

I HISTORIA I

La transición del carro al camión

Fue un cambio traumático para los conductores, pero permitió mejorar la circulación en la ciudad

Por Susana Boragno

Para LA NACION

Existió una marcada resistencia a reemplazar la tracción animal por los primeros vehículos de motor. La transición resultó traumática por la oposición de los conductores, el carrero nunca fue chofer, no quería subir a manejarlos porque lo consideraba casi como una traición a su profesión.

Muchos se fueron al interior a seguir trabajando; a otros, los dueños de tropas de carros tuvieron que indemnizarlos. Este proceso comenzó en la zona urbana metropolitana donde la dinámica del camión comenzaba a ser irremplazable, la necesidad y el mercado después hizo el resto. Se decía que en ninguna capital importante del mundo había más tráfico de vehículos de tracción a sangre que en Buenos Aires y esto constituía la causa principal de la mala circulación en determinadas horas del día, factores que debían ser contemplados en la metrópolis, aunque se reconocía que el problema del tráfico se debía a varias causas, múltiples y complejas.

El espacio que ocupaba una chata, un carro o un camión excesivamente grande tenía más importancia de lo que se suponía. Estudios comparados en otros países habían determinado que a medida que se fueron

retirando la circulación de carros, el tráfico se hizo más ágil.

El nuevo sistema permitió incorporar un número mayor de vehículos para cubrir las necesidades del transporte con manejo más fácil y con una rapidez incomparable. Se decía: "En nuestro país circulan muchos carros, si hasta la Asistencia Pública es tirada por caballos. (...) El carro, la chata es la desesperación del tráfico y un peligro constante".

Por entonces el sistema mixto que comenzaba a rodar en la ciudad, con tanta circulación, contribuía a incrementar el número de accidentes diarios. Esto se complicaba más cuando el carro tenía dos o más caballos, que a su vez requería mucha habilidad de su conductor que en algunas oportunidades era un menor, a pesar de estar esto prohibido.

Paso de carreta

Muchas veces se contaba con la mala voluntad de quien lo manejaba que por una cuestión de amor propio, se obstinaba en circular cuadras y cuadras en un andar cansino y no hacerse a un lado para al paso del tranvía, provocando una fila interminable de vehículos que venían a paso de carreta que sin ocultar la contrariedad ensordecían con el sonido de las bocinas y el talán talán del tranvía.

El carrero continuaba impertérrito al paso del caballo y creía lastimar su hombría si cedía al clamor de las bocinas. Se sumaba a estos inconvenientes la acción de los agentes policiales que no actuaban en consecuencia y no obligaban al conductor a ceder el paso, porque se lo consideraba una cuestión de cultura popular. Mien-



El transporte carretero debe su nombre a los carros de tracción a sangre



Una foto de época de uno de los primeros modelos de camiones

tras no se prohibiera la circulación a sangre la municipalidad debería hacer observar el cumplimiento de las ordenanzas que existían en vigor sobre la materia y la policía tenía la función ejecutora, pero no había demostrado ser una eficiente colaboradora de la acción municipal en materia de tráfico.

Por otra parte se insistía en las ventajas que traía la utilización del camión y los conceptos a tener en

cuenta en la decisión de una buena compra. En carreteras normales el camión transportaba su carga a una velocidad tres veces mayores que el carro y por lo tanto en una jornada completa la tracción a motor realizaba un trabajo de rendimiento triple. Además de condiciones de carácter económicas brindaba posibilidades estéticas, como unas manifestaciones tempranas de publicidad en la vía pública, se podían construir ca-

rrocerías vistosas y colocarles letreros de útil propaganda.

A su vez, favorecía y mejoraba las condiciones de higiene. El garaje para su guarda reclamaba un espacio reducido y que aún podía estar inmediato a las mismas habitaciones. En cambio, los carros debían contar con una caballeriza para los animales -que resultaban pestilentes-, donde abundaban las moscas, gérmenes nocivos y la inquietud constantes "de las bestias que hacían a su vecindad intolerable y enfermiza". Se comentaba: "Nadie desconoce los molestos aspectos que implica el rodeo de animales, el tiempo y la lentitud desesperante de la labor. En épocas de poco trabajo los caballos consumen las mismas raciones, por el contrario el consumo del transporte en camiones es proporcional al trabajo que realiza".

Frente a los tantos inconvenientes que resultaban del uso de los carros y chatas, la imposición del camión estaba asegurada y su aparición fue el requiem de la tracción a sangre.

La autora es historiadora especializada en medios de transporte. E-mail: susanaboragno@fibertel.com.ar

**Grupo
OSTAPOVICH**

HORMETAL

EMPRESA CONSTRUCTORA

OBRAS LLAVE EN MANO

- ✓ Obras Industriales
- ✓ Estructuras Metálicas
- ✓ Centros Logísticos

- ✓ Pisos Industriales
- ✓ Movimiento de suelos
- ✓ Hipermercados

Sarmiento 864 (B1619JEP) Garín - Prov. de Buenos Aires - Tel. 03488-457788
e-mail: hormetal@hormetal.com - Web: www.hormetal.com