
**Ir por la derecha.
Políticas públicas y prácticas de movilidad a propósito del cambio de mano
durante el primer peronismo¹.**

Carla Muriel del Cueto,

Instituto de Ciencias, Universidad Nacional de General Sarmiento,
Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires
Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica
Argentina

cdelcueto@campus.ungs.edu.ar

Valeria Gruschetsky,

Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología, Universidad Nacional de
Quilmes, Comisión de Investigaciones Científicas-Buenos Aires
Instituto de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de San Martín
Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica
Argentina

valeriaana@gmail.com

Recibido: 29/09/2020

Aceptado: 27/11/2020

Resumen

El cambio del sentido de circulación 10 de Julio de 1945 modificó la organización vial en todo el territorio argentino: avenidas, calles, rutas y caminos debieron adaptarse al tránsito por mano derecha. Esta intervención puntual y drástica en el ordenamiento de tránsito es nuestro punto de inflexión para indagar sobre las dinámicas sociopolíticas y culturales vinculadas a la movilidad vial durante el periodo en que se implementó el cambio de mano. En efecto, desde la década de 1930 como momento previo y durante el peronismo clásico se inicia una etapa de transformación del sistema de circulación automotor. Partimos de la idea que propone John Urry que entiende a la movilidad como una forma de habitar en movimiento para construir una aproximación que articula tres niveles de análisis. En primer lugar, el marco normativo y su rol en la implementación de una política pública que involucró a todo el territorio nacional y que

¹ Este artículo se inscribe en un proyecto de investigación más general sobre movilidad: Pasajeros, conductores, ciclistas y peatones. La producción de sujetos y prácticas de movilidad en Argentina desde el siglo XX. PICT-2017- 1880. Directora: Melina Piglia.

resultó exitosa; en segundo término, las transformaciones que generó su implementación – infraestructuras y mecánica- en un contexto expansivo de la vialidad en el continente americano pero atravesado por el contexto de la segunda posguerra. Finalmente, en tercer lugar, las campañas de información y concientización que acompañaron el cambio de mano para analizar las prácticas asociadas a la movilidad vial y sus representaciones.

Palabras clave: vialidad nacional, tránsito, cambio de mano, infraestructura, legislación, campañas viales

To the Right. Public policies and mobility practices regarding road traffic switch during the first Peronism

Abstract

The road traffic switch on July 10, 1945, changed the road organization in Argentina: avenues, streets, roads, and ways had to switch from left to right hand traffic. This specific and drastic intervention in traffic order is our turning point to explore about cultural and sociopolitical processes related to road mobility during the period in which this measure was implemented. In fact, since the 1930s and during the first Peronism a period of transformations regarding the road circulation system began. Based on John Urry's idea that mobility is a way of dwelling-in-motion, we propose three levels of analysis. First, the norms, which were successful, as a frame for the implementation of public policies which covered the whole national territory. Second, the transformations related which triggers their implementation -infrastructure and mechanics- within the context of the Second World War. Finally, the information and educational campaigns that addressed the traffic switch. The latter allow us to analyze road mobility practices and representations.

Keywords: public roads, traffic, road traffic switch, mobility infrastructures, legislation, road campaigns

Ir por la derecha.

Políticas públicas y prácticas de movilidad a propósito del cambio de mano durante el primer peronismo

Introducción

El 10 de junio de 1945 a las seis de la mañana, el tráfico de la Argentina amanecía con un cambio drástico que tendría consecuencias inmediatas muy contundentes en la seguridad vial: el cambio de mano de la izquierda a la derecha en las calles y rutas del país. Comenzaba a regir el Decreto N°26.965/44 que establecía el cambio de mano de los vehículos en todas calles y caminos del país y que sería ratificado, años más tarde, durante el peronismo. Por esa época, tal como era a la usanza inglesa, la mano utilizada era la izquierda. Se cambió por la mano derecha que se había adoptado en la mayoría de los países del mundo. La implementación de ese cambio disminuyó significativamente los siniestros viales. En este sentido, constituye un buen ejemplo de cómo una medida que apunta a un aspecto del sistema, no centrado en los procedimientos que deben seguir los conductores, tiene un impacto contundente. Sin embargo, tal como mostraremos, el éxito de la implementación de esa política necesitaba del compromiso de conductores y peatones. Por la puesta en vigencia de ese decreto -que coincide también con la del reglamento de tránsito que reemplazó al de 1936, el primero que reguló las calles y caminos de nuestro país- y por sus consecuencias en la disminución de muertes, se designa en diciembre de 1945, el día 10 de junio como “Día Nacional de la Seguridad en el Tránsito”².

Tomaremos la política del cambio de mano, en tanto intervención puntual y drástica en el ordenamiento de tránsito, como punto de inflexión para indagar sobre las dinámicas sociopolíticas y culturales vinculadas a la movilidad vial durante el periodo de su implementación en todo el territorio nacional. En estos términos, la década de 1930 comprende el periodo previo caracterizado por el desarrollo de infraestructuras acordadas para la circulación de los automotores por parte del Estado y el peronismo

² Con el tiempo cambiaría la designación a “Día Nacional de la Seguridad Vial”.

clásico como una etapa de transformación del sistema de circulación automotor principalmente en relación con el ordenamiento y regulación del tránsito.³

Durante la década de 1930 la necesidad de caminos para la circulación automotor y la buena comunicación colocaron a la vialidad en la agenda pública, en un contexto socio político de transformación estatal asociado a la implementación de políticas de reactivación económica y a una mayor presencia de la acción del Estado en la vida pública. La sanción de la Ley Nacional de Vialidad que dio origen a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en 1932 se convirtió en un punto de partida que potenció y multiplicó la acción modernizadora del Estado nacional en la materia. La nueva agencia tuvo la función principal de crear un sistema troncal de caminos nacionales de bajo costo, pero también realizó obras de mayor envergadura al ampliar su radio de acción al espacio urbano, promocionó viajes de capacitación al exterior para sus cuerpos técnicos, propició la participación en congresos y desarrolló campañas de difusión y educación vial que fomentaron el desarrollo de una conciencia pública a favor de una “buena vialidad” (Ballent, 2008; del Cueto, 2018; Gruschetsky, 2012, 2019; Piglia, 2014). En este contexto, a fines de la década de 1930 el cambio de mano de izquierda a derecha fue un asunto que comenzó a cobrar presencia en la agenda pública. En el Tercer Congreso Panamericano de Carreteras realizado en Santiago de Chile en 1939 se acordó la necesidad de procurar la uniformidad y seguridad del tránsito internacional en todos los países del continente, es decir unificar la circulación por la derecha implicaba también ahondar en el sistema panamericano de carreteras. Para ese entonces, de los 22 países americanos, solo la Argentina, Uruguay y Paraguay mantenían un sentido de circulación por la izquierda.⁴ Cuando en la Argentina se implementó el cambio de mano en junio de 1945, Paraguay ya lo había hecho y Uruguay lo realizó tres meses después. Además, el cambio de mano proyectaba un abaratamiento del costo final de los automóviles importados porque ya no sería necesario adaptar el volante a la circulación por la izquierda. En rigor, en relación con la política exterior, el cambio de mano se

³ Si bien durante la década de 1950 hubo políticas para el fomento de una industria automotriz nacional, el gran crecimiento del parque automotor tuvo lugar hacia fines de la década producto de las políticas desarrollistas que impulsaron el crecimiento de la industria automotriz (Belini, Claudio, 2006; Rougier, 2012).

⁴ Para el momento del cambio de mano en la Argentina todo el sistema de transporte circulaba por la izquierda: ferrocarriles, tranvías, subterráneos y automotores. Esta tradición circulatoria asociada a la forma inglesa se debe principalmente a que desde fines del siglo XIX cuando se establecieron las primeras empresas ferroviarias en la Argentina fueron de capitales británicos. Hasta el día de hoy trenes y subtes siguen circulando de la misma manera. Para la historia de los ferrocarriles, tranvías y subterráneos en la Argentina véase (López & Waddell, 2007; Zunino Singh, 2012)

articuló con las premisas propuestas por el panamericanismo, entendido como la necesidad de integración territorial promocionada por los representantes de la industria automotriz y la política exterior de los EEUU en Latinoamérica (Freeman, 2011), aunque también no se deben dejar de tener en cuenta los nuevos alineamientos políticos que el peronismo generó en relación con Inglaterra y los capitales británicos (García Heras, 1994; López y Waddell, 2007).

Con respecto a la implementación del nuevo ordenamiento del tránsito en el territorio nacional, la puesta en marcha del cambio de mano en la Argentina implicó una serie de transformaciones económico-sociales y técnico-culturales que deben ser entendidas a la luz de lo que significó la irrupción del automóvil en la sociedad (Paterson, 2007; Wollen y Kerr, 2002). En esta línea, el aporte de John. Urry nos brinda un marco conceptual para el análisis al entender a la movilidad como una forma de habitar el movimiento que involucra, además de los transportes y las comunicaciones, el espacio a través de formas concretas - redes de infraestructuras (vías, túneles, calles, veredas, pasajes, puentes, autopistas, etc.)- que han requerido planificación, inversión, y trabajo, dando forma a nuevos paisajes (Urry, 2007; Zunino Singh et al., 2018). En cuanto al desarrollo de la red nacional de caminos, en el término de una década, la DNV logró extenderla de 2.000km a 57.671km -de los cuales 22.171 km eran caminos de tránsito permanente y los 35.500 km restantes eran caminos de tránsito no permanente (Memoria DNV 1942) y, además, se consolidó la ingeniería vial como campo científico y profesional en la estructura estatal (saber de estado) que implementó, a la vez que legitimó, las políticas viales y sus transformaciones (Ballent, 2008; Gruschetsky, 2019)

En rigor, la política vial que se desarrolló durante la década de 1930 tuvo la capacidad de condensar parte de esas expectativas que se construyeron en torno al desarrollo de la cultura del automóvil (Ballent, 2005; Norton, 2016), pero también generó otro tipo de vínculo que articuló a la DNV – en tanto representante del Estado nacional- con las reparticiones a cargo de la vialidad en cada una de las provincias y de los territorios nacionales. En estos términos, sostenemos que estos elementos sustentan en parte el éxito, en un tiempo relativamente breve, de la implementación del cambio de mano como política pública que abarcó todo el territorio nacional. Otro de los aspectos relevantes fue la importante campaña de reeducación y difusión que se desarrolló a propósito de la puesta en vigencia de la nueva reglamentación que contó con la

participación de agentes de todo tipo, situación que nos interpela sobre la multiplicidad de aspectos que involucró la difusión de la cultura del automóvil.

En cuanto a la normativa, la implementación de un aspecto puntual como fue el cambio de mano se convirtió en una oportunidad para actualizar el reglamento de tránsito 1936. El decreto presidencial, 12.689/45 adquirió carácter de Ley en junio de 1946 y reemplazó a la legislación anterior. La nueva normativa fue elaborada por Vialidad Nacional con la colaboración de otras reparticiones y jurisdicciones estatales (Dirección Nacional de Transportes, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires) y de entidades privadas y públicas. El mismo incorporaba dos modificaciones realizadas en 1942 que tendieron a ordenar y normativizar la práctica vial: la prohibición de carreras en todo el territorio de la República Argentina sin autorización de una autoridad competente⁵ y la prohibición de publicidad en los caminos, a lo que se sumó la ratificación del decreto ya mencionado, 26.965/44, que establecía el cambio de mano de la izquierda a la derecha. Para analizar estas modificaciones en la legislación retomamos la perspectiva de la gubernamentalidad (Foucault 1981; Rose y Miller, 1992; Simon, 1998; O'Malley 2006 y 2007; Rose, 2007; Grinberg, 2007) que alude a principios organizativos del ejercicio del gobierno y al conocimiento de las ideas que organizan los planes de gobierno⁶. Esta modalidad se centraba en la visión de que aquello que debe ser gobernado es el autogobierno y que cualquier acto de gobierno debe tener en cuenta el orden autorregulado de las cosas. Las fuentes del enfoque de la gubernamentalidad son los documentos, los proyectos de gobierno, los discursos de los políticos, los folletos y los manuales (O'Malley, 2006).

Como mostraremos, el cambio de mano, se encuentra en una bisagra entre aquellas discusiones previas a la Ley Nacional de Vialidad circunscriptas, en su mayoría, a las dificultades del tránsito en la ciudad de Buenos Aires que buscaban controlar y ordenar el tráfico a través de normativas (Del Mazo, 1931; Pastore, Lorenzo Dagnino, 1927) y aquellas otras que a partir de una nueva legislación apuntaban a regular el nuevo escenario a la luz de la modernización del parque automotor y la

⁵ Melina Piglia (2014) ha analizado como la realización y celebración de carreras de automóviles en espacios públicos (turismo carretera) durante las décadas de 1920 y 1930 fueron parte de los mecanismos de promoción de la cultura del automóvil.

⁶ Sus fundamentos se encuentran en el ensayo *La gubernamentalidad*, de Michel Foucault que fusiona las ideas de gobierno y mentalidad y refiere a una cierta mentalidad de gobierno que surgió en Europa en el Siglo XVII.

expansión de la red vial. La idea implícita de estas reformas, además de lograr mayor eficiencia, se vinculaba con una vocación por mejorar la “seguridad vial”.

Finalmente, el trabajo se estructura en tres partes que nos permiten articular desde una perspectiva histórica los tres niveles de análisis propuesto. En primer lugar, el marco normativo y su rol en la implementación de una política pública que involucró a todo el territorio nacional; en segundo término, las transformaciones que generó su implementación – infraestructura y mecánica- en un contexto expansivo de la vialidad en el continente americano atravesado por la segunda posguerra. Y, en tercer lugar, las campañas de información y concientización que acompañaron el cambio de mano para analizar las prácticas asociadas a la movilidad vial y sus representaciones.

Un nuevo ordenamiento para el tránsito

El cambio de mano significó una medida de gobierno que implicó una modificación en las conductas de los diferentes actores del tránsito, así como toda una serie de intervenciones en el sistema de calles, avenidas y rutas. Entre otras cuestiones, comprendió un cambio de legislación para mejorar la seguridad vial. Asumiendo la perspectiva de gubernamentalidad, colocaremos el foco en la formulación de los riesgos como una modalidad particular en que los problemas se “imaginan” y se enfrentan. Para el análisis, el enfoque de la gubernamentalidad, se interesa en la superficie discursiva: en las palabras que se utilizan para describir los problemas, los discursos de gobierno que caracterizan a los sujetos, las categorías que se utilizan para explicar las políticas. En este punto vale la pena recordar la respuesta de O’Malley ante las críticas que sostienen que los estudios de la gubernamentalidad son simplemente análisis de discursos o de filosofías de gobierno. Al respecto dice que

“son en este sentido intensamente **prácticas**. [...] estas mentalidades o “racionalidades de gobierno” (conjuntos más o menos coherentes de problemáticas, objetivos, categorías, subjetividades, etc.) están siempre vinculadas a **tecnologías** para hacer las cosas, respuestas a la pregunta “¿qué hacer?” (O’Malley, 2006: 30).

Algo que puede observarse en la legislación sobre tránsito en la Argentina es que las distintas leyes van afinando paulatinamente el espacio y las actividades que se controlan

(del Cueto, 2018). En este sentido la gubernamentalidad en materia de seguridad vial se caracteriza por poner el foco en el gobierno de las conductas individuales y en definir aspectos cada vez más sutiles.

En este sentido, una novedad que se introdujo en la nueva ley con respecto a los vehículos fue que se especifican las dimensiones y peso reglamentarios, tipos de luces de acuerdo al vehículo y el tipo de camino, especificaciones del transporte de carga, la prohibición para los vehículos de tracción a sangre de circular con llanta metálica o de goma maciza. También se precisan formas de adelantamiento y de virajes y circulación giratoria.

En cuanto a la dinámica del tránsito, se reglamentó cómo comunicar a otros conductores las maniobras a realizar a través de señales manuales. Otra particularidad fue que se reguló el tránsito de peatones, que en ningún caso debía detenerse en la calzada o atravesar corriendo. Finalmente, en el inciso f) del artículo 56 establecía que “los peatones deben conservar la izquierda en el momento de cruzarse con otro peatón y circularán aisladamente cada vez que ello sea necesario para no entorpecer la circulación de las demás personas”. Con respecto a la circulación peatonal que se incluyó en la nueva legislación, vale la pena señalar que la política sobre el tránsito refleja cómo funcionaron los procesos de control y disciplina que las nuevas leyes de tránsito impusieron en los espacios viales. Proceso que Norton (2002) y Errázuriz (2015) identifican con la formulación de las políticas para controlar la movilidad peatonal. Desde la perspectiva de los oficiales municipales fue necesario implementar nuevas reformas que “enseñaron” a los peatones caminar de manera correcta en los espacios urbanos que ahora prioriza el automóvil como factor modernizador para las ciudades. Esto, como veremos, ocurrió en ocasión de la implementación del cambio mano.

La nueva ley establecía la obligatoriedad del seguro contra daños a terceros con mayores detalles que en el reglamento anterior: todos los vehículos de automotor debían estar asegurados por el plazo de dos años y por un monto de 10.000 pesos moneda nacional. Los trabajos sobre este tema son escasos, al respecto podemos mencionar el interesante trabajo de Jonathan Simon (1998) sobre la implementación de seguros de responsabilidad civil como estrategia de gobierno en Estados Unidos en las primeras décadas del Siglo XX. El autor señala que el corolario al fuerte crecimiento y las modificaciones institucionales ligadas al hecho de producir y consumir automóviles

ejerció fuertes presiones en las estrategias de gobierno. La movilidad y la consecuente libertad engendrada por el automóvil introdujo en varios aspectos de la vida social una nueva forma de concebir el espacio social que no estaba previsto en las formas anteriores de la gestión disciplinaria. Desde las estrategias de control desarrolladas para administrar a las personas en lugares fijos como la familia, el trabajo, el sistema de clases y el derecho penal se tornaba incomprensible. En este sentido, la nueva ley especificaba de un modo más preciso las condiciones de la implementación del seguro obligatorio.

En términos generales fue una ley mucho más precisa que el reglamento de 1936, con mayores especificaciones acerca de los requerimientos de circulación de los vehículos, sobre las reglas para las diferentes maniobras y las penalizaciones, entre otros aspectos. Es decir, se ampliaba el abanico de objetos y detalles sobre los cuales se aplicó respecto de la legislación anterior que regulaba en un sentido más general y menos preciso.

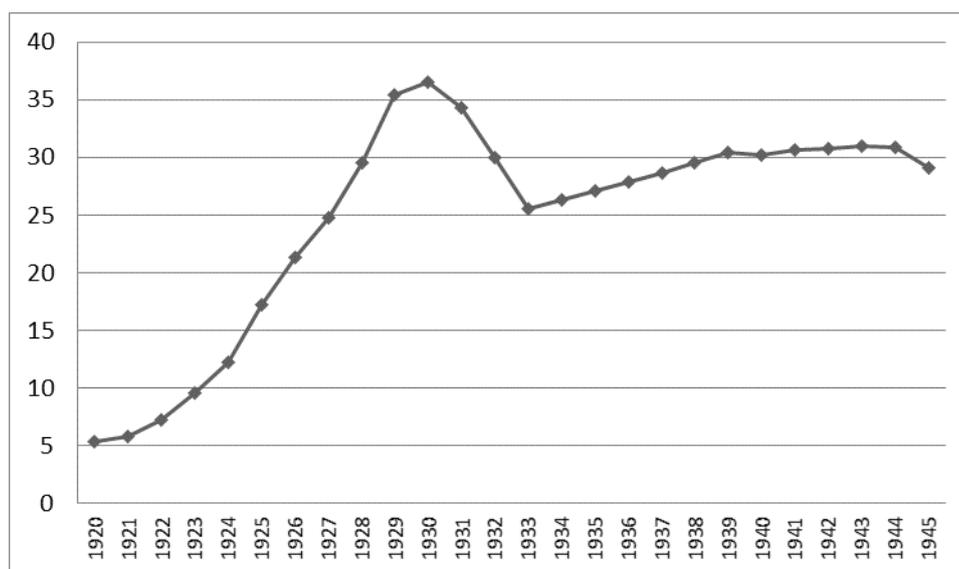
La situación normativa en materia vial en el momento en que se puso en vigencia el cambio de mano requirió una nueva reglamentación más homogénea. En los considerandos del decreto de 1945, que luego se aprobaría con fuerza de ley, se aludía a que la vigencia del reglamento de 1936 había quedado relegada a las rutas de los territorios nacionales porque las provincias habían aplicado sus leyes a los caminos tanto provinciales como nacionales que estuvieran en su jurisdicción. Ante esta situación se consideraba que “razones de buen gobierno, seguridad y comodidad, hacen aconsejable regir por normas uniformes el tránsito en todos los caminos y calles del país”. Se hacía necesaria la elaboración de un nuevo reglamento que diera homogeneidad y coherencia a las reglas de circulación. Se advertía la necesidad de uniformar los criterios de aplicación tanto en las carreteras y caminos como en las calles urbanas, adaptar nuestras rutas y caminos a “los conceptos modernos sobre tránsito y para amplio cumplimiento del artículo 14 de la Constitución nacional en lo que a libertad de tránsito se refiere” (CSN, 1946: 454).

En los considerandos también estaba previsto que en el futuro sería necesario crear nuevas reglamentaciones complementarias relacionadas con normas uniformes y racionales para la habilitación de automotores, examen de conductores y sobre chapas y patentes.

En la presentación se planteaba una secuencia que comenzaba con la idea de que el mejoramiento de la seguridad del tránsito en general, que se vería reflejado en el bien común, estaba centrado en evitar causar daños al prójimo. Esta idea se desplazaba hacia una suerte de interpelación moral en la cual el incumplimiento de la ley constituía un deshonor.

El contexto de elaboración de esta normativa estaba marcado por el desarrollo industrial y del mercado interno. En este sentido, el crecimiento del parque automotor, el aumento del tráfico en las rutas y las necesidades de transporte imponían la sanción de nuevas regulaciones.⁷ En gran medida, los fundamentos de esta ley se inscriben en esta situación. Sin embargo, la visión sobre los comportamientos que no cumplen con la ley como elemento significativo en el tránsito y la carga moral que se posa sobre ellos no deja de tener peso.

Cuadro 1: Automotores por cada 1000 habitantes 1920-1949



Elaboración propia en base a Ferreres (2005)

⁷ Si bien en términos absolutos no se observa un importante salto en el crecimiento del parque automotor para el periodo en comparación tanto con la etapa precedente (década de 1930) como por las políticas desarrollistas del periodo posterior (1958-1962), durante los gobiernos peronistas hubo una política de promoción de la industria automotriz que apuntó tanto a fomentar la industria nacional como a posibilitar el acceso a los automotores por parte de un público más amplio. Sin embargo, debido a la política económica internacional y al tratarse de una industria incipiente en el mercado local - importante dependencia de insumos importados y necesidad de formar una mano de obra especializada- el impacto fue menor en relación a las expectativas proyectadas ya que el valor de los automóviles siguió siendo alto para la mayoría de los trabajadores. Véase (Belini, 2006)

La aprobación de la ley por parte del Poder Legislativo fue unos años después, el 30 de septiembre de 1949. La ley aprobada finalmente incluyó algunas modificaciones sugeridas por la cámara baja.

El tema de la seguridad en el tránsito comenzaba a cobrar fuerza en esos años. Un mes antes en la Cámara de Senadores se elevó un pedido de creación de una Comisión Nacional de Tránsito. En los fundamentos de la presentación a la cámara alta, de la sesión del 31 de agosto de 1949, hecha por el Arcadio Avendaño, senador del Partido Justicialista por la provincia de Santiago del Estero, ya se planteó la cuestión vial como “problema del tránsito” que se acrecentaba en sus características y exigía una “urgente solución” con el fin de reducir los enormes perjuicios que ocasionaba en términos de pérdida de vidas, materiales y horas de trabajo⁸.

También se hacía alusión a la preocupación y las acciones del gobierno en relación con el tema que en 1945 se había instituido el 10 de junio como “Día de la Seguridad en el Tránsito”, la creación del Comité Asesor de Seguridad en el Tránsito (que había funcionado de manera ininterrumpida desde 1947, aunque los escasos recursos no le permitían implementar acciones trascendentes de carácter nacional). También en los fundamentos se solicitaba la creación de una Comisión Nacional de Tránsito que dependiera del Ministerio del Interior para mejorar en reglamentaciones posteriores los aspectos que podían entrar en conflicto con los derechos provinciales y municipales que estaban consagrados por la Constitución Nacional.

En los mismos fundamentos, se citan partes del discurso pronunciado por el entonces presidente Juan Domingo Perón, en ocasión del Día de la Seguridad en el Tránsito del año 1948. En esa oportunidad interpretaba el crecimiento de los siniestros de tránsito en el marco del aumento del parque automotor. Este último, a su vez era “la consecuencia inmediata de la etapa del desarrollo industrial que el país ha iniciado” (CSN, 1949: 1382). También se acentuaba que el compromiso a favor de la producción bajo la consigna de “construir” debía ir acompañado con la misma intensidad en “conservar” en defensa del acervo económico y humano de la Nación. Por eso era necesario y urgente reducir las pérdidas de vidas, materiales y de horas de trabajo que causaban los siniestros de tránsito.

⁸ Desde la irrupción del automóvil, particularmente en los grandes centros urbanos, el “problema del tránsito” o tráfico ha sido utilizado como fundamento legítimo para poner en agenda la cuestión vial asociada principalmente con intereses para mejorar las infraestructuras y la regulación en las formas de circulación. Lo novedoso en este caso fue que esta conceptualización se asoció con cuestiones de seguridad en el tránsito vial.

El fundamento de una acción exitosa para ordenar el tránsito radicaba principalmente en la educación que debían poseer tanto peatones como conductores, por eso era “necesario que la conciencia de la seguridad se adentre en el espíritu de cada uno de los habitantes del país” (CSN, 1949: 1382). Finalmente, Avendaño vaticinaba que a partir de la creación de la Comisión Nacional de Tránsito se iniciaría una fecunda labor en pos del ordenamiento del tránsito y con ello la economización de un “importante caudal humano y los grandes recursos que actualmente son destruidos por el desorden imperante en este aspecto” (CSN, 1949: 1382).

En el prólogo del reglamento de 1945 (Decreto 12.689/45) figura la expectativa de que su cumplimiento optimizaría la seguridad en el tráfico y se planteaba una secuencia que iba de un mejoramiento de la seguridad del tránsito en general -que se vería reflejado en el bien común- hacia una suerte de interpelación moral en la cual el incumplimiento de la ley constituiría un deshonor⁹.

Este reglamento que se convirtió en ley en 1949, que estuvo vigente hasta la implementación de la ley N° 22.934 en 1983, fue una respuesta al creciente problema de las muertes en siniestros viales y se enmarcó en el contexto de surgimiento del primer peronismo en el cual se implementaron una serie regulaciones de distintos aspectos de lo social hasta el momento inéditas.

Resulta interesante para el análisis, retomar el desarrollo de Tabasso (2012) que resume cuatro paradigmas de la seguridad vial. El primer paradigma estuvo vigente entre 1900 y 1925/35 y tenía como objetivo controlar el uso de los automotores y los esfuerzos por la seguridad se enfocaron en los ajustes entre el vehículo y el conductor, en los componentes mecánicos y en las regulaciones de largo plazo. Dentro de este primer paradigma podemos ubicar los diagnósticos y recomendaciones planteadas por Marcelino Del Mazo (1931) en *La congestión del tráfico*. El análisis era sobre la circulación vehicular en la ciudad de Buenos Aires. Algunas de las causas se referían a la morfología del centro de la ciudad, horarios y cantidad de personas que se desplazaban. A los fines de nuestro artículo, nos interesan algunos aspectos que tienen que ver con el ordenamiento del tráfico. En primer lugar, se refería a los vehículos como generadores de la congestión: multiplicidad de tracciones (sangre y mecánica)

⁹ “El respeto y el cumplimiento por todos los habitantes de las disposiciones contenidas en este Reglamento y el espíritu que lo anima, es un deber moral”, *Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina*, 1945, p.8.

circulando por calles angostas y a doble mano, se le sumaba la doble dirección de los automotores lo que provocaba menor visibilidad para maniobrar en los autos con el volante a la izquierda. La solución propuesta en este caso era una reglamentación que especificara las velocidades de circulación, tipo de vehículo y tipo de vía. Segundo, establecía los problemas con relación a los espacios de circulación -las infraestructuras-: espacios destinados al estacionamiento, cantidad de calles con dirección de salida del centro, desorganización del tránsito hacia las estaciones ferroviarias, cruces de las avenidas de doble mano provocando grandes detenciones de tráfico. En tercer término, las tensiones entre transporte público y el transporte particular en las avenidas: tranvías con recorridos zigzagueantes, problemas de flujos por la velocidad reducida, ancho de los coches respecto de las calzadas. Además, a este diagnóstico se le sumaba el comportamiento de los peatones: interrumpían el tránsito, no respetaban los cruces. En rigor, este diagnóstico que daba cuenta de los problemas de organización y ordenamiento del tránsito fueron un signo de la relevancia de estos aspectos entre fines de la década de 1920 y durante de la década de 1930 (Del Mazo, 1931). Por otra parte, salvo la referencia a los comportamientos de los peatones, la mirada estaba puesta en aspectos generales sobre la dinámica del tránsito y la circulación vehicular. El control sobre las conductas de los diferentes actores del tráfico es preocupación del segundo paradigma. En efecto, Tabasso identifica el segundo paradigma entre los años 1925/35 y 1965/70 centrado en el control de las situaciones de tránsito. Se desplazó la mirada desde los vehículos hacia los conductores, centrada especialmente en los errores humanos. El cambio de mano se ubica dentro de estas preocupaciones: mayor control y organización del tránsito luego de más de una década de funcionamiento de la Dirección de Vialidad Nacional. Recordemos que la decisión e implementación del cambio de mano ocurrió en el marco de una serie de modificaciones normativas más amplia. El cambio de mano se produjo junto con la segunda regulación a nivel nacional a partir del decreto 12.689/45. Esta medida cambio de mano implica una intervención que apunta al ordenamiento del tránsito y las mejoras técnicas y de infraestructura necesarias frente al crecimiento del parque automotor. Al mismo tiempo, en el nuevo reglamento se encuentra mayor énfasis en la regulación de las conductas y una preocupación por la educación vial lo cual implica una vocación por generar prácticas prudentes en el tránsito.¹⁰

¹⁰ Si bien queda por fuera del período que analizamos, mencionamos los otros dos paradigmas

En estas intervenciones estatales, se encuentran medidas que apuntan al sistema, como el cambio de mano que tuvo un impacto inmediato en la mejora de la seguridad en el tránsito. Sin embargo, el cambio de mano, no es un aspecto aislado de las modificaciones normativas que se consideraban necesarias luego de 10 años de vigencia del primer reglamento a nivel nacional. Se impulsaron cambios legislativos para homogeneizar en todo el territorio las normas vigentes y comenzó a tener cada vez más importancia, por momentos moral, a la necesidad de concientizar: se pone el acento en una gubernamentalidad que pone el foco en la autorregulación y en generar comportamientos prudentes.

Infraestructura y la mecánica de los autos

Como señalamos, el cambio de mano se implementó en todo el país a través del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 26.965 que estableció como fecha efectiva para llevar adelante tal transformación el 10 de Junio de 1945 a partir de las 6 hs.¹¹, para ello también se firmaron convenios con las provincias y con los municipios¹². Se trató de una reforma sustancial ya que se modificó la forma de circulación vial en todo el territorio: avenidas, calles, rutas, caminos debieron adaptarse a un tránsito por mano derecha. Desde finales de la década de 1930 el cambio de mano de izquierda a derecha era un asunto presente en los congresos de vialidad. Tal como hemos mencionado, el Tercer Congreso Panamericano de Carreteras (1939) fue clave para la implementación

caracterizados por Tabasso para completar su descripción. El tercer paradigma (1965/70-1980/85) consistió en la gestión del sistema de tránsito que incluía la circulación terrestre peatonal-vehicular. Para ello se priorizó la eliminación de los riesgos del sistema. Finalmente, el cuarto paradigma está enfocado en la gestión del sistema de transporte. Este último se considera como un sistema global, complejo y comprensivo de todos los modos de movilidad. La prevención apunta no sólo a reducir el riesgo de lesión sino, y sobre todo a minimizar proactivamente la exposición al mismo. En esta misma línea se sostiene que las infraestructuras son determinantes en la seguridad vial y que el diseño vial puede llegar a evitar el error humano y disminuir menguar los daños cuando éste se produce (Sánchez Ferreira, 2012).

¹¹ La fecha elegida del 10 de junio, según mencionan en la *Revista Caminos* y de acuerdo con estadísticas, era el día en el que se registraba menos tránsito en la República Argentina. Las 6am, también se debió a que era una hora con poco tránsito y que precedía al inicio de la mayoría de las actividades (Editorial, 1945).

¹² El cambio de mano se implementó en todo el país a través del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 26.965 que estableció como fecha efectiva para llevar adelante tal transformación el 10 de junio de 1945 a partir de las 6 hs., para ello también se firmaron convenios con las provincias y con los municipios. (Editorial, 1945).

del cambio del ordenamiento del tránsito en el territorio nacional.¹³ El acuerdo de unificar la circulación por la derecha en todo el continente era un aspecto más de las políticas impulsada por los Estados Unidos bajo la presidencia de Roosevelt: buenos caminos y automovilismo se convirtieron en banderas para estrechar lazos frente al avance del fascismo en Europa continental (Freeman, 2011).

El nuevo ordenamiento del tránsito implicó, como ya hemos señalado, dos niveles de actuación: uno en términos de vinculación con el exterior y otro en relación con su implementación en el territorio nacional. En relación al primero, se apuntó a unificar los caminos nacionales con los de los países limítrofes en particular y con los de toda la región en general. En efecto, integrar el sistema de carreteras nacionales con el resto del continente se había convertido en una necesidad que sobrepasaba al mero hecho de circular: se fortalecería el turismo entre los países limítrofes al posibilitar el intercambio de automotores por carreteras, así como también en un futuro el intercambio de bienes y productos a través del sistema vial. Revistas, diarios, instituciones automovilísticas y de turismo -dentro de las que se destacaba el Automóvil Club Argentino (ACA), institución que desde la década de 1920 bregaba por la circulación por la derecha- fueron importantes y fervientes promotores de la necesidad de introducir el cambio de mano. Razón que los colocó junto con la Administración General de Vialidad Nacional (AGVN) al frente de la campaña para difundir el nuevo ordenamiento del tránsito. Este aspecto nos introduce en el segundo nivel de actuación: el plan mediante el cual se implementó el cambio de mano en toda la Argentina.

La acción se llevó a cabo en dos sentidos: uno estuvo focalizado en la transformación y/o adaptación de ciertas infraestructuras y el otro en la reeducación de la población hacia un cambio de mano de izquierda a derecha al que nos referiremos en

¹³ La historiografía sobre la construcción de Latinoamérica como campo de disputa entre los intereses imperialistas británicos y norteamericanos ofrece lecturas para pensar al cambio de mano como parte de ellas. Así, por ejemplo, esta oposición de intereses ha sido interpretada desde una perspectiva económica por Raúl García Heras (García Heras, 1985). La importante participación de las empresas automotrices norteamericanas en el mercado local es así leída como un elemento clave de las políticas expansionistas de Estados Unidos en detrimento de los capitales británicos. Por otra parte, desde una perspectiva de la historia cultural, Ricardo Salvatore sugiere una lectura en donde los congresos panamericanos – entendidos como actividades realizadas por la Unión Panamericana- formaron parte del aparato que desarrolló el imperio informal norteamericano en América Latina (Salvatore, 2006). Sin embargo, desde nuestro análisis afirmamos que el rol protagónico que tuvo EEUU en la realización de los congresos panamericanos de carreteras también puede ser considerado como otro factor de esas políticas, pero en relación al peso de la escala en la producción de automotores, a la difusión de esa tecnología y al conocimiento sobre los sistemas de vialidad que tenía ese país. La formación de profesionales y funcionarios locales en materia de vialidad tuvo una estrecha vinculación con las instituciones norteamericanas viales (Gruschetsky, 2012).

el próximo apartado. En cuanto a la adecuación de las infraestructuras viales implicó la puesta en marcha de un plan rápido y efectivo para modificar toda la señalización de los caminos, las avenidas y las calles, así como también reformar los códigos de tránsito de todas las jurisdicciones del país. En los grandes centros urbanos, especialmente la Capital Federal, la tarea fue más compleja porque el caudal de tránsito circulante era mayor y afectaba también a gran parte del transporte público (tranvías, colectivos y autobuses; los trenes y subterráneos siguieron y continúan aún en la actualidad funcionando por la mano izquierda). Se dispuso un plan para que en 24 horas se modificasen todos los carteles y flechas de señalamiento para lograr la unificación necesaria en todo el país.

Pero faltaba la transformación que resultaría más conflictiva: los usuarios y dueños debieron modificar la dirección de sus autos a un costo estimado de \$250 por vehículo (Aurralde, Nicanor, 1944). Un costo económico significativo dado que para el año 1945, el parque automotor era de 445.238 vehículos (Ferrerres, 2005). En el mediano plazo los dueños de automóviles se verían beneficiados, ya que la mayoría de los autos se importaba de Norteamérica y el cambio de dirección necesario para su uso en territorio argentino encarecía su valor. De esta forma, en un promedio de 8 a 10 años se terminaría con los autos modificados.¹⁴ Sin embargo, en la práctica no todos los automotores que circulaban en el territorio argentino previo al cambio de mano tenían su volante a la izquierda. En diferentes fotografías se puede observar la coexistencia de vehículos con la dirección a la izquierda y a la derecha circulando por espacios urbanos como la ciudad de Buenos Aires (figuras 1 y 2). Situación que no parecía ser una dificultad para circular por la ciudad ya que en las ordenanzas de reglamentación de tránsito vehicular en donde se detallaban algunas especificaciones técnicas -como la necesidad de portar faroles de diferentes colores y tener al día el certificado habilitante otorgado por la “Inspección técnica” - no se especificaba la necesidad de readaptar el cambio de dirección en aquellos automóviles importados desde países que se circulaba por la derecha (Memoria Municipal, 1935, Ordenanza General de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, 1925). Esta situación se explica, en parte, porque desde la década de 1920 Ford y General Motors -empresas norteamericanas que aglutinaban el 75 % del

¹⁴La estimación de entre 8 y 10 años se obtiene como promedio del ritmo de renovación de los automotores (Aurralde, Nicanor, 1944, p. 19).

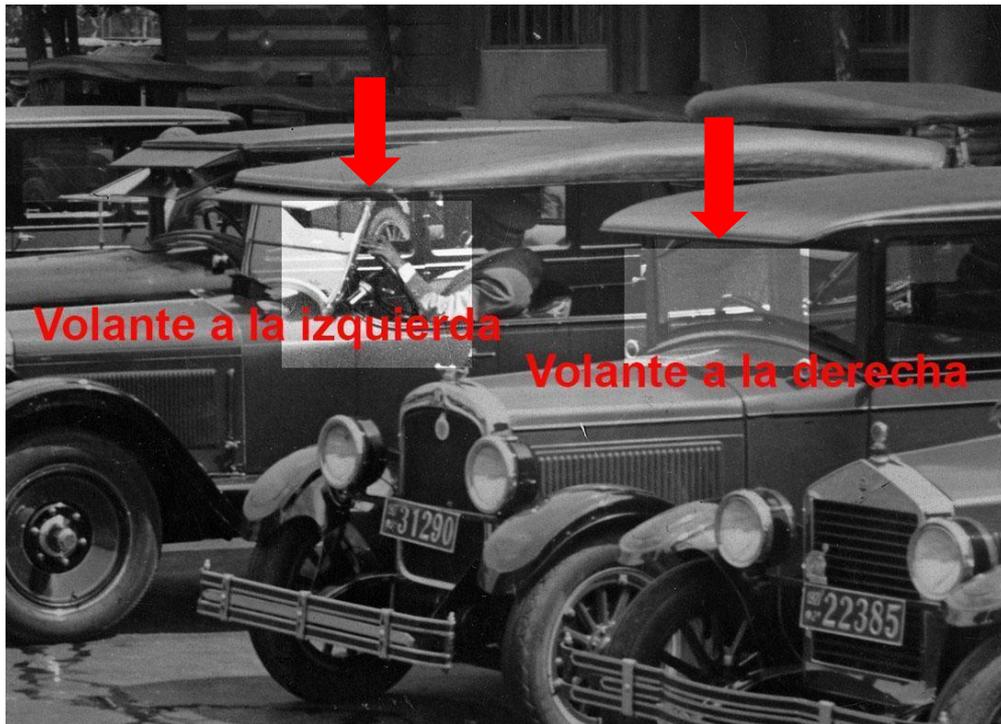
mercado de automóviles local- instalaron plantas para armar coches en el país¹⁵, posibilitando su adaptación a las necesidades locales. El ensamblado de automotores a partir de sus partes importadas fue una de las actividades que se frenó con el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial.

Figura N°1 – original- "La invasión de los automóviles". Autos estacionados alrededor de la Plaza de Mayo, abril de 1927



Figura N° 1 Zoom

¹⁵ Ford instaló en 1917 una planta para armar autos, y en 1925 se instaló la General Motors (García Heras, 1985, p. 11; Rocchi, 2003, p. 146.)



Fuente: AGN, Dpto. Doc. Fotográficos. Buenos Aires, Argentina

Figura 2 - Desfile de vehículos antiguos y modernos organizado por el Touring Club Argentino. Sección de autos, camiones y ómnibus. Buenos Aires, Mayo de 1923



Figura 2 Zoom



Fuente: AGN, Dpto. Doc. Fotográficos. Buenos Aires, Argentina

En este contexto, ¿cómo y quiénes adaptarían los autos en circulación a la nueva realidad que proponía el cambio de mano? Jorge Schvarzer señala cómo la “inventiva porteña” tuvo un papel importante en la readaptación de coches antiguos en taxis colectivos y finalmente en colectivos frente a la escasez de divisas para importar equipos para cubrir la demanda de servicios de transporte público porteño (Schvarzer, 2007: 442)¹⁶. La experiencia de las cooperativas de colectivos readaptando las carrocerías de los taxis en colectivos brindan un marco para suponer cierto conocimiento técnico – mecánico que se pudo aprovechar para modificar la dirección de los automóviles. Se trataba de un saber producto de una práctica enraizada en una experiencia local, es decir una forma de conocimiento que circulaba por la trama social porteña que pudo ser aprovechada en la coyuntura de cambio de mano. La idea que subyace, siguiendo a Plotkin, Daniel y Caravaca, explica como un saber técnico-mecánico específico que posibilitó a las pequeñas cooperativas de taxis- colectivos acondicionar sus vehículos para mejorar el servicio de transporte y obtener mayor ganancia aumentando la cantidad de pasajeros, pudo ser apropiado por un sector de la

¹⁶ Además, véase Eujanian y Gruschetsky para conocer sobre crecimiento de las cooperativas de colectivos en la ciudad de Buenos Aires como una nueva alternativa de transporte público urbano durante el conflicto político-económico que generó la creación de la Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires (Eujanian, 2005; Gruschetsky, 2009, 2018)

sociedad como los talleristas mecánicos que estaban por fuera de las automotrices. Es decir, se ampliaba la "... proyección social a un conjunto de saberes muy específicos y ubicados por fuera de las capacidades de manipulación por parte de los legos" (Plotkin et al., 2017, p. 13). Estos grupos de aficionados mecánicos, como los denomina Giucci a través de las Aguafuertes de Arlt (Giucci, 2007, pp. 106-107), fueron los portadores del saber experto que pudo ser aplicado también para el cambio de dirección de los automotores a partir del 10 de junio de 1945.

La coyuntura de fin de la Segunda Guerra Mundial propició un momento interesante para llevar adelante una política como el cambio de mano, pues a la caída en la importación de autos y partes para su ensamblado, sumado a las limitaciones en combustibles y en neumáticos hicieron que por esos años el caudal de tránsito fuese menor.

En consonancia con este cambio en la política vial observamos que la normalización del comercio internacional a la salida de la Segunda Guerra Mundial produjo un importante cambio en términos de importación de automotores. Claudio Belini señala que para este período la importación de unidades armadas superó a las desarmadas. Es decir, "... sólo una pequeña cantidad de automóviles, que osciló entre el 10 % y 20 % del total, fueron ensamblados en el país." (Belini, 2006: 114) Teniendo en cuenta que la mayoría de los automotores provenían de países en los que se manejaba por la derecha, se puede suponer que el cambio de mano también pudo haber influido en las formas de importación ya que no era necesario cambiar la dirección de los automotores.¹⁷ De la misma manera, esta política vial puede ser interpretada como parte de las políticas llevadas adelante por los gobiernos peronistas en su ruptura con Gran Bretaña. Finalmente, es importante señalar que durante este periodo se implementaron las primeras políticas para el desarrollo de una industria automotriz con una fuerte presencia del Estado como productor y agente regulador.¹⁸

Las campañas de difusión del cambio de mano

¹⁷ Tal como hemos mencionado, las firmas estadounidenses aglutinaban el 75% de las ventas, el otro 25% estaba integrado por empresas europeas, entre las que se destacaban la italiana Fiat y la francesa Renault (Rocchi, 2003, p. 148).

¹⁸ Las primeras experiencias de la industria automotriz fueron Autoar, IAME (quien produjo El Justicialista) *Mercedes Benz Argentina* S.R.L. y hacia el final del mandato IKA (Belini, Claudio, 2006).

Tal como señalamos, la puesta en marcha del cambio de mano estuvo a cargo de la AGVN incluyó campañas informativas que apuntaban a concientizar acerca de la modificación tanto a conductores como a peatones. Estas indicaciones pretendían orientar las conductas, se trata de tecnologías de gobierno que buscan fortalecer el autogobierno y la autorregulación. El cambio de mano implicó una importante campaña de difusión hacia el conjunto de la población. En distintos soportes y formatos se lanzó una fuerte campaña de información y concientización respecto del cambio de mano.

En los distintos análisis de experiencias de campañas de seguridad vial por lo general se observa como una constante una doble vía para encarar la seguridad vial: la represión y la prevención a través de la educación vial (Brenac, 2004; Chignier-Riboulon, 2004; Hamelin y Spenlehauer, 2008). Así se busca disminuir los riesgos no sólo a través del control y la represión sino también a partir de la modelación de las conductas por medio de la concientización. Es decir, se pretende gobernar el autogobierno que en algunos casos viene acompañado de una interpelación moral. En estas experiencias se puede ver que el buen gobierno se funda en la vocación y el acento de modelar las conductas individuales en el sentido de la prudencia. En este sentido, Norbert Elias (1998) consideraba el acto de manejar un vehículo a motor como un ejemplo de autocontrol y considera que todo el sistema de normas de tránsito, más allá de los agentes de control siempre tiene un componente nada menor que está en manos de los propios actores y su capacidad de autocontrol y autorregulación. En esa dirección también se orientan las campañas de difusión del cambio de mano dirigida a los distintos actores del tránsito: en la conformación de un comportamiento prudente acorde a la nueva medida.

Para realizar la campaña de difusión y propaganda del cambio de mano que llevó adelante el Estado nacional, la AGVN contó con la adhesión y participación de empresas e industrias vinculadas, en la mayoría de los casos, a la vialidad. En efecto, es posible encontrar afiches de distintas empresas ligadas al mundo del automóvil que advertían sobre la nueva reglamentación: YPF, fabricantes de frenos, aseguradoras.

Figura 3



Fuente: AGN

Tal como puede observarse en la Figura 1, el afiche de campaña impulsado conjuntamente por Vialidad Nacional e YPF informa sobre el cambio de mano a través del texto y la imagen que muestra a dos automóviles circulando por la ciudad durante la madrugada en sentidos opuestos manteniendo la mano derecha. Por detrás, como telón de fondo pero muy iluminada, se observa una mano gigante que está a punto de mover “la palanca del cambio de mano”, simbolizando la acción estatal en el ordenamiento de tránsito. Un Estado moderno, racional y eficiente que representa la idea de que la relación entre política y sociedad está mediada por la técnica.

Pero estas empresas vinculadas a la vialidad no fueron las únicas, también se sumaron a las campañas informativas del cambio de mano como, por ejemplo, el analgésico *Geniol* cuya publicidad afirmaba “Tome su derecha y tome Geniol”. Tal vez uno de los más curiosos sea el de *vermout Cinzano* que sugería: “A partir del 10 de junio cambie de mano y... siga tomando *Cinzano*” (Figura 2).

Figura 4



Fuente: Revista Automovilismo N° 304 , Mayo 1945

Varios años debieron pasar para instalar en nuestro país los efectos del alcohol al volante en la seguridad vial. Este dato nos muestra en primer lugar que el problema del tránsito en la Argentina asumió características particulares que lo diferenciaron de otros contextos. Por ejemplo, en Estados Unidos, la figura del "conductor alcoholizado" (drinking driving) es indisociable de la condena puritana al alcohol en la sociedad norteamericana, en donde fue el eje central de políticas, leyes y atribuciones de responsabilidad penal, como lo muestra Gusfield (1981). En segundo lugar, cabe señalar que este *slogan* publicitario nos muestra hasta qué punto el alcohol al volante no se identificaba como un problema de seguridad vial.

Nos interesa señalar en este punto cómo el automóvil y la nueva regulación movilizó a un abanico de actores que iban desde las agencias estatales, pasando por las empresas vinculadas con el mundo del automóvil y finalmente, empresas cuyo producto no tenía relación directa ni con lo vial ni con los autos. Es decir, actores que no estaban ligados de manera directa con el Estado ni con el mundo automotor. Este hecho nos habla en cierto modo de la importancia pública que tenía la cuestión vial, la masificación del automóvil y la adhesión que distintos actores manifestaron hacia la medida.

El plan de difusión, en sintonía con la masificación del uso del automóvil, incluyó la impresión de un millón de folletos impresos a color, afiches, adhesivos obligatorios, publicidad en las calles, difusión en radios, diarios y cine a través de Sucesos Argentinos, fueron parte de la campaña para recordar el cambio en la circulación. Se dictaron conferencias, se utilizaron los diarios, la radio y el cine para la divulgación de las nuevas normas de tránsito.

Las premisas principales fueron poner en conocimiento de los conductores que a partir del 10 de junio debían conservar su derecha, adelantarse por la izquierda y conducir a baja velocidad¹⁹. Por su parte los peatones también fueron destinatarios de estas indicaciones, y a ellos se les pedía que fuesen prudentes, que cruzasen las calles por las esquinas y que miraran hacia ambos lados. Finalmente, el 10 de junio a las 5:55 hs. de la mañana se neutralizó por cinco minutos el tránsito y a partir de las 6 hs. cambió el sentido de la circulación en todo el país.

Como parte de la campaña de concientización, se estableció que las escarapelas autoadhesivas fuesen uso obligatorio, debían pegarse en los parabrisas como certificado del conocimiento de la normativa. Además, una flecha autoadhesiva debía colocarse en el vidrio posterior para indicar a los vehículos circulantes que para adelantarse debían hacerlo por la izquierda. El operativo de distribución gratuita de adhesivos se realizaba en estaciones de servicio²⁰.

La campaña gráfica estaba centrada, además de informar en la prudencia “De su prudencia depende su vida”²¹ y “Ayude, con su prudencia, a evitar accidentes.”²² La idea de autorregulación por parte de los usuarios responde al imperativo del autogobierno que caracterizó a este tipo de políticas que apelaba a la responsabilidad individual para lograr el bien común. De acuerdo con la cobertura realizada en la Revista *Caminos* la difusión era impecable: “La campaña ha llegado a los hogares. Conocen el problema, los niños y los hombres; las madres han tomado sus providencias; las maestras difundieron el significado del cambio de mano; en el ejército, jefes y

¹⁹ La disposición establecía que entre los días 10 y 16 de junio la velocidad máxima en los caminos de campo abierto era de 70 km por hora, en zonas urbanas 35 km por hora y en zonas urbanizadas 20 km por hora.

²⁰ “Adhesivos obligatorios”, *Revista Caminos* Nro 60, 14.

²¹ Folleto distribuido por Vialidad Nacional, *Revista Caminos* Nro 60, 13.

²² Spot radial, *Revista Caminos* Nro 60, 24.

oficiales hicieron lo mismo y en cada pueblo y en cada barrio estuvo el cartel con la leyenda alusiva para recordar el cambio en la circulación en todo el país.”²³

Como señalamos, los destinatarios eran tanto conductores como peatones y se ponía el énfasis en la prudencia, cruzar por las esquinas y mirar a ambos lados antes de cruzar avenidas y calles. Una indicación adicional era la de cuidar a niños y niñas. En palabras del coordinador del cambio de mano, el ingeniero Podestá: Y bastará con que los peatones piensen constantemente que forman parte integrante de las corrientes de tránsito general y que no les es lícito poner en peligro su vida y la de los demás por distracción o indiferencia.²⁴

Si bien las cuestiones de infraestructura constituían aspectos de importancia, el éxito en la implementación del cambio de mano dependía del compromiso, la prudencia, y la responsabilidad individual:

Que cada uno piense en sí mismo, en los suyos y en los demás. Que cada cual se sienta –como en realidad lo que es- participe y responsable del éxito de la realización de esta medida. Con esta idea básica, unánimemente compartida por todos, afrontaremos el cambio de mano, convencidos de que, no sólo no habrá incremento de accidentes, sino que será posible ver disminuir las cifras habituales. Este es, por lo tanto nuestro empeño, y nuestra aspiración²⁵.

Este tipo de campañas impulsadas desde el estado permiten mostrar que el comportamiento que se pretende modificar, a través de la concientización, se orienta, de modo más general, hacia el fortalecimiento de las buenas conductas en el tránsito y la mejora en la seguridad vial. El éxito en este tipo de intervenciones, en la medida en que se orientan a modificar las conductas de los distintos actores del tránsito, depende en última instancia de los individuos. Por ello, las campañas de información y prevención pueden ser interpretados como tecnologías de gobierno que buscan fortalecer el autogobierno y la autorregulación.

Comentarios finales

²³ “Con singular acierto se organizó la campaña”, *Revista Caminos* Nro 60, 14.

²⁴ “La palabra del coordinador del cambio de mano”, *Revista Caminos* Nro 60, 16.

²⁵ “La palabra del coordinador del cambio de mano”, *Revista Caminos* Nro. 60, 16.

A lo largo de este artículo mostramos cómo el cambio de mano como política exitosa nos permitió analizar diferentes componentes que configuraron una política vial nacional a partir de la masificación y consolidación de la cultura del automóvil. En estos términos, pudimos dar cuenta de la relevancia que tuvo el desarrollo previo de una red de caminos que abarcara todo el territorio nacional, que también se manifestó en la consolidación de saberes expertos sobre la ingeniería vial y el ordenamiento a través de una normativa homogénea y coherente a nivel nacional. Por otra parte, la difusión de la cultura del automóvil durante los años de entreguerra desbordó hacia una cultura popular de saberes asociados a la técnica que cristalizó en los pequeños talleres mecánicos que pudieron responder a las demandas para adecuar los automotores a la nueva circulación. En esta misma línea podemos incluir la participación de actores externos al mundo vial que fueron parte activa de las campañas de difusión e información a propósito del cambio de mano. Es decir, promediando el siglo XX, la cultura del automóvil atravesaba a amplios sectores de la sociedad civil.

Otro aspecto relevante para analizar la campaña de difusión y concientización fue la vocación que tuvo para producir conductas y prácticas prudentes en el tránsito. Si bien, el cambio de mano fue un tipo de intervención que apuntó sobre el sistema más que a las conductas individuales y tuvo un impacto inmediato en la mejora de la seguridad en el tránsito, a través de las campañas de educación y difusión de la nueva normativa pudimos identificar el comienzo de una nueva etapa en las políticas de ordenamiento del tránsito que enfatizaba la modelación de las conductas individuales, en el sentido del autogobierno y la prudencia. Se apeló a los usuarios para incorporar las nuevas prácticas que posibilitaron el paso del manejo por la izquierda al manejo por la derecha.

Finalmente, una política puntual y específica como el cambio de mano se transformó en una posibilidad para actualizar la normativa de regulación de tránsito a nueva realidad que debía responder al crecimiento del parque automotor, a la expansión de la red vial y a la centralidad del automóvil en la movilidad urbana y suburbana. En efecto, esa proyección de futuro que tuvo el automóvil como artefacto de movilidad en la década de 1930 se volvió con el paso del tiempo en una realidad irreversible que impregnó a toda la sociedad y, en este sentido, el cambio de mano como política de estado se convierte en un hecho ineludible para analizar las prácticas de automovilidad en la Argentina del siglo XX.

Bibliografía

- Ballent, Anahí (2005). Kilómetro cero: La construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, N° 27, pp. 107-136.
- Ballent, Anahí (2008). Ingeniería y estado: La red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *Historia, Ciencias, Saude - Manguinhos*, Vol. 15, N° 3, pp. 827-847.
- Belini, Claudio (2006). Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958. *Revista de Historia industrial. Economía y empresas*, Vol. 15, N° 31, pp. 109-135.
- Bess, Michael y del Cueto, Carla (2018). “Seguridad vial” entrada en Zunino Singh, Dhan; Giucci, Guillermo y Jirón, Paola *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, (pp.171-178). Buenos Aires: Biblos.
- Brenac, Thierry (2004). “Insécurité routière: un point de vue critique sur les stratégies de prévention”. *Espaces et sociétés*, Vol. 3, N° 118, pp. 113-132.
- Comastri, Hernán (2018). La inventiva popular frente a las nuevas formas de transporte: prensa, publicidad y cartas a Perón (1946-1955). *H-industri@*, N° 22, pp. 1-16.
- Chignier-Riboulon, Franck (2004). La sécurité routière au défi de la politique locale: les aléas de la proximité dans la périphérie clermontoise. *Espaces et sociétés*, Vol. 3, N° 118, pp. 79-93.
- del Cueto, Carla (2018). Ordenar el tránsito. Leyes y regulaciones de tránsito en la República Argentina 1936-1994, *Pasado Abierto*, Vol. 4, N° 8, pp.112-129.
- Elias, Norbert (1989). *El proceso de la civilización*. México: FCE.
- Errázuriz, Tomás (2011). When walking became serious: Reshaping the role of pedestrians in Santiago, 1900-1931. *Journal of Transport History*, Vol. 32, No. 1, pp. 39-65.
- Eujanian, Alejandro (2005). *Los Colectiveros de Buenos Aires entre 1928 y 1951. Un modelo alternativo de autogestión empresarial, organizado por trabajadores-propietarios* (1era ed.). Buenos Aires: Altamira.
- Ferreres, Orlando (2005). *Dos Siglos de Economía Argentina 1810 – 2004*. Buenos Aires: Fundación Norte y Sur.
- Foucault, Michel (1981). La gubernamentalidad, en Julia Varela y Alvarez Uria, Fernando (Eds.) E. *Espacios de poder*. Madrid: La Piqueta.
- Freeman, J. Brian. (2011). La Carretera Panamericana, el circuito del Caribe y el turismo Norteamericano en México y Cuba, 1898–1961. Conferencia en la Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, 12 sep.
- García Heras, Raúl (1985). *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939*. Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica.
- García Heras, Raúl (1994). *Transportes, negocios y política: La Compañía Anglo Argentina de Tranvías, 1876-1981*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Giucci, Guillermo (2007). *La vida cultural del automóvil: Rutas de la modernidad cinética*. Quilmes: UNQui/Prometeo 3010.

- Grinberg, Silvia (2007). Gubernamentalidad: estudios y perspectivas. *Revista argentina de sociología*, Vol. 5, N° 8, pp. 95-110.
- Gruschetsky, Valeria (2009). Congestión y descongestión en el centro de la ciudad: Una razón para ensanchar la Calle Corrientes. Buenos Aires 1927-1932. *Serie Urbana*, N° 9, pp. 47-59.
- Gruschetsky, Valeria (2012). Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940. En M. B. Plotkin y E. A. Zimmermann (Eds.). *Los saberes del Estado*. Buenos Aires: Edhasa.
- Gruschetsky, Valeria (2018). Las nuevas formas de movilidad en la ciudad de Buenos Aires: El avance de los automotores y la política municipal. 1900-1940. En S. Castillo, M. Mardones, y F. W. Vila Muga (Eds.). *Urbanismo y Transporte Público* (pp. 47-72). Buenos Aires: RIL Editores.
- Gruschetsky, Valeria (2019). La Dirección Nacional de Vialidad, una repartición modelo del Estado Nacional. Técnica y política en la Ciudad de Buenos Aires en la década de 1930. En Luján Menazzi y Jajamovich, Guillermo (Eds.). En *Saberes urbanos* (pp. 77-111). Buenos Aires: Teseo.
- Gusfield, Joseph (1981). *The Culture of Social Problems*. Chicago: Chicago Press.
- Hamelin, Fabrice y Spenlehauer, Vincent (2008) L'action publique de sécurité routière en France. Entre rêve et réalisme. *Réseaux*, Vol 1, N° 147. Pp. 49-86.
- López, Mario, Justo y Waddell, Jorge (Eds.) (2007). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Lumiere.
- Norton, Peter (2016). Infrastructure: Streets, Roads, and Highways. *Oxford Research Encyclopedia of American History*. Cambridge MA: MIT Press <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199329175.013.139>
- Norton, Peter (2002). *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*. Cambridge MA: MIT Press.
- O'Malley, Pat (2006). *Riesgo, neoliberalismo y justicia pena*. Buenos Aires: Ed. Ad-Hoc.
- O'Malley, Pat (2007) Experimentos en gobierno. Analíticas gubernamentales y conocimiento estratégico del riesgo. *Revista Argentina de Sociología*, Vol. 5, N° 8, pp. 151-171.
- Paterson, Matthew (2007). *Automobile politics: Ecology and cultural political economy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Piglia, Melina (2014). *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Plotkin, Mariano Ben, Caravaca, Jimena y Daniel, Claudia (Eds.). (2017). *Saberes desbordados. Historias de diálogos entre conocimientos científicos y sentido común Argentina, siglos XIX y XX*. Libros del IDES - CDD 30. Recuperado de: <http://www.saberesdesbordados.com/introduccion/saberes-desbordados/>. Consultado: 28/09/2020.
- Rocchi, Fernando (2003). La americanización del consumo: Las batallas por el mercado argentino, 1920-1945. En Andrés M Regalsky y María I. Barbero, *Americanización Estados Unidos y América Latina en el siglo XX, transferencias económicas*,

tecnológicas y culturales (pp. 131-190). Buenos Aires: Universidad Nacional de Tres de Febrero.

Rose, Nikolas (2007). ¿La muerte de lo social? Re-configuración del territorio de gobierno, *Revista argentina de sociología*, Vol.5, N° 8, pp. 111-150.

Rose, Nikolas y Miller, Peter (1992). Political power beyond the state: problematics of government. *British journal of sociology*, Vol. 43, N° 2, pp.173-205.

Rougier, Marcelo (2012). *La economía del peronismo: Una perspectiva histórica*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Salvatore, R. D. (2006). *Imágenes de un imperio: Estados Unidos y las formas de representación de América Latina*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Tabasso, Carlos (2012). Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial. *Instituto Vial Ibero-americano*. Recuperado de http://www.institutoivia.com/doc/tabasso_124.pdf. Consultado: 28/09/2020.

Sánchez Ferreira, Emilio (2012). Hacia un análisis sociológico de la siniestralidad vial. *Aposta, revista de ciencias sociales*, N° 52, pp.1-18. Recuperado de <http://www.apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/esanchez.pdf>. Consultado: 28/09/2020.

Simon, Jonathan (1998). Driving Governmentality: Automobile, Accidents, Insurance, and the Challenge to Social Order in the Inter-War Years, 1919 to 1941. *Connecticut Insurance Law Journal*, N° 4, pp. 521-565.

Schvarzer, Jorge (2007). Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambios en las prácticas urbanas en Buenos Aires. En Mario J. López y Jorge E. Waddell (Eds.). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (pp. 439-453). Buenos Aires: Ediciones Lumiere.

Urry, John (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

Urry, John (2005) The System of Mobility. En Mike Featherstone, Nigel Thrift, and John Urry (editors). *Automobilities*. London: Sage Publications.

Wollen, Peter y Kerr, Joe (2002). *Autopia: Cars and Culture*. London: Reaktion Books.

Zunino Singh, D. (2012). The history of the Buenos Aires Underground: A cultural analysis of the modernization process in a peripheral metropolis (1886-1944) (Tesis doctoral inédita). Institute of Historical Research – School of Advanced Study - University of London, Londres.

Zunino Singh, Dhan, Guicci, Guillermo y Jirón, Paola (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Biblos.



Carla Muriel del Cueto es socióloga de la Universidad de Buenos Aires, Mg. en Sociología de la Cultura (IDAES/UNSAM) y Dra. en Ciencias Sociales (UNGS-IDES). Investigadora docente en la UNGS y docente en la UBA. Publicó *Los únicos privilegiados. Estrategias educativas de familias residentes en countries y barrios cerrados* (UNGS/Prometeo, 2007) y *Rompecabezas. Transformaciones en la estructura social argentina 1983-2008* (UNGS-Biblioteca Nacional, 2008; en coautoría con Mariana Luzzi). En el marco de su tesis de doctorado analizó el tránsito, sus

regulaciones y las medidas de gobierno en materia de seguridad vial. Actualmente, trabaja sobre la cuestión vial como problema público.

Valeria Gruschetsky es licenciada en Historia y Profesora de Enseñanza Media y Superior en Historia de la Universidad de Buenos Aires y Doctora en Historia (UTDT). Cursó la Maestría de Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad de la UTDT- Es docente universitaria y de posgrado en CBC/FADU-UBA; IA-UNSAM y UTDT. Es miembro del Laboratorio Espacio, Tecnología y Cultura IESCT- UNQ. Sus temáticas de estudio son la historia urbana y de la ciudad focalizando en las infraestructuras de movilidad urbana y en las políticas públicas y burocracias estatales y ha publicado artículos en revistas académicas nacionales e internacionales, entre otros medios.