

La metrópolis estrangulada. Una historia cultural de la circulación y congestión en Buenos Aires entre fines del siglo XIX y principios del XX.

Dhan Z|unino Singh.

Cita:

Dhan Z|unino Singh (2015). *La metrópolis estrangulada. Una historia cultural de la circulación y congestión en Buenos Aires entre fines del siglo XIX y principios del XX. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-061/970>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eM78/2yU>

La metrópolis estrangulada. Una historia cultural de la circulación y congestión en Buenos Aires entre fines del siglo XIX y principios del XX.

Dhan Zunino Singh, Investigador Asistente CONICET, Universidad Nacional de Quilmes,
dhansebastian@gmail.com

Resumen

Las experiencias de congestión urbana tienen una larga existencia histórica. Sin embargo, la idea moderna de circulación urbana, moldeada por el higienismo y reformismo, es una metáfora médico-biologicista nacida en el XVII con el descubrimiento del sistema sanguíneo. En una idea orgánica de lo urbano, la circulación regulada y sin interrupción es un elemento vital del organismo. Como contrapartida, la congestión es entendida como un mal a remediar. A esta mirada organicista, se le suma la mirada economicista sobre la circulación de mercancías y la idea del tiempo-dinero.

Desde un análisis histórico cultural sobre el tráfico urbano durante el periodo de metropolización de Buenos Aires (circa 1880-1940), esta ponencia discute el modo en que se construyen las ideas de circulación y congestión. Explorando prácticas, representaciones y discursos (mediáticos, políticos y técnicos), este trabajo da cuenta sobre la movilidad cotidiana en tanto experiencia urbana.

Se argumenta que el tráfico urbano fue una poderosa imagen que representaba la vitalidad de Buenos Aires como joven metrópolis “laboriosa.” Pero esta imagen de progreso sucumbía ante la experiencia cotidiana de la congestión. De modo que desde una mirada normativa, el tráfico era signo de progreso siempre y cuando se lo canalice de forma planificada.

Buenos Aires – Circulación – Congestión – Modernidad – Historia cultural

Vitalidad y estancamiento de la metrópolis: el tráfico callejero como experiencia y representación

El tráfico era percibido como uno de los principales aspectos negativos de la moderna Buenos Aires. Era comúnmente visto como resultado de una estructura urbana inadecuada, la falta de regulación, o la superposición de diversos modos de transporte que con diferentes ritmos y

velocidades compartían un mismo espacio de circulación. A fines del XIX el transporte en Buenos Aires era básicamente a tracción animal y a vapor. El ferrocarril y el tranvía a caballo habían provocado un cambio sustancial en las prácticas de viajes cotidianos, no obstante Buenos Aires seguía siendo una ciudad concentrada y de algún modo una “walking city” (McKay, 1976) en el sentido de que aún las distancias que la mayoría de la población trabajadora debía realizar podía ser llevada a cabo caminando. A fines de la década de 1920, sin embargo, el paisaje era distinto: sistemas guiados como una extensa red de tranvías eléctricos, dos líneas de subterráneo y varias de trenes junto al transporte automotor (ómnibus, colectivo, taxis, automóviles y camiones). Si el cambio era evidente, también lo era la persistencia de diferentes movibilidades que podían verse en las calles de la ciudad, como los carros tirados por caballos o personas.

Hay que tener en cuenta que las representaciones sobre el tráfico se construyeron por discursos de diferente tipo pero que daban cuenta de experiencias vividas. La congestión en las calles centrales, los accidentes (muchos de ellos fatales), los retrasos producidos por las vías férreas en el suburbio y la incomodidad de viajar apretado, por ejemplo, eran experiencias cotidianas para los habitantes y visitantes de Buenos Aires. Como Collins señala en su estudio sobre los urbanistas Hegemann y Le Corbusier, los visitantes extranjeros solían tener una visión romántica de Buenos Aires pero quedaban sorprendidos al descubrir una ciudad congestionada. Aquellas impresiones, que pueden verse a lo largo del periodo analizado, nacían de la experiencia vivida de transitar las calles de la ciudad. El testimonio de quienes visitaron la ciudad durante los festejos del Centenario de la República (1910) es elocuente. A pesar de las críticas por las desigualdades, los visitantes elogiaban el progreso de Buenos Aires por su arquitectura y cultura cosmopolita, teatros y hoteles, el puerto y las estaciones de ferrocarriles, el diseño de sus parques y bulevares. De éstos últimos se alababa sus dimensiones, estética e higiene mientras que las estrechas calles del centro eran criticadas por su ajetreo, ruido y peligro para los peatones. 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). Dos décadas después Le Corbusier había “recorrido a pie numerosas calles de Buenos Aires” y sentenciaba que la ciudad estaba “en el error”, “en la paradoja” y era la ciudad “más

inhumana” que había conocido luego de experimentar las angostas calles del centro (Le Corbusier, 1929: 19).

La representación cotidiana sobre el tráfico urbano de Buenos Aires se veía reflejada en la prensa escrita e ilustrada. Cabe preguntarse aquí de la importancia de los medios de comunicación para construir las percepciones sobre la experiencia urbana. No siempre tenemos en la investigación historia las voces de la mayoría de los sujetos que habitaban-en-movimiento la ciudad de principios del siglo XX. No obstante, es notable la recurrencia con que las columnas y noticias de los diarios como las notas de las revistas populares expresaban un malestar constante con el tráfico y demandaban estrictos controles sobre el mismo, realizaban indicaciones sobre el uso de la calles tanto para conductores como para peatones; se quejaban de la relación y a veces maltrato del personal del transporte público hacia los pasajeros o de la falta de respeto entre los pasajeros y pasajeras, así como de las condiciones del pavimento (o la falta de éste), de los retrasos producidos por los pasos a nivel, la falta de cumplimiento del horario o la baja frecuencia del transporte público, el estacionamiento de los automóviles en las calles céntricas o la falta de regulación sobre la carga y descarga de mercadería. A la percepción del caos, los choques y accidentes fatales, que solían ser recurrentes, alimentaban la imagen de que el espacio de circulación de la ciudad era peligroso e inseguro.

Las innovaciones tecnológicas de los medios de transporte lejos de alejar el temor, los llegó a incrementar. Si bien el ferrocarril fue la más temprana expresión de la mecanización de la velocidad y símbolo del progreso de la nación, en la experiencia cotidiana las vías férreas que atravesaban la ciudad a nivel del suelo convirtieron al tren en un peligro constante. Los pasos a nivel no eran sólo criticados como ‘bloqueadores’ del tránsito sino como un espacio de accidentes fatales.¹ La electrificación del tranvía, que permitió el abaratamiento del costo y la tarifa tanto como la expansión y unificación del sistema, provocó un aumento sideral de los accidentes y choques. En el Censo de 1910, por ejemplo, se habla de la “página negra” de los tranvías para ilustrar las estadísticas de accidentes y choques (Censo de Buenos Aires 1910: 546). Finalmente, la impresión positiva sobre la versatilidad de los taxis-colectivos, percibidos no sólo como una solución pragmática al transporte público sino a la congestión, se veía empañada por los continuos accidentes provocados por exceso de velocidad o falta de control por parte del conductor sobre el automóvil. Las noticias gráficas acentuaban la

¹ Entre los accidentes más dramáticos se encuentran los del Ferrocarril del Oeste en 1929, en donde el tren atropello a un ómnibus dejando cinco muertos y 15 heridos (ver *La Razón* 22/04/1929 o *La Prensa* 23/04/1929).

espectacularidad de los accidentes fotografiando los automóviles incrustados en la vidriera de algún local comercial o volcados en la calle.

Quizás por todo esto una editorial de la revista popular *PBT* resaltaba ante la inauguración de la primera línea de subterráneo en Diciembre 1913 que la “favorable acogida” al subte derivaba del “terror” que “inspiraba” la experiencia de la calle: “Los carros, los coches, las bicicletas con o sin música, los tranvías y hasta los carritos a mano de los vendedores ambulantes, han hecho de la superficie de la ciudad una aplastadero público: la frecuencia de los atropellos hace que ya no despierten interés las víctimas...”².

El malestar del tráfico expresado en la prensa no sólo se alimentaba de la experiencia cotidiana sino también de los fallidos planes para mejorarlo. En verdad, en el seno de la Municipalidad se discutían medidas para “ordenar” el tráfico, desde regulaciones a ensanchamientos de calles, pero a los ojos de la opinión pública las medidas no eran suficientes y los planes urbanos que se proyectaban aparecían como meros arreglos estéticos, ambiciones personales de los intendentes, o promesas lejanas de dudosa aplicación. En 1910, por ejemplo, el plan del arquitecto francés Joseph Bouvard para la construcción de las diagonales era puesto en cuestión en una caricatura de la revista *La Vida Moderna* en la que con el rostro del arquitecto dibujado en el cielo mientras observa una calle (que parece ser una diagonal) congestionada por varios tipos de vehículos (mecánicos y no mecánicos) era acompañada por la leyenda “Llega á Buenos Aires el transformador Bouvard, y después de un año, Buenos Aires continúa tan fresco”. Eso podía representar la distancia objetiva del planificador y su mirada técnica (una representación del espacio “desde arriba”); pero también bien podría ser una crítica –bastante usual en la época- a la contratación de arquitectos extranjeros, por parte de la Municipalidad, para el mejoramiento de Buenos Aires, cuyos planes nunca se concretaban. No obstante, la representación satírica de Bouvard no cuestionaba la necesidad de planes urbanos sino la distancia del planificador –la “mirada desde arriba”- pero también subyace el hecho de ser un extranjero que no vive cotidianamente en la ciudad.

Una crítica similar puede verse en otro artículo de *La Vida Moderna* del mismo año titulado “El gran problema del tráfico. Cómo puede solucionarse prácticamente”. En él se parodia a los planificadores y las tecnologías de transporte presentando las ideas de un supuesto ingeniero inglés, H. W. Carrington, que habría sido un visitante del Centenario. Irónicamente

² ‘Charlas del Pebete’, *P.B.T.*, 13 de Diciembre de 1913, s/n.

llamado el “Mesías” o el “Salvador”, éste ingeniero inglés proponía soluciones ingeniosas e insólitas para mejorar lo que la revista consideraba “la mayor calamidad de que estamos siendo sufridas víctimas hace ya rato”: el tráfico. La fantasía mecánica aparece como un recurso ineludible para salvar a los peatones de los peligros de las calles céntricas y de las demoras del tránsito entre el suburbio y el centro: a) “el transportador” (el aparato parecido al “flip-flop” de Londres) un servicio gratuito para que los peatones crucen de vereda sin pasar por las calles que consiste en dos brazos de hierro movidos a tracción eléctrica, en cuyos extremos existe un vagón “confortable”, que transporta con “facilidad y rapidez” de una vereda a otra a una “enorme masa de transeúntes”; el “giróscopo”, una especie de casco que mantiene constantemente derecho al transeúnte para que no pierda el equilibrio mientras camina por los cables telefónicos (eso sí, “es importante la buena educación de las personas, pues debe evitarse que los de arriba lancen cosas a quienes prefieren las veredas”); “las veredas superpuestas” que permiten un multinivel de espacios para separar a los peatones urgidos de tiempo y aquellos que paran a mirar vidrieras; y el “pasillo ondulatorio-toboggánico” que consisten en pasillos aéreos, donde basta sentarse en una vagoneta que circula por la ondulada “montaña rusa”, que conectan toda la ciudad y permitirán llegar de Flores al centro en “dos minutos y algunos segundos”.³

Aquella mirada crítica sólo expresaba problemas contemporáneos sino que, en el contexto del Centenario, realizaba un balance entre pasado y presente y divisaba el futuro de la metrópolis.⁴ Con una mirada anti-utópica, la caricatura “Buenos Aires en 1999” publicada por *PBT* en 1910 proyecta una ciudad congestionada a pesar de que se evidencian adelantos en la tecnología e infraestructuras de transporte como trenes aéreos, aeroplanos, automóviles, y subterráneos. Dos décadas después la representación del tráfico no había cambiado aunque mejoras como los ensanches calles, aperturas de avenidas, construcción del primer subterráneo, entre otras, se habían llevado cabo. *Caras y Caretas* publicaba en 1928, por ejemplo, una portada titulada “Las delicias del tráfico” cuyo dibujo mostraba de manera pintoresca una escena típica de las calles porteñas: la multitud de peatones y vehículos de todo tipo apurados pero estancados en la calle. Ajetreo pero amontonamiento.

Las representaciones sobre el tráfico de Buenos Aires no eran, sin embargo, exclusivamente negativas. El tráfico era una poderosa metáfora que representaba la vitalidad de una joven metrópolis. Las expresiones vitalistas de una ciudad laboriosa, la ciudad como colmena

³ *La Vida Moderna*, 30 de Mayo de 1910, pp. 16-7.

⁴ Margarita Gutman ha analizado en profundidad estas representaciones sobre la metrópolis del futuro.

humana, y las manifestaciones del Progreso expresado en el aumento del tráfico, son recurrentes expresiones que atraviesan discursos técnicos, políticos y culturales. En el siguiente artículo de 1932 sobre el tráfico, encontramos una clave de reflexión que retomaremos en las conclusiones: la congestión es probablemente intrínseca a toda metrópolis.

La revista *Aconcagua* lo sintetiza del siguiente modo en este brevísimo artículo denominado “Tráfico” que viene compuesto por una serie de imágenes en collage de diversos medios de transporte y un policía de tránsito en el medio:

“Buenos Aires sufre de congestión. Sus arterias son insuficientes para contener el enorme caudal de vitalidad que se precipita en ellas y le problema, el arduo problema de la circulación queda planteado a cada nuevo día con nuevos apremiantes caracteres. A cada nuevo día también se toman nuevas medidas para resolverlo satisfactoriamente sin lograr 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 de su misma existencia”.⁵

Esta nota podría resultar una excepción, y hasta una mirada romántica del tráfico urbano, si no fuese en las críticas a la experiencia de viajar en subterráneo se hacía referencia a la pérdida de la vida callejera. El subte de Buenos Aires, como la mayoría de los metros del mundo, fue construido para solucionar problemas del tráfico y coadyuvar a la suburbanización. No es el tren eléctrico lo que distingue al subte sino el emplazamiento de esta infraestructura: en el subsuelo de la ciudad. El túnel es básicamente lo que permite al tren desarrollar su velocidad sin obstáculos, como los de la calle, logrando eficiencia en la reducción del tiempo de viaje. Este nuevo modo de transporte, producto de la ingeniería civil, brindaba la posibilidad de extender o multiplicar el espacio de circulación creando un nuevo nivel bajo tierra donde podía transitar velozmente una enorme masa de pasajeros a través de una infraestructura ‘encubierta’-como lo sugiere el urbanista Dagnino Pastore cuando decía en 1927 que el subte es un “efectivo modo de evitar la congestión” porque implicaba “disimular el flujo del tráfico hacia la zona central” (1927, 11). Sin embargo, en escritores como Baldomero Fernández Moreno podemos encontrar una revalorización del ajetreo callejero como “vida” frente a la

⁵ “Tráfico!”, *Revista Aconcagua*, 1932.

quietud, oscuridad, frialdad y la imagen de necrópolis asociada al subterráneo.⁶ La deshumanización del viaje, también era un tropo, que en Martínez Estrada podemos observar cómo lo contrapone frente al movimiento humano, incluso como expresión de herencias culturales encarnadas en las habilidades del conductor de automóvil o el peatón, quienes con reflejos de jinetes o cuchilleros se mueven de manera flexible (driblean) a través del tráfico. Frente a estas figuras, el motorman del subte es un autómatas así como el subterráneo es una máquina para la ciudad y no para el ciudadano (1970: 27-37).

Miradas Técnicas: canalizar el torrente de vitalidad.

Aquella mirada redentora de la calle no era, sin dudas, lo que predominaba. El tráfico como problema, sí. Las voces oficiales (de políticos y técnicos) podían tener una mirada vitalista sobre el tráfico, sus discursos aseguraban el hecho de que los problemas del tráfico eran un inevitable resultado del progreso. En 1896, por ejemplo, un empresario cubano-americano proponía un tranvía elevado para Buenos Aires sobre la base de considerar que las “arterias angostas” de la ciudad vieja, donde “se concentra la máxima vitalidad del organismo de la gran metrópoli”, ya no daban “cabida al torrente que en ellas se precipita” (Caymari, 1896: 4-5). En 1909, el Intendente de Buenos Aires decía que “el fenómeno (congestión) es común a toda las grandes ciudades del universo, porque las conquistas del progreso moderno han venido creando nuevas necesidades y aspiraciones con la luz de cada nuevo día”.⁷ El caos, por lo tanto, se debía a que Buenos Aires estaba convirtiéndose en una “nueva y vigorosa ciudad”, como lo señalaba el urbanista Dagnino Pastore en 1927. Incluso Le Corbusier sentía en aquellas calles “sin esperanzas” que había recorrido “como un alucinado” expresaban el destino de una nueva capital del mundo: “¿dónde se siente como aquí tal potencial energético, tal pujanza, la presión incansable y fuerte de un destino inevitable?” (1929: 51). 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).

⁶ Ver por ejemplo el poema “Subterráneos”.

⁷ *Mensajes, Decretos y de la Intendencia*. Buenos Aires: Intendencia de Buenos Aires, 1909.

Pero para los planificadores, el tráfico era signo de progreso y vitalismo en la medida que el movimiento fuese regulado y conducido ordenadamente. De lo contrario, el tráfico podía tornarse en una “función anómala” del organismo urbano. Por lo tanto, la energía vital de la metrópolis debía ser canalizada a través de infraestructuras urbanas que permitiesen un flujo constante del tráfico.

Este diagnóstico, y representación ambivalente, sobre los efectos de la metropolización tiene su paralelo en la conocida percepción del tamaño y crecimiento demográfico de Buenos Aires. Si la expansión urbana podría constituir un signo de modernización a fines del siglo XIX –Buenos Aires era considerada una metrópolis moderna ya que su crecimiento territorial y poblacional era similar a las ciudades europeas y americanas-, para fines de la década de 1920 los urbanistas diagnosticaban que la ciudad había crecido sobre el error y que su tamaño era un signo de enfermedad. Macrocefalia y gigantismo aparecían como síntomas de aquel diagnóstico y se convirtieron en términos no sólo usado por técnicos sino por la opinión pública, epitomizado por la famosa metáfora de la “Cabeza de Goliat”: Buenos Aires como una enorme cabeza desproporcionada en relación a un cuerpo raquíto (el interior).

La congestión, percibida como un malfuncionamiento del organismo urbano, era consecuencia directa de aquel crecimiento anómalo de la metrópolis. Tal diagnóstico persistió a lo largo del período de metropolización dado el constante crecimiento demográfico y de vehículos. Pero el problema no consistía sólo en el crecimiento sin planificación, ni en la falta de ordenanzas, sino también en la forma urbana heredada de los tiempos de la colonia. Las falencias estructurales se resumían en: el diseño de las calles en damero, la estrechez de las mismas, la posición “descentrada” del centro (al este junto al río) y la concentración o centralización de las principales actividades de la ciudad en aquel centro. Aunque existieron intentos de modificar el damero, ensanchar las calles y descentralizar las actividades, Buenos Aires se extendía hacia la periferia como una ciudad chata mientras el casco urbano conservaba su centralidad y crecía verticalmente.

Estos problemas estructurales determinaron el modo en que la congestión y los problemas de tránsito aparecieran como una característica inmanente de Buenos Aires. Ante el crecimiento notable de la cantidad y variedad de medios de transporte y del volumen de pasajeros, aquellos problemas se podían transformar además en un impedimento para el progreso de la metrópolis. En aquella percepción de la ciudad heredada, o más específicamente de su espacio de circulación como obsoleto para el ritmo de la vida moderna, se expresaba una tensión entre

atraso y modernización –modernización que se entendía como un cambio radical de la forma urbana, traducido en un cambio del diseño de las calles. De allí que los planes urbanos para Buenos Aires fueron en su mayoría planes viarios, que buscaron cambiar el aspecto de la ciudad a través del rediseño del espacio de circulación.

“Una ciudad que se detiene es una ciudad que muere”, decía el planificador del sistema de avenidas diagonales que dio forma a las dos breves diagonales de Buenos Aires, Joseph Bouvard. Si bien él se refería con esta frase al movimiento de transformación que toda ciudad debe tener para adecuarse a los tiempos modernos (especialmente al movimiento de los negocios y la población, decía), la frase también contiene el significado vitalista de la palabra circulación, ésta es vida, por ello todo lo que la interrumpa, amenaza al organismo.

Circulación y congestión: una genealogía

En 1925, por ejemplo, el Plan Orgánico definía que el ideal de una política de circulación era “hacer circular a una velocidad conveniente la masa de vehículos en movimiento a las horas de tráfico máximo” y por consiguiente “todas las causas que provocan una disminución de velocidad o una paralización son causas de congestionamiento”.⁸ Esta definición técnica no explicaba por qué la disminución de la velocidad o la paralización constituían un problema tan serio, ni explicitaba cuál era la velocidad conveniente.

Lo que parece más evidente es que fluir sin detenerse, he ahí el ideal de la circulación urbana. Ideal del funcionamiento del espacio urbano que encuentra sus raíces en los discursos médicos y biologicistas del siglo XVII, donde surge el término “circulación”, luego introducido al campo de lo urbano por los pensamientos higienistas y reformistas europeos que, hacia el siglo XVIII, toman prestados los descubrimientos sobre sistema sanguíneo y respiratorio para tratar a la ciudad como un organismo vivo (Sennett 1994). En este pasaje, los términos “venas y arterias aplicados a las calles de la ciudad buscaron modelar el sistema de tráfico sobre la base del sistema sanguíneo” y por lo tanto “si el movimiento en la ciudad se bloquea en cualquier lugar, el cuerpo colectivo sufre una crisis de circulación así como un individuo sufre un ataque de apoplejía cuando una arteria está bloqueada” (Sennett 1994, 256).

⁸ MCBA, *Plan Orgánico*, 1925, p. 191.

Aún queda por establecer una historia de la recepción de éstos conceptos en Buenos Aires, trazando una genealogía de cómo circula a través de discursos y prácticas. Pero podemos identificar para fines del XIX el término “circulación” en los estudios del tráfico de Buenos Aires llevado a cabo por ingenieros municipales. Recordemos que la Municipalidad comienza a organizarse en la década de 1880 a través de diferentes departamentos, entre ellos el de Obras Públicas y el de Estadísticas. Sostengo como hipótesis que hasta ese momento los saberes sobre el tráfico de la ciudad no se encuentran centralizados, que posiblemente las compañías de ferrocarriles así como la administración nacional hayan producido información, conocimiento y medidas sistemáticas. Incluso, podemos sostener que no habrá un conocimiento más o menos global sino hasta la aparición de la Corporación de Transporte a fines de la década de 1930 y que los estudios más sistemáticos quedarán en manos de las compañías de transporte. Para el caso del tráfico urbano, la Compañía Anglo-Argentina de Transporte. El Departamento de Tráfico y el de Estadísticas municipales manejarán cifras de patentamiento de vehículos, movimiento de pasajeros (en especial, tranviarios, porque de allí se calcula el ingreso bruto de las compañías tranviarias a quienes se les cobraba el 6% del ingreso como impuesto a la pavimentación). Hay estudios parciales del Departamento de Estadísticas sobre las condiciones de Buenos Aires en comparación con otras ciudades, así como la CAAT produce sus boletines “científicos” sobre estudios del tráfico en los cuales siempre se alienta al uso del tranvía. En la década de 1920 se sumaran los primeros urbanistas a considerar de manera científica la circulación mientras algunos ex concejales interesados en la problemática realizarán estudios individuales. En resumen, serán varias las miradas y voces que darán cuenta del problema, pero el estudio y planificación centralizada será un anhelo.

Dicho esto, podemos rastrear cómo aparecía el término circulación, por ejemplo, en los censos de 1887 o 1904 en el capítulo de “estudios topográficos” bajo el nombre de “circulación urbana”. Puede detectarse el uso alternado de términos como vialidad, locomoción, traslación y comunicación. Existen otras metáforas orgánicas para referir al tráfico, por ejemplo, términos tales como “afluentes” o “tributarios” comparaban el tráfico con el fluir del agua y las calles como ríos. Así concebía en 1909, el Intendente a la Avenida Rivadavia (el eje oeste de circulación): “un gran río que recoge en su curso todos los afluentes de una extensa cuenca hidrográfica”.⁹ No obstante, podemos inferir que la influencia de los discursos higienistas en el marco de una ideología positivista que había moldeado una mirada

⁹ Mensaje de la Intendencia, 1909, p. 394.

“orgánica” sobre la ciudad en términos médicos-biologicistas canalizaron el término “circulación”. 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”¹⁰.

Si bien la “circulación”, junto a la estética y la higiene, es uno de los tres principios del urbanismo decimonónico, sostengo que es en el marco del discurso científicista de los urbanistas del 20, que la metáfora orgánica no sólo aparece mucho más contundente, sino que era utilizada para la interpretación y explicación del tráfico: “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).

Sólo sobre una mirada positiva sobre el movimiento como fundamental para la vida del organismo, la congestión puede ser connotada como malestar, enfermedad, malfuncionamiento, algo a ser corregido. Lo interesante de este concepto binario circulación/congestión es que el marco discursivo médico-biologicista que le da sentido no sólo sirve para interpretar o diagnosticar un problema urbano sino también para significar la intervención sobre 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).

Junto a la metáfora orgánica, la idea de circulación, señala Sennet, también encuentra su raíz en la economía política (en la circulación de mercancías). La congestión como problema va de la mano una mercantilización del tiempo cuyo valor es calculado en términos monetarios, expresado en palabras como “gastar” y “ahorrar” (tiempo), o epitomizado por la frase “el tiempo es dinero”. La connotación económica también puede verse tempranamente en los discursos oficiales como en el plan de diagonales de 1888 en donde el Intendente Antonio Crespo, comenta en una carta a una gran figura del higienismo como Eduardo Wilde que,

¹⁰ *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, p. 248.

junto a las razones higiénicas, “el tráfico ha sido la preocupación dominante del que suscribe” porque “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”¹¹. En la década del 30 la comparación aparecía con mayor fuerza en los discursos de los ingenieros: la congestión resulta en “la pérdida de tiempo, y por consiguiente, de dinero”, decía el ingeniero Jacobo Stock (1930, 2). Esto no era simplemente una apreciación sino que se convertía en un elemento central para medir el tiempo utilizado para viajar. En 1933, el ingeniero Pascual Palazzo desarrolló una fórmula para calcular el costo económico que implicaba la congestión o los retrasos de los tranvías y ómnibus y argumentar la necesidad de una red subterránea de avenidas para automóviles. En su cálculo concluía que el “valor” económico del tiempo gastado anualmente en aquellos medios llegaba a los 200 millones de pesos en 1929.

Si bien la mirada económica sobre la circulación urbana ha convivido con la mirada biológica, tengo la hipótesis siguiendo los cambios ocurridos en la planificación del transporte norteamericana, que la mirada urbanismo decimonónico irá cediendo terreno hacia la década del 30 a los saberes económicos, epitomizado por la idea de oferta y demanda. Puede notarse cómo los análisis econométricos aparecen impregnando el informe del Ministerio del Interior sobre el transporte público de Buenos Aires en 1941.¹² Se precisa, obviamente, de mayor investigación histórica para reconstruir el modo en que estos cambios entre fluidez (mirada orgánica) y rapidez (mirada económica) se producen.

La circulación ideal: reflexiones finales

Canalizar ordenadamente los flujos, sea esto a través de bulevares o autopistas, se transforma en un ideal que hace de la circulación no sólo una idea-fuerza de la planificación sino de la cultura urbana. Y la fuerza de esa idea se comprueba cada vez que “las cosas no fluyen”. Ante la desaceleración, bloqueos, esperas, desvíos o cualquier signo de congestionamiento, las ansiedades que se producen son el claro ejemplo de cómo se ha construido nuestra subjetividad y nuestros cuerpos. En Buenos Aires, existe la particularidad de que hemos traducido esos detenimientos como “caos”. El modo en que, además, circulación/congestión sigue actuando en la vida cotidiana, muestra su difusión e incrustación en el sentido común.

¹¹ Censo 1887, p. 103.

¹² Comisión de Control de Transporte de Buenos Aires, *New principles in urban transportation economy*. Buenos Aires: Ministerio del Interior, 1941.

Hablamos de la arteria principal de una ciudad, de su corazón, como si la ciudad fuese un cuerpo humano. Se congestionan las líneas telefónicas, la banda ancha o cualquier flujo de circulación, se tapan los caños y las alcantarillas, porque en la ciudad todo fluye o, mejor dicho, debe fluir.

A esta altura la ciudad debería reconocerse no sólo como espacios fijos como una serie de edificios sino como constituida por una red intrincada de diferentes tipos de infraestructuras que conducen algún tipo de flujo (Jensen 2009). La ciudad, como un organismo, está configurada para que ingresen y se expulsen cosas (Swyngedouw, 2006). Ingresan alimentos, se expulsa basura. En ella y a través de ella cruzan, muchas veces solapadamente, grandes redes, circuitos de tubos, caños, cables, calles, puentes, etc. que buscan que los flujos sean controlados y guiados. Estas redes forman parte del paisaje urbano pero muchas veces están ocultos y cuando no, parecen invisibles por su carácter mundano. Tomamos conciencia de ellas cuando el servicio se interrumpe (Graham, 2010). Lo que entendemos como el tráfico urbano o el tránsito callejero por donde sucede nuestra vida cotidiana, es parte de una red de circulación mayor que garantiza el funcionamiento del metabolismo urbano.

Como hipótesis final sugiero pensar que el ordenamiento del tránsito mediante leyes es, a los ojos de los planificadores y técnicos, una estrategia que siempre va a fallar y que la circulación ideal se materializa en el control del espacio a través de un diseño de segregación o separación (López Gálviz y Zunino, 2012). Las sendas de la calle son un ejemplo frágil, en el sentido de que poco se respeta, pero ilustra el pensamiento de la discriminación. El metrobus podría ser un caso intermedio. Más fuerte es el ejemplo del subterráneo, porque lo que se hace ya no es dividir la calle por tipos de flujos (ya sea tamaño de vehículos, velocidades, etc.) sino que se construye un espacio de circulación alternativo, con sus propias leyes pero fundamentalmente como una infraestructura material que anula cualquier tipo de cruce con otras formas de movilidad –no quiere decir que se desvincule, el metro puede formar parte de un sistema intermodal.

No sería correcto decir que este tipo de “soluciones” son meramente expresión de una mirada técnica, se ha convertido también en parte del sentido común, al menos en Buenos Aires, cuyo ejemplo más significativo a mi entender es el pedido de soterramiento del Ferrocarril Sarmiento. Sobre el ferrocarril del oeste siempre existió esta demanda, cuando no por parte de las autoridades municipales que obligaron a abrir una trinchera entre Caballito y la estación de Once, fue por parte de los vecinos de Flores y otros barrios del oeste que se demandó que el

ferrocarril pase a ser subterráneo de modo de evitar los accidentes en los pasos a nivel, así como evitar las demoras o ganar espacios verdes.

Movilidades discriminadas, he ahí el ideal de la circulación. Si el tráfico es una relación social, la bocacalle un espacio de encuentros, las “soluciones” pragmáticas a nuestro caos es no encontrarse, no cruzarse. Desde una mirada sociológica, estas soluciones son sintomáticas de una sociedad conflictiva que no puede pensarse en un espacio común con el otro –no porque no suceda todos los días, en efecto, vivimos encontrándonos diariamente en las calles, pero podemos aventurar que eso produce ansiedades y emociones violentas que, como hemos visto, pueden terminar en actos violentos. Sin duda existen en el pasado escenarios similares. Buenos Aires parece haber vivido siempre en una sensación de caos del tránsito, aunque nuestros contemporáneos muy probablemente lo ignoren y las miradas nostálgicas lo nieguen, e incluso la escala del fenómeno haya cambiado. En este trabajo hemos tratado de ilustrar y comprender genealógicamente el modo en que se tejieron experiencias y significados sobre el tráfico urbano y deconstruir las ideas de circulación/congestión, con una pregunta subyacente: ¿no es acaso la congestión intrínseca a las grandes urbes? ¿Podríamos pensar a Nueva York sin esas largas filas de autos –mucho de ellos taxis amarillos- en sus anchas avenidas? Koolhaas dice que no, que incluso el rascacielos es un ejemplo de congestión, aglomerar muchas funciones en un mismo espacio. Uno podría pensar, desde Simmel, que si el espacio está socialmente constituido por la intersección de diferentes trayectorias, es decir por el encuentro en un determinado punto, ¿por qué desencontrarse entonces?

Bibliografía

Caymari, Bernardo (1896) *Propuesta para la Construcción en la Ciudad de Buenos Aires de un Tranvía Eléctrico Elevado Metropolitano*. Buenos Aires: Gunche, Wiebeck, Turtl.

Clemenceau, George. 1911. *South America to-day*. London: T.F. Unwin.

della Paolera, Carlos. 1977 [1937]. *Buenos Aires y sus Problemas Urbanos*. Buenos Aires: Olkos. Dagnino Pastore, Lorenzo. 1929. “La Construcción de Subterráneos en la Ciudad de Buenos Aires,” conferencia en *Los Amigos de la Ciudad*, 3 de Julio 1929.

..... 1927. “La Circulación en una Ciudad Moderna”, conferencia en *Los Amigos de la Ciudad*, 3 de Agosto, 1927.

- Graham, Stephen. 2010. *Disrupted Cities. When Infrastructure Fails*, New York: Routledge.
- Jensen, Ole. 2009. "Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice." *Mobilities* 4:1, 139-58.
- Le Corbusier. 1979. *Le Corbusier en Buenos Aires 1929* (Buenos Aires, SCA, 1979).
- Lloyd, Reginald. 1911. *Twentieth Century Impressions of Argentina. Its history, people, commerce, industries, and resources*. London: Lloyd's Greater Britain Publishing Co.
- López Galviz, Carlos y Dhan Zunino Singh. 2012. "The dialectics of circulation and congestion in history", *Journal of Transport History*, 'Surveys & Speculations', December issue vol. 33:2, 253-259.
- Martínez Estrada, Ezequiel. 1970. *La Cabeza De Goliat: Microscopía de Buenos Aires*. Madrid: Revista de Occidente.
- McKay, John. 1976. *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Sennett, Richard. 1994. *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*. London: Faber.
- Stock, Jacobo. 1930. "Los Subterráneos en Buenos Aires," *La Ingeniería* 664-668.
- Swyngedouw, Eric. 2006. "Circulations and Metabolisms: (hybrid) natures and (cyborg) cities", *Science as Culture* 15:2, 105-121