
Peronismo y transporte. Infraestructura, tecnología y política de la movilidad durante los gobiernos peronistas de 1946 a 1955

Dhan Zunino Singh

Centro de Historia Intelectual, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad Nacional de Quilmes, Argentina
dhansebastian@gmail.com

Maximiliano Velázquez

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, Argentina
maxovelazquez@gmail.com

Los dos primeros períodos presidenciales de Juan Domingo Perón (1946-1955) estuvieron signados por acciones de gran envergadura relacionadas con el transporte como la nacionalización del sistema ferroviario -que estaba dominado principalmente por capitales británicos-, la gestación de la empresa nacional de aviación comercial Aerolíneas Argentinas, el crecimiento de la flota mercante de bandera nacional, el estudio y producción de vehículos y modelos de aviones, las inversiones en rutas y los fondos provinciales y municipales para caminos, el cambio de mano en la circulación vial, y las diversas respuestas a las demandas de movilidad y logística urbana en las grandes ciudades. Varias de estas acciones se convirtieron en hitos, no solo por el modo en que la propia retórica de la propaganda peronista tendió a mitificarlos, sino que con el tiempo se convirtieron en puntos de inflexión en la propia historia de esos modos de transporte (como el ferroviario o la aviación) o de la cultura vial o la industria nacional.

Revisar algunos de estos hitos desde una perspectiva histórica es el propósito de este dossier, que surge de un taller desarrollado en el marco de las actividades del Laboratorio Espacio, Tecnología y Cultura de la Universidad Nacional de Quilmes en 2018. Allí, nos propusimos reunir diferentes historias para analizar los primeros gobiernos peronistas desde la perspectiva del transporte -que incluye la planificación y gestión de sistemas o modos de transporte, las infraestructuras y la industria del sector. La historia de los ferrocarriles de cargas y pasajeros, pero también artefactos de uso

privado o militar como el avión o el automóvil. Asimismo, el Taller surgió de una pregunta disparadora ¿hasta qué punto se puede hablar de una política de transporte “peronista”? Para ensayar una respuesta, buscamos el diálogo de diferentes trabajos que observaran continuidades y rupturas de las políticas de planificación del sector transporte y de cada modo en particular; su vinculación con los proyectos y ensayos para la producción industrial de vehículos, locomotoras, aviones y barcos y con la política turística, que abordaran la infraestructura como un proceso socio-tecnológico y como símbolo de lo nacional enfrentado a lo previo extranjero, sea británico o norteamericano; o examinaran los efectos de la política “desde arriba” así como las contestaciones “desde abajo” en donde la movilidad es interpretada como un escenario más de la arena política.

Los artículos presentados en este dossier son una muestra de estas búsquedas, pero no agotan el propósito original del taller ni el análisis sobre el periodo. No obstante, comienzan a alumbrarlo trazando hipótesis a partir de los estudios de casos que nos permiten, por un lado, discutir la fuerte relación entre política y técnica y, por otro, caracterizar un periodo tan significativo de la historia argentina a través de una dimensión como la del transporte que, como dijimos, tiene acciones resonantes pero que nos interesa indagar si esos hechos conforman o no una visión de conjunto, más allá de la nacionalización, sobre los diversos sistemas. En otras palabras, si existe una especificidad, que podríamos llamar, “peronista” en el modo de concebir el rol del transporte en el horizonte político del gobierno de Perón. ¿Fue, acaso, un sector estratégico de su política? Si así lo fue, ¿hacia dónde apuntaba esa estrategia? Entre las aspiraciones políticas y los planes y acciones, ¿existieron desfasajes, tensiones o contradicciones? Y, quizás, una pregunta que excede a este dossier y que debemos seguir preguntando: ¿fueron atípicas estas acciones políticas respecto del transporte o responden a un contexto mundial donde otras naciones estaban realizando acciones similares?

Respecto de la relación política y técnica, este dossier pretende una historiografía que no reproduzca el discurso de la “neutralidad técnica” que suele poner a la política como obstáculo o desvío para el desarrollo de la ciencia y tecnología. Más bien, entender que no solo no existe tal neutralidad, porque toda técnica es una forma de política, sino comprender cómo la política da forma a la tecnología. A la vez, pretende poner de relieve cómo el estudio de una tecnología de transporte y las políticas asociadas a ella son una puerta de análisis para abordar historiográficamente la política

estatal. Sea cual fuese la estrategia o marco teórico para abordar esta relación, busquemos que la misma no sea entendida como un vínculo espurio, sino que sea problematizada y, especialmente, que sirva para dar cuenta de la historia de un “sector” o área, pero fundamentalmente que contribuya a comprender la totalidad de un periodo. En este sentido, la apuesta es doble: por un lado, buscar si es posible caracterizar a las políticas de transporte del periodo como una política peronista y, por el otro, visitar históricamente el periodo del primer peronismo desde un nuevo lente analítico como el del transporte, trazando las mediaciones entre técnica y política.

Siguiente estas preguntas y exploraciones, que nos permiten reflexionar y aportar nuevos abordajes sobre dicho período histórico que pretendía forjar las bases para un modelo diverso de desarrollo socioeconómico capitalista, opuesto discursivamente a los modelos anteriores y que encontró sus límites en los vaivenes institucionales devenidos del golpe de 1955, el presente dossier reúne seis artículos con diferentes temas y formas de abordaje que describimos a continuación.

El cambio del sentido de circulación producido el 10 de Julio de 1945 a las seis de la mañana es el punto de inflexión seleccionado por Carla Muriel del Cueto y Valeria Gruschetsky para indagar sobre las dinámicas sociopolíticas y culturales vinculadas a la movilidad vial durante el periodo en que se implementó el cambio de mano. Esta intervención puntual y drástica en el ordenamiento de tránsito modificó la organización vial en todo el territorio argentino: avenidas, calles, rutas y caminos debieron adaptarse al tránsito por mano derecha reflejadas en la revisión de la documentación de campañas de difusión y comunicación de la medida. Se plantea que la misma es una respuesta al crecimiento del parque automotor, a la expansión de la red vial y a la centralidad del automóvil en la movilidad urbana y suburbana, al tiempo que tras la normalización del comercio internacional a la salida de la Segunda Guerra Mundial modifica los términos de importación de automotores.

El abordaje de Elena Salerno propone revisar el período entre 1943 y 1948 en el que se produce el final de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado encargada del diseño, construcción y operación de los ferrocarriles estatales durante el período pre peronista. La disolución se realiza en el complejo contexto de una ola de nacionalización de empresas extranjeras y de una creciente estatización de la economía, lo cual pareciera ser una paradoja ya que la primera empresa estatal nacional no fue tomada como base para la incorporación de las compañías estatizadas. Su trabajo analiza este suceso a la luz de una documentación basada particularmente en periódicos

especializados de la época como Railway Gazette, los archivos ferroviarios, las colecciones de normativas legales y testimonios de la época.

El aporte de Daniel Cardozo nos invita a reflexionar sobre la relación entre promoción de producción industrial de material rodante en articulación con la planificación de transporte y los requerimientos concretos de equipos de tracción. A partir de la revisión de fuentes y documentación vinculadas a diversos proyectos de fabricación de locomotoras, cochemotores del tipo autovía y coches remolcados iniciados en el período peronista, que si bien no era novedoso respecto del período previo ya que las compañías privadas extranjeras y la empresa estatal habían generado iniciativas de producción de insumos locales, resulta atractivo abordar como se desarrollaron bajo la órbita de un Estado planificador y como resultante del sistema ferroviario totalmente nacionalizado. En los casos revisados no se logró trascender la fase de construcción de prototipos ni menos llegar a la construcción en serie, mencionando en el análisis algunas limitaciones político-institucionales en las políticas públicas sectoriales de transporte y de industria.

Camilo Robertini aporta reconstruyendo los inicios de la empresa de fabricación Fiat Concord, a partir de la revisión de documentación inédita presente en el Archivo Storico Fiat de Turín y en distintos archivos italianos y argentinos. Argumenta que la historia de la presencia industrial de la Fiat en la Argentina debe ser leída como parte de las colaboraciones e intercambios entre el gobierno de Juan Domingo Perón y el gobierno italiano, inclusive recuperando la anecdótica visita de Eva Perón a Italia en 1947. Se reflexiona en primer lugar sobre los proyectos industriales, económicos y políticos que hicieron posible que Fiat se instalara en la ciudad de Córdoba durante el gobierno peronista; en segundo lugar, la formación de la “ideología Fiat” y el proyecto cultural y de relaciones laborales implementados por la marca italiana iniciados en el período peronista pero duraderos en los gobiernos posteriores.

Melina Piglia analiza la emergencia de una primera política aerocomercial sistemática en la Argentina en los años del peronismo, y reflexiona a través de ello sobre el rol de los transportes en el proyecto peronista y en sus políticas. Se revisan los instrumentos de política para la promoción de un proyecto de desarrollo aeronáutico nacional, que tendrá continuidad hasta 1955, y que se apoyaba a la vez en la expansión de las rutas y del tráfico renovando tanto la flota militar como la civil, incrementando la inversión en la infraestructura aérea considerada como el talón de Aquiles del escaso desarrollo de la aviación comercial y la búsqueda del autoabastecimiento de aviones y

repuestos. Así, como para varios países de Latinoamérica en la segunda posguerra, el desarrollo de una aviación comercial propia emergió como un asunto de Estado inaugurando una política aerocomercial que fruto del pragmatismo de la época consistió en nacionalizar y centralizar la aviación comercial en la empresa pública Aerolíneas Argentinas.

El trabajo de Florencia Etel Urcelay se enfoca en el análisis del Primer Plan Quinquenal de Aeronáutica (1947-1951) en relación con Instituto Aerotécnico y la fabricación en serie de aviones de diseño propio, como respuesta al objetivo del gobierno nacional de impulsar la fabricación de aeronaves de diseño local, en el marco de una política de regulación y fomento de la actividad aeronáutica, civil y militar, concomitante con una política de promoción de industrias sustitutivas procurando dar un viraje definitivo hacia un nuevo modelo de acumulación capitalista. Propone un abordaje socio-técnico que procura identificar los grupos sociales relevantes en torno al funcionamiento del diseño y desarrollo de aviones, revisando simultáneamente la trayectoria de una empresa estatal como el Instituto Aeronáutico en un área considerada estratégica, como así también el establecimiento de alianzas socio-técnicas para la producción local de tecnología.



Dhan Zunino Singh es sociólogo por la Universidad de Buenos Aires y doctor en Historia por la Universidad de Londres. Es investigador adjunto del CONICET, con lugar de trabajo en el Centro de Historia Intelectual de la Universidad Nacional de Quilmes. Es docente de grado en sociología urbana e historia (UNQ) y de posgrado en teoría de la movilidad (FIUBA-TUB) y patrimonio e infraestructura (UNSAM). Es co-editor de *Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina* (Biblos, 2018).

Maximiliano Velázquez es magíster en Planificación Urbano y Regional y licenciado en Sociología de la Universidad de Buenos Aires (UBA); docente de grado y posgrado en UBA; investigador del Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires sobre Transporte y del Centro de Estudios de Transporte Área Metropolitana del Instituto Superior de Urbanismo de UBA.