiento directo de la misma. De hecho, en buena parte de esta correspondencia los autores se presentan explícitamente como trabajadores ferroviarios (en actividad o ya retirados) y

²⁰ AGN, STP, Caja 597, Iniciativa 80/48.

²¹ AGN, STP, Caja 462, Iniciativa 522, AGN, STP, Caja 91, Iniciativa 17405 e Iniciativa 18862.

²² La amplia cobertura periodística de la construcción y puesta en servicio en Estados Unidos del primer submarino atómico, bautizado *Nautilus* en homenaje a la obra de Julio Verne, resume sintéticamente la conjunción del interés por la tecnología bélica, la atracción de lo nuclear y el borramiento de los límites entre realidad y ficción que la técnica moderna hace posible. Ver, por ejemplo: *Democracia*, 21 de enero de 1954, p. 1; y *La Nación*, 22 de enero de 1954, p. 1.

²³ No así en cambio, en la prensa especializada, en la que se ensaya una vehemente defensa de la vitalidad y la potencialidad de la industria ferroviaria, tal como analiza, por ejemplo, Daniel Cardozo (2016) para el caso de la revista *La Ingeniería*, del Centro Argentino de Ingenieros.

describen la importancia de su iniciativa desde la propia experiencia laboral.²⁴ La nacionalización de los ferrocarriles concretada en 1948, y la significación política que el peronismo imprimió a la misma, fueron leídas por los trabajadores como una oportunidad para intervenir en la recuperación de una actividad que en las últimas décadas había atravesado un marcado proceso de desinversión.

Desde esta perspectiva, el ferrocarril volverá a ganar protagonismo en el discurso público, aunque ya no como novedad técnica, sino como materialización de la “independencia económica” promocionada por el gobierno de Perón. Y esta distinción está lejos de ser anecdótica, en tanto afecta la forma misma en que los inventos enviados a la STP son presentados por sus autores: ya no diseños revolucionarios que persiguen una patente y, por su intermedio, el éxito económico, sino pequeños aportes particulares a una obra de gobierno mayor. Hay aquí una ruptura respecto al modelo descrito por Sarlo para la Buenos Aires de las décadas del veinte y del treinta: allí donde ella observaba al inventor popular como un individuo aislado en la gran ciudad que sueña con la patente exitosa que le traerá fortuna y reconocimiento social, en estas cartas se observa, en cambio, un conjunto de ideas y propuestas que no están apuntadas al mercado, sino a ofrecerle al Estado Nacional soluciones prácticas para problemas cotidianos del mundo ferroviario, en muchos casos, incluso, cediendo cualquier potencial patente al Estado Nacional, al Segundo Plan Quinquenal o al propio Perón.²⁵

En el trabajo previamente citado, Sarlo (2004, p. 119) caracteriza lo que ella llama “la moral del artesano-aficionado-*bricoleur*” como “una moral del reciclaje y el aprovechamiento de los desechos, las partes descartadas, lo roto y lo recompuesto, lo cambiado de función, el arreglo imposible que desafía la inteligencia práctica y la habilidad manual”. Si el éxito “estético” de la puesta en práctica de dicha moral era la posibilidad de obtener los mayores resultados con medios limitados, el objetivo ideal de todos los inventores recuperados por la autora para las décadas del veinte y el treinta continuaba siendo la patente exitosa que pudiese triunfar en el mercado. Avanzando hacia las décadas aquí analizadas se constata un cambio en este sentido. En el presente estudio no tendré oportunidad de detenerme sobre este punto, pero antes que una *moral* individual, en este período se manifiesta, aunque sólo sea de manera incipiente, el intento de sistematización de una *ética* específica del trabajador-inventor, un conjunto de pautas culturales capaces de regir la vida interna de este grupo social y sus relaciones con el resto de la comunidad. En última instancia, las representaciones e imaginarios del inventor popular son parte de una construcción mayor, colectiva, que las limita y condiciona, y que refuerza el carácter social de las expresiones de los individuos que componen el grupo (Hallbwachs, 2004).

Esta atención al detalle de los problemas del “día a día” está directamente relacionada con diseños e ideas surgidos, no de la lectura de los diarios y revistas de la época, sino

²⁴ Ver, por ejemplo: AGN, STP, Caja 449, Iniciativa 2738/51; AGN, STP, Caja 450, Iniciativa 542; AGN, STP, Caja 458, Iniciativa sin numerar; AGN, STP, Caja 458, Iniciativa 2144; AGN, STP, Caja 459, Iniciativa 1605/53; AGN, STP, Caja 459, Iniciativa 3484; AGN, STP, Caja 462, Iniciativa 2178; AGN, STP, Caja 470, Iniciativa 3278; AGN, STP, Caja 503, Iniciativa 1146 e Iniciativa 3166; AGN, STP, Caja 579, Iniciativa 2267; AGN, STP, Caja 582, Iniciativa 1480; AGN, STP, Caja 590, Iniciativa 1444/54; AGN, STP, Caja 679, Iniciativa 1067; AGN, STP, Caja 91, Iniciativa 7955; AGN, STP, Caja 332, Iniciativa 13970, y AGN, STP, Caja 516, Iniciativa 3835.

²⁵ Esta transformación en el discurso sobre la patente se encuentra muy extendido en el archivo de cartas a la STP. Sólo a modo de ejemplo, pueden citarse las siguientes iniciativas en las que dicha transformación aparece de forma explícita: AGN, STP, Caja 388, Iniciativas 14432 y 9284; AGN, STP, Caja 458, Iniciativa 2131/53; AGN, STP, Caja 462, Iniciativas 588 y 667; AGN, STP, Caja 464, Iniciativa 1677, y AGN, STP, Caja 449, Iniciativa 2605.

de la experiencia directa en el ámbito laboral, de un saber-hacer práctico que recién en ese momento, con la apertura de una instancia de diálogo con el Estado, puede traducirse en discurso. El gran número de colaboraciones de jubilados es particularmente interesante en este sentido, en tanto pone de manifiesto la distancia entre el tiempo de la actividad profesional, en el que se desarrolla la experiencia técnica, y el tiempo del “ocio productivo” necesario para traducir dicha experiencia en un discurso sobre la técnica. Antiguos ferroviarios (así como empleados de la Oficina Meteorológica y de Obras Sanitarias, plomeros y herreros) se presentan como tales en la correspondencia y ofrecen a Perón ideas y “soluciones” que, en muchos casos, han ido perfeccionando a lo largo de numerosos años de trabajo.²⁶ También es consecuencia de ello, sin embargo, que muchas de estas iniciativas busquen poner en práctica desarrollos basados en tecnologías que, como la del vapor, ya eran anticuadas para las décadas del cuarenta y cincuenta, pero posiblemente hubiesen sido las dominantes durante los años de actividad de quienes escribían a la STP. Ejemplos de esto pueden observarse también en los diseños populares de tractores y de barcos.²⁷

El rol de los jubilados ferroviarios en la discusión técnica de la industria, por otra parte, dialoga con prácticas y políticas estatales efectivas que reconocían y aprovechaban los conocimientos prácticos de estos actores para hacer frente a los desafíos técnicos de la administración de la nueva red de ferrocarriles nacionales. De hecho, frente a un sistema ferroviario que se juzgaba en crisis e incapaz de resolver el conjunto de su renovación a través de las importaciones, el peronismo supo sacar provecho de la experiencia de los recursos humanos formados en décadas previas y ya retirados de la actividad. Aquel fue el caso, por ejemplo, del ingeniero Pedro Saccagio, de vasta trayectoria en el Ferrocarril Sud y que, ya jubilado del mismo, fue convocado por el gobierno de Perón para liderar el proyecto de desarrollo de las primeras locomotoras diésel nacionales: la “Justicialista” y la “Argentina” (Cardozo, 2015).

El transporte en “la gran ciudad”: automóviles y accidentes de tránsito en Buenos Aires

Si previamente había hecho referencia a un saber técnico directamente relacionado con la experiencia laboral de quienes envían sus cartas a Perón, otro de los grandes grupos que en este sentido no podría obviarse es el de los mecánicos. Tal vez uno de los ejemplos más claros del saber-hacer práctico al nivel de la economía popular, los mecánicos representan una gran proporción sobre el total de cartas, y una clara mayoría si se recorta el grupo de proyectos referentes al automóvil.

En este amplio conjunto de iniciativas, por su parte, se combinan la experiencia práctica sobre una tecnología cada vez más común a medida que el mercado del automóvil se masificaba, y una fuerte presencia en los medios de comunicación que no se limitaba a la simple publicidad de las automotrices. La promoción de, entre otros, los nuevos modelos del Jeep norteamericano, la motocicleta Puma y el Gran Sport Plástico de la argentina Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) está presente, por supuesto, pero la atención sobre la industria excedía el espacio de la publicidad. Mecánica Popular ofrecía

²⁶ AGN, STP, Caja 592, Iniciativa 1576; AGN, STP, Caja 586, Iniciativa 6115; AGN, STP, Caja 332, Iniciativa 15864.

²⁷ Ver, a modo de ejemplo: AGN, STP, Caja 332, Iniciativa 9281, y AGN, STP, Caja 332, Iniciativa 5416.

una sección fija de noticias breves titulada “Noticias de Detroit” dedicada a mantener al público al tanto de los últimos avances de la industria automotriz norteamericana; *La Nación*, una titulada “Aspectos novedosos del automovilismo”, en la que cubría noticias de distintas partes del mundo. Por su parte, las crónicas de *Mundo Peronista* sobre el automovilismo y la motonáutica guardan un espacio de privilegio para una detallada descripción técnica de los vehículos (y especialmente para aquellos producidos por IAME).²⁸

Los medios cubren la llegada al puerto de Buenos Aires de vapores cargados con los nuevos Citroën, Renault y Peugeot franceses, como cubren el arribo de los barcos que abren el país a la inmigración: se habla, con tono solidario, de las consecuencias de la guerra en el Viejo Continente, de su lenta reconstrucción y del espíritu de progreso de sus habitantes. Estos modelos combinan partes de distintas procedencias, motores de la época de entreguerras y tecnología nueva en frenos hidráulicos, suspensión y caja de cambios. Los nuevos Buick norteamericanos, en cambio, se exhiben en el edificio central del Automóvil Club Argentino, en Avenida Alvear: entre los principales cambios respecto a modelos previos se destaca su “elegante” diseño. Cuando la política industrial oficial comience a dar resultados en términos de automóviles de diseño local, también aquellos contarán con una detallada cobertura en los medios que, sin embargo, variará en su extensión, sus recortes y sus énfasis, dependiendo de la línea político-editorial de cada medio. *La Nación*, por ejemplo, destina columnas significativamente más breves a la exposición del Justicialista Sport en el Madison Square Garden de Nueva York que a cualquier noticia sobre la industria automotriz extranjera (en la cobertura se menciona que los presentes tomaron muchas fotografías cuando la actriz Jeanne Martin, elegida Reina de la Exposición Mundial, posó al volante del vehículo argentino, pero el artículo no incluye ninguna). *Democracia*, en cambio, reserva siempre un lugar destacado para los avances de la industria local y, en la cobertura de la exposición de aquel año en Estados Unidos, abre con una fotografía a media página de Gina Lollobrigida posando junto al Justicialista Sport bajo el título: “Dos Bellezas Hacen un Alto en el Camino Triunfal”.²⁹

En todos los casos se ofrecen numerosos datos técnicos para el aficionado. Sin embargo, las iniciativas populares referidas al automóvil no se articulan como una respuesta al discurso de los medios ni a las políticas oficiales. En su gran mayoría surgen de una experiencia directa en el taller mecánico, eslabón necesario de un mercado en expansión, pero también espacio de una experimentación forzada por las propias imperfecciones de dicho mercado. Con circuitos comerciales que aún no terminaban de superar las dislocaciones ocasionadas por la guerra, los problemas de balanza comercial y la falta de divisas periódicamente sumaron complicaciones a la hora de acceder a piezas importadas, que la industria local reemplazaba sólo parcialmente. Así, aquella “moral del artesano” que Sarlo identificaba con la reparación, el reciclaje y el aprovechamiento de los desechos se potencia ya no sólo como búsqueda estética, sino también como necesidad material de mecánicos profesionales y aficionados.

²⁸ Ver, a modo de ejemplo: *La Nación*, 28 de febrero de 1946, p. 6; *La Nación*, 5 de enero de 1954, p. 5; *Democracia*, 7 de octubre de 1952, p. 2; *Democracia*, 19 de septiembre de 1954, p. 3; *Democracia*, 31 de diciembre de 1954, p. 3; *La Nación*, 22 de febrero de 1947, p. 9; *La Nación*, 20 de agosto de 1947, p. 8; revista *Mundo Peronista*, Año 2, n° 41, 1 de mayo de 1953, pp. 16-18; *Mundo Peronista*, Año 3, n° 56, 15 de diciembre de 1953, pp. 17-18; *Mundo Peronista*, Año 3, n° 66, 1 de junio de 1954, pp. 8-9;

²⁹ Respectivamente: *La Nación*, 9 de junio de 1946, p. 12; *La Nación*, 29 de junio de 1946, p. 18; *La Nación*, 15 de enero de 1954, p. 1; *Democracia*, 2 de diciembre de 1954, p. 3.

Desde Pergamino, provincia de Buenos Aires, llega a la Secretaría una carta en la que se resume de manera ejemplar la moral antes citada. Albañil de 36 años de edad, Luis Potente relata haber construido un “automóvil armado en su totalidad con materiales fuera de uso, injertados y modificados”, e incluye en su correspondencia el recorte de un diario local (no identificado) que celebra el invento de su “convecino”. Vale sólo una aclaración en relación al “tipo ideal” de inventor-*bricoleur* caracterizado por Sarlo: tampoco aquí el invento persigue el objetivo de la patente ni del éxito comercial sino, en este caso, el simple placer del inventor, el reconocimiento por su labor y el propio valor de uso del automóvil construido; si escribe a Perón, no es para ofrecer su diseño a IAME o para buscar asistencia económica para su producción a mayor escala sino, simplemente, por la imposibilidad burocrática de patentarlo, lo que le impide “viajar con este coche fuera del radio de esta Ciudad”. En la nota se enumera: “el motor es de un Ford modelo 38; el diferencial pertenecía a una camioneta Chevrolet ’37; el tren delantero fue de un coche Plymouth, y el chasis de un Studebaker”, mientras que la carrocería fue “diseñada y en gran parte construida” por el dueño. Todo esto, logrado con “ingenio, voluntad y paciencia”: “Se fue improvisando chapista y aprendió a soldar a medida que avanzaba en su trabajo, casi sin contar con herramientas. Su profesión -es constructor- es muy distinta, y sólo su entusiasmo, su capacidad de trabajo y ese ingenio tan criollo que resuelve a fuerza de intuición las dificultades, explican su éxito”.³⁰

A diferencia de las iniciativas focalizadas en otros objetos (como puede ser la industria aeronáutica), aquí la tecnología extranjera no esconde misterio alguno ni incita a la fantasía: desde el momento en que las autopartes llegan al taller pueden ser estudiadas, copiadas, e incluso alteradas y perfeccionadas. Cuando se mencionan modelos extranjeros, generalmente norteamericanos, es como punto de comparación para un diseño propio y superador. La inventiva popular volcada a la tecnología del automóvil no es el ensayo de la imaginación del espectador de la maravilla técnica, sino un recurso práctico, una adaptación a una coyuntura histórica específica y la apropiación de una tecnología al alcance del taller de barrio. En este último aspecto, la dinámica de estas iniciativas también difiere significativamente de aquellas volcadas a mejorar un sistema ferroviario en manos del Estado Nacional. El diseño de autopartes, de nuevas versiones del motor de combustión interna y de distintos tipos de accesorios para el automóvil no necesariamente es llevado adelante como colaboración con la acción del gobierno ni supone el reconocimiento de un mercado cautivo, monopolizado por un reducido número de firmas locales y extranjeras. En este conjunto de iniciativas, de hecho, una concepción de la tríada invención-patente-mercado muy cercana a la caracterizada por Sarlo para los años veinte y treinta convive con las iniciativas que se piensan a sí mismas como colaboraciones con la obra de Perón, o con aquellas como la citada anteriormente, que se mantienen aisladas tanto del mercado como de la acción estatal.³¹

³⁰ AGN, STP, Caja 595, Iniciativa 832/52 (ver Figura 2).

³¹ AGN, STP, Caja 449, Iniciativa 3361; AGN, STP, Caja 450, Iniciativa 522 e Iniciativa 2301; AGN, STP, Caja 461, Iniciativa 335/50; AGN, STP, Caja 464, Iniciativa 1945 e Iniciativa 1528; AGN, STP, Caja 470, Iniciativa 2841/51; AGN, STP, Caja 474, Iniciativa 4798 e Iniciativa 4775; AGN, STP, Caja 502, Iniciativa 1991/47 e Iniciativa 1345; AGN, STP, Caja 503, Iniciativa 3310; AGN, STP, Caja 579, Iniciativa 2453; AGN, STP, Caja 582, Iniciativa 2259, Iniciativa 1116 e Iniciativa 914; AGN, STP, Caja 586, Iniciativa 6123 e Iniciativa 6114; AGN, STP, Caja 588, Iniciativa 2983; AGN, STP, Caja 590, Iniciativa 1477; AGN, STP, Caja 593, Iniciativa 1525 e Iniciativa 1181; AGN, STP, Caja 598, Iniciativa 1828/47; AGN, STP, Caja 332, Iniciativa 11964.

La relación con el Estado, por otro lado, es también una de tensión aún en una parte de aquella correspondencia en que más fuertemente se reconoce una identidad peronista. La “ceguera” y el “desinterés” que otras cartas denuncian en los industriales y capitalistas privados respecto a la innovación técnica, aquí se presenta en una forma distinta, en tanto la principal industria local del rubro es la estatal IAME, que además es la encargada de realizar las evaluaciones técnicas de estas iniciativas a pedido de la STP, lo que equivale a decir que es la encargada de rechazarlas o, en el mejor de los casos, derivarlas al Banco de Crédito Industrial. En algunas ocasiones, incluso, estos rechazos son previos al contacto con la Secretaría Técnica, lo que convierte el recurso a la ayuda de Perón en un intento de sortear ya no sólo los condicionamientos del mercado, sino también los del propio Estado. Así abre su carta el inventor de un automóvil “100/100 hidráulico”:

Me permito dirigirme a Ud., para poner en su conocimiento que soy poseedor de un invento, para motores automotores. Dicho invento, no está en el papel, sino en marcha. Lo he ofrecido al Iame, y a pesar que les he dicho que vengan a verlo, no lo he conseguido [...]. Mis deseos serían, que lo viera un técnico de su confianza, pero no del Iame. Sería lamentable que este invento saliera del país, que yo sería el primero en lamentar, y es por eso que me dirijo a Ud. Sr. Presidente, porque es en Ud., que todos los argentinos tenemos depositadas todas las esperanzas.³²

En el contexto específico de la ciudad de Buenos Aires, sin embargo, la masificación del automóvil generó además una preocupación por su impacto sobre un espacio público urbano en rápida transformación. En los últimos treinta años la población de la ciudad prácticamente se había duplicado, pasando de los 1.658.269 habitantes con que contaba al 31 de diciembre de 1919, a los 3.017.900 de 1947 (Comastri, 2015). Esta evolución impuso complejos desafíos a la infraestructura urbana y a los políticos y funcionarios encargados de resolver los problemas de los porteños. Y, desde 1930, las migraciones internas desde un interior agrícola en crisis hacia las grandes ciudades, como Buenos Aires, se sumaban al proceso de industrialización como desafíos para la capacidad de planificación y gestión de las élites estatales. Entre muchas otras líneas de análisis, la historia de la arquitectura ha ya abordado este proceso desde una perspectiva que permite recuperar las formas en que la ciudad, sus expresiones materiales, sus problemas y desafíos fueron representados y apropiados a nivel social (Ballent, 2006).

La *Síntesis* elaborada por la Dirección General de Estadística Municipal porteña para los años 1943-1948 tiene un apartado específico apuntado al estudio de la evolución del transporte automotor, de los servicios de transporte público y gráficos que ilustraban sobre la cantidad de vehículos (de todo tipo: desde carros de tracción a sangre y bicicletas hasta colectivos, tranvías y automóviles particulares) patentados en la ciudad de Buenos Aires en cada año de los cinco incluidos en el estudio.³³ Y es que los transportes ocuparon un lugar destacado en la agenda política y económica de los gobiernos de este período. No porque en épocas anteriores no se hubiera avanzado en la construcción de una red de transporte público para la ciudad (de hecho Buenos Aires fue la primera ciudad de Latinoamérica y de todo el hemisferio sur en tener su propia red de subterráneos), sino más bien por los cam-

³² AGN, STP, Caja 516, Iniciativa 4848. Para otro ejemplo de crítica explícita al accionar de IAME, ver AGN, STP, Caja 591, Iniciativa 2468/54.

³³ *Síntesis estadística anual de la Ciudad de Buenos Aires 1943-1948*, Biblioteca del Consejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, código 18-7-30 (ver Figura 3).

bios en la organización del tránsito y en las demandas de transporte que implicó el acceso masivo al automóvil propio.

Desde la perspectiva del vecino de la ciudad, sin embargo, los desafíos que planteaba el transporte urbano estaban más relacionados con lo que se evaluaba como una “anomia” que se había apoderado del espacio público con motivo de un aumento “descontrolado” del parque automotor. Percepción que no dejaba de encontrarse influenciada por el fenómeno de las ya citadas migraciones internas, que se consolida en la década del cuarenta. Son numerosos los testimonios de la época que hacen referencia a la supuesta “incapacidad” de los nuevos migrantes para adaptarse a las normas del espacio público de la ciudad. Y la historiografía tradicionalmente ha observado en este tipo de testimonios una reacción a la conquista del espacio público por parte de una población social, política e incluso fenotípicamente distinta (e históricamente subordinada) a la que tradicionalmente se había arrogado el usufructo del espacio público de la ciudad.³⁴ Sin embargo, quisiera plantear aquí, sólo a modo de hipótesis, que esta disputa por un espacio público en plena transformación, que para una importante porción de los habitantes de Buenos Aires adoptó una expresión socio-política y una clave para hacer inteligible un proceso mucho más complejo a través del rechazo al “cabecita negra”, estuvo también cruzada por las dificultades propias de la adaptación social a una tecnología del transporte que rápidamente ganaba espacio en las calles de la ciudad.

No se busca con esto negar lo conflictivo de la adaptación del migrante interno a la vida urbana, ni las virulentas reacciones que su presencia en un espacio público antes mucho más restringido generó en otros sectores sociales. Considero, simplemente, que en esta disputa se tramitaban también otros conflictos propios de una ciudad que atravesaba una profunda y rápida transformación. No es casual, en este sentido, que aquellas iniciativas recibidas por la STP referidas al transporte en las calles de Buenos Aires se concentren sobre la idea del control de un fenómeno que se experimenta como caótico y peligroso. Así, numerosas iniciativas apuntan a regular y vigilar el tránsito, ya sea mediante artefactos que registran velocidad e infracciones para futuros controles policiales, o que directamente denuncian las faltas con luces y sirenas, mediante “sistema automáticos para dirigir el tránsito” o sistemas que detienen los motores de todos aquellos vehículos que pasan debajo de un semáforo en rojo.³⁵ La justificación para todos estos inventos e ideas es siempre el problema de los accidentes de tránsito, pero en el discurso ensayado por quienes envían sus cartas a Perón puede leerse también una denuncia de la anomia en la que se había sumido el espacio público de la ciudad y un reclamo por “poner orden” que incluía recomendaciones de multas y penas para los transgresores a las normas de tránsito y que, en este caso, se expresaba a través del lenguaje de la técnica.

Queda abierta, entonces, una discusión sobre cuánto de las peculiaridades del proceso se deben a la irrupción del peronismo en la vida política y social, y cuánto a cuestiones más generales, relacionadas a la expansión urbana, el avance tecnológico y las particularidades del desarrollo “tardío” de la industrialización y la urbanización en países periféricos

³⁴ Para un ejemplo clásico de esta lectura podría citarse los trabajos de Luna (1971) y Ratier (1971); para obras más recientes que indagan en mayor detalle en esta conflictiva adaptación de la población migrante al nuevo espacio público de la ciudad pueden mencionarse los estudios de Adamovsky (2009), Acha (2013) y Milanésio (2014).

³⁵ Ver, a modo de ejemplos: AGN, STP, Caja 463, Iniciativa 2872; AGN, STP, Caja 388, Iniciativa 6572, y AGN, STP, Caja 597, Iniciativa 788.

como la Argentina. Para ahondar en esta línea de análisis, puede resultar provechoso dialogar con la multiplicidad de trabajos que en las últimas décadas han abordado el tema dentro del llamado “*mobility turn*” (Sheller y Urry, 2006). Un estudio como el aquí propuesto, incluso, podría aportar una perspectiva renovada a un campo generalmente caracterizado por el análisis de fuentes periodísticas, científicas y estatales.

Conclusiones y comentarios finales

El estudio presentado en páginas previas ha sido concebido como una primera aproximación a las formas específicas en que las transformaciones de los medios de transporte de mediados del siglo XX fueron procesadas, apropiadas y en muchos casos resignificadas por las clases populares de la Argentina del primer peronismo, y específicamente por las habitantes de la Ciudad de Buenos Aires en lo que se refiere al control del tránsito urbano. Estas formas fueron específicas a cada medio de transporte particular y se construyeron en diálogo con una tradición de ciencia e inventiva popular que, en la Argentina, se encuentra lejos de ser un fenómeno exclusivo de las décadas del cuarenta y el cincuenta.³⁶ La aproximación puntual a cada uno de los objetos analizados, por su parte, se encuentra relacionada con la adaptabilidad de los mismos a las limitadas condiciones de los talleres y cuartos-del-fondo en lo que los inventores populares y pensadores aficionados desarrollan su tarea creativa: una será entonces la relación con la aviación, que mayoritariamente relega a los mismos a un rol de simples espectadores, y otra la que los inventores entablan con los repuestos del automotor o con las piezas de la maquinaria ferroviaria, donde entra en juego la experiencia práctica directa.

El impacto del fenómeno peronista no puede ser obviado, pero la nueva centralidad que se le reconoce al Estado en estas cartas encuentra también una clave explicativa en las exigencias específicas de los nuevos objetos de la ciencia y de la técnica de mediados de siglo, cuestión que no niega pero que excede una simple lectura en clave político-ideológica. La tensión que el paso de una imaginación técnica popular obsesionada con el patentamiento de un invento genial y el éxito económico, a otra que reconoce una necesaria planificación estatal, es la misma que se vive en los más elevados ámbitos académicos de la Argentina de la época (Comastri, 2014b). Así, se ha buscado demostrar en páginas precedentes una doble autonomía de la imaginación técnica popular: en relación a la agenda de temas y problemáticas presentada por los discursos públicos de la prensa, la publicidad, la ficción o incluso la propaganda política, y también en relación a las propias políticas del Estado peronista, que abre la instancia de diálogo con los imaginarios populares sobre ciencia y tecnología, pero que no por eso ejerce sobre ellos un control efectivo. En diálogo con todas estas expresiones del discurso público, la imaginación técnica popular de las décadas del cuarenta y cincuenta se dio a sí misma forma y contenido propios.

Finalmente, resta por profundizar en algunas líneas de análisis que en este trabajo sólo han podido ser muy brevemente ensayadas. En primer lugar, la posibilidad de leer los conflictos socio-políticos por el espacio público de la ciudad de Buenos Aires también como expresiones de una conflictiva adaptación social a la acelerada transformación de sus medios técnicos, entre los que se encuentra el transporte. Segundo, el hecho obvio de que las

³⁶ Para una reconstrucción de la historia de estas tradiciones desde el último tercio del siglo XIX hasta el primero del siglo ver Quereilhac (2016); Gasparini (2012); De Asúa, Miguel y Diego Hurtado (2004).

observaciones realizadas sobre las representaciones del espacio público en dicha ciudad no pueden ser generalizadas sin más hacia el resto del territorio nacional, o siquiera hacia el resto de las principales ciudades del país. Las cartas enviadas a Perón por la ciudadanía llegaron desde todas las provincias y territorios nacionales y, en ese sentido, ofrecen un *collage* de experiencias provenientes de distintas latitudes y circunstancias. Sin embargo, el mismo deberá ser, en futuros trabajos, puesto en diálogo con las formas específicas en las que las tecnologías del transporte se materializaron y representaron desde el propio territorio.

Bibliografía

- Aboy, Rosa (2005), *Viviendas para el pueblo. Espacio urbano y sociabilidad en el barrio Los Perales, 1946-1955*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- Acha, Omar (2013), *Crónica Sentimental de la Argentina peronista. Sexo, inconsciente e ideología, 1945-1955*, Buenos Aires, Editorial Prometeo.
- Adamovsky, Ezequiel (2009), *Historia de la clase media argentina. Apogeo y decadencia de una ilusión, 1919-2003*, Buenos Aires, Planeta.
- Baczko, Bronislaw (2005), *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*, Buenos Aires, Nueva Visión.
- Ballent, Anahí (2006), *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943-1955*, Buenos Aires, Editorial Prometeo.
- Cardozo, Daniel (2015), “Del prototipo... ¿a la producción? El desarrollo de material ferroviario en la planificación peronista (1946-1952)”, ponencia presentada en las *XV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Comodoro Rivadavia, Chubut.
- Cardozo, Daniel (2016), “Tras las huellas de los ingenieros... aportes a la conformación de la burocracia estatal ferroviaria (1943-1948)”, ponencia presentada en las *XXV Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Salta.
- Comastri, Hernán (2014a), “*Bull Rockett*, Héctor Germán Oesterheld y la imaginación técnica popular en la Argentina de mediados del siglo XX”, *Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti”*, año 14, nro. 14, pp. 239-257.
- Comastri, Hernán (2014b), “Redes académicas transnacionales y la física argentina durante el primer peronismo”, *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, vol. XIV, nro. 1, enero-junio, pp. 75-100.
- Comastri, Hernán (2015), “La Dirección General de Estadística Municipal entre las dos guerras mundiales”, en González Bollo, Hernán y Zuloaga, Nora (coords.), *Historia de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la Ciudad de Buenos Aires*, Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pp. 59-78.
- De Asúa, Miguel y Diego Hurtado (2004), *Imágenes de Einstein. Relatividad y cultura en el mundo y en la Argentina*, Buenos Aires, Eudeba.
- Elena, Eduardo (2011), *Dignifying Argentina: Peronismo, Citizenship and Mass Consumption*, Pittsburg, University of Pittsburg Press.
- Gasparini, Sandra (2012), *Espectros de la ciencia. Fantasías científicas de la Argentina del siglo XIX*, Buenos Aires, Santiago Arcos Editor.
- Giucci, Guillermo (2007), *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Bernal, Universidad Nacional de Quilmes.
- Hallbwachs, Maurice (2004), *Los marcos sociales de la memoria*, Barcelona, Editorial Anthropos.
- Luna, Félix (2011 [1971]), *El 45. Crónica de un año decisivo*, Buenos Aires, Sudamericana.

- Milanesio, Natalia (2014), *Cuando los trabajadores salieron de compras. Nuevos consumidores, publicidad y cambio cultural durante el primer peronismo*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno.
- Quereilhac, Soledad (2016), *Cuando la ciencia despertaba fantasías. Prensa, literatura y ocultismos en la Argentina de entresiglos*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores.
- Ratier, Hugo (1971), *El cabecita negra*, Buenos Aires, CEAL.
- Rougier, Marcelo (2012), *La economía del peronismo. Una perspectiva histórica*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana.
- Sarlo, Beatriz (2004), *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina*, Buenos Aires, Editorial Nueva Visión.
- Sheller, Mimi y Urry, John (2006), "The new mobilities paradigm", *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 38, nro. 2, pp. 207-226.

