

El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944)

La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas



Dhan Zunino Singh

CONICET / Centro de Historia Intelectual,
Universidad Nacional de Quilmes, Argentina

Resumen

El artículo explora la dimensión material y simbólica de la producción de las movilidades urbanas a través de la historia del ferrocarril subterráneo de Buenos Aires (Subte), analizando el modo en que este fue concebido, construido y experimentado. El período cubre el proceso de metropolización de Buenos Aires y abarca desde la aparición de los primeros proyectos (1886) y hasta la finalización de la red principal (1944). El artículo se focaliza en discursos y prácticas para dar cuenta de las representaciones ambivalentes suscitadas por el subterráneo, del modo en que se convierte, por un lado, en la solución ideal al problema del tráfico callejero y refuerza el ideario del *progreso* y la confianza en la tecnología como beneficio social, y por otro, del modo en que es satirizado y rechazado por su “naturaleza subterránea”, por significar un espacio de disciplina y mecanización del viaje. Finalmente, el artículo también discute la importancia de la dimensión cultural para el estudio de las movilidades urbanas.

Palabras Claves

Historia
Cultura
Movilidad
Subterráneos
Buenos Aires

Palavras-chave

História
Cultura
Mobilidade
Metró
Buenos Aires

Abstract

The ‘Subte’ as a cultural artefact (Buenos Aires, 1886-1944). Cultural history as a contribution to urban mobilities studies. The paper explores the material and symbolic aspects of the production of urban mobilities through the history of Buenos Aires’ underground railways (Subte), analyzing the way in which it was conceived, built, and experienced. The period of analysis matches Buenos Aires’ metropolization and goes from the emergence of the early projects (1886) to the completion of the main underground network (1944). Focusing on discourses and practices, the article gives an account of the ambivalent representations triggered by the underground railway, of the mode in which it became, on the one hand, the ideal solution to street traffic problems and it reinforces the imagery of progress and the confidence in technologies as benefiting society as a whole, and on the other, the way in which the underground railway was satirized and rejected due to its “subterranean nature”, and because in practice it meant a space of regimentation and mechanization of travel. Finally, the paper also discusses the importance of the cultural dimension for the study of urban mobilities.

Keywords

History
Culture
Mobility
Underground Railways
Buenos Aires

Recibido: 17 de abril de 2013. Aceptado: 13 de julio de 2013.

Introducción

El siguiente artículo tiene como objetivo ensayar un análisis cultural de las movilizaciones urbanas reconstruyendo históricamente el modo en que el sistema de ferrocarriles subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires (“Subte”) fue concebido, construido y experimentado durante el período 1886-1944; período en el cual la ciudad se convirtió en una metrópolis moderna (proceso de metropolización) y que abarca desde la aparición de los primeros proyectos de subterráneos hasta la construcción de la red principal (1911-1944). El análisis se basa en un corpus diverso de fuentes primarias (textuales y visuales) que van desde documentos oficiales a la literatura y caricatura, dando cuenta de las voces de políticos, técnicos, y empresarios tanto como de los discursos surgidos de la experiencia de uso del espacio. La prensa (diarios, revistas ilustradas) expresaba tanto la mirada ‘desde arriba’ sobre la modernización técnica como las ambigüedades surgidas de la experiencia de uso. Las diversas fuentes fueron analizadas como ‘representaciones’ sin ponderar las voces ‘serias’ por sobre las ‘no serias’ –un documento oficial por sobre la caricatura- dado que ambas permitieron reconstruir la cultura urbana desde de la mirada de diversos actores¹.

1. Sobre la metodología del análisis cultural en la historia urbana se siguió a Almandoz (1997) y Stieber (1999).

Indagar este, casi inexplorado, aspecto de la historiografía de Buenos Aires y del transporte busca poner en discusión la idea de que los espacios de movilidad, como el tren subterráneo, parecen ser “a priori entendidos como no-lugares” (Jensen, 2009), espacios sin significados o identidad, espacios de alienación, impersonalidad y anonimato, contrapuesto a los lugares donde se anclan la sociabilidad e identidad. También discute la idea de que su uso –viajar en subterráneo- consiste meramente en moverse rápido de un punto hacia otro y, que por ello, el tiempo de viaje es algo que debe ser minimizado dado que es un tiempo “muerto” o “perdido” (Urry, 2007). Tales concepciones –que podemos llamar “negativas”- de la movilidad encuentran su origen en dicotomías clásicas de la geografía y la sociología como espacio y lugar, comunidad y sociedad, e incluso entre lo local y o global que, sociológicamente, plantea una tensión entre relaciones primarias y secundarias (Crang, 1998). Robert Park, por ejemplo, sugería que los transportes y las comunicaciones “han multiplicado para el individuo las oportunidades de contacto y de asociación con sus semejantes, pero han vuelto esos contactos y relaciones más transitorios e inestables” (Park, 1999:79). Sin embargo, cabe recordar que la transitoriedad y la inestabilidad son características de las ciudades modernas pero que esto no necesariamente implica la falta de significados, identidad, o cultura de los espacios por los cuales transitamos.

Por el contrario, se trata de demostrar aquí que, aunque el Subte no fue el modo de transporte más utilizado en Buenos Aires ni fue un inductor de la expansión urbana, como señala Clichevsky (1988), fue un artefacto capaz de expresar tanto como producir discursos y prácticas significativas que representaron el modo en que la modernidad fue experimentada en el Buenos Aires de principios del siglo XX. El artículo demuestra, en primer lugar, que el Subte fue un artefacto tecnológico que materializó la cultura del *progreso* reforzando la confianza en que los adelantos científicos y tecnológicos mejoran la vida social; segundo, modificó el espacio urbano, sus usos y percepciones; y finalmente, la experiencia de viajar puso en cuestión aquella confianza en el *progreso*.

Planificación del movimiento

La característica más saliente (o la más nombrada) del Subte de Buenos Aires es su temprana implementación: el primero de Hispano-América y el doceavo en el mundo.² Esto tiene una explicación objetiva tanto como subjetiva. La metropolización de Buenos Aires, es decir, el ciclo de rápido y espectacular crecimiento demográfico y la

2. La primera línea (A) fue inaugurada en 1913 por la Compañía Anglo-Argentina de Transporte. La Línea B (1930) por la empresa Lacroze, y las Líneas C (1934), D (1937), E (1944) por la CHADOPYF.

expansión urbana entre fines del XIX y las primeras décadas del XX generaron problemas de congestión tanto como la necesidad de rápida conexión entre centro y periferia. La ciudad pasó de tener 4000 ha a 18000 ha en 1888 como consecuencia de la federalización. La población registró un crecimiento rápido y dramático debido a la inmigración, primero Europea y luego doméstica –creció seis veces entre 1887 y 1936, pasando de 400.000 a 1.200.000 habitantes). En la década de 1930 el área de la Capital Federal estaba prácticamente ocupada y el continuo urbano había crecido más allá de los límites jurídicos formando una región metropolitana mientras el centro crecía verticalmente debido a la concentración de las principales actividades de la ciudad. Este cuadro, a primera vista, constituiría las ‘condiciones objetivas’ que justificarían la implementación de este modo de transporte.

No obstante, su temprana implementación y la persistencia como solución ideal al problema del tráfico urbano pueden entenderse también si se observa las representaciones sobre el movimiento, especialmente las vivencias y percepciones sobre la calle y las ideas-valores modernas sobre la circulación y la congestión –en especial, el significado cultural del tráfico urbano como signo del progreso de la metrópolis.

Buenos Aires, al igual que otras grandes ciudades europeas y norteamericanas, implementó el sistema de ferrocarriles subterráneos para el transporte público de pasajeros con el propósito de ofrecer un medio rápido, confortable y seguro, y para evitar la congestión en el centro de la ciudad a la vez que contribuía a la suburbanización. Los proyectos que imaginaron un espacio de circulación³, ya sea elevado o subterráneo, para el transporte público emergieron a fines del XIX y la construcción de la primera línea subterránea comenzó en 1911, inaugurándose en 1913. En el período analizado el problema de la circulación urbana en Buenos Aires constituía una preocupación para gobernantes, técnicos y la opinión pública. Junto con la estética y la higiene, la circulación era uno de las tres dimensiones centrales de los planes urbanos (planes viarios la mayoría de ellos) imaginados para Buenos Aires. El Intendente Crespo advertía en su plan de diagonales de 1888 que “el tráfico ha sido (una) preocupación dominante” para él y que “es tan inmenso en esta ciudad que cree que llegará un momento en que se perderá con los obstáculos de la vía pública una parte importante del tiempo útil de trabajo” (Censo 1887:103). Tempranamente también se advertía que ante el crecimiento del tráfico la planta urbana heredada de la época colonial era insuficiente y que las regulaciones del tránsito no bastaban porque el problema era principalmente estructural. Aquellos problemas se resumían en la angostura de las calles centrales, en el diseño en damero, la ubicación geográficamente descentrada del centro (al este junto al río), y el proceso de concentración o centralización de las principales actividades de la ciudad en aquel centro histórico. El efecto de “estrangulamiento”, como lo llamó el urbanista Carlos della Paolera (1929:10), persistió a lo largo del período de metropolización, a pesar de que la escala y volumen del tráfico y la ciudad cambiaron radicalmente durante el período y más allá de las reformas que lograron implementarse. En 1896, por ejemplo, el proponente de un sistema de tranvías elevados decía que las “arterias angostas” de la ciudad vieja, donde “se concentra la máxima vitalidad del organismo de la gran metrópoli [...] ya no dan cabida al torrente que en ellas se precipita” (Caymari, 1896:4-5). En 1930, el ingeniero Jacobo Stock daba un diagnóstico similar, diciendo que Buenos Aires se había desarrollado “en forma anormal” y que “sus calles estrechas, resabios de una época lenta, son hoy incapaces de contener el caudal de un tráfico que exige celeridad y que no puede desarrollarla” (Stock, 1930:1).

3. Se define “espacio de circulación” al espacio físico donde el movimiento tiene lugar como la infraestructura (calles, túneles, puentes, viaductos, etc.) pero también al espacio social, es decir, las normas y prácticas que regulan y dan forma al movimiento.

La congestión, el caos vehicular, el peligro para los peatones y los accidentes de tránsito no eran experiencias que afectaran solamente la vida cotidiana de los habitantes de Buenos Aires sino que impactaban también en sus visitantes. Muchas de las figuras ‘ilustres’ del urbanismo que visitaron Buenos Aires, como Le Corbusier y Hegemann, dice Collins (1995:210), podían tener una mirada “romántica” sobre la Argentina

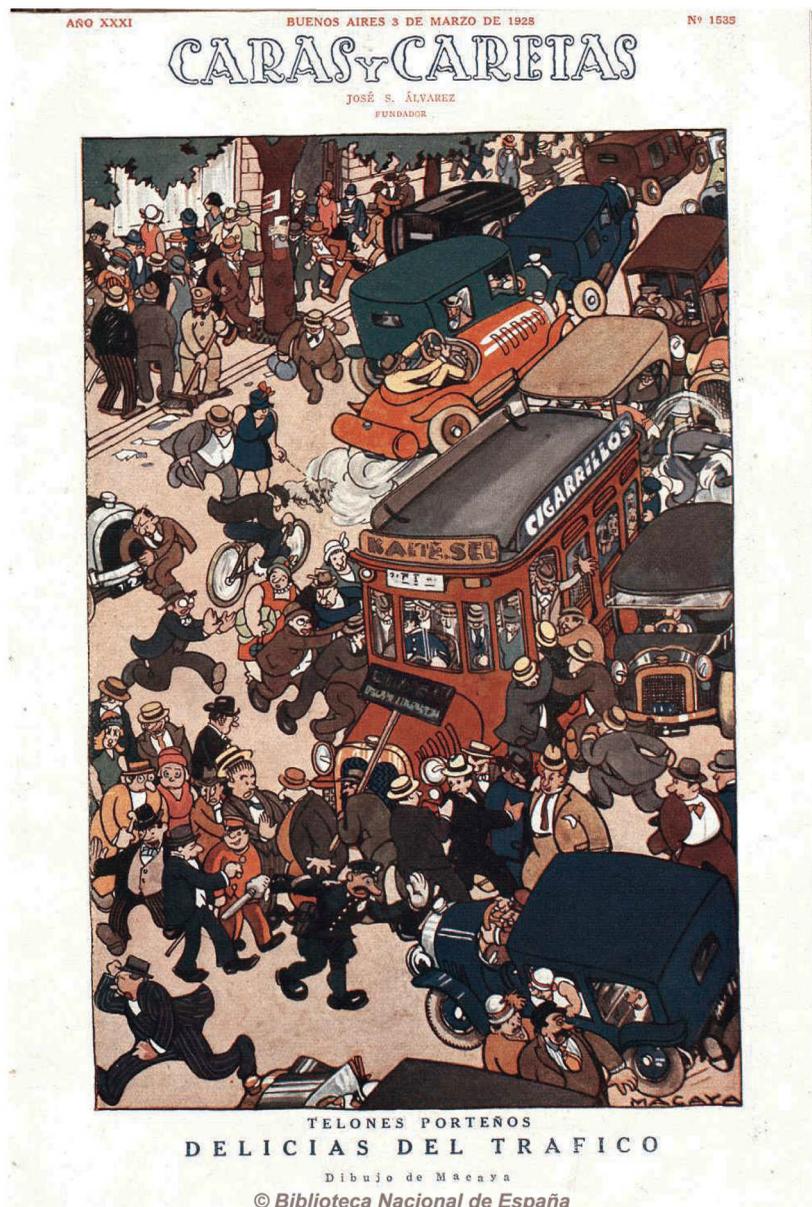
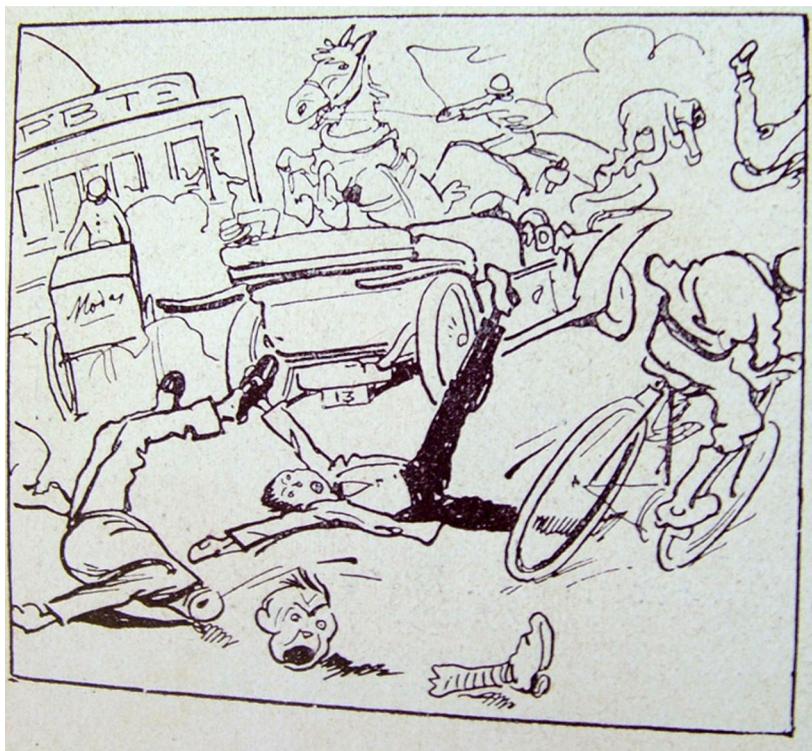


Figura 1. Representación de la congestión. Fuente: "Las delicias del tráfico", *Caras y Caretas*, 03/03/1928

basada en la pampa, el gaucho, o Buenos Aires como ciudad afrancesada pero cuando caminaban sus calles terminaban sorprendidos al descubrir una metrópolis mucho más congestionada que las ciudades fortificadas del "Viejo Mundo". El testimonio de quienes visitaron la ciudad durante los festejos del Centenario de la República (1910) así lo remarcaban: Georges Clemenceau decía que el damero original era "lamentablemente inadecuado para una capital de más de un millón de habitantes" (Clemenceau, 1911:35) y un visitante inglés que los peatones debían desarrollar habilidades para sobrevivir a la "tiranía" de las angostas calles del centro, espacio reducido además por los tranvías, donde "el peatón podía morir antes de poder quejarse" (Lloyd, 1911:365). Esas calles fueron también recorridas por Le Corbusier en 1929 ("He recorrido a pie numerosas calles de Buenos Aires"). Y aunque sentenció que Buenos Aires era la ciudad "más inhumana" que había conocido, en aquellas calles percibía una "aglomeración gigantesca de energía insaciable" que convertía a Buenos Aires en "capital del nuevo mundo" (Le Corbusier, 1979:19, 51) (Figuras 1 y 2).

En las revistas ilustradas y populares la congestión era un problema pero también aparecía el aumento del volumen del tráfico como motivo de orgullo y símbolo del



progreso de la metrópolis, en tanto representaba la vitalidad de la ciudad y el fervor de su comunidad industriosa. El ajetreo cotidiano de las calles, que incluía el movimiento tanto como el congestionamiento, podía ser percibido como la quintaesencia de toda metrópolis. En términos de Rem Koolhaas, podría decirse que la congestión se convertía en “misteriosamente positiva” o en elemento constitutivo de toda metrópolis (Koolhaas, 1994:120-125). Del siguiente modo lo definía la Revista Aconcagua en 1932 (Figura 3):

Buenos Aires sufre de congestión. Sus arterias resultan insuficientes para contener el enorme caudal de vitalidad que se precipita en ellas, y el problema, el arduo problema de la circulación queda planteado a cada nuevo día con nuevos y apremiantes caracteres. A cada nuevo día también se toman nuevas medidas para resolverlo satisfactoriamente sin lograr que la empeñada lucha entre en su faz definitiva. Entre tanto, la urbe vive envuelta en el estruendo de la actividad circulante, en un pandemónium de bocinazos, campanadas, rugir de motores y chirriar de frenos que constituyen el ritmo mismo de su existencia (“Tráfico!”, Aconcagua, 1932).

El tráfico como energía de la metrópolis era una opinión compartida. Los urbanistas de los años 20 tenían una visión positiva sobre el crecimiento del tráfico pero estaban preocupados por evitar el “estrangulamiento”, es decir, cómo guiar ese crecimiento para conducirlo ordenadamente, para que ‘fluya’ y no se ‘estaque’. La experiencia vivida de la lentitud, el caos del tránsito, los frecuentes accidentes, sumada al ruido y la incomodidad de algunos medios de transporte contrastaba con la mirada positiva sobre la circulación, pero ambos formaban parte de esa representación ambigua sobre el tráfico en Buenos Aires.

La representación orgánica del movimiento (como flujo vital para el funcionamiento de un organismo) aparece claramente en el lenguaje científicista de los urbanistas e ingenieros de los años 20. La metáfora de la ciudad-cuerpo y el tráfico como flujo sanguíneo le otorga a la representación orgánica un valor que no necesariamente se reduce al aspecto económico del tiempo, aunque son complementarios. Si para la concepción económica de la circulación, la aceleración garantizaba la reducción de

Figura 2. Representación de la calle como caótica y peligrosa. Fuente: “Charlas del pebete”, PBT, 13/12/1913



Figura 3. Representación del tráfico en 1932. Fuente: "Tráfico!", Revista Aconcagua 8 (34), 1932

la distancia de viaje y por consiguiente un ahorro de tiempo (y dinero), la idea de la circulación como metáfora orgánica propone, más que la mera aceleración, un libre y constante flujo del movimiento como saludable para la ciudad. Tal idea encuentra sus raíces en los pensamientos higienistas y reformistas europeos que, hacia el siglo XVIII, toman prestados los discursos médicos y biologicistas -especialmente los descubrimientos sobre sistema sanguíneo a fines del XVII (Sennett, 1997). Trasladado al discurso sobre el espacio urbano, "los planificadores (...) aplicaron los términos <<arterias>> y <<venas>> a las calles de la ciudad" buscando modelar el sistema de tráfico sobre la base del sistema sanguíneo y por lo tanto "pensaban que si el movimiento se bloqueaba en algún punto de la ciudad, el cuerpo colectivo sufría una crisis circulatoria como la que experimenta un cuerpo individual durante un ataque en el que se obtura una arteria" (Sennett, 1997:283).

En Buenos Aires, el estudio del tráfico llevado a cabo por ingenieros municipales aparecía en los censos de fines del XIX en el capítulo de *estudios topográficos* bajo el nombre de *circulación urbana*, pero podía alternarse con términos como vialidad, locomoción, traslación y comunicación. No obstante, con la influencia de los discursos higienistas y el Positivismo la metáfora orgánica comienza a utilizarse para definir la importancia de la movilidad urbana. En 1887, por ejemplo, los ingenieros municipales decían que:

Es indudable que uno de los órganos más importantes de ciudades de la extensión superficial de Buenos Aires, y de su importancia comercial y social, son los medios de locomoción, las facilidades de la circulación que [...] deben estar en proporción del número de habitantes, de la actividad de los negocios y las distancias á recorrer (Censo 1887:248).

Siendo la circulación vital para la ciudad, todo aquello que detenga aquel flujo era concebido como una enfermedad, anomalía, o mal funcionamiento. En el marco del discurso cientificista de los urbanistas, la metáfora orgánica no solo aparece mucho más contundente, sino que era utilizada para la interpretación y explicación de la congestión:

El régimen de circulación urbana [...] puede compararse al torrente circulatorio en el cuerpo humano. A igual que este último, cuando el movimiento de las calles, que son las arterias de la ciudad, afluye en forma excesiva hacia un punto determinado, se produce congestión (Dagnino Pastore, 1929:11).

Al diagnóstico de la congestión, como “estrangulamiento”, le corresponden metáforas médicas para explicar la intervención en el espacio urbano, como puede verse en el ejemplo de la apertura de la avenida 9 de Julio donde su planificador la describía como “una verdadera sangría efectuada con urgencia en el Buenos Aires apoplético [...] El bisturí de la Municipalidad de Buenos Aires realiza allí una necesaria amputación [...]” (della Paolera, 1977:31).

La circulación ideal, por tanto, se expresaba en un espacio sin obstáculos que permitiría un flujo constante del tráfico. Las reformas urbanas pensadas para Buenos Aires en ese sentido se focalizaron desde el siglo XIX en las aperturas de nuevas calles y diagonales o ensanches de avenidas que modificaban el diseño en damero y sus calles angostas. Pero tales planes tardaron en ser implementados o se implementaban parcialmente. Además, persistían los rieles de los ferrocarriles que impedían un tráfico callejero en constante crecimiento, ya sea por aumento de la población o aumento y diversificación de los vehículos. En ese contexto la reforma de la calle no bastaba y un nuevo espacio de circulación aparecía como solución ideal.

La alternativa a la calle comienza a discutirse tempranamente junto a la apertura del bulevar avenida de Mayo. En 1886 un comerciante porteño propone un túnel que conecte la estación del Ferrocarril Oeste (Once) con el puerto para el transporte de carga (*La Nación*, 01/08/1886), evitando el denso tráfico del centro, y en 1889 se propone un tranvía elevado sobre el futuro bulevar de Mayo para conectar la plaza con el Congreso (Rögind, 1937)⁴. Es cierto que aquellos proyectos no solo nacen al calor de las innovaciones tecnológicas e ingenieriles aplicadas en otras ciudades, o novedades que se anunciaban en las exhibiciones internacionales o que circulaban a través de la prensa ilustrada, sino que nacen bajo el clima de especulación económica –también marcado por el crecimiento abrumador de concesiones ferroviarias– que terminó en la crisis de 1890 (Werckenthien, 1998). No obstante, la aparición de esos proyectos era disparada por el contexto de cambio urbano experimentado (y esperado). Aún más, aquellos proyectos de elevados y subterráneos no venían solo a solucionar un problema presente sino que imaginaban la movilidad de la futura metrópolis bajo la expectativa de un crecimiento sostenido de la población y una expansión hacia la periferia.⁵ Allí residía en parte el carácter anticipatorio de esos proyectos que en general ofrecían una visión de la movilidad distinta a los proyectos más pragmáticos de conectar una estación de ferrocarril con el puerto a través de un túnel para el transporte de carga. Los proyectos de elevados y subterráneos (tranvías eléctricos, mayormente) eran pensados para el transporte intra-urbano de pasajeros principalmente y trazaban sus redes desde Plaza de Mayo como epicentro hacia la periferia del norte y el oeste, muchas veces imaginando líneas que se extendían más allá de las terminales ferroviarias. Además, en aquellos proyectos se divisaba la comunicación norte-sur y rutas en forma de *loop*, no solo lineales. El plan municipal de 1907, llamado *El Metropolitano*, es un caso ejemplar por su extensión (100 km) y diseño (9 líneas cubriendo toda el área edificada y por urbanizar del centro y la periferia norte y sur)⁶.

Tanto los elevados como los subterráneos venían a mejorar la circulación urbana ofreciendo conducir ordenadamente el tráfico de pasajeros de forma masiva y a través de la separación del espacio de circulación en diferentes niveles, permitiendo el desarrollo de la velocidad sin los obstáculos de la calle. A partir de la aparición de la tracción eléctrica hacia 1890, los proyectos enfatizan aún más el beneficio de una infraestructura para el desarrollo de la velocidad. Elevados y subterráneos estuvieron bajo consideración de las autoridades nacionales y municipales, sin embargo, hubo una predilección por el segundo.

4. Otros proyectos subterráneos de la época fueron Barrabino (1889); Ware (1889); Eigendorf, Garret y Donet (1889), Bell (1889), D'Alkaine (1890) –tracción a cable–; Flores (1890) –aire comprimido–; Lezicam González y Segura (1894); Killery (1898); Bright (1899, 1900); Segura (1900); Franke (1909); FCO (1905); Meiggs (1907); Bratch (1909). Elevados: Villa Jardín (1889); Lavandeira (1890); Quesada Hnos (1894). Mixto: Serrantes (1889).

5. Se nota el uso constante de las estadísticas como fuente de predicción para medir el impacto de la inmigración y proyectar que Buenos Aires llegaría a los 2 millones de habitantes en 1936, según el Censo de 1887, o 5 millones para el mismo año según el Censo de 1910.

6. Proyecto de Ferrocarriles Metropolitanos Subterráneos. Buenos Aires: MCBA, 1907

La elección del sistema subterráneo en vez de uno elevado y la forma material que finalmente adquiere la primera línea subterránea, demuestran las razones subjetivas de la implementación del Subte en Buenos Aires. Ellas estuvieron fundadas en una relación ambivalente con el espacio subterráneo que osciló entre su uso como solución técnica y cierta aprehensión por su naturaleza subterránea. La razón no pudo haber sido económica dado que el subterráneo era un sistema más costoso que el elevado. Si bien se mencionaban las buenas condiciones del suelo bonaerense, el cual permite ser excavado fácilmente, que lo hacían menos costoso que en otras ciudades, de todos modos seguía siendo más costoso que un elevado.

Por tanto, no habría que descartar las influencias culturales (estéticas, higiénicas e ideológicas) en la predilección por un subterráneo. De acuerdo con las fuentes consultadas, no hay una razón muy clara de porqué hasta 1900 se debatían proyectos con ambos sistemas y luego solo se presentan proyectos subterráneos. Pero quizás las razones expuestas por Bernardo Caymari, empresario cubano-americano que proponía un elevado, y aquellas planteadas por Miguel Cané siendo senador puedan dar algunas pistas de las diferentes valoraciones en juego.

En 1896 Caymari proponía la construcción de un tranvía elevado como el *Intramural* de Chicago expuesto en la feria mundial en esa ciudad. Un sistema que en vez de construirse sobre la línea de la calle las atravesaba, atravesando también las manzanas, lo que implicaba la expropiación y demolición de zonas edificadas en muchos casos. Caymari decía que el proyecto para Buenos Aires estaba inspirado en la “conveniencia” del *Intramural* pero que los ornamentos artísticos y el uso de una sola columna de sostén cuidaban la estética, como en los planes que se discutían para París. Con estas mejoras estéticas y funcionales era innecesario, según Caymari, implementar un sistema subterráneo como en Londres porque es “un sistema inadecuado para los hábitos de esta población, á parte de costosísimo” y “ofrece el inconveniente de la natural repugnancia á viajar con luz artificial y aire viciado, por mucho que se haga por higienizarlo” (Caymari, 1896:6-7, 45).

Los ediles porteños podían coincidir con tal apreciación negativa del subterráneo. Especialmente el de Londres era el paradigma de lo que no se quería hacer, por su profundidad y por el uso de trenes a vapor⁷. Miguel Cané, quien había sido intendente de Buenos Aires, evocaba como senador en 1899, durante el debate parlamentario sobre la concesión de una red de subtes eléctricos a Charles Bright (el primero en ensayar en Buenos Aires la tracción eléctrica en los tranvías), la “atmosfera viciada” del *Tube* cuando lo usaba en su juventud, durante su estadía en Londres. Aquella atmosfera, decía, era un “tormento” para todos aquellos que viajaban allí y que por ello no había sido una solución para la metrópolis inglesa. Agregaba, además, datos estadísticos para decir que las locomotoras a vapor contaminaban el ambiente, reduciendo el oxígeno más que “cien mil almas juntas” (Diario de Sesiones Cámara de Senadores, 16 de Noviembre de 1899:915). Políticos y técnicos coincidían en que la tracción eléctrica de los trenes cambiaba radicalmente las condiciones higiénicas del subterráneo. En el debate por la concesión a Bright, Cané apoyaba la electrificación del subte, el costo relativamente menor de construirlo en Buenos Aires debido a las ventajas del suelo, y expresaba a su vez el rechazo al sistema elevado de tranvías por “antiestético, caro, e inconveniente”. La Municipalidad había rechazado también por razones estéticas el proyecto de un tranvía elevado por la lujosa avenida Alvear porque, decía, arruinaba las fachadas de las mansiones y la perspectiva del bulevar. Esta razón estética va a la par de la idea de ciudad orgánica que, concebida bajo criterios higiénicos, tiende a separar los espacios residenciales, cívicos y administrativos, de los industriales (ver Gorelik y Silvestri, 1991). El tren elevado en ese contexto es un artefacto industrial y por lo tanto puede ser incluido en esas zonas para tales fines. Un ejemplo tardío de esta idea puede hallarse en el plan para el subte

7. Sin bien no existe un modelo de referencia para el Subte de Buenos Aires, los ingenieros municipales explican en su plan El Metropolitano, que debe evitarse los túneles profundos por razones higiénicas y económicas.

municipal de 1907, en el que junto a una extensa red de líneas subterráneas se propone el elevado para la zona inundable del Bajo Flores, que se la concebía como un futuro distrito industrial.

Pero el argumento estético de Cané tiene también connotaciones ideológicas si se tiene en cuenta su apreciación sobre el elevado de Nueva York que registra en sus memorias (1881-1882):

¿Puede haber algo más abominable que ese ferrocarril elevado que corre sobre un puente tendido en todo el ancho de la calle, de tercer piso á tercer piso? Debajo un crepúsculo constante, la falda eterna del sol. ¡Ay de lo infelices que allí viven! ¡Pero se va más ligero! Ninguna policía europea permitiría el embarco de los pasajeros del tren elevado de la manera que se hace; pero aquí cada uno cuida á sí mismo, y si hay alguna desgracia, las compañías lo pagan. Transporte democrático, símbolo perfecto de la igualdad, convenido. Entretanto, en la aristocrática Tercera avenida no hay elevado, ni tranvías, y al Central Park no entran los humildes fiacres (sic) que estamos habituados á ver en el Bois de Boulogne. No critico la medida, pero hago constar la falta de lógica... (Cané, 1904:254).

El elevado, aunque implementado en ciudades europeas como Berlín, era símbolo de ciudades como New York o Chicago. Por lo tanto, puede leerse en su rechazo el prejuicio de sectores intelectuales de la elite gobernante argentina hacia las ciudades americanas como símbolos de un progreso meramente material pero no espiritual, plebeyo y rico pero no aristocrático como el de las viejas ciudades europeas como Londres, Viena, París, etc. Esta mirada ideológica estaba influenciada por el Regeneracionismo español que ve en Estado Unidos una amenaza para Latinoamérica luego de la guerra por Cuba (1898) y por el *arielismo* –inspirado en la obra *Ariel* del uruguayo José Enrique Rodó– que idealizaba la cultura latinoamericana como elevación espiritual frente al materialismo norteamericano. Idea de latinidad que subyace a la representación de ‘Buenos Aires como la París de Sudamérica’; es decir una metrópolis moderna pero con raíces culturales latinas (Gorelik, 2004).

Otra connotación ideológica del elevado es que no solo arruina la vista de la ciudad sino que visibiliza el transporte masivo de pasajeros que, como lo percibe Cané, es visto como un espacio “democrático”; adjetivo que denota el desprecio hacia la multitud anónima y homogénea que mina las diferencias sociales y, por lo tanto, borra los linajes donde se asientan las jerarquías tanpreciadas por la aristocracia. En este sentido, el elevado no dignificaba la apariencia de Buenos Aires.

Ahora bien, si esta infraestructura se ubica bajo tierra, se hace invisible, y a la vez cumple con ciertas normas higiénicas se convierte en un sistema ideal porque deviene en una forma adecuada para “disimular” el transporte masivo de pasajeros, como decía el ingeniero Dagnino Pastore (1927:11). Y, habría que agregar, su correspondiente efecto sobre la superficie: liberaba la calle de la oruga tranviaria. El subterráneo se convirtió en un modo de descongestionar pero al mismo tiempo de aristocratizar la calle. Si vemos el boulevard, que tenía el efecto de acelerar la circulación, es un espacio estético e higiénico y no necesariamente persigue la velocidad: en avenida de Mayo, por ejemplo, se prohibió la circulación de tranvías y este medio, a pesar de aumentar su velocidad con la tracción eléctrica, no podía pasar los 12km/h que imponía la Municipalidad como velocidad máxima en la zona céntrica.

No obstante, el subterráneo no es la panacea para los principios higienistas y estéticos, por lo que los técnicos municipales se empeñarán en establecer las pautas para la construcción de un subte como el que finalmente construye la Anglo-Argentina en 1911-1913 (Línea A), que llamaremos *discreto*. Esto es, un subte poco profundo,

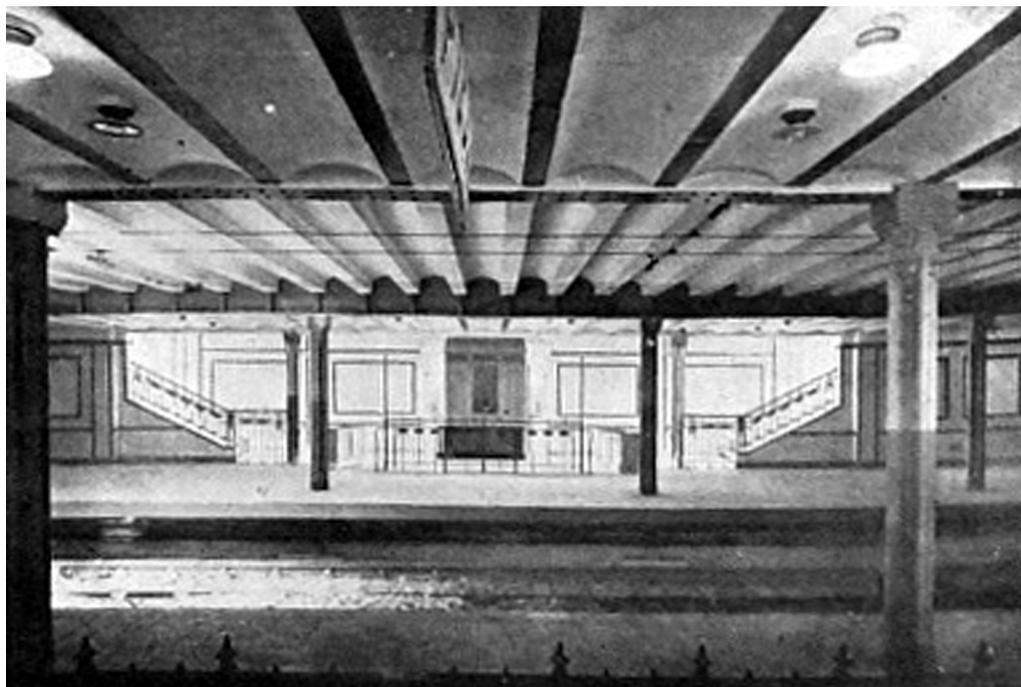


Figura 4. Subte "discreto". Estación típica de la Línea A. Fuente: *La Ilustración Sudamericana*, 30/11/1913

ventilado e iluminado, que permita el fácil acceso desde y hacia la calle y que siga su traza. Los modelos que sirvieron de influencia fueron variados pero queda claro que se buscó evitar un túnel profundo como el de Londres. La Línea A, conocida como el subte de la Anglo, poco y nada tenía de parecido al *Tube* londinense y mucho más al metro de Budapest (donde por primera vez se ensaya un túnel rectangular con fácil acceso a la calle) y al de New York, en el que se justifica su baja profundidad con los mismo argumentos que en Buenos Aires.

En su reporte de los sistemas de metro aplicados en Europa, el ingeniero norteamericano William Parsons, del IRT, propone para Nueva York un túnel poco profundo, de fácil acceso desde la calle, que evite por razones de economía de tiempo el uso de ascensores, y que permita la entrada de aire puro y luz natural para "destruir la antipatía popular" por andar bajo tierra (Bobrick, 1994:231). Argumentos similares dan los ingenieros del Departamento de Obras Públicas de Buenos Aires en las memorias del proyecto "El Metropolitano" de 1907 y del mismo modo se refiere la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías (CAAT) en el folleto de inauguración de la primera línea en 1913, a la que presentan como un subterráneo superador de los metros existentes por las dimensiones del túnel, lo espacioso del interior de las estaciones y principalmente porque la iluminación y la pintura sumado a la entrada de luz natural daba "un aspecto agradable, que da al pasajero la ilusión de encontrarse en una vía de la superficie" (CAAT, 1913) (Figuras 4 y 5). Las claraboyas construidas en el techo del túnel permitían la entrada de la luz solar lo que "aparte de constituir otra apreciable ventaja higiénica sobre sus similares", decía la empresa, contribuía "a alejar de este subterráneo el aspecto sombrío que es habitual a éstas vías hasta aproximarlos a una calle de superficie" (CAAT, 1913). Esta ilusión o aproximación que dice lograr la empresa y que está a tono con los criterios de los ingenieros municipales da un carácter *discreto* al Subte de Buenos Aires. Lo discreto se sintetiza en ir por debajo de la tierra pero no muy profundo. Carácter que continuó solo en parte en la Línea B (1928-1930) y que fue imposible en el resto de la red por la necesidad de construir túneles más profundos.

El subterráneo fue concebido entonces como una solución tecnológica para el confort, seguridad y rapidez del transporte masivo de pasajeros. El subte realiza la promesa, típicamente modernista de "superar la realidad material del espacio, la distancia y



separación” (Tomlinson, 2007:20) encapsulando la movilidad en una infraestructura subterránea libre de los obstáculos de la calle. Símbolo, además, de una conquista y organización racional del espacio, el subte es un ejemplo de cómo “el tiempo toma prioridad sobre el espacio, convirtiéndose en recurso y un contexto del primero” (Jervis, 1998: 209). Finalmente, el subte amplía el espacio de circulación de la ciudad a través de una infraestructura subterránea que, como el sistema de obras sanitarias, contribuía al metabolismo urbano, en este caso a la circulación urbana. Si bien el Subte de Buenos Aires expresa este impulso modernista, creando un nuevo espacio artificial, su carácter discreto (la poca profundidad del túnel, su rápida conexión con la calle y tratar de simularla) demuestra la conquista del espacio subterráneo por la razón y técnica moderna pero también la aprehensión hacia este influida por representaciones atávicas tanto como por principios higienistas.

Figura 5. Subte “discreto”. Entrada típica de la Línea A. Fuente: Asociación Amigos del Tranvía

Construcción y espacio construido

La carga valorativa del subte como instrumento del *progreso* no solo se basaba en las ventajas de confort, rapidez, y seguridad sino también en la transformación del espacio. La transformación del subsuelo, de un medio ambiente natural a uno tecnológico, significó la materialización del *progreso* o un momento de modernidad, al ser un típico acto de “destrucción creativa”, como lo denomina David Harvey (2003). Sin embargo, la percepción del nuevo espacio subterráneo generó reacciones ambiguas. Esa ambivalencia no solo es una reacción típica ante las nuevas tecnologías sino que es producida por la *naturaleza subterránea* de este medio de transporte. El espacio subterráneo juega un papel muy importante en la cultura occidental, fue y es objeto de fascinación y temor, puede ser al mismo tiempo un espacio sagrado como las catacumbas o funcional como las cloacas. El impacto subjetivo es importante en el caso del tren subterráneo porque, una vez inaugurado, se convirtió en una experiencia novedosa que permitió a amplios sectores de las sociedades urbanas habitar cotidianamente el subsuelo de la ciudad. Convertirse en un espacio habitable para el sujeto moderno no sucedió sin contradicciones que erosionaron la confianza en el *progreso*.

El subte en teoría implicaba una organización racional del espacio y sus usos; una imagen moldeada a lo largo del siglo XIX cuyos antecedentes son, paradójicamente, los elevados y las galerías de cristal: la utopía de una movilidad encapsulada, transparente, y despegada del suelo, una burbuja de cristal que protegiera de las inclemencias del tiempo y garantizara la separación de los modos de transporte (Pike, 2005). El subte cumple el ideal de la movilidad encapsulada pero debajo de la tierra, lo cual lo obliga

a esforzarse por crear un ambiente limpio y luminoso para sustituir la burbuja transparente. Los historiadores de los ferrocarriles subterráneos han destacado el caso de Londres, por ser el primero del mundo, pero también por las reacciones y la comparación con el infierno que provocó la sensación de transitar un ambiente dominado por el calor y el smog de las primeras locomotoras a vapor (Barker y Robbins, 1963; Bobrick, 1994; Pike, 2005; Welsh, 2010). Sin embargo, tanto en Londres como en otras ciudades europeas y norteamericanas, la comparación con el infierno era producto también de la extrañeza que causa la naturaleza misma del espacio subterráneo y de lo sofocante de la multitud de pasajeros apretados en los vagones. Esto se ve particularmente en la comparación del “Subway” de Nueva York o el “Métro” de París con el mundo de los muertos (necrópolis) o el Hades (Bobrick, 1994; Pike, 2005; Brooks, 1997).

Para 1913 el subterráneo en general había superado la imagen negativa emergida en el siglo XIX. La electrificación del subterráneo implementada en 1890 logra un servicio limpio, seguro y rápido, no solo a través del cambio de tracción de los trenes sino también a través de la iluminación de los túneles y estaciones. Se suma además la construcción de túneles menos profundos y la publicidad, que convirtió al subterráneo en un lugar agradable o deseable. Si bien en este contexto el subte, como un nuevo orden tecnológico (un ensueño artificial) en contraste con el caos de la calle, tenía una recepción positiva en Buenos Aires, las reacciones se hicieron sentir principalmente a través del humor gráfico. En otras ciudades, las reacciones hacia el subte se transformaron en rechazo y eran sostenidas por ingenieros, eclesiásticos, y políticos. El hecho de que en Buenos Aires las reacciones tendían a ser irónicas o satíricas no significa que no fuesen serias. Sin embargo, mirando el contexto en el que eran publicadas (revistas populares ilustradas), se puede observar claramente la ambigüedad que el subte provocaba, porque por un lado estas revistas cumplían un papel muy importante en la difusión de la imagen del *progreso* a través de la fotografía que seguía paso a paso la construcción de los subtes, generando un aura sobre las proezas ingenieriles. Por otro lado, en esas mismas revistas aparecía la sátira al *progreso*.

En el caso de la fotografía y los textos, tanto en las revistas populares como en los diarios, que describen paso a paso la construcción del Subte de Buenos Aires, la excavación se convierte en una expresión simbólica y material de la modernidad en tanto “destrucción creativa”, sintetizado en la frase el “espectáculo de la ciudad destripada” (Figura 6). La frase acuñada por el diario *El Mundo* (02/10/1928, 7) en la víspera del inicio de la construcción de la Línea B remitía al recuerdo de la construcción a cielo abierto de la Línea A (Figura 7). El carácter de espectáculo remitía al impacto visual y la ciudad destripada connotaba el modo de percibir el espacio subterráneo de la ciudad como “entrañas” y la excavación como desgarrar: “El vientre de Buenos Aires no estará sosegado de ahora en adelante [...] El tranvía recorre sus entrañas [...] Al planeta que tiene el honor de albergarnos lo vamos agujerando por donde nos conviene, convirtiéndolo en una especie de flauta” (Tomey, 1913).

Si bien aparecen impresiones en que la Tierra es concebida como sagrada y la excavación por tanto un sacrilegio, la metáfora más habitual es la de la entraña: Buenos Aires como organismo, cuerpo, o bestia que es desgarrada por la mano del hombre para habitar en sus intestinos. La acción de “destripar” es interesante porque, por un lado, va mano a mano con la representación higienista de la circulación. Ambas metáforas son orgánicas. Si la congestión es un diagnóstico y la construcción del subterráneo su tratamiento, la excavación vendría a representar la intervención médica. Sin embargo, destripar es un acto material y simbólicamente más parecido al de una carnicería que la intervención racional y quirúrgica del médico. Aún más, destripar tiene mucho más que ver con una práctica común rioplatense como el carneo del vacuno –ilustrado en la imagen del matadero. Pero Buenos Aires está lejos de ser una bestia pasiva dominada por el hombre y la técnica. También existe la impresión de que la tierra nos devora. En

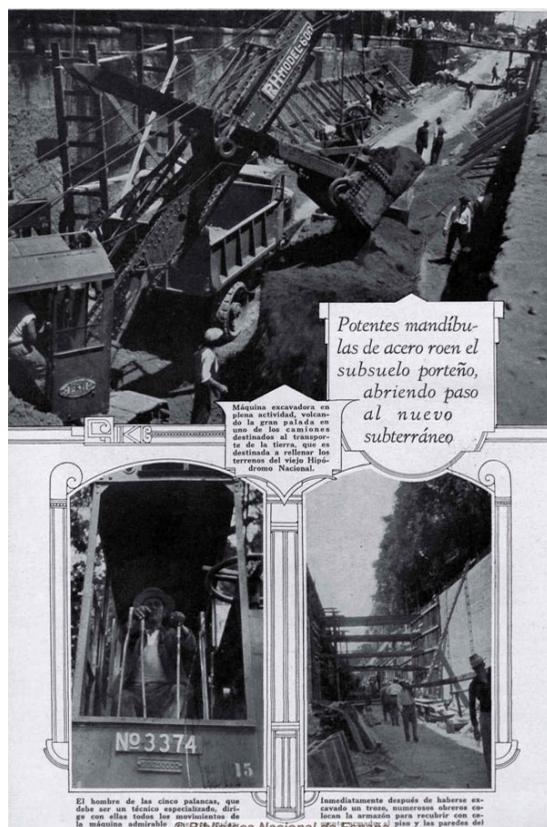


Figura 7. "La ciudad destripada". Excavación Línea A, método "a cielo abierto". Fuente: Gutman, 1999.

Figura 6. Excavación Línea B. Representación del poder de la máquina sobre la naturaleza. Fuente: Caras y Caretas, 09/03/1929

última instancia la metáfora enfatiza el destructivo pero racional poder de las máquinas, desdibujando el límite entre lo sobrenatural y lo tecnológico. Pero el proceso de excavación no era totalmente percibido como un dominio de lo humano-técnica sobre la naturaleza dado que el proceso de destrucción-creación del espacio urbano constituye un proceso socio-tecnológico donde la relación entre trabajo humano, máquinas y naturaleza estaba en permanente tensión.

La entraña no solo connota el sistema digestivo –que sugiere que movilidad subterránea es diferente a la circulación por las arterias de la superficie- sino a un espacio interior que en general no está a la vista de todos. Por lo tanto la acción de destripar y el carácter de espectáculo denotan cómo la excavación hace visible o devela el interior de la ciudad. La primera línea se construye enteramente con el método llamado *cut-and-cover* o "a cielo abierto" que implica abrir una trinchera a lo ancho de la calle, construir las paredes y piso del túnel y luego techarlo. La Línea B usará el mismo método en los barrios alejados del centro y CHADOPYF en las estaciones principales, con lo cual los porteños se vuelven espectadores privilegiados del espectáculo de andamios, máquinas excavadoras, caños, zorras, cientos de hombres trabajando. La experiencia vivida de los testigos era reforzada por la representación visual, especialmente la fotografía, que circulaba en la prensa de la época⁸.

La fotografía no solo reforzaba la imagen del *progreso* a través del destripamiento sino del modo en que un espacio natural se transforma en uno tecnológico, mostrando el dominio socio-tecnológico sobre la naturaleza y contribuyendo a una apreciación simbólica de la modernidad como orden y no solo como destrucción. Las fotos del túnel de la Línea A, tanto cuando estaba en construcción como terminado (Figura 8), tienen un halo de espacio sacro o sublime. Como señala Saraiva, la fotografía del artefacto, generalmente sin gente alrededor, junto al cúmulo de una incomprensible información técnica que suele acompañar las notas periodísticas o los folletos contribuía a magnificar el aura de las nuevas tecnologías (Saraiva, 2007).

8. En la construcción de las Líneas C, D y E la fotografía es esencial ya que los porteños no podían ver los trabajos de excavación porque no se realizaron a cielo abierto.



Figura 8. Caos y orden. Publicidad de la Línea A recién terminada. Fuente: "Inauguración del Subterráneo", *La Ilustración Sudamericana*, 30/11/1913

Este nuevo orden tecnológico puede ser considerado un *infinito artificial*, como lo llama Rosalind Williams (2008). Si bien el subterráneo eléctrico reemplazó el caos producido por el de vapor, este nuevo orden artificial no estuvo exento de representaciones atávicas que la ligaron a lo que Pike (2005) llama el subterráneo orgánico: cloacas, catacumbas, cavernas, infierno, necrópolis, el subsuelo. Tal ambivalencia, de fascinación y resquemor, puede notarse en las caricaturas o editoriales publicadas en aquellas mismas revistas que festejaban al subte como ejemplo del *progreso*. Junto a la celebración está la sátira y la desconfianza –no solo ante lo nuevo sino hacia la idea descabellada de viajar debajo de la tierra. El subte aparece como hábitat natural de los animales como el topo, o remite al hombre de las cavernas, pero de las representaciones analizadas cabe destacar la metáfora de la necrópolis o el subterráneo como espacio de los muertos porque no solo constituye una crítica al espacio subterráneo sino una revalorización de la calle.

Antes de la inauguración de la primera línea existían diversas especulaciones sobre el espacio subterráneo de la ciudad de Buenos Aires relacionados con criptas, sótanos o túneles secretos construidos durante la época colonial y que servían para diversos propósitos que iban desde prácticas inquisitorias al contrabando clandestino. El caso más relevante, incluso al día de hoy, es la red de túneles que conectan edificios públicos y religiosos en el casco histórico. En 1904 un reportero de la revista *Caras y Caretas* realiza una incursión por aquellos espacios. El artículo aparece bajo el sugestivo título de "Una excursión por los subterráneos de Buenos Aires" y revela al público en general mediante el relato, la fotografía y el dibujo la existencia de aquellos pasillos subterráneos, cuyo propósito nunca llega a develarse. Relatado con cierto sarcasmo, la experiencia en aquellos túneles y algunas criptas y catacumbas es percibida como sombría, reproduciendo una representación arquetípica del subterráneo como un espacio lúgubre o el lugar por excelencia de los muertos –representación que perdurará en las impresiones que causó en tren subterráneo.

La primera impresión del reportero da cuenta del acto de descender, la cual está enfatizada por el cambio visual que significa pasar de la luz natural de la superficie a la oscuridad del túnel: "Nuestra retina pasó rápidamente de la claridad a la oscuridad de infierno que rellenaba el ambiente". La pequeña linterna producía una vaga sombra de los exploradores que parecían "perfiles dantescos en aquellos antros, en donde reinaba un silencio de muerto". La oscuridad producía un efecto de desorientación espacial ("no sabemos cuánto caminamos", "medio a oscuras, se pierde el concepto de distancia") y la atmósfera comenzaba a ponerse más densa ("la respiración era cada vez más fatigosa"). La sensación de temor recorre todo el relato de la excursión, que



OTRA VEZ AL MUNDO DE LOS VIVOS

es caracterizada como un “*via crucis*” o “una pesquisa de ultratumba” (Vidal, 1904). La experiencia del descenso como un pasaje espacial a la vez que simbólico entre el arriba y el abajo es ilustrado por la leyenda “Otra vez en el mundo de los vivos” que acompaña la foto del reportero saliendo por del túnel (Figura 9).

Figura 9. Exploración por los túneles de Buenos Aires en 1904. Fuente: *Caras y Caretas*, 26/03/1904

Estas especulaciones no constituían una cultura del subterráneo como en los países europeos donde el subsuelo de las ciudades son un gran acervo arqueológico de varios siglos y que despertaron la imaginación popular tanto como la científica (Williams, 2008). Las catacumbas parisinas o las especulaciones literarias inglesas sobre el inframundo fueron decisivas para argumentar un rechazo al uso del espacio subterráneo para el transporte de pasajeros. En Buenos Aires, en cambio, la calle tenía tal connotación negativa en tanto espacio peligroso (incluso de muerte) que la implementación de un tren subterráneo cómodo y seguro era visto positivamente. No obstante, el discurso humorístico de las revistas populares utilizaba aquellas representaciones atávicas para satirizarlo y para preguntarse sobre el destino final del *progreso*.

El famoso editor Constanancio Vigil ponía en cuestión, con cierta ironía, el sentido de viajar en subterráneo para el “destino de la humanidad”:

La inauguración del tranvía subterráneo representa una notable conquista para el hombre moderno. No es posible decir en forma absoluta “para el hombre”, pues no pocos contemporáneos y todos los antepasados quizás juzgarán la idea de andar bajo tierra como una extravagante chifladura (Vigil, 1913).

La sensación de que se abría una nueva etapa y con ella un nuevo ‘hombre’ aparece claramente en el siguiente comentario de la revista *P.B.T.*: “La vida troglodita, después de la vida aérea, o las dos al mismo tiempo; el hombre topo y el hombre pájaro es el de nuestra época” (Tomey, 1913). La vida troglodita pone en cuestión el sentido del *progreso* ya que invierte la representación vertical con la que comúnmente se lo ‘media’: rascacielos, transporte aéreo, puentes elevados, vista a vuelo de pájaro sobre la ciudad, etc. En vez de la parafernalia tecnológica que conquistando el espacio aéreo, con que las visiones y fantasías imaginaban la metrópolis del mañana (ver Gutman y Reese 1999; Gutman, 2006), la metrópolis real se hundía bajo tierra para concretar el deseo de una movilidad encapsulada. En la medida en que la conquista del espacio aéreo, especialmente como espacio de circulación urbana, permanecía en la imaginación, “el mundo subterráneo va a ser el verdadero mundo” decía la revista *P.B.T.* en 1913. Cuando en la década del 30 Buenos Aires adquiría un perfil de ciudad vertical a través de los primeros rascacielos y la red de subterráneo se completaba, en *Caras y Caretas* se reflexionaba que “Buenos Aires no solo crece hacia arriba; crece también para abajo: echa raíces y se agujerea” (“Bajo tierra”, 1937).

En vez de una imagen futurista de un espacio tecnológico creado por la ingeniería moderna, el subterráneo despierta la sensación de volver atrás, no solo en el tiempo sino en la 'evolución'. La "vida troglodita" es una metáfora que evoca tiempos remotos de la humanidad cuando los seres humanos habitaban las cavernas. El "hombre moderno" aparece como usando el subterráneo como refugio al igual que el hombre de las cavernas: "La corteza terrestre [...] constituye ya nuestro paraguas y nuestra sombrilla. Traspasándola, buscamos el calor central y nos defendemos de las lluvias y de los rayos solares" (Tomey, 1913). Se percibe además que el "hombre moderno" involucre a convertirse en animal. Habitar el subsuelo despierta comparaciones con el topo, la rata o el gusano. El poeta Baldomero Fernández Moreno utiliza esta comparación para decir que el primer subterráneo, el que él vio construir, "fue dedicado a nuestra generación como si tuviéramos destino de gusanos" (1965:62).

Pero la comparación más significativa fue con el lugar de los muertos (necrópolis) o el cementerio, porque al criticar el subterráneo se revalorizaba la "vida" de la calle. Siguiendo con el ejemplo de Fernández Moreno podemos ilustrar esta percepción. El poeta decía en su poema *Los subterráneos* (1937), "no me gusta el subterráneo por eso, por subterráneo. Lo odio como podría odiar la sinuosidad, la hipocresía". En vez, prefería "la superficie, el tranvía o el colectivo y lo que crece en ella, transeúntes o arbolitos", por eso salir del subte era para él como renacer:

Yo no veo el momento de salir, de subir las escaleras de nuevo, inundándome, peldaño a peldaño, de luz y aire, de humanidad, de vida, como una planta que fuera rompiendo alegremente la costra de la tierra (Fernández Moreno, 1965:63).

En las vísperas de la apertura de la Línea A una caricatura de *P.B.T.* (Septiembre 1911) también enfatizaba el hecho de que algo de la vida de la calle se perdería en el subte; en este caso, el coqueteo y el cruce de miradas entre hombres y mujeres ejemplificado en el caso de una transeúnte y un motorman del tranvía. En Diciembre de 1913, en *Mundo Argentino*, su editor Constancio Vigil, criticaba al subte diciendo que si bien se ganaba velocidad otras cosas se perdían: "Renunciándose a la luz natural, al aire libre, al cinema callejero, que constituía uno de los más valiosos medios de conocimiento de su propia ciudad para el ciudadano." En la misma línea, la editorial del diario *La Nación* (01/12/1913) señalaba que en aquella "bóveda que sostiene una ciudad" si bien correrán trenes en una "vía recta, libre" o "un panorama sin accidentes" -lo que la hace una vía segura- al mismo tiempo es una vía "silenciosa", "desierta", es decir, un panorama "sin casas, sin calles, sin árboles, sin vehículos, sin transeúntes, sin verdor, sin sol".

El contraste con la vida de la calle no era solo enfatizado por el hecho de que el subsuelo es el lugar de los muertos -"Antes solo los muertos iban al hoyo; ahora se entierran a los vivos" (Tomery, 1913)- sino también por la arquitectura del subte que remitía al cementerio. En 1918 la revista cultural *Plus Ultra*, Cañamaque discutía el "dudoso" gusto estético de diferentes artefactos urbanos, entre ellos las verjas de hierro forjado de la entrada de las estaciones de la Línea A. Criticando el diseño, el artículo compara la entrada con la de un cementerio incluso cuando el diseño era bastante discreto si se lo compara con las famosas entradas del *Métro* de París (las édicules), diseñadas por Guimard, cuyo estilo art nouveau causaron impresiones negativas porque parecían la entrada al infierno. Respecto al Subte de Buenos Aires, el autor se preguntaba:

¿No es verdad que parece una enorme tumba de esas que abundan en la Chacarita? Yo siempre la veo con una cruz y una corona en la parte superior y no puedo convencerme de que eso sea la entrada para tomar un tranvía (Cañamaque, 1918:248).

El material con que estaban hechas las entradas también producían la sensación de estar entrando a un cementerio, como lo describe Fernández Moreno: "Me cuesta trabajo



reconocer que la creación, a juzgar por lo que se repite, ha tenido éxito. Yo suelo verla con frecuencia en ciertos escaparates, apoyada en el lomo, lustroso por el barniz, y mostrando el vientre, abierto y forrado de raso celeste, capitoné; las patitas al aire enseñando las uñas, como si el pobre armadillo se hubiera caído de espaldas, indicando lo que debe

decidirme a bajar sus escaleras de granito, desgastadas ya como la de un santuario. No puedo soportar la soledad y la penumbra de sus estaciones” (1965:63). Los escalones de cemento de las entradas de la Línea B (1930) eran menos fúnebres como se menciona en un relato costumbrista de Félix Lima (1930) sobre dos “reos” en el “Sute de Lacroze”. Sin embargo, las lámparas de las entradas siguen evocando al cementerio:

Figura 10. Caricatura de las entradas del Subte. Fuente: Plus Ultra, Julio 1918

-¡San Die con lo farolito que coronan la ferretería de l'entrada!

-¿Qué tienen, decí?

-¿No lo ve? Son como lo farolito de la bóveda de la Chacarita, son. Lo medio dotore dirán que eso farolito de cementerio reflejan el ambiente de lo alrededor. Porque en esta esquina [...] hay ma cruce, urna, angelito y empresa de pompa fúnebre, que candidato a la futura presidencia. Bajemo

-Lo escalone son de cemento, son.

-¿Queré que lo hicieran de mármol? De cemento son meno funerario, son.

La reminiscencia al mundo de los muertos no es novedosa, otros metros del mundo generaron esa representación atávica. Sin embargo, en aquellos se enfatizó el carácter infernal del subterráneo por el sofocamiento debido al calor, el smog y el amontonamiento de pasajeros. En Buenos Aires, en cambio, la quietud, oscuridad, y la arquitectura remitían a la necrópolis como un espacio ‘sin vida’ en contraste con la vida social de la calle, con la luz y aire natural, e incluso con el tan criticado ajeteo del tráfico.

Viajando en subte

El túnel subterráneo es por excelencia un espacio para el desarrollo de la velocidad sin los obstáculos e inconvenientes de la calle. En 1901, el viaje subterráneo despertaba expectativas sobre la aceleración de la movilidad, reduciendo el viaje de veinte cuadras al tiempo que dura encender un cigarrillo (*Caras y Caretas*, 05/10/1901). Para la víspera de su inauguración se describía al subterráneo como “el caño de un fusil recorrido por

la bala” (*La Nación*, 01/12/1913). La velocidad de los trenes o tranvías subterráneos alcanzaban por entonces entre 50km/h y 65km/h, pero la velocidad crucero o comercial era de alrededor de 30km/h.

Si aquel espacio encapsulado había causado la impresión de una necrópolis, la experiencia de viaje le agregaba una singular diferencia. En 1930, un cronista compara el subte con las catacumbas romanas, pero que a diferencia “de la serenidad, mística y fervorosa” de aquellas, “ésta es la catacumba del vértigo” (*Crítica*, 18/10/1930). “Catacumbas del vértigo”, como lo describe el cronista, era una metáfora que animaba aquel espacio percibido como quietud, pero el vértigo no estaba en la velocidad del tren sino en el hecho de que esta se desarrollaba “dentro de un tubo que apenas tiene la capacidad para contener el volumen del vagón” (*Crítica*, 18/10/1930).

Sin embargo, para que el tren desarrollara una frecuencia de 2 minutos no bastaba con la velocidad de la máquina sino con la perfecta coordinación de los pasajeros, quienes debían convertirse en ‘expertos’ para subir y bajar del tren ordenadamente y reducir por lo tanto el tiempo de detenimiento del coche en la estación. Así lo grafican los diarios durante la inauguración de la primera línea.

La empresa cree que en Buenos Aires, como en las demás ciudades que cuentan con este servicio moderno de transporte, el público se acostumbrará a tomar y dejar los coches con la mayor celeridad posible, pues se concibe fácilmente que en un subterráneo donde las estaciones son tan pocas, distantes unas de otras, la duración de las paradas constituya un factor importante en el desarrollo de la velocidad (La Nación, 01/12/1913).

La compañía Anglo-Argentina difunde a través de la prensa indicaciones a los pasajeros sobre el novedoso servicio, entre las que se destacan la de no subir ni bajar del coche en movimiento como es usual en los tranvías de la superficie porque en los tranvías subterráneos las puertas permanecerán cerradas. Aunque esta recomendación apuntaba a la seguridad de los pasajeros, el resto de las indicaciones buscaban el funcionamiento óptimo del servicio recomendando a los pasajeros a que se muevan rápido dentro del subterráneo y eviten congestionarlo. Entre aquellas pautas se destacan las siguientes: “antes de llegar a la estación de destino el pasajero se habrá levantado y encaminado a la puerta de salida para no prolongar las paradas más del tiempo estrictamente necesario; “convendrá habituarse a distinguir las estaciones por el color de las mayólicas”; “las personas que desciendan de los coches facilitarán el movimiento de pasajeros retirándose con prontitud de los andenes”; “se entrará a los coches con toda prontitud” (*La Prensa*, 26/11/1913).

El primer contraste entre lo esperado y lo experimentado se da en los días de inauguración. Hay que tener en cuenta que las inauguraciones al servicio público eran verdaderas fiestas populares. De ese modo lo retrata la prensa de la época, tanto como para la primera línea de subtes como para líneas B y C. El subte constituía una novedad en 1913 pero aún llamaba la atención en la década del 30, especialmente porque las nuevas líneas agregaron artefactos o decoraciones novedosas como la escalera eléctrica o los murales. En aquellas fiestas se esperaba que el ‘público’ se familiarizara con el nuevo sistema. Por lo general, la prensa retrata una gran masa de visitantes, de todas las edades, diferentes clases sociales y sexo. Una “romería” que se agolpaba en las entradas, hacía cola en los halls y cuyo ritmo de circulación distaba de un viaje ordinario porque aquella masa se movía lentamente congestionando las estaciones y andenes, viajando sin ningún otro motivo que el placer de viajar, movidos principalmente por la curiosidad y fascinación ante lo nuevo (Figura 11). Antes que un pasajero ordinario, el “público” –como generalmente se lo denominaba- era más bien un turista. Así lo caracterizaba un artículo de *La Ilustración Sudamericana* al criticar que durante las primeras semanas de inaugurado el servicio los trenes del subte pasaban siempre llenos de ‘curiosos’:



Así, pues, el subterráneo, hoy por hoy, es un tren para turistas y acaso lo sea siempre. El turista puede esperar. Pero los hombres de negocios adquirirán muy difícilmente el hábito de la calma dentro de una estación por delante de la cual después de cinco minutos que parece tres horas, pasan coches completamente llenos (El Hidalgo de Tor, 1913: 439).

Figura 11. Participación popular en la inauguración de la Línea A. Fuente: Mundo Argentino, 02/12/1913

Aquella caracterización -irónica, por cierto, ya que no solo caracteriza al pasajero del subte sino al subterráneo mismo como un artefacto que no soluciona el problema del transporte en la superficie- contrasta con el pasajero ideal imaginado por las autoridades municipales. El subte, decía el Intendente Anchorena durante la inauguración de la Línea A, constituía un servicio rápido y cómodo para “las multitudes que se agitan nerviosas y activas en el campo de los negocios” (*La Prensa*, 02/12/1913). Las empresas y autoridades esperaban que una vez satisfecha



Figura 12. Pasajeros en la línea de CHADOPYF (1937).
Fuente: Archivo General de la Nación



Figura 13. Pasajeros en la Línea A (1937).
Fuente: Asociación Amigos del Tranvía

la curiosidad, el “público” se comporte de acuerdo con las reglas, por lo tanto que el visitante o turista se transforme en un pasajero, cuya figura ideal estaba simbolizada por el ‘empleado’.

El Subte de Buenos Aires fue, en comparación a otros metros del mundo y medios de transporte público de esta ciudad, un transporte ‘barato’ (la tarifa se mantuvo a lo largo del período en 10 centavos), lo que lo tornaba accesible (en términos económicos) a grupos sociales de diferentes ingresos. No obstante, en términos geográficos las líneas del Subte de Buenos Aires, a pesar de cruzar varios barrios distantes del centro, no los cubre en su totalidad y menos aún conecta los suburbios con zonas industriales, solo entre zonas residenciales con el centro administrativo y comercial (que eran las principales actividades de la ciudad, por cierto). Los pasajeros del subte pertenecían a una heterogénea clase media que estaba en formación. Empleados de comercio y estatales, profesionales, y comerciantes, entre otros. Hombres y mujeres que residían en los suburbios donde habían conseguido probablemente comprar un lote y lentamente hacer su casa, o rentar una propiedad más barata que en el casco histórico, viajaban diariamente al centro de realizar sus actividades laborales y trámites pero también para realizar compras y divertirse en teatros y cines (Figuras 12, 13 y 14).

Como lo ilustra la siguiente caricatura, los pasajeros del subterráneo podrían ubicarse entre aquellos que tenían trabajo, estaban en cierto ascenso social pero no lograban aún su propio medio de transporte (Figura 15).

Una caracterización más cultural la brinda la revista *Aconcagua* en 1934 en su artículo “El dinamismo del empleado porteño” (Figura 16). Allí ubica al empleado como el héroe de la metrópolis, de la vida cotidiana, “el rey de la ciudad”, el agente del *progreso* de esta “gran Babel sudamericana”, porque el empleado es la quintaesencia de la “gran falange de abejas humanas” que trabajan en comercios, bancos, oficinas, servicio público, etc. El empleado viaja en tren, colectivo, subte, y tranvía y marca el ritmo de la ciudad. Buenos Aires se “despierta” a las 7 de la mañana, dice el artículo, cuando los empleados dejan sus casas en los suburbios y cuando el centro es invadido por la “falange” de empleados. En el centro puede verse como “las fantásticas entrañas de acero y cemento de Buenos Aires vomitan por sus bocas subterráneas un compacto mar de agitadas cabezas humanas”. Pero el empleado no solo es símbolo del dinamismo o vitalidad de la metrópolis sino que encarna la urgencia con que en ella se vive. De modo que en las estaciones de ferrocarriles se observan trenes “repletos de ansiosos pasajeros”, “contingentes de empleados que, nerviosos, consultan sus relojes, o las grandes esferas de los de la estación férrea; una sola preocupación los embarga: ¡llegar a hora! Suprema ley de todo empleado”. Para ellos, termina el artículo, debería existir un escudo de armas que dijera “Siempre a hora” (Rando, 1934:54).



Figura 14. Pasajeros en la línea B (1937). Fuente: Archivo General de la Nación

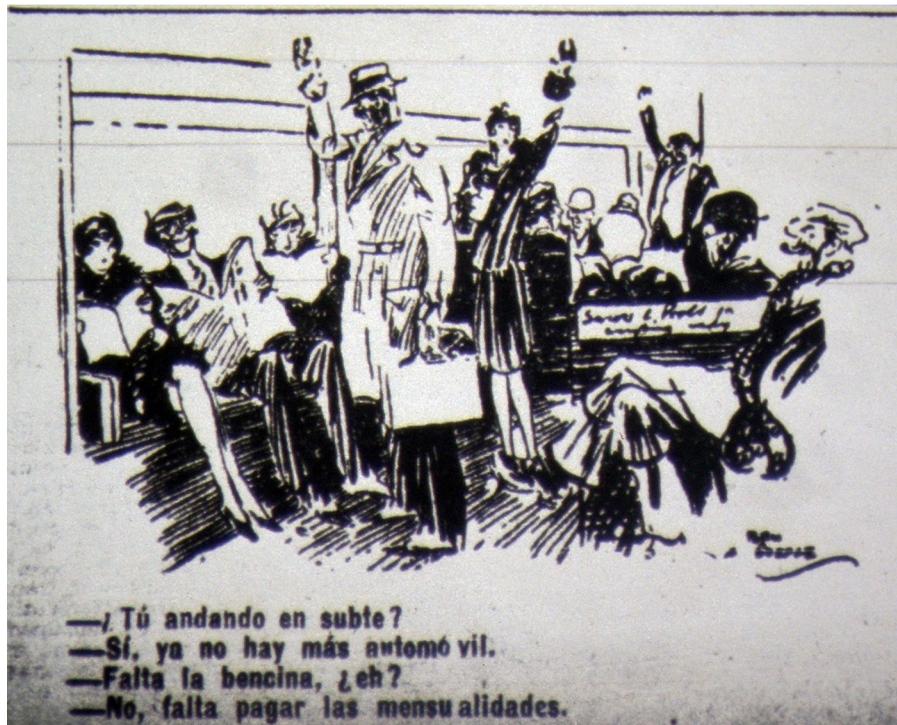


Figura 15. Caricatura de pasajeros del Subte. Fuente: La Razón, 06/05/1929



Figura 16. Instantáneas de los pasajeros del transporte público de Buenos Aires. Fuente: Aconcagua, Diciembre 1934

A esta imagen idealizada se contraponen una mirada escéptica y crítica expresada en la voz de escritores como Roberto Arlt y Ezequiel Martínez Estrada. A diferencia del humor gráfico, donde el tópico principal eran las representaciones sobre el espacio subterráneo, sus discursos dan cuenta de la experiencia de viaje. Lo interesante de sus discursos, además de inteligentes, sagaces, y ciertamente con un dejo de anti-urbanismo, es que no precisaron de las representaciones atávicas para construir una crítica sino que atacaron la “performance” del pasajero subterráneo movido por la puntualidad como emblema de la regimentación de la vida urbana o del subte como mecanización del viaje. La mecanización se veía expresada en los modos pautados de moverse en el subterráneo, en el rol ‘pasivo’ del pasajero, y por ende, en la falta de cualidad humana. Finalmente, con diferentes argumentos, ambos autores ponen en cuestión el ideal del *progreso* basado en los adelantos científicos tecnológicos y en la aceleración per se.

En las “Aguafuertes porteñas” de Roberto Arlt, publicadas en el diario *El Mundo* entre 1928-1930, es donde mejor se evidencia la crítica a la vida cotidiana en las grandes urbes, al pasajero ideal (el empleado) moldeado por la ideología capitalista y que, en su afán por ascender en la escala social, ve en el subterráneo un progreso porque le permite ser puntual.

Es maravilloso. Nos levantamos a la mañana, nos metemos en un coche que corre en un subterráneo; salimos después de viajar entre luz eléctrica; respiramos dos minutos el aire de la calle en la superficie, nos metemos en un subsuelo o en una oficina a trabajar con luz artificial. A mediodía salimos, prensados, entre luces eléctricas, comemos con menos tiempo que un soldado en época de maniobras, nos enfundamos nuevamente en un subterráneo, entramos a la oficina a trabajar con la luz artificial, salimos y es de noche, viajamos entre luz eléctrica, entramos a un departamento, o a la pieza de un departamentito a respirar aire cúbicamente calculado por un arquitecto, respiramos a medida, dormimos con metro, nos despertamos automáticamente; cada tres meses renovamos un traje; cada año nos deterioramos más el estómago, los nervios, el cerebro [...]

Nos deterioramos y a esto ¡a esto los cien mil zanahorias le llaman progreso! (“Para qué sirve el progreso” en Arlt, 1981:193-194).

Arlt liga el viaje en subterráneo a una serie de prácticas cotidianas que son para él artificiales y mecánicas, en que se percibe la misma revalorización de la luz natural y el aire frente a espacios “cúbicamente calculados por un arquitecto”. Esta forma

alienante de vida es expresión de un “ritmo lineal” que es el ritmo de las ciudades modernas, o más específicamente, del espacio urbano producido por el capitalismo (Lefebvre, 2004). En su trabajo sobre el ritmo-análisis, Lefebvre al igual que Simmel (2005), observan que la ciudad moderna es la encarnación de un tiempo abstracto y de relaciones abstractas que obedecen al tiempo del reloj en contraposición a un ritmo “cíclico” que responde a la naturaleza (noche-día, estaciones del año, etc.) y a formas culturales como las fiestas colectivas o el carnaval. El tiempo del reloj o el tiempo del trabajo (alienado) es en definitiva la razón última del subterráneo. Un espacio creado en función del tiempo o de ahorrar tiempo, que estando bajo tierra permite acortar distancias en la superficie.

A ese espacio de velocidad Martínez Estrada lo verá, en su obra “La cabeza de Goliat” (1940), como una expresión de la ciudad vertical que no solo se extiende hacia arriba sino hacia abajo, como “la vía de escape al exceso de ansia de velocidad”. Exceso porque Buenos Aires, dice el autor, se ha convertido en una pista de carrera y su extensión no da abasto a esa “agitación sin hacer nada” típica de los porteños. Por tanto, “el subsuelo de Buenos Aires sirve de válvula de escape y entubamiento a la energía sobrante. Subterráneos, cables eléctricos y telefónicos, aguas corrientes, tubos neumáticos, son sistemas circulatorios y simpático de la urbe” (Martínez Estrada, 1970:27).

En esta apreciación, el medio de transporte subterráneo queda ligado a una red de infraestructuras subterráneas para la circulación que hace de soporte a la ciudad de la superficie. Bajo tierra circulan tanto residuos, información, agua, energía, como fuerza de trabajo. Si bien esto implica una conciencia del funcionamiento del metabolismo urbano, lejos de festejarlo, Martínez Estrada lo veía de manera distópica al observar que este nuevo espacio tecnológico para la movilidad convertía a los pasajeros en autómatas porque:

es un sistema de traslación más bien que de viaje; reduce a su esquema mecánico el acto de ir de la casa a la tarea; [...] se ahorra tiempo, que es una forma de aprovechar los minutos de descanso; no se experimenta la tentación de la libertad; no mortifica con los contratiempos las interrupciones del tránsito; se sabe de antemano dónde se detendrá el tren y el momento preciso de la llegada; se viaja, sin ninguna interferencia de otro género; es casi imposible el encuentro fortuito con personas desagradables, o siendo inevitable se establece una tolerancia propia de toda necesidad extraña al personal arbitrario; llega a constituir un acto involuntario mucho más parecido a la alimentación y a la tarea del empleo que a moverse pensando en lo que se hace (Martínez Estrada, 1970:30-31).

Fernández Moreno coincidía en la apreciación de que andar en subte no era propiamente viajar, porque todos los pasajeros están apresurados pero además porque para el poeta “es difícil leer y meditar”. “La meditación”, agregaba, “exige menor vértigo: bamboleantes diligencias, veleros de antaño” (Fernández Moreno, 1965:63).

Automatismo, deshumanización, falta de cualidad, y pura velocidad sin ningún propósito trascendental son caracterizaciones del viaje subterráneo que contrastaban con el optimismo de la ideología del *progreso*, haciendo de la velocidad mecánica un símbolo de barbarismo y tiranía de la puntualidad. También habría que observar esta mirada crítica sobre el subte como expresión de las ansiedades provocadas por la modernización y por una ciudad que junto a sus artefactos (“cultura objetivada”) aparecen a los ojos de sus habitantes como un ente autónomo, fuera del control humano, amenazando la individualidad o la “cultura subjetiva” –como lo apunta Simmel (2005).

Conclusiones

Si por movilidades se entiende el movimiento físico de personas y objetos, organizado por regulaciones, normas y saberes, y realizado a través de medios, redes e infraestructuras; debe tenerse en cuenta que este movimiento es experimentado a través de prácticas y representaciones. Podemos decir que las movilidades constituyen un ensamble o amalgama de tecnologías, prácticas socio-espaciales y representaciones, atravesado por relaciones de poder, y como creadora de espacios y de modos de experimentarlo (Urry, 2007; Jensen, 2009; Cresswell, 2008). Moverse es, por lo tanto, una forma de habitar la ciudad, es decir, una práctica significativa que implica algo más que el mero hecho de ir de un lugar a otro. John Urry las describe como prácticas socio-espaciales que “en tanto metáforas y procesos están en el corazón de la vida social”; las movilidades “producen y reproducen” tanto la vida social como sus formas culturales (Urry, 2000:49).

Por lo tanto la historia cultural ve en el estudio de las movilidades va más que una mera “patrimonialización” del pasado. Se convierte más bien en una mirada integral de lo social, espacial y cultural como marco teórico-metodológico que permite observar, problematizar e historizar la *producción* –parafraseando a Lefebvre (1991)- de las movilidades, considerándolas como un producto material y simbólico, socialmente construido a través del tiempo. En resumen, la historia cultural de las movilidades se propone que las tecnologías de transporte sean abordadas como mediación entre lo material y lo cultural, como una forma de comunicación en todo el sentido de la palabra, que permita comprender las complejas relaciones entre el mundo social y material (Divall y Regill, 2005).

En este sentido, la historia cultural del Subte de Buenos Aires pone en evidencia que las ideas, valores, prácticas y representaciones son elementos esenciales de este ensamble al dar cuenta de las experiencias generadas por la rápida urbanización, en que la aceleración del viaje cotidiano a través de un espacio artificial bajo tierra simbolizó el ordenamiento racional del espacio de circulación (creando uno nuevo ante la imposibilidad de reformarlo en la superficie) y el modo en que el subte reforzó el ideal del *progreso*. La historia cultural da también cuenta de cómo el subte debe entenderse en una dialéctica con la calle, con sus vivencias y significados que la caracterizaron como un espacio caótico. De allí se entiende la mirada positiva y hasta esperanzadora que existió sobre el subte a principios del siglo XX y el modo en que se lo consideró, y considera aún hoy, una solución ideal para Buenos Aires. Pero la dialéctica se completa con la revalorización de la vida callejera ante las ambivalencias que genera el subte por su naturaleza subterránea -ambivalencias que se manifiestan en su planificación (el subte discreto), en su construcción (la ciudad destripada) y en su uso (como necrópolis y como automatización).

Bibliografía

- » ALMANDOZ, Arturo. 2002. Notas sobre historia cultural urbana. Una perspectiva latinoamericana. *Perspectivas Urbanas* nº 1, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya. <http://upcommons.upc.edu/revistes/handle/2099/20>
- » ARLT, Roberto. 1981. *Obra completa*. Buenos Aires, C. Lohlé.
- » BARKER, T. C. y ROBBINS, Michael. 1963. *A history of London transport: passenger travel and the development of the metropolis, the nineteenth century*. London, Allen & Unwin.
- » BOBRICK, Benson. 1994. *Labyrinths of iron: subways in history, myth, art, technology, and war*. New York, Henry Holt.
- » BROOKS, Michael. 1997. *Subway city: riding the trains, reading New York*. New Brunswick, N.J.; London, Rutgers University Press.
- » CAYMARI, Bernardo. 1896. *Propuesta para la construcción en la Ciudad de Buenos Aires de un tranvía eléctrico elevado metropolitano*. Buenos Aires, Gunche, Wiebeck, Turtl.
- » CANÉ, Miguel. 1904. *En viaje*. Buenos Aires, Biblioteca de La Nación.
- » CLEMENCEAU, George. 1911. *South America to-day*. London, T.F. Unwin.
- » CLICHEVSKY, Nora. 1988. Condiciones de vida y transporte. El caso del subterráneo de Buenos Aires, 1900-1945. *Eure*, vol. 14, nº. 42, p. 97-110.
- » CRANG, Mike. 1998. *Cultural Geography*. London, Routledge.
- » CRESSWELL, Tim. 2008. The production of mobilities. En OAKES, T. y PRICE, P. L. (edits.). *The cultural geography reader*. London; New York, Routledge, p. 325-333.
- » COLLINS, Christiane. 1995. Urban interchange in the Southern Core: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina. *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 54, nº. 2, p. 208-227.
- » DAGNINO PASTORE, Lorenzo. 1929. La construcción de subterráneos en la Ciudad de Buenos Aires. Conferencia dictada en *Los Amigos de la Ciudad*, 3 de julio de 1929, Buenos Aires, Argentina.
- » DAGNINO PASTORE, Lorenzo. 1927. La circulación en una ciudad moderna. Conferencia dictada en *Los Amigos de la Ciudad*, 3 de Agosto de 1927, Buenos Aires, Argentina.
- » DELLA PAOLERA, Carlos. 1977. *Buenos Aires y sus problemas urbanos*. Buenos Aires, Olkos.
- » DIVALL, Colin y REVILL, George. 2005. Cultures of transport: representation, practice and technology. *The Journal of Transport History*, vol. 26, nº. 1, Manchester, Manchester Press, p. 99-111.
- » FERNÁNDEZ MORENO, Baldomero. 1965. *Guía caprichosa de Buenos Aires*. Buenos Aires, Eudeba.
- » GORELIK, Adrián y SILVESTRI, Graciela. 1992. Imágenes al Sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie para el desarrollo de Buenos Aires. *Anales del Instituto de Arte Americano* 27/28, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, p. 83-104.

- » GORELIK, Adrián. 2004. *Miradas sobre Buenos Aires: historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires, Siglo Veintiuno.
- » GUTMAN, Margarita. 2006. The power of anticipation. En MONCLUS, F. y GUARDIA, M. (eds.) *Culture, urbanism and planning*. Aldershot, England: Ashgate, p. 85-112.
- » GUTMAN, Margarita y REESE, Thomas. 1999. *Buenos Aires 1910: el imaginario para una gran capital*. Buenos Aires, Eudeba.
- » HARVEY, David. 2003. *Paris, capital of modernity*. New York; London, Routledge.
- » JENSEN, Olsen. 2009. Flows of meaning, cultures of movements - Urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities*, vol. 4, nº. 1, Reino Unido, Routledge, p.139-158.
- » JERVIS, John. 1998. *Exploring the modern: patterns of western culture and civilization*. Oxford, Blackwell Publishers.
- » KOOLHAAS, Rem. 1994. *Delirious New York: a retroactive manifesto for Manhattan*. New York, Monacelli Press.
- » LE CORBUSIER. 1979. *Le Corbusier en Buenos Aires 1929*. Buenos Aires, SCA.
- » LEFEBVRE, Henri. 1991. *The production of space*. Oxford, Blackwell.
- » LEFEBVRE, Henri. 2004. *Rhythmanalysis: space, time, and everyday life*. London; New York, Continuum.
- » LLOYD, Reginald. 1911. *Twentieth century impressions of Argentina. Its history, people, commerce, industries, and resources*. London, Lloyd's Greater Britain Publishing Co.
- » MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel. 1970. *La cabeza de Goliat: microscopía de Buenos Aires*. Madrid, Revista de Occidente.
- » PARK, Robert. 1999. *La Ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
- » PIKE, David. 2005. *Subterranean cities: the world beneath Paris and London, 1800-1945*. Ithaca, N.Y.; London, Cornell University Press.
- » RÖGIND, William. 1937. *Historia del Ferrocarril Sud*. Buenos Aires, Establecimiento Gráfico Argentino
- » SARAIVA, Tiago. 2007. Inventing the Technological Nation: The Example of Portugal (1851-1898). *History and Technology: An International Journal*, vol. 23, nº 3, Gran Bretaña, Routledge, p. 263 - 273.
- » SENNETT, Richard. 1997. *Carne y Piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid, Alianza Editorial.
- » SIMMEL, Georg. 2005. The metropolis and mental life. En LIN, J. y MELE, C. (edits.) *The urban sociology reader*. London; New York, Routledge, p. 23-31.
- » STIEBER, Nancy. 1999. Microhistory of the modern city: urban space, its use and representation. *The Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 58, nº. 3, California, University of California Press, p. 382-391.
- » STOCK, Jacobo. 1930. Los subterráneos en Buenos Aires. *La Ingeniería*, Buenos Aires, p. 664-668.
- » TOMLINSON, John. 2007. *The Culture of speed: the coming of immediacy*. London, SAGE

- » URRY, John. 2000. *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London, Routledge.
- » URRY, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge, Polity.
- » WELSH, Dave. 2010. *Underground writing: the London Tube from George Gissing to Virginia Woolf*. Liverpool, Liverpool University Press.
- » WILLIAMS, Rosalind. 2008. *Notes on the underground: an Essay on technology, society, and the imagination*. Cambridge, Mass.; London: MIT Press.

Documentos

- » CAAT (Compañía Anglo-Argentina de Tranvías).1913. *Subterráneo de Buenos Aires. Inauguración al Servicio Público de la Línea Plaza de Mayo-Plaza Once de Septiembre*. Buenos Aires, Compañía Anglo-Argentina de Tranvías (folleto)
- » HONORABLE CAMARA DE SENADORES. 1900. *Diario de Sesiones Cámara de Senadores, 1899*. Congreso Nacional.
- » MCBA (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires). 1889. *Censo general de población, edificación, comercio é industrias de la ciudad de Buenos Aires. 1887*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1889.
- » MCBA. 1906. *Censo general de población, edificación, comercio é industrias de la ciudad de Buenos Aires, 1904*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.
- » MCBA. 1907. *Proyecto de Ferrocarriles Metropolitanos Subterráneos*. Buenos Aires, MCBA.
- » MCBA. 1909. *Mensajes, Decretos y de la Intendencia*. Intendencia de Buenos Aires.
- » MCBA.1910.*Censo general de población, edificación, comercio é industrias de la ciudad de Buenos Aires, 1910*. Buenos Aires, MCBA.

Diarios y Revistas

- » 1901. "El ferrocarril eléctrico subterráneo. Los primeros trabajos". En *Caras y Caretas*, 5 de Octubre, s/n.
- » 1913. "El subterráneo". En *La Nación*, 1 de Diciembre, s/n.
- » 1913. "Los grandes progresos de la Capital Federal". En *La Prensa*, 26 de Noviembre, p. 11.
- » 1913. "Inauguración del tranvía subterráneo". En *La Prensa*, 2 de Diciembre, s/n.
- » 1928. "Ecos del día. La ciudad destripada...". En *El Mundo*, 2 de Octubre, p. 7.
- » 1930. "Bulliciosamente se inauguró el nuevo subterráneo". En *Crítica*, 18 de Octubre, p. 4.
- » 1932. "Tráfico!". En *Aconcagua* vol. 8, nº 34, s/n.
- » 1937. "Bajo tierra". En *Caras y Caretas*, 19 de Junio, s/n.
- » CAÑAMAQUE, Antonio. 1918. "Estética al pormenor". En *Plus Ultra*, Julio, p. 248.

- » El Hidalgo de Tor. 1913. “Los viajeros del subterráneo”. En *La Ilustración Sudamericana*, 15 de Diciembre, p. 439.
- » LIMA, Félix. 1930. “El primer viaje de dos reos en el ‘Sute’ de Lacroze”. En *Caras y Caretas*, 8 de Noviembre, s/n.
- » RANDO, Carlos. 1934. “El dinamismo del empleado porteño”. En *Aconcagua* vol. 16, nº 59, p. 54.
- » TOMEY, Víctor J. 1913. “En el subterráneo”. En *P.B.T.*, 13 de Diciembre, s/n.
- » VIDAL, Blas. 1904. “Una excursión por los subterráneos de Buenos Aires”. En *Caras y Caretas*, 26 de Marzo, s/n.
- » VIGIL, Constancio. 1913. “La semana”. En *Mundo Argentino*, 10 de Diciembre, s/n.

Fuentes fotográficas

- » AAT (Asociación Amigos del Tranvías, Biblioteca “Federico Lacroze”) “Caja 61. Línea A”.
- » AGN (Archivo General de la Nación, Departamento Fotográfico): “Colección Witcomb” y “Transportes: Subterráneos” (Caja No. 485, sobres 1-15).

Fuentes digitales

- » GUTMAN, Margarita. 1999. *Buenos Aires 1910: Memorias del Poervernir* –catálogo de exhibición Buenos Aires, 1999 (CD ROM)

Dhan Zunino Singh / dhansebastian@gmail.com

Licenciado en Sociología (Universidad de Buenos Aires), Magister en Sociología de la Cultura (Universidad de San Martín), Doctor en Historia (Universidad de Londres), y Becario Posdoctoral (CONICET) en la Universidad de Quilmes. Ha publicado varios artículos en revistas internacionales relacionados con los estudios urbanos y de la historia de la movilidad.