

# 07. Desintegración y sustracción. La ciudad de Buenos Aires a través de los mapas del Subte

*Disintegration and subtraction. The city  
of Buenos Aires through subway maps*

ALEJANDRO RASCOVAN  
Universidad de Buenos Aires  
CABA, Argentina  
alejandrorascovan@gmail.com

*Letra. Imagen. Sonido* L.I.S. Ciudad Mediatizada  
Año VII, # 14, Segundo semestre 2015  
Buenos Aires ARG | Págs. 111 a 130  
Fecha de recepción: 19/9/2015  
Fecha de aceptación: 15/10/2015

El trabajo analiza el mapa actual de la red de subterráneos de Buenos Aires (Subte) a la luz de los mapas históricos, para buscar continuidades y divergencias que permitan entender la representación que el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de la concesionaria Metrovías S.A., realiza del territorio porteño. El mapa del Subte como representación política del espacio implica un doble juego: por un lado la explicitación de la puesta gráfica y métrica de lo que se quiere mostrar, pero también lo que no se está mostrando y cómo se expresa eso que se quiere mostrar. Como todos los mapas, el del Subte supone un sistema complejo de configuraciones más o menos abstractas y más o menos esquemáticas. Frente a esta producción conceptual, nos preguntamos, especialmente, acerca de los sentidos construidos por la sustracción del Premetro E2 de la escala del mapa y por la falta de límites políticos y referencias territoriales que permitan dimensionar la red en relación a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y al Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA).

*Palabras clave: mapas ~ subterráneo ~ desintegración ~ ciudad ~ imagen*

This paper analyses the current map of the Buenos Aires subway, throughout ancient maps, in order to search for continuities and divergences that allow understanding how the territory of the city is represented by the Government of the City of Buenos Aires and by Metrovias S.A. The subway map, as a political representation of the social space implies a

two way strategy, on one side, the explicit graphic and metric —what it wants to be shown— but, on the other side, what is not being showed. Like every map, the Buenos Aires subway's, supposes a complex system of more or less abstract and schematic configurations. So, in light of this conceptual production, we wonder, specially, about the meanings built by the representation of the Premetro E2 out of scale from the rest of the map —subtracted— and about the lack of political boundaries and territorial representation that enable a comparison of the subway network alongside the City of Buenos Aires and the Area Metropolitana de Buenos Aires.

*Keywords: maps ~ subway ~ decay ~ city ~ image*

## Introducción<sup>1</sup>

Los mapas no son inocentes. Durante siglos funcionaron como una proyección de la realidad. En el campo de la geografía, que incluye a la cartografía, desde la década de los ochenta y los noventa surgió una corriente crítica a partir de la relectura de autores como GRAMSCI —desde la filosofía política— y SALCEDO HANSEN (2002) e YVES LACOSTE (1976) desde el propio campo de la geografía y la geopolítica. De todas formas, esta perspectiva renovadora no generó una transformación en los modos de plasmar los mapas. Fue el posmodernismo cartográfico (QUINTERO 2006: 567) que, retomando a Foucault y al deconstructivismo de Derrida, propuso una nueva visión significativa sobre la naturaleza del objeto *mapa* y la construcción política que se hace a través de este.

El mapa, como dispositivo gráfico-textual, refiere por un lado a una materialidad empírica que busca capturar —en nuestro caso el recorrido del Subte—, y por el otro, construye sentido. La manipulación de esa materialidad sobre el dispositivo, en términos de transporte, ha sido parte de debates desde la década de 1930 cuando Harry Beck, un diseñador industrial, cartografió el subte de Londres<sup>2</sup>. Cuarenta años después, en Nueva York, Massimo Vignelli<sup>3</sup> intentó replicar el modelo de Beck alterando las referencias espaciales, los colores de los ríos, el tamaño del Central Park, el tamaño y forma de las estaciones; sin embargo, el mapa

1 El autor agradece a Alejandro Benedetti y a Dhan Zunino Singh por los materiales que aportaron.

2 <http://le-cartographe.net/blog/archives/107-la-representation-cartographique-du-metro> (Consultado el 3 de julio de 2015).

3 <http://www.newyorker.com/news/news-desk/the-vignelli-subway-map-goes-digital> (Consultado el 3 de julio de 2015).

fue rechazado<sup>4</sup> por la población, presionando a la MTA<sup>5</sup> para retornar al modelo tradicional.

Las instituciones a cargo de la operación de los servicios de Subte han buscado diferentes estrategias para transmitir los recorridos a los usuarios. El caso porteño es de particular complejidad en su historia político-institucional. Encontramos que esa complejidad está dada, como factor de base, por la participación de distintos actores estatales (nacional y municipal) y privados (nacionales y extranjeros), que no concibieron el desarrollo del subterráneo como una red territorial integrada. Esa concepción des-integrada es la que primó históricamente en la cartografía del Subte porteño.

Recorramos brevemente la historia institucional del Subte de Buenos Aires. La línea A fue concesionada por la Municipalidad de la Ciudad en 1911 y construida y operada por la Compañía Anglo Argentina de Tranvías (CAAT), de capitales privados belgas. La línea B fue concesionada en la década del 20 por el gobierno nacional a la empresa Lacroze Tramways, de capitales privados nacionales, que la construyó y operó. Las líneas C, D y E fueron concesionadas por ordenanza municipal a la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas (CHADOPYF), de capitales privados españoles, que construyó y operó las líneas C y D y comenzó las obras de la línea E. En 1939, la Corporación de Transportes de Buenos Aires, ente mixto del Estado Nacional, se hizo cargo de la operación de las líneas A y B, y en 1941 de las C, D y E asignándole los nombres con letras en forma consecutiva, en relación al año de su inauguración. La Corporación fue liquidada durante la década del cincuenta y los Subtes pasaron a la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación. En 1963 se creó la empresa Subterráneos de Buenos Aires para operar la red. Luego, en 1979 fue transferida a la Municipalidad de Buenos Aires y cambió su nombre a SBASE, que la operó hasta 1994 cuando fue concesionada a la empresa nacional Metrovías (HUNT 1998). Esta cronología es importante, ya que fueron diferentes operadores —privados nacionales y extranjeros, públicos nacionales y municipales— quienes operaron la red.

El Subte de Buenos Aires, como bien expresa ZUNINO SINGH (2012), fue construido sobre la base del esquema radio-céntrico que reforzaba la centralización en la Plaza de Mayo. Para el momento de la construcción (1911-1913) esta área ya era la más poblada de la ciudad. Las siguientes

4 [http://www.nytimes.com/2012/08/06/arts/design/the-subway-map-that-rattled-new-yorkers.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2012/08/06/arts/design/the-subway-map-that-rattled-new-yorkers.html?_r=0) (consultado el 3 de julio de 2015).

5 Corporación pública propiedad del Estado de Nueva York (EEUU), que opera las líneas de trenes metropolitanos (subte) de la ciudad de Nueva York, entre otros servicios.

líneas avanzaron en paralelo al crecimiento y desarrollo de la urbe: la D en la zona norte; la C la construcción de la Av. 9 de julio y la E en la zona sur unas décadas después. Pero más que promover el desarrollo urbano, lo acompañó; a la vez que sólo parcialmente quedó integrado a un esquema metropolitano.

Lois (2000) propone el análisis de la cartografía oficial —en nuestro caso la de los subterráneos— como *representaciones construidas*. La representación supone un proceso complejo entre sujetos y grupos y su entendimiento del mundo y de ellos mismos<sup>6</sup>. En este sentido, planteamos que el actual mapa del Subterráneo de Buenos Aires —dependiente del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y concesionado a la empresa METROVÍAS S.A.— construye una visión desintegrada del territorio porteño al sustraer los límites políticos y modificar la escala en la traza del Premetro (E2).

Para indagar acerca de la imagen de la ciudad que se construye a través del mapa oficial del Subte. nos basamos en otros mapas oficiales, tanto de la Municipalidad/Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires<sup>7</sup>, como de las empresas constructoras y operadoras. Concebimos estos mapas como documentos públicos que cada gobierno y empresa creó como instrumento orientador de la circulación de los peatones en el espacio urbano subterráneo y donde se manifiesta, a partir de las imágenes y los textos que los componen, una forma de representación de la red de subterráneo como elemento constitutivo de la planificación y de las políticas públicas y al mismo tiempo una mirada sobre la ciudad misma.

Nuestra lectura del mapa del Subte se centra en su silueta política. El mapa actual del Subte (*Figura 1*) combina algunas características interesantes que lo sitúan en un lugar ambiguo frente a otros similares. El

6 LACOSTE (1993) definió a las representaciones como el conocimiento que se tiene de un dato material, considerado como objetivo. Cuando este conocimiento es colectivo tiene una función: describe, expresa una parte de la realidad, de forma vaga o precisa, deformada o exacta. Una representación es una construcción, un conjunto de ideas más o menos lógicas y coherentes. Por lo tanto, las representaciones geopolíticas pueden ser contradictorias y ubicar a las formas de poder que se ejercen sobre el territorio como campos simbólicos en disputa.

7 La Ciudad de Buenos Aires fue federalizada (nacionalizada) en 1880 a partir de la Ley 1.029 N. Avellaneda. Desde ese entonces y hasta la reforma constitucional de 1994, el territorio porteño estuvo bajo dependencia política del gobierno nacional, que designaba al Intendente municipal. En 1996 y, tras la reforma de la constitución nacional, se sancionó la constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con status de provincia y elección directa de sus máximas autoridades. Sin embargo, los asuntos vinculados a la movilidad siguen, al día de hoy, compartidos entre cuatro jurisdicciones: nación, provincia, ciudad y municipios provinciales. Los debates jurisdiccionales, en la cuestión del transporte, existieron desde la creación de la Capital Federal. La Municipalidad buscó dar forma a través de las concesiones del espacio subterráneo de circulación, compitiendo con el Estado nacional y sus proyectos ferroviarios (ZUNINO SINGH, 2012).

mapa de Buenos Aires responde a una base de índole simplificada y esquemática, a modo de diagrama y la ubicación de los objetos en el espacio gráfico no respeta una escala congruente con su ubicación real en el territorio, sino sus posiciones relativas. Este modelo se opone al cartográfico, en el que se destaca y jerarquiza el contexto geográfico y las referencias de latitud, escala, etc.

En ese sentido, el mapa actual del Subte de Buenos Aires sigue el modelo del de Londres, de gran influencia en los modos de representación de los subtes en todo el mundo. Sin embargo, la aparición de calles y avenidas lo vuelve un caso particular, ya que esta mixtura no es habitual en mapas de base esquemática. Por otro lado y, respondiendo a lógicas empresarias, Metrovías, también operadora de la línea Urquiza de ferrocarriles, señala y destaca a la estación Federico Lacroze con una U y la misma tipología que las líneas de subterráneo, a diferencia de las líneas ferroviarias que son identificadas con la sigla FCC, el nombre de la línea y un símbolo de locomotora de color gris.

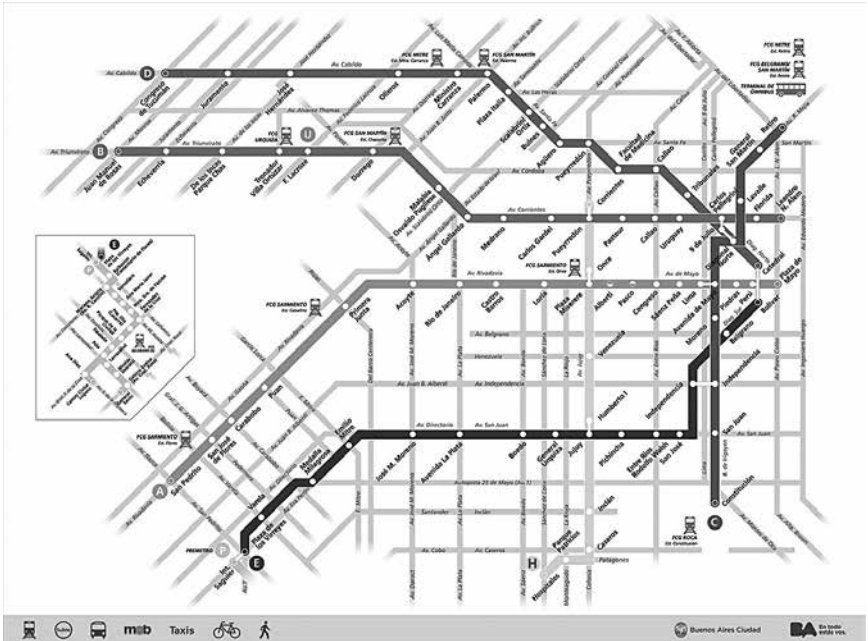


Figura 1: Mapa del Subterráneo de Buenos Aires (2015)

Para enfocarnos en la significación generada a partir del doble proceso de la sustracción del límite político y del cambio de escala del Premetro (E2), nos será útil, por un lado, recorrer los diferentes mapas oficiales ge-

nerados por gobiernos y empresas a lo largo de la historia del Subte, para dilucidar si se trata de una forma de representación propia del gobierno actual o si esas sustracciones y cambios de escala forman parte de una constante. Por el otro, nos interesa retomar algunos debates teóricos acerca de la construcción cartográfica del territorio y sus implicancias políticas. Nuestra hipótesis es que la falta de límites políticos e incluso de otras marcas del tejido urbano más allá de avenidas y calles, funciona como una operación de deslocalización y desreferenciación que tiende a ocultar el escaso territorio que la red de Subte cubre, del total de la CABA y del AMBA. En paralelo, la escala menor a la que fue sometida la representación del Premetro (E2) le otorga una jerarquía a las otras seis líneas subterráneas, pues al no mantener la escala evita que estas queden disminuidas respecto de la E2, que se diferencia por ser de superficie. Entonces, si por un lado se sustrae del mapa cierta información respecto de tamaño de la red en relación a la ciudad, a la vez se produce una diferenciación entre el Premetro (E2) y el resto de las líneas, siendo que el concepto de red y de trenes metropolitanos lo incluye.

## Imagen y representación del espacio

FOTIADIS (2009) propone estudiar los mapas yendo de lo general a lo específico. Este movimiento permite acceder al mundo y a la creación de sentido a través del *interjuego* entre quien observa y la construcción social. Este ejercicio para establecer intersubjetividad la entiende dentro de las corrientes del constructivismo social. En nuestro caso, la imagen de los mapas es una representación del espacio social construido desde una lógica funcional al servicio del Estado. Los mapas, entonces, constituyen un orden social con jerarquías que no representan la realidad, sino que plasman percepciones del espacio desde una cierta mirada. Se trata propiamente de formas de construcción de la realidad social que son transmitidas a los públicos usuarios.

Entonces, retomamos la pregunta —“¿qué es el espacio?” realizada por DAVID HARVEY (1977) y la respuesta que él mismo se dio al sustituirla por: “¿a qué se debe el hecho de que prácticas humanas diferentes creen y utilicen distintas conceptualizaciones del espacio?” En este sentido, nuestro análisis del mapa del Subte cobra un valor singular para interpretar la relación entre la gestión actual en la ciudad, el espacio urbano y los públicos siendo que los mapas del Subte conforman parte de una narrativa histórica que ayuda a construir conocimiento sobre el mundo, en nuestro caso la ciudad de Buenos Aires.

Lois (2000) remarca que el conocimiento expresado en los mapas a partir del siglo XVII asume una *función icónica* a través de una doble lectura—instrumental y simbólica— donde hay una correspondencia entre representación gráfica y referente empírico. La *lectura instrumental*, entonces, reconoce al mapa como herramienta técnica, análoga a la *realidad*, fortaleciendo una mirada focalizada en el objeto. En cambio, la *lectura simbólica* se establece gracias al acervo cultural del sujeto. Esto se evidencia en el mapa del Subte de Buenos Aires cuando, excepto en la versión actual, el norte se ubicaba en el margen derecho del mapa sin seguir las convenciones por las cuales el norte se ubica en la parte superior del mapa y, en caso de no ser así, se aclara hacia donde están los puntos cardinales. La ubicación del norte en el margen derecho del mapa fortalece una visión centralizada desde el centro porteño, una metáfora de árbol y ramas, donde el árbol es el eje formado entre Plaza de Mayo y la avenida 9 de julio y las líneas A, B, D y H son las ramas que se extienden.

Como bien menciona QUINTERO (1999), la compleja articulación discursiva que constituye la textualidad del mapa, alejándola del sentido común, no evitó (y evita) que se los haya considerado como fuente de autoridad científica. La construcción del mapa como neutralidad ideológica esconde los usos y prácticas de construcción de poder por parte de quienes los diseñaban y quienes los contrataban. Este proceso es también relatado por LEFEBVRE (1991), al referirse a la doble ilusión que supone espacio social como producto social: la ilusión de transparencia propone que el espacio es una construcción inocente, libre de trampas y secretos, es decir, sin ideología y, la ilusión de realidad, anclada en la naturaleza y el materialismo. Estas dos ilusiones conforman un espacio social materializado como objeto empírico preestablecido (BRENNER 2000). Como veremos a continuación, los diversos mapas del Subte a lo largo de 100 años han expresado visiones sobre el territorio porteño, sobre los territorios vecinos y han acompañado una visión de ciudad centralizada que representa una visión desde poder y de las expectativas que se proyectan sobre la ciudad.

Sin embargo, “la ciudad no es un problema que puede ser resuelto” (DONALD 2005:180). La (re)construcción de la ciudad requiere menos planes utópicos y más poética en la imaginación política. En este sentido, reformular el mapa del Subte permitiría un entendimiento diferente del espacio, que trasciende los cálculos matemáticos y el instrumentalismo político. El mapa actual, centralizado en las líneas subterráneas y, con el Premetro fuera de escala, establece una frontera simbólica del espacio (COSACOV Y PERALMAN 2011) de la ciudad que, además, no interactúa con otros elementos en el espacio más allá del solapamiento con calles y

avenidas para brindar una referencia. HALL (2005) llama *imperialistas* a estas relaciones —retomando a Said—, ya que las historias y culturas de un lugar son invisibilizadas y tornadas irrelevantes a través de la comparación con la hegemonía de otros lugares. El mapa reconstruye una lógica de centro y periferia, pero se olvida de las periferias. La sobre-representación del área central de la ciudad, que es donde se ubica la red de subterráneos, disminuye a los territorios del sur de la ciudad y esconde toda la periferia del AMBA.

## Los mapas del Subte a través de la historia

La cuestión del transporte público masivo en Buenos Aires comenzó con la construcción del Ferrocarril Oeste, inaugurado en 1857. Según SCHVARTZER Y GÓMEZ (2007), esta empresa de capital privado nacional y luego privatizado a capitales privados extranjeros, fue el modelo sobre el cual se basaron las empresas en la Argentina de la segunda mitad del siglo XIX. También comenzó a estructurar un complejo sistema de vínculos entre intereses privados, planificación urbana y gobiernos. La federalización de la ciudad en 1880, es decir la anexión de los pueblos de Belgrano y Flores a la entonces recientemente creada Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, su separación de la Provincia homónima y la participación directa del Estado nacional en la política local, fueron el primer paso para una complejidad, aún vigente, entre proyectos de movilidad, visiones de la ciudad y vínculo entre actores públicos y privados.

En ese contexto, algunos planos previos a la construcción del subterráneo muestran la extensión prevista, la cobertura de diversos barrios alejados del centro, la búsqueda de inclusión de barrios industriales y residenciales de clase media y la conexión entre los suburbios (de aquellas épocas) de Flores y Belgrano. El plano de 1908 contiene una visión amplia de la ciudad, así como sus límites y extensión bien definidos en relación al total del territorio (*Figura 2*).

Unos años después, la CAAT —para ese entonces ya de capitales belgas— ganó la concesión otorgada por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en 1909. El diseño final de la red de subterráneos estuvo vinculado a concepciones imaginadas sobre el proceso de metropolización de aquellas épocas (ZUNINO SINGH 2009). En el debate entre visiones *conservadoras* y *reformistas*, las primeras sugerían un esquema radio-céntrico con eje en la Plaza de Mayo (este-oeste) y otro norte-sur (Retiro-Constitución); mientras que las segundas proponían una mirada inter-suburbana que acompañase el crecimiento de la ciudad.



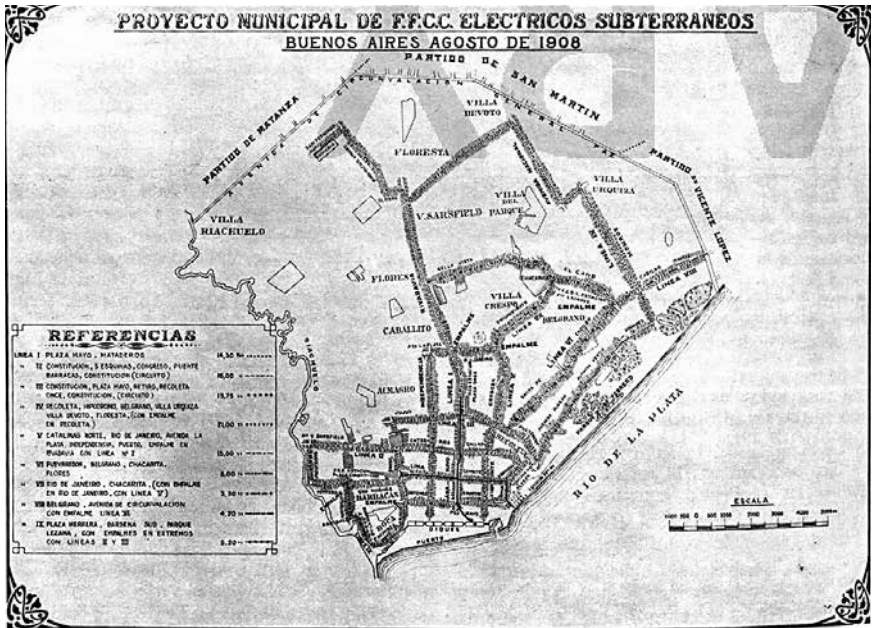


Figura 2: Plano Municipal de F.F.C.C. eléctricos subterráneos de Buenos Aires (1908).

Fuente: Rögind, *Historia del Ferrocarril Sud*

El esquema triunfante fue el *conservador*. Las líneas C, D y E, ya en la década de 1930, fueron construidas, como señalamos, por la CHADOPYF. La CAAT, que originalmente poseía las concesiones, comenzó una batalla de casi 20 años sobre la tarifa de los tranvías, lo que significó que las obras no avanzaran. Paralelamente, el gobierno nacional extendió un permiso de construcción a la empresa Lacroze Tramways Co. para la construcción de un tren subterráneo bajo la avenida Corrientes. La línea B pasaría a ser parte del Subte de Buenos Aires años más tarde.

El plano de 1913 (Figura 3) expone algunos puntos interesantes. En primer lugar, tiene su eje en el centro porteño; en segundo lugar, aunque no aparecen los límites políticos sí aparece la costa del Río de la Plata y, en tercer lugar, están todas las calles con sus respectivos nombres.

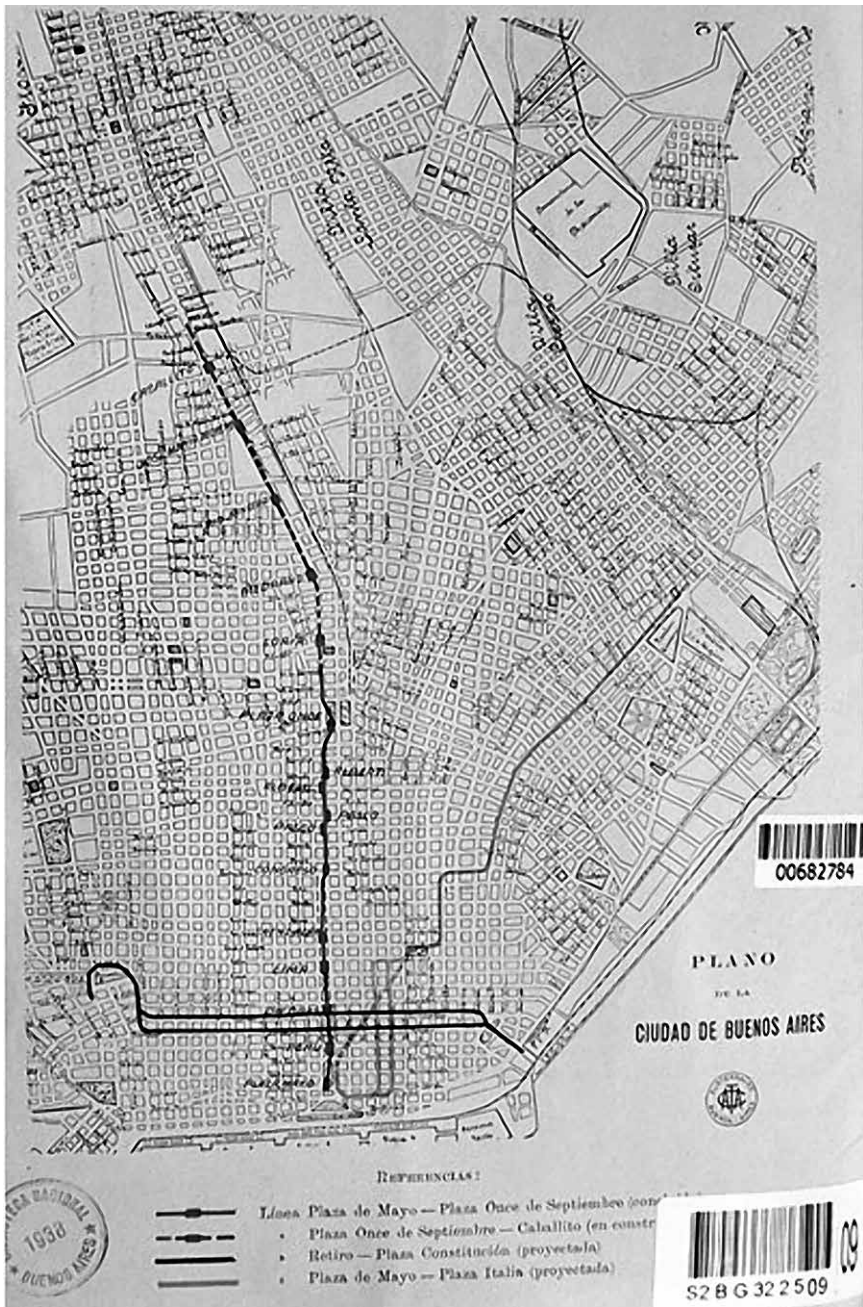


Figura 3: Mapa de la CAAT de la línea A y los proyectos para la línea Retiro-Constitución y Plaza de Mayo- Palermo (1913). Fuente: Panfleto CAAT (1913).

En paralelo al desarrollo del subterráneo, los ferrocarriles se expandieron por el país e incorporaron servicios urbanos, principalmente en las zonas centro y norte de la ciudad. Mientras que la zona sur es únicamente cubierta por las líneas actualmente conocidas como Belgrano Sur y Roca, la zona norte es atravesada por las vías de las líneas Sarmiento, Belgrano Norte, Urquiza, San Martín y Mitre en sus tres ramales. Dicha sobre-oferta acompaña al desarrollo urbano que la zona norte tuvo a diferencia de la zona sur, que se terminó de urbanizar en la década de 1970 con la expansión de los complejos habitacionales de Lugano 1 y 2 y el crecimiento y el arraigo de asentamientos y villas de emergencia.

A diferencia de otras ciudades del mundo, más pequeñas por cierto, como Londres o París, el subterráneo de Buenos Aires ayudó a consolidar barrios ya establecidos —como Caballito en un principio y Villa Crespo y Palermo después—, y a reforzar su vínculo con el centro. Los esquemas centralizados respondieron a intereses de las empresas que se garantizaban umbrales mínimos de pasajeros (CLICHEVSKY 1998).

Otra imagen interesante surge del Plan Orgánico de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires de 1925 (*Figura 4*) en el que se demarcan tres grandes características de construcción espacial: límites políticos claramente definidos; el mapa sólo cuenta con la referencia geográfica de las estaciones de tren Retiro, Constitución, Once y Federico Lacroze y el proyecto planificaba líneas que llegaban hasta los límites de la ciudad. La representación de la ciudad acompañó desde la creación del Subte una visión conservadora (ZUNINO SINGH 2012), donde el objetivo era reforzar el centro de la ciudad tanto desde su conectividad como desde su ubicación en el mapa.

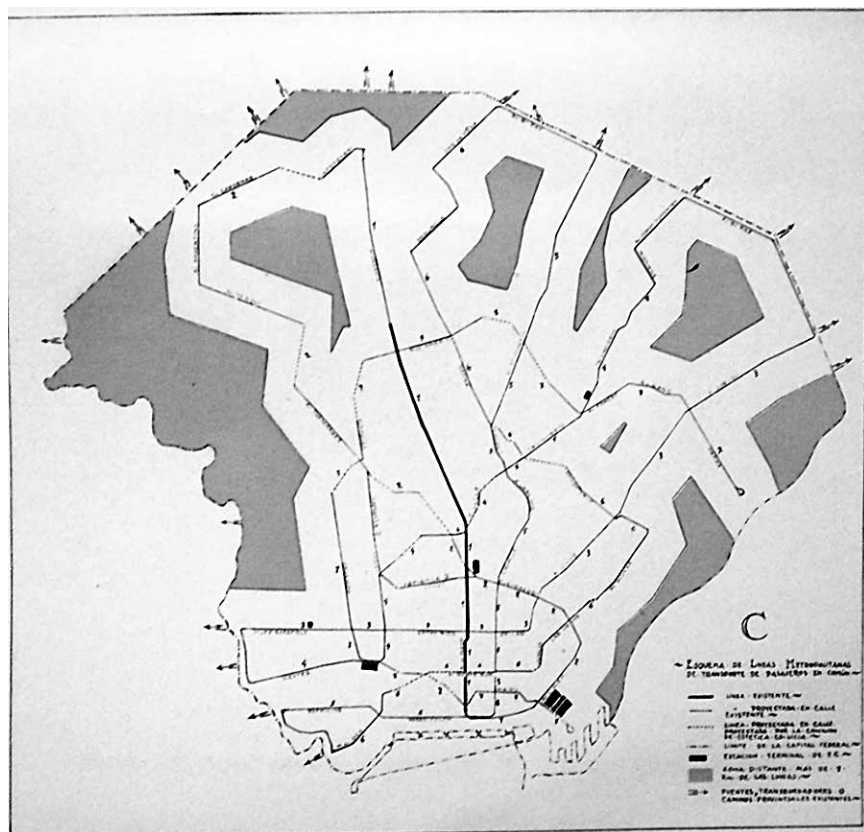


Figura 4: Esquema de expansión de la red ferroviaria. Plan Orgánico de la MCBA, 1925.

Tras la caída de la concesión de la CAAT y la construcción del ferrocarril subterráneo de la Compañía Lacroze —posteriormente línea B— con autorización del gobierno nacional, la MCBA recuperó la iniciativa. En 1933 la CHADOPYF presenta un plano (Figura 5) para la construcción de cuatro líneas. De ellas sólo realiza con el proyecto original la que sería la línea C, entre Retiro y Constitución. La novedad fue la incorporación de la línea E entre Constitución y Parque Chacabuco, la única enteramente desarrollada en el sur de la ciudad. El trayecto sería posteriormente modificado en los años cincuenta para que la terminal estuviese en Plaza de Mayo (Bolívar). En este mapa las características externas al Subte son el Río de la Plata y el Riachuelo; la ubicación de Puerto Madero y de Puerto Nuevo; un diagrama de las calles en las cabeceras y la traza de la línea A. Posiblemente las razones para este mapa estén en la necesidad de mostrar las fortalezas de la construcción de las nuevas líneas y las zonas que se conectarían a partir de los Subtes.

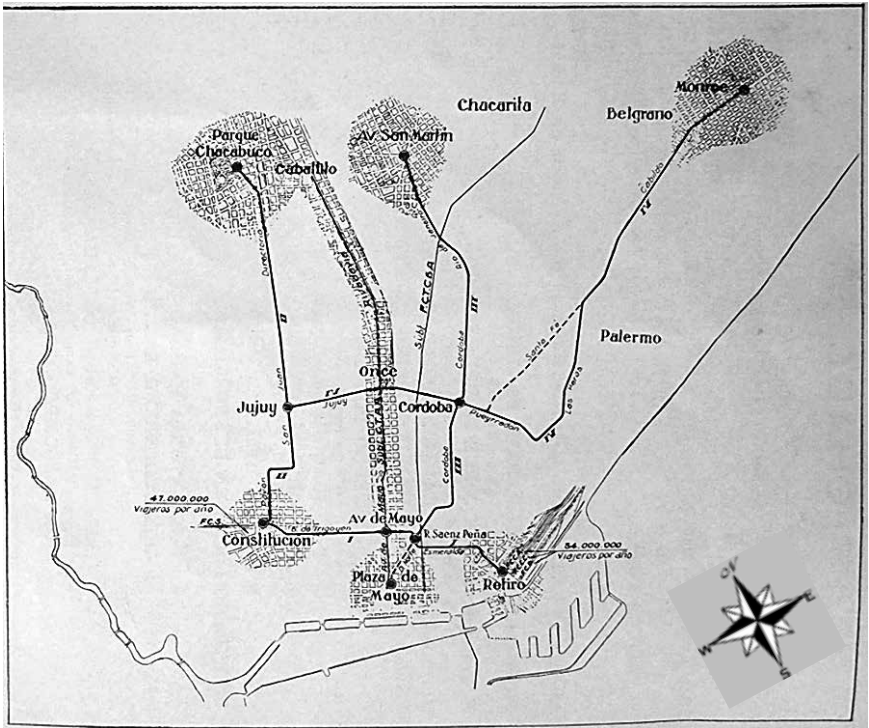


Figura 5: Plano de la CHADOPYF de líneas a construir.  
Fuente: Panfleto de la CHADOPYF (1933).

Ya en la década del sesenta, con la creación de Subterráneos de Buenos Aires en la órbita del gobierno nacional, encontramos un mapa (Figura 6), que, aunque publicitario, mantiene algunas de las características tradicionales de mapas anteriores como la Plaza de Mayo ubicada en el margen inferior y la falta de límites políticos. En este caso, al tratarse de un aviso publicitario, el eje estaba puesto en destacar el servicio: las relaciones entre recorrido, tiempos de viaje y costo, antes que un mapa que permitiese situarse y/o referenciar el territorio de la ciudad.



Figura 6: Publicidad de Subterráneos de Buenos Aires, década 1960. Fuente: Metrovías (2003).

Uno de los ejemplos más interesantes es el mapa del Subte de la década setenta (Figura 7). En este se encuentran tanto los límites políticos de la ciudad como los nombres de todas las calles. El modelo se anticipó al plano interactivo que existió en algunas estaciones hasta los primeros

años de la década del noventa y que había sido desarrollado por SBASE<sup>8</sup>. Se puede observar que los puntos cardinales siguen ubicados con el Este en el margen inferior, como siempre se los habían realizado. Este mapa retoma, además, el nombrado de todas las calles, una tradición poco habitual en otros mapas del subte del mundo. También, es el primero que se presenta con los colores que distinguieron a las líneas hasta la gestión de Metrovías. Durante la gestión de SBASE las línea B y D fueron señaladas con color verde y rojo respectivamente. Esto se cambiaría con la gestión de Metrovías y además la línea E pasaría de marrón a violeta. Dichos cambios pueden deberse a cuestiones funcionales (facilidad de lectura), como estéticas.

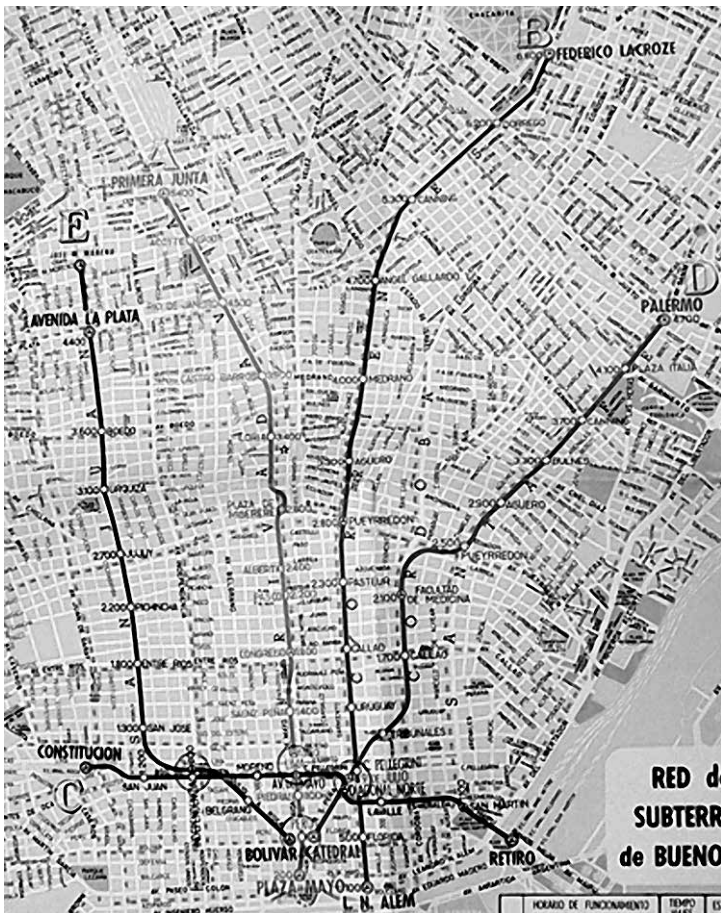


Figura 7: Red del Subte en la década del setenta. Fuente: AAT

8 Sobre estos planos la información es escasa y pudo ser rastreada a través de diversos foros donde se discuten temas de transportes como [www.forotransportes.com](http://www.forotransportes.com) y [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

La Figura 8<sup>o</sup> corresponde a la red general de subterráneos de la década del ochenta y encontramos que las siguientes características la diferencian de las anteriores. Más allá de que las líneas del Subte no están identificadas por colores, se marca la numeración de las avenidas y calles donde se ubican las estaciones, así como sus nombres. Este mapa, al igual que otros del Subte porteño, recorta la zona central de la ciudad sin mostrar los límites, fortaleciendo una imagen de red desarrollada y amplia. Otro aspecto interesante es que continúa manteniendo la ubicación del Este en el margen inferior.

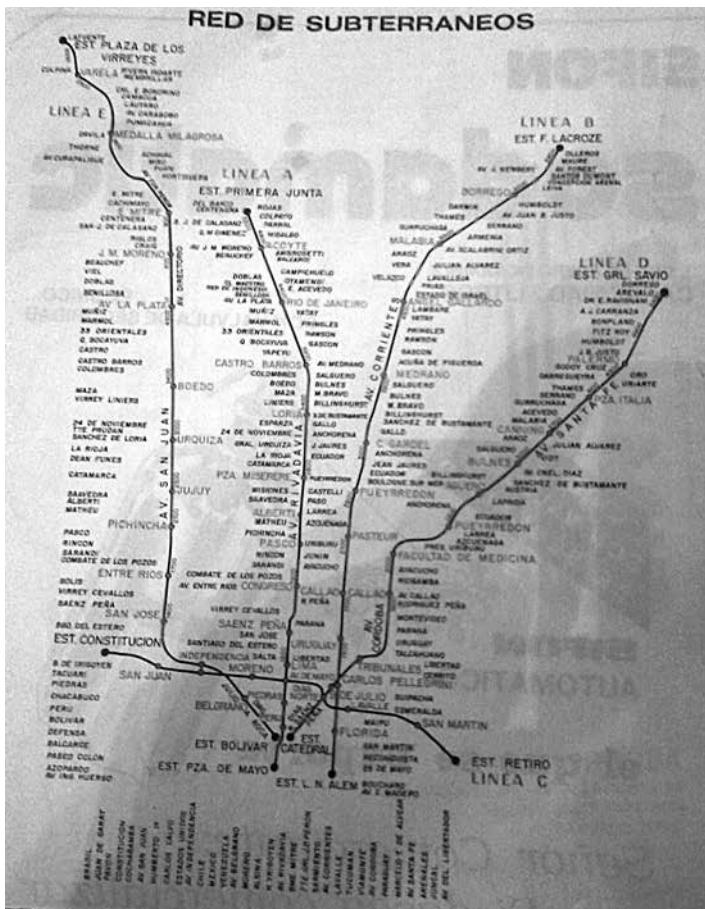


Figura 8: Red General de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires. Década 1980.

Fuente: Guía FILCAR.

9 Si bien la Guía Filcar no fue realizada por SBA, la tomamos como un documento válido ya que fue, y en parte sigue siendo, una fuente de información masiva sobre el transporte en la Ciudad de Buenos Aires.



El caso del mapa de la Guía Filcar se asemeja, en parte, con el publicado por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires en 1980. En este mapa (Figura 9), sólo se muestran las líneas y sus estaciones sin ninguna referencia territorial, ni siquiera las calles como era/es costumbre. Quizá esto obedezca a que este mapa formaba parte de una guía turística. Sin embargo, tampoco retoma los colores ya utilizados por SBA, mientras que sí marca los tiempos de viaje entre cabeceras.

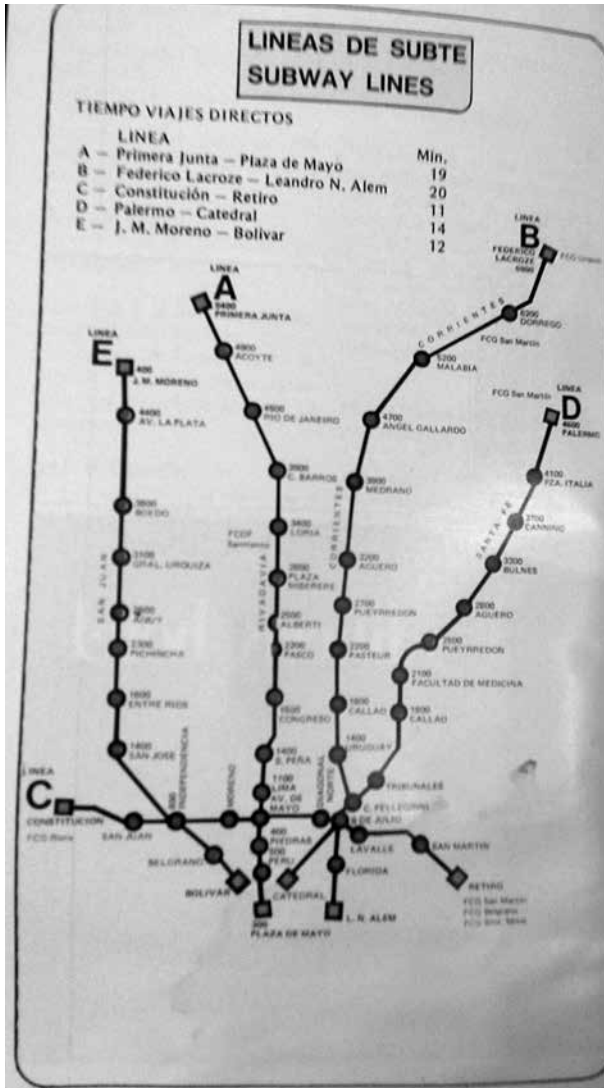


Figura 9: Líneas del Subte.

Fuente: Guía de información turística de la Ciudad de Buenos Aires (1980)

La concesión del Subte a Metrovías a partir del 1° de enero de 1994 implicó que por primera vez en la historia la red estuviese unificada bajo el control de una única empresa privada. Algunas características del mapa actual (*Figura 1*), condensan los 100 años de historia de la representación gráfica del Subte, y muestra, también, aspectos novedosos como la incorporación de otros modos de transporte que buscan mostrar que el Subte no está aislado. Sin embargo, excepto el ferrocarril, no hay referenciados en el mapa y sí en el borde inferior. El principal cambio, como ya hemos mencionado, fue la modificación de los puntos cardinales para que el mapa respete la convención del norte hacia arriba cuyo uso habitual, más allá de significaciones políticas, tiende a facilitar la lectura del mapa y la orientación en el espacio.

## Conclusiones

En términos generales, el mapa actual repite la tendencia histórica de no mostrar los límites políticos de la ciudad. El centralismo, que fue articulador de la construcción del Subte, también lo fue en los mapas. En ese sentido, el Subte integró zonas centrales y no periféricas tal como se presenta en los mapas. Confirman esta hipótesis la sustracción del Premetro de la escala -en comparación con las otras líneas- y la ausencia nada más y nada menos que del Gran Buenos Aires.

El mapa actual de Metrovías retoma una tendencia de las primeras décadas del siglo XX cuando las líneas pertenecían y eran administradas por diferentes empresas privadas. El carácter *libre* de cada representación da cuenta de la falta de interrelación entre las empresas del sistema, como micro-mundos corporativos cerrados en sí mismos. La aparición de una línea ferroviaria urbana identificada de manera singular y diferente a todas las otras, se debe únicamente al carácter históricamente atomizado del sistema y a la necesidad de fortalecer la pertenencia institucional.

En paralelo, como hemos visto en los diversos mapas, dos particularidades se mantuvieron a lo largo del tiempo. En primer lugar, los mapas del Subte de Buenos Aires tendieron a mostrar los nombres y numeraciones no sólo de calles y avenidas bajo las cuales circula, sino también las perpendiculares más cercanas a la estación. Esta forma de representación, que persiste en el mapa actual de Metrovías, es un aspecto original, no habitual en otros mapas ni en otros lugares del mundo y que construye la imagen de una ciudad importante, expandida y tramada por las líneas del Subte. La segunda característica es el eje en el microcentro y el Este en el margen inferior. El detalle es interesante ya que no respeta los puntos cardinales. El mapa actual de la red es el único que ha modificado

esta característica. La representación del espacio urbano está vinculada a una valorización funcional y simbólica del territorio y actúa sobre los imaginarios sociales. La red de Subtes, entonces, mostró siempre un énfasis en la jerarquización del microcentro porteño y una falta de mirada y, por lo tanto, valorización, sobre el resto del territorio de la ciudad y una invisibilización total del AMBA, como dos espacios escindidos.

En esta lógica parece inscribirse la sustracción del Premetro (E2) del mapa y su ubicación en un recuadro separado, que por un lado lo destaca y por el otro, lo segrega. Si esta línea estuviera en la misma escala y considerando que representa casi el veinte por ciento de la extensión de la red, el resto de las líneas se verían disminuidas en el total que representan y más aún, quedaría expuesta la escasa cobertura de la infraestructura y el servicio sobre el territorio porteño.

Este acercamiento a los mapas del Subte porteño deja expuesto que la representación que se plasma nunca es inocente, o que, al menos, no está desprendida de consideraciones políticas sobre el territorio. Por lo tanto, si la búsqueda es la de una ciudad más integrada y justa, la reformulación del mapa del Subte, involucrando otros modos de transporte y otra representación cartográfica, podría ser un buen primer avance reflexivo en aquella dirección.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRENNER, N. (2000) "The Urban Question as a Scale Question: Reflections on Henri Lefebvre, Urban Theory and the Politics of Scale", en *International Journal of Urban and Regional Research* N°2, vol 24.
- COSACOV, N Y PERELMAN, M. (2011) "Modos de apropiación de la ciudad, conflicto y gestión del espacio urbano. La construcción de las fronteras en la ciudad de Buenos Aires" en Di Virgilio, M; Herzel, H; Merlinsky, G y Rodríguez, M. C. *La cuestión urbana interrogada. Transformaciones urbanas, ambientales y políticas públicas en Argentina*. Buenos Aires: Café de las ciudades, 291-322.
- CLICHEVSKY, N. (1988) "Condiciones de vida y transporte. El caso del subterráneo de Buenos Aires. 1900-1945", en *EURE* N° 42, vol. 14, Santiago de Chile: 97-110.
- DONALD, J. (2005) "This, here, now: imagining the modern city", en Westwood, S y Williams J. *Imagining Cities*. Londres: Taylor & Francis.
- FOTIADIS, P. (2009) "The Strange Power of Maps : How maps work politically and influence our understanding of the world", en *Working Paper* N° 06-09, University of Bristol.
- QUINTERO, S. (1999) "Pensar los mapas. Notas para la discusión de los usos de la cartografía en la investigación social", en Escolar, C. *Topografías de la investigación. Métodos, espacios y prácticas profesionales*. Buenos Aires: Eudeba.
- (2006) "Geografía y cartografía", en Lindón, A e Hieraux, D. (Dirs.) *Tratado de geografía humana*. Barcelona: Anthropos. 557-581.

- HALL, T. (2005) "(Re)placing the city: cultural relocation and the city center" en Westwood, S y Williams J. *Imagining Cities*. Londres: Taylor & Francis.
- HARVEY, D. (1977) *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI.
- HUNT, P. J. (1998) *Historia de los subtes de Buenos Aires*. Buenos Aires: Mopracem.
- LACOSTE Y. (1976) *La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre*, Paris : FM / petite collection Maspéro.
- (DIR.) (1993) *Dictionnaire de géopolitique*. Paris: Flammarion.
- LEFEBVRE, H. (1991) *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- LOIS, C. M. (2000) "La elocuencia de los mapas: un enfoque semiológico para el análisis de cartografías", *Documents d'Anàlisi Geogràfica* N° 36, Barcelona, 93-109.
- MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (1925) *Plan Orgánico*. Buenos Aires: MCBA.
- (1980) *Guía de información turística de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires: MCBA.
- METROVÍAS (2003) *El subte de Buenos Aires: un viaje de noventa años 1913-2003*. Buenos Aires, Metrovías.
- RÖGIND, W. (1937) *Historia del Ferrocarril Sud*. Buenos Aires, Establecimiento Gráfico Argentino.
- SALCEDO HANSEN, R. (2002) "El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno.", en EURE N°84, vol. 28, Santiago de Chile: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008400001> (Fecha de consulta: Septiembre 2015).
- SCHVARTZER, J. Y GÓMEZ, T. (2007) *La primer gran empresa de la Argentina. El Ferrocarril del Oeste (1857-1862)*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- WOOD, D. (1992) *The power of maps*. New York: The Guilford Press.
- ZUNINO SINGH, D. (2009) "Buenos Aires desde abajo: pensando el subterráneo metropolitano municipal (1905-1910)", en Centro-H, Revista Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos N°3, 15-26.
- (2012) *The history of the Buenos Aires Underground: A cultural analysis of the modernization process in a peripheral metropolis (1886-1944)*.