

PALABRAS CLAVE

Imagen,
Ciudad,
Avenida 9 de Julio,
Discurso,
Imaginario

KEYWORDS

Image,
City,
9 de Julio avenue,
Discourse,
Imaginary

RECIBIDO

30 DE SETIEMBRE DE 2018

ACEPTADO

15 DE ABRIL DE 2019



EL CONTENIDO DE ESTE ARTÍCULO
ESTÁ BAJO LICENCIA DE ACCESO
ABIERTO CC BY-NC-ND 2.5 AR

LA LUPA, EL ESPEJO Y EL VELO. LA AVENIDA 9 DE JULIO, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES. CUATRO IMÁGENES, CUATRO CIUDADES

*THE MAGNIFYING GLASS, THE MIRROR AND THE
VEIL. 9 DE JULIO, AV., CIUDAD AUTÓNOMA DE
BUENOS AIRES. FOUR IMAGES, FOUR CITIES*

> ADRIANA GUEVARA

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
Instituto de Arte Americano

> CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO (NORMAS APA):

Guevara, A. (2019). La lupa, el espejo y el velo. La avenida 9 de Julio, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Cuatro imágenes, cuatro ciudades. *AREA*, 25(1), pp. 1-22.
https://www.area.fadu.uba.ar/wp-content/uploads/AREA2501/2501_guevara.pdf

RESUMEN

La pregunta que guía esta investigación es sobre cómo se construye la ciudad, en particular la ciudad de Buenos Aires. El interés se centra en las dimensiones no sólidas, los componentes inmateriales que se conforman y superponen, en diferentes momentos, con supervivencias o disoluciones a lo largo de la historia.

Se trabajó con cuatro imágenes para hablar de cuatro Buenos Aires, a través de uno de sus símbolos más reconocidos, la avenida 9 de Julio. Todas estas ciudades, en una misma ciudad, viven y sobreviven a través de huellas y marcas: este escrito se propone bucear en esas huellas, a modo de pistas que nos hablan de lo que pasó y de lo que está por-venir y, de esta manera, retirar los velos y mostrar la polifonía de voces que hablan a través de las operaciones urbanas.

ABSTRACT

The question that guides this paper is about how the city is built, particularly Buenos Aires's city. The interest is focused on the non-solid dimensions, the immaterial components that are conformed and superimposed, at different times, with survivals or dissolutions throughout history. For that, we worked with four images to talk about four Buenos Aires, through one of its most recognized symbols, 9 de Julio Avenue. All these cities, in the same city, live and survive through footprints and marks: this paper intends to dive in those tracks, as clues that tell us about what happened and what is to come, and about this way remove the veils, and show the polyphony of voices that speak through urban operations.

> ACERCA DE LA AUTORA

ADRIANA GUEVARA. Arquitecta por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU) de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Doctoranda en Urbanismo (FADU-UBA). Especialista en Teoría del Diseño Comunicacional (FADU-UBA). Magister en Diseño Comunicacional (FADU-UBA). Docente-investigadora de la FADU-UBA del área de Proyecto, desde 1999. Ha sido revisora de artículos indexados para universidades latinoamericanas, revisora de ponencias y coordinadora de mesas para jornadas de investigación. Ha dictado seminarios, workshops y participado en congresos. Forma parte del proyecto UBACyT “Visualización y Diseño del Conocimiento. Taxonomías analíticas y Cartografías comprensivas” dirigido por el Dr. Arq. Rodrigo Martín Iglesias y el arq. Enrique Longinotti. Es miembro de la Red Iberoamericana de Investigación en Imaginarios y Representaciones (RIIR). Fue directora del proyecto SI “Buenos Aires celebra. Desplazamientos ontológicos entre centenarios” e investigadora de apoyo del proyecto UBACyT “Bicentenarios Latinoamericanos. Conmemoración y porvenir. Marcas de la Memoria en la ciudad y la arquitectura” dirigido por la Dra. Arq. Margarita Gutman. Ha publicado diversos capítulos en libros y artículos en revistas especializadas.
✉ <arqaguevara@yahoo.com.ar>

Pregunta Kublai a Marco: Tú que exploras a tu alrededor y ves los signos, sabrás decirme hacia cuál de esos futuros nos impulsan los vientos propicios.

—Para llegar a esos puertos no sabría trazar la ruta en la carta ni fijar la fecha de arribo. A veces me basta una vista en escorzo que se abre justo en medio de un paisaje incongruente, unas luces que afloran en la niebla, el diálogo de dos transeúntes que se encuentran en pleno trajín, para pensar que a partir de ahí juntaré pedazo por pedazo la ciudad perfecta, hecha de fragmentos mezclados con el resto, de instantes separados por intervalos, de señales que uno envía y no sabe quién las recibe. Si digo que la ciudad a la que tiende mi viaje es discontinua en el espacio y en el tiempo, a veces rala, a veces densa, no creas que haya que dejar de buscarla
CALVINO (1994, p. 64).

Introducción

El artículo plantea lecturas críticas de la ciudad de Buenos Aires por medio de imágenes de un mismo lugar en diferentes momentos históricos, como medio de develar superposiciones de discursos y entender cómo estos influyen sobre las configuraciones urbanas.

En este siglo XXI, el Urbanismo y, particularmente el Proyecto Urbano, se han visto fuertemente influidos por el giro subjetivista que viene acompañando el desarrollo de las Ciencias Sociales. Particularmente los Estudios Culturales Urbanos y el estudio de la visualidad aportaron variables de lecturas, permitiendo comprender las dimensiones simbólicas de la ciudad, planteándose estudios sobre las dimensiones *no-sólidas* en contraposición con las referidas a lo estrictamente morfológico. Lo *no-sólido* comprende todo aquello que se relaciona con lo simbólico y lo experiencial en relación con el espacio: lo vivido, lo percibido, lo experimentado, configurando nuevas matrices de sentido. Asimismo, el análisis comunicacional ha prestado herramientas que permiten entender la ciudad como cruce y diálogo de discursos, posibilitando la comprensión del sentido de las acciones urbanas al contextualizarlas.

Con este marco, se presenta una mirada a lo urbano a través del estudio de cuatro imágenes¹ sobre la avenida 9 de Julio, relacionándolas con cuatro

momentos de la ciudad de Buenos Aires. Las imágenes reflejan, develan y performan un tipo de ciudad en un momento determinado, y llegan al presente portando reminiscencias, y operando sobre el que las percibe a modo de espejo, de lupa y de velo, de discursos que se intuyen a través de ellas. Analizando las mismas se pueden reconstruir los pensamientos hegemónicos que las han producido, intuir los alternativos e imaginar las prácticas de sus habitantes, sus deseos y sus resistencias. Las imágenes portan un concepto de supervivencia, de latencias y síntomas (Didi-Huberman, 2008), de memorias enterradas y memorias surgidas, que nos permiten entender a una sociedad.

Cuatro imágenes para hablar de cuatro Buenos Aires, a través de uno de sus símbolos más reconocidos, la avenida 9 de Julio. Todas estas ciudades, en una misma ciudad, viven y sobreviven a través de huellas y marcas: este escrito se propone bucear en esas huellas, a modo de pistas que nos hablan de lo que pasó y de lo que está *por-venir*, y de esta manera retirar los velos, y mostrar la polifonía de voces que hablan a través de las operaciones urbanas.

Comunicación y experiencia urbana

¿Cómo se hace una ciudad? ¿Cómo se establecen su imagen, su forma, sus relaciones y deseos? Estas preguntas no tienen una respuesta lineal, ya que la construcción proyectada o espontánea, la aceptación, rechazo o adecuación a las normativas edilicias son solo pequeños actores de una gran obra, que está en constante cambio y en constante estado de posibilidad.

Para realizar este tipo de lecturas, se necesita de una mirada interdisciplinaria y globalizada, en donde más que obras y espectadores, nos estaríamos

1. Hemos dejado el término “imágenes” tal como lo usa la autora, si bien por nuestra codificación editorial, en su reproducción nos referiremos a ellas como “fotografías” y “figuras” (Nota Ed.).

encontrando con flujos que circulan a través de objetos, personas e imágenes. Para poder operar con este nuevo paradigma, no habría que leer solamente las producciones materiales, sino también las inmateriales: “leer no solo los hechos, sino también las metáforas” (García Canclini, 2010, p. 59). Estas operaciones metafóricas son las que nos recuerdan que las respuestas que pretendemos hallar no son lineales, sino que son múltiples e inestables.

Desde el análisis comunicacional, es posible leer a las producciones arquitectónicas, y a la ciudad y sus fragmentos, como posibles textos, como materializaciones de discursos hegemónicos o contra hegemónicos, siempre en convivencia y en tensión. Así, la ciudad podría entenderse como un palimpsesto, como la superposición de distintos discursos de diferentes épocas.

Se entiende a la avenida 9 de Julio como un objeto simbólico, es decir, aquello que se mueve entre diferentes esferas institucionales y de representación.

Probablemente sea más pertinente decir que es un *lugar simbólico*, ya que es un espacio urbano que ha sido apropiado por diferentes actores y diferentes discursos a lo largo de su historia.

Las cuatro imágenes fueron elegidas por su capacidad de traer al presente diferentes dimensiones del momento histórico a la que se refieren, es decir, no solamente son registro de su momento, sino que son capaces de transmitir a manera de presente expandido (Benjamin, 1989), dimensiones imaginarias, simbólicas y singulares. Tomando estas imágenes como guía, se leerá cómo los discursos preponderantes prefiguran la ciudad, siguiendo cuatro direcciones de lectura propuestas por Beatriz García Moreno (2017):

- > La Ciudad de los Mitos y las Leyes,
- > La Ciudad de la Utopía,
- > La Ciudad Funcional,
- > La Ciudad de los Deseos.

Fotografía 1

IMAGEN 1: la Ciudad de los Mitos y las Leyes. De La Gran Aldea hacia la Metrópolis, la creación de la avenida 9 de Julio, desde 1896 a 1936. Construcción del Obelisco en la intersección entre la avenida Corrientes y el eje norte-sur (futura avenida 9 de Julio).

Fuente: autor anónimo, fotografía de dominio público (<https://commons.wikimedia.org/>).

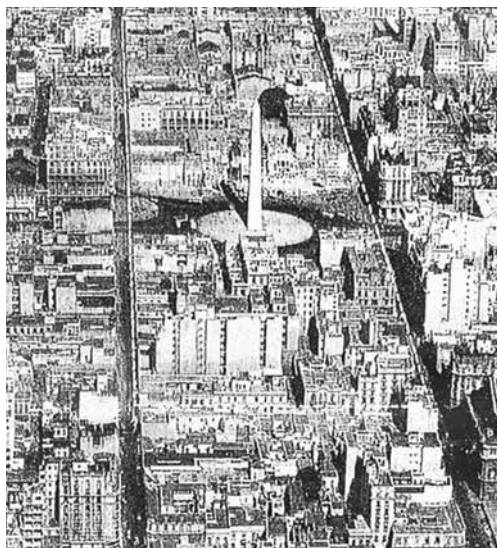
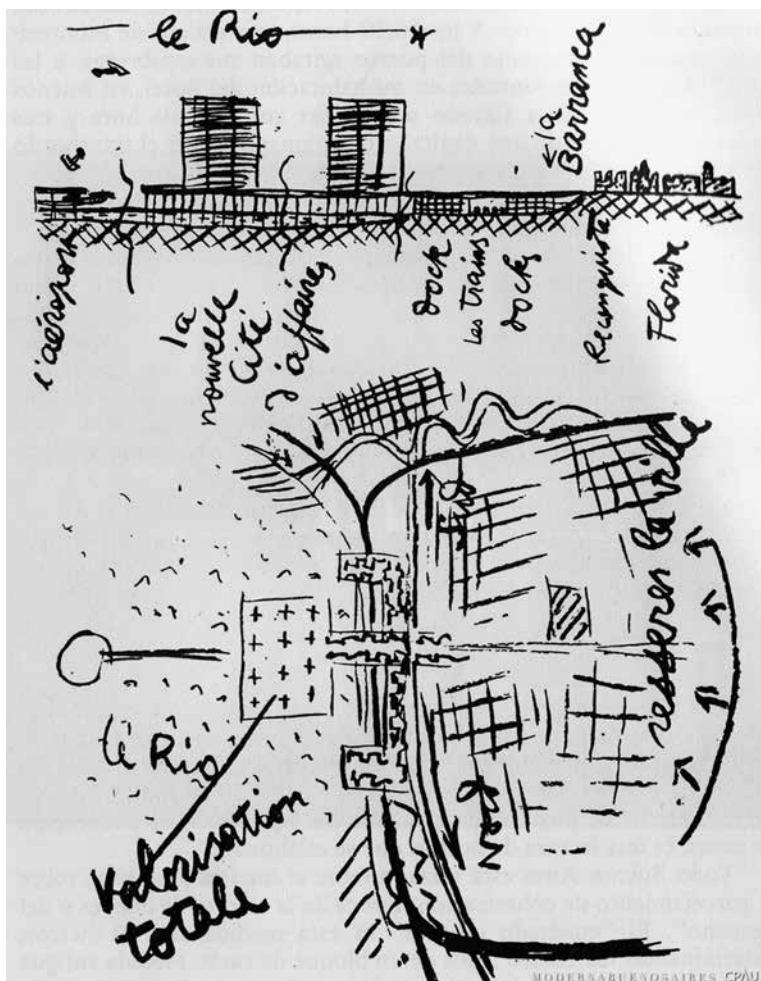


Figura 1

IMAGEN 2: la Ciudad de la Utopía. Proyecto Urbano para Buenos Aires de Le Corbusier de 1929.

Fuente: Le Corbusier (1978), *Moderna Buenos Aires* (s.f.), Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU) (<https://www.modernabuenosaires.org/>).



Fotografía 2

IMAGEN 3: la Ciudad Funcional. Metrobus 9 de Julio. Inaugurado en el año 2013.

Fuente: fotograma del video del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA), inauguración del Metrobus (<https://www.youtube.com/user/GCBA/videos>).



Figura 2

IMAGEN 4: la Ciudad de los Deseos. Protesta urbana (piquete del 24 de julio de 2013) desde y hacia el Obelisco.

Fuente: montaje realizado por la autora sobre fotografías publicadas en Clarín Digital y Diario sobre Diario. Foto superior © Diego Wallmann (Clarín.com, 2013) y foto inferior © @Infoen140 (eldsd.com, 2013).

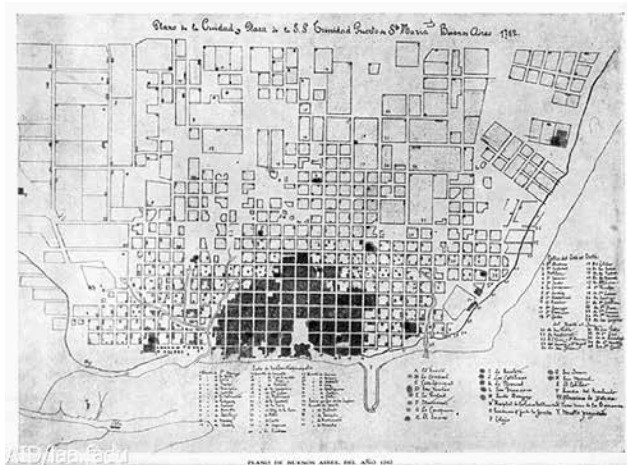


La Ciudad de los Mitos y las Leyes. El surgimiento de la metrópolis

2. *La Gran Aldea* es una metáfora sobre la ciudad de Buenos Aires en la década del ochenta del siglo XIX, y surge del título del libro de Lucio Vicente López sobre la ciudad hacia fines del siglo XIX.

Probablemente sea difícil relacionar la avenida 9 de Julio con el origen de la ciudad de Buenos Aires. Definitivamente, no era parte del fuerte, ni de la ciudad colonial, ni de *La Gran Aldea*². Desde la llegada de los conquistadores españoles, el territorio después conocido como ciudad de Buenos Aires tuvo dos fundaciones. La primera se realizó en el año 1536 por Pedro de Mendoza, siendo destruida por sus propios habitantes debido a las constantes amenazas de los

pobladores originarios. La segunda fue en el año 1580, por Juan de Garay. En ambas ocasiones, el fuerte y puerto de Santa María de los Buenos Ayres fue parte del Virreinato del Perú, perteneciente al Imperio Español, siendo designada capital del Virreinato del Río de la Plata en el año 1776. Unos años después, en 1796, la incipiente ciudad se dividía en territorios que se identificaban con sus cinco parroquias: Catedral, San Nicolás, Montserrat, Concepción y La Piedad.



En el año 1827 surge el primero de los proyectos tendientes a repensar *La Gran Aldea*, en este caso para relacionar la ciudad con sus poblados cercanos. El llamado *Plan Rivadavia* planteaba una avenida de circunvalación en el eje de las actuales Callao-Entre Ríos y siete avenidas de conexión, hacia los pueblos de San José de Flores, Barracas y San Isidro. Pero la que luego sería llamada avenida 9 de Julio empieza a cobrar forma gracias a un proyecto del intendente Francisco Seeber, cuya gestión transcurrió en los años 1889 y 1890, y tomaba la forma de una arteria que cruzaba a la ciudad en el sentido norte-sur. En esa época, este tipo de decisiones se daban en el marco de un proceso de crecimiento y revisión de la ciudad de Buenos Aires, como parte de las reformas que se estaban iniciando para celebrar el Centenario de la Revolución de Mayo. Estos festejos y sus consecuencias urbanas, se empezaron a gestar a fines de la década del ochenta del siglo XIX, bajo el gobierno de la llamada Generación del Ochenta³, nombre con el que se conocía a la élite gobernante de la República Argentina durante el período de la República Conservadora (1880-1916) (Bruno, 2007).

La Buenos Aires del Centenario era una ciudad que se estaba afianzando en su identidad y que se transformaría en la *París de Sudamérica*, dando cuenta de los procesos de modernización basados en conceptos paisajistas e higienistas de la época (Guevara, 2015). La apertura de avenidas, parques, los monumentos que se recibieron como regalos de diferentes países y que fueron emplazados en distintos puntos, fueron herramientas para la conformación material de la ciudad

capital de la República Argentina, un reflejo del momento⁴: una época de enorme crecimiento económico, la consolidación de la república conservadora fortaleciendo un modelo de país agroexportador. Es la exaltación de lo que se denominó *monumentomanía*⁵, la materialización del “espíritu nacional” (Rojas, 1909) a través de las operaciones urbanas y de la implantación de monumentos y estatuas, que ayudaron a redefinir el espacio público metropolitano.

En el año 1912, con el impulso que habían dejado las obras que estaban haciendo que Buenos Aires perdiera su perfil colonial, adquiriendo los rasgos de una ciudad moderna y europea, se retoma la idea de Seeber de abrir una avenida que cruzara a la ciudad en sentido norte-sur. El proyecto se complementaba con avenidas laterales en dirección este-oeste, y con dos rotondas, una en la intersección con la avenida de Mayo y otra con la avenida Corrientes. Para eso, se planteaba expropiar las manzanas comprendidas entre las calles Cerrito-Lima y Carlos Pellegrini-Bernardo de Irigoyen desde el Paseo de Julio (avenida del Libertador) hasta Brasil (barrio de Constitución), con el fin de construir una avenida de 33 metros de ancho, similar a la avenida de Mayo, que se había abierto para los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo (1910).

Apenas sancionada la ley que secundaba el proyecto de avenida, el intendente Anchorena se abocó a su cumplimiento con el propósito de inaugurarla para el Centenario de la Independencia, el 9 de Julio de 1916. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires comenzó la adquisición de todas las propiedades ubicadas sobre la traza, pero no contaba

Figura 3

Plano de la ciudad y plaza de la SS. Trinidad, Puerto de Santa María de los Buenos Ayres de Juan Bartolomé Howell, 1782. Fuente: Archivo de Imágenes Digitales (AID-FADU) (<http://www.aidfadu.com/>).

Figura 4

Buenos Aires y sus alrededores. Compilado y publicado por Ernest Noolte, Librería Alemana, 1882. Fuente: Archivo de Imágenes Digitales (AID-FADU) (<http://www.aidfadu.com/>).

3. Nombre dado por el historiador Ricardo Rojas en los años veinte del Siglo XX, ver Bruno (2010).
4. La apertura de los parques se realizó también con fines profilácticos, retirando a los asentamientos que se estaban conformando en las aéreas verdes.
5. El escritor Ricardo Rojas (1909), quien forjó ese concepto, también la llama la “pedagogía de las estatuas”.

Figura 5

Proyecto del Plan
Regulador y de Reforma
de la Ciudad, 1925.
Fuente: Moderna
Buenos Aires (s.f.),
Consejo Profesional de
Arquitectura y Urbanismo
(CPAU) (<https://www.modernabuenosaires.org/>).



con los instrumentos legales y financieros suficientes. Las expropiaciones se realizaron de manera gradual y alternada, lo que hizo que las obras se demoraran 25 años. Este atraso también traía efectos negativos en el desarrollo edilicio de la zona céntrica, que se degradaba a medida que los edificios expropiados eran abandonados y demolidos.

Mientras las obras se demoraban en su inicio, paralelamente se comenzó a plantear el Plan de Reorganización del Municipio de 1925, llevado adelante por la Comisión Estética Edilicia. Este proyecto planteaba la creación de avenidas-paseos, “El Proyecto Orgánico se propone como un Plano de Proyectos, un estudio preliminar para la elaboración de un Plan Regulador” (Liernur y Aliata, 2004, p. 76), que contemplaba la idea de considerar al proyecto de extensión del territorio como necesidad dada por el crecimiento urbano. La Plaza de la República sería el nuevo centro para la refundación de la ciudad: allí convergerían las futuras avenidas Diagonal Norte, Corrientes (en proceso de ensanche) y el

corredor Norte-Sur, el antecedente de la futura avenida 9 de Julio.

En 1931 se comenzó con la demolición (en un principio prevista como parcial y luego como total) de la iglesia de San Nicolás de Bari, cuyos accesos estaban por las calles Carlos Pellegrini y Corrientes. De esta manera, se pudo comenzar con la construcción del último tramo de la avenida Diagonal Norte en su conexión con la que sería la avenida Norte-Sur. Esta iglesia no solo era la referencia de su barrio, sino que también en su torre se había izado por primera vez la bandera nacional en la ciudad de Buenos Aires.

Para realizar el trazado inicial de la avenida Norte-Sur fue necesario derribar también el *Hipodrome* (escenario circense que fue parte de los festejos del Centenario), el primitivo *Luna Park* y el primer *Teatro del Pueblo*. De esta manera, los barrios parroquias empezaron a desaparecer (Raponi y Boselli, 2015), y quedó en claro que cualquier lugar de memoria quedaba acallado bajo la mirada del discurso del progreso.



Fotografía 3

Iglesia San Nicolás de Bari, circa 1930.
Fuente: Archivo fotográfico Gerencia Operativa Patrimonio (Contreras, 2017).



Fotografía 4

El Obelisco en construcción sobre la huella de la Iglesia de San Nicolás de Bari demolida, 1936.
Fuente: Archivo General de la Nación, bajo dominio público.

En febrero de 1936, una vez finalizada la rotonda en lo que sería el cruce entre la nueva avenida y la ensanchada avenida Corrientes, se construye un obelisco, como símbolo del cuarto centenario de la primera fundación de Buenos Aires, y en el lugar en donde se había izado la bandera nacional por primera vez, en

el predio de la demolida iglesia. En un comienzo, este proyecto de colocar un monumento moderno y geométrico en la traza de lo que había sido la Iglesia de San Nicolás de Bari, fue duramente cuestionado, debiendo enfrentar todo tipo de objeciones, desde las legales hasta las estéticas.

Fotografía 5

Inauguración del
Obelisco, 1936.

Fuente: © Juan Di Sandro.
Colección Museo Nacional
de Bellas Artes.



Fotografía 6

Inauguración de la
avenida 9 de Julio,
Buenos Aires, 1936.

Fuente: © Horacio
Coppola. Dominio público
([https://commons.
wikimedia.org/w/index.
php?curid=15006672](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=15006672)).



Mientras que las obras por la apertura de la avenida Norte-Sur se seguían demorando, el 15 de noviembre de 1934 comienzan las obras para la construcción del edificio del Ministerio de Obras Públicas (MOP), a la altura de la avenida Belgrano, en la traza de la futura avenida. A pesar de que se había estipulado que la misma sería una avenida-parque, sin ningún edificio en toda su traza, los

trabajos de la torre del MOP no se suspendieron, cuya estructura de hormigón fue concluida en un tiempo récord de 138 días hábiles, siendo inaugurado en setiembre de 1936. Finalmente, la avenida Norte-Sur fue inaugurada el 12 de octubre de 1937 por el presidente Agustín P. Justo, aunque solo en un tramo de 500 metros entre las calles Bartolomé Mitre y Viamonte, y recibió el nombre



Fotografía 7

El edificio del MOP en la traza de la avenida 9 de Julio.

Fuente: Archivo General de la Nación, bajo dominio público.

de avenida 9 de Julio, con el que se la conoce hasta la actualidad. La habilitación de los tramos subsiguientes se realizó por etapas, conforme avanzaban las demoliciones sobre la traza. El actual extremo sur se inauguró en 1972 (intersección con la avenida San Juan) y su extremo norte en 1979 (intersección con la calle Arroyo). A través de estas acciones, que se entienden bajo el imaginario de la Ciudad de las Leyes, se propone una refundación de la ciudad de Buenos Aires hacia un ideal de ciudad europeizante y agradable, con Carlos della Paolera al frente del proyecto. El ingeniero della Paolera⁶ había planeado una avenida arbolada (una “avenida parque”), y basaba su proyecto en lecturas territoriales e históricas. Sin embargo, tuvo que enfrentarse con la falta de recursos, la premura por inaugurar la avenida y la improvisación. El proyecto que se construyó era diferente al que él había propuesto, sin la circulación vehicular por debajo de la avenida, ya que entraba en conflicto con las obras del nuevo subterráneo que había construido la Compañía Hispano-Argentina de Obras Públicas y Finanzas debajo de las calles Bernardo de Irigoyen y Carlos Pellegrini, la actual Línea C. Della Paolera había hecho estudios sobre la evolución de la ciudad, y su proyecto era una composición entre espacios verdes,

circulación, volúmenes construidos para habitación y ubicación de centros cívicos, pero terminó construyendo “un proyecto posible” (Novick y Piccioni, 1990), no tan acorde a sus ideas urbanísticas. Desde el cuerpo de arquitectos, esta decisión fue criticada, especialmente por los arquitectos Fermín Berterbide y Wladimiro Acosta, quienes argumentaban que el problema central del tránsito urbano consistía en la velocidad más que en la capacidad de las arterias y que esto solo podría lograrse con una autovía elevada o subterránea que suprimiese los cruces a nivel con las otras calles y avenidas. Consideraban que della Paolera había realizado un proyecto “paisajístico” que ponía énfasis en la materialización de un “paseo arbolado”, descuidando el problema real de tránsito, tratando de resolver esta moderna vía de circulación únicamente aumentando la cantidad de carriles.

6. Se puede considerar a Carlos della Paolera uno de los impulsores del urbanismo en la Argentina, difundiendo los conceptos de “Urbanismo científico”, es decir, tomar al urbanismo como ciencia.

7. La Ley Nacional N° 8855 (1912), que autorizaba al municipio a expropiar con fines de “utilidad pública” con el fin de construir una avenida central de 33 m de ancho.
8. Charles Edouard Jeanneret-Gris, más conocido como Le Corbusier, fue un arquitecto, urbanista, artista plástico, escritor y teórico suizo nacionalizado francés. Es considerado uno de los arquitectos más influyentes del siglo XX y uno de los ejemplos más claros de la arquitectura racionalista. Fue un gran divulgador de la arquitectura moderna.
9. La Asociación de Amigos del Arte (AAA) era una institución creada por mujeres de la aristocracia argentina. Entre sus acciones promovieron el pensamiento moderno que era vanguardia en Europa, y trajeron, entre otros visitantes, a Le Corbusier, Tagore y Gasset.
10. La única obra que Le Corbusier realizó en la Argentina fue la vivienda particular y consultorio para el Dr. Curutchet en La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires.

Es interesante revisar en el encadenamiento de acciones que llevaron a la realización de la avenida 9 de Julio. En una primera instancia, parecería que no hubiera tenido demasiada relación con las huellas e indicios de habitares anteriores a su conformación. Sin embargo, la idea de su construcción surge desde la necesidad de conformar una nueva ciudad, la Metrópolis con mirada hacia Europa, imaginada por los integrantes de la generación del ochenta como ideal de ciudad, la que fue llamada la *París de Sudamérica*. Por otro lado, y debido a una serie de demoras e inconvenientes, la decisión de construirla (o abrirla a través de la traza urbana) fue recuperada de esa idea originada en los festejos por el Centenario, para ser realizada como parte de un festejo de otro Centenario (el de la Independencia), atravesada por un imaginario urbano de parques, suspendida y demorada por problemas económicos, realizada a través de la expropiación compulsiva de las viviendas que se cruzaban en su traza, ignorada por decisiones de poder (MOP) y, fundamentalmente, superponiendo el imaginario del progreso por sobre la memoria. La imposición de un modo de ser ciudad por medio de una ley⁷, y desde un imaginario de progreso. Veremos en los próximos apartados que estas operaciones no fueron solo materiales, sino también inmateriales, y que tienen sus correlatos en la actualidad.

La Ciudad de la Utopía. Hacia la búsqueda de la grandeza

Mientras las obras por la apertura de la avenida se demoraban, la ciudad de Buenos Aires recibió la visita de Le Corbusier⁸, quien fue invitado para dictar una serie de conferencias ante estudiantes de arquitectura y público intelectual que se interesara por el pensamiento moderno y racionalista. En el contexto de la finalización de la Primera Guerra Mundial y como parte de su viaje a Latinoamérica con objetivos variados, que iban desde la expansión de los ideales modernos, la generación de nuevos seguidores y la búsqueda de

trabajos importantes, el arquitecto suizo arriba por barco a Buenos Aires en el año 1929. Sus anfitriones fueron los intelectuales de *Amigos del Arte*⁹, entidad que lo trajo a la ciudad, entre ellos Victoria Ocampo, María Rosa Oliver, Alfredo González Garaño, Eduardo J. Bullrich y Julio Rinaldini.

Fue en casa de la encantadora e inteligente Duquesa de Dato, en París, que conocí a González Garaño. Me obligó a salir para Buenos Aires, para que expresara en esa capital, en gestación gigantesca, las realidades y la próxima suerte de la arquitectura moderna. Por otra parte, Paulo Prado, desde el año 1925, me llamaba desde San Pablo y Blaise Cendrars, en París me iba empujando con gran número de argumentos, mapas geográficos y fotografías (Le Corbusier, 1978, p. 224).

Este viaje generó en Le Corbusier mucho entusiasmo y ansiedad por conseguir importantes trabajos. Sobre su viaje y sobre la imagen que deja Buenos Aires en él, le escribe a su madre,

si me quedo algunos días aquí, es porque he concebido un gran proyecto: hacer de Buenos Aires (que se me ofrece naturalmente a este destino) la contraparte de Nueva York. Planteo incluso el problema ¿Nueva York o Buenos Aires? Una gran idea de urbanización ha crecido en mi cabeza. La he explicado en una conferencia en la que la defendí y afirmé. Y siguiendo un destino que es el de ver claro y no detenerme en los obstáculos, he concebido la organización llamada “Los Grandes Trabajos en Buenos Aires”. Aquí uno tiene su prestigio. Uno habla sabiendo, y uno es escuchado (citado en Maestripiéri, 2009, p. 60).

Si bien sus ideas tuvieron una llegada moderada a los arquitectos argentinos, organizó con el joven arquitecto Antonio Vilar la sociedad de “Grandes Trabajos en Buenos Aires”, como le cuenta en su carta a su madre. Le Corbusier se entusiasmó con concretar obras con Victoria Ocampo, su anfitriona, y con Vilar en la ciudad de Buenos Aires y Tigre, Miramar, Mar del Plata y visitó La Plata¹⁰ y San Antonio de Areco, todas ciudades de la provincia de Buenos Aires. Sus

conferencias conmovieron a un grupo de estudiantes e intelectuales, pero tuvieron poca repercusión en lo inmediato. Luego de esta visita, Le Corbusier no obtuvo las respuestas que esperaba. Vuelve a Latinoamérica en 1934, pero no a Buenos Aires. Gracias a su correspondencia epistolar, sabemos que se quejaba con Victoria Ocampo de la falta de respuestas, incluso preguntándose si debía haberle puesto como título a su libro *Precisiones* el tal vez un poco más certero “Presunciones” (Maestripieri, 2009). A pesar de la poca devolución en términos materiales, la visita de Le Corbusier deja sus huellas en su Plan Director de 1938, en coautoría con los jóvenes arquitectos argentinos Jorge Ferrari Hardoy y Juan Kurchan¹¹, a quienes había conocido en Europa y convencido de trabajar en este tema en su estudio en París. Con el Plan Director, se introduce en el imaginario urbano argentino el ideal de “Ciudad Moderna” en términos *corbusieranos*, con la concepción de los sistemas infraestructurales de comunicación como premisa. La ciudad moderna corbusierana, la *ville radiense*, proponía la división de tareas y su respectiva zonificación como materialización de los lugares. El Plan Director se presenta de la siguiente manera (Moderna Buenos Aires, s.f.):

Sistema Circulatorio

Se establecen grandes arterias de circulación en puntos neurálgicos determinantes:

- A. Avenida Transversal Norte-Sur (unión de las estaciones Retiro-Constitución)¹².
- B. Avenida Transversal Este-Oeste (junto a la estación Once, absorberá el enorme tráfico al interior del país).
- C. Arteria de cintura que vincula el puerto (pasando por la estación Once hacia el Riachuelo).
- D. Arteria desde el inicio del “bajo” Tigre, atravesando la Ciudad Universitaria y el parque de Palermo, pasando por la estación Retiro para vincularse al resto de las avenidas.

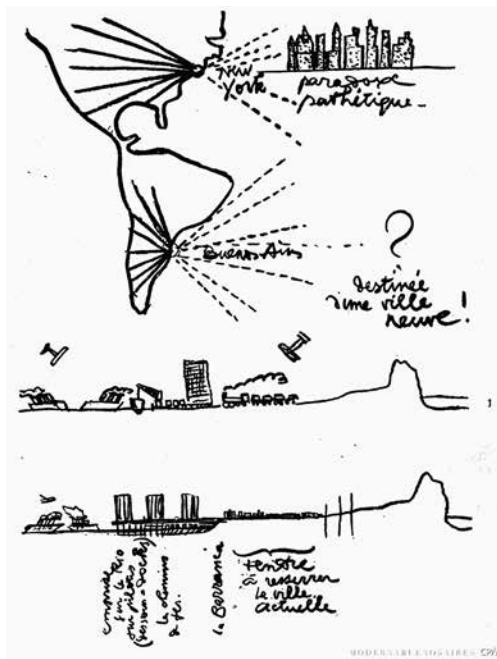


Figura 6

Dibujos de Le Corbusier.
Fuente: Moderna Buenos Aires (s.f.), Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU) (<https://www.modernabuenosaires.org/>).

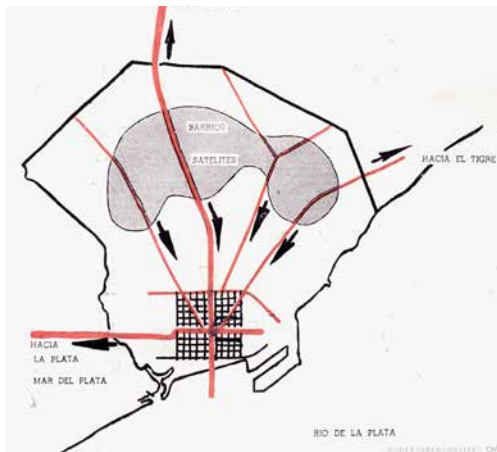
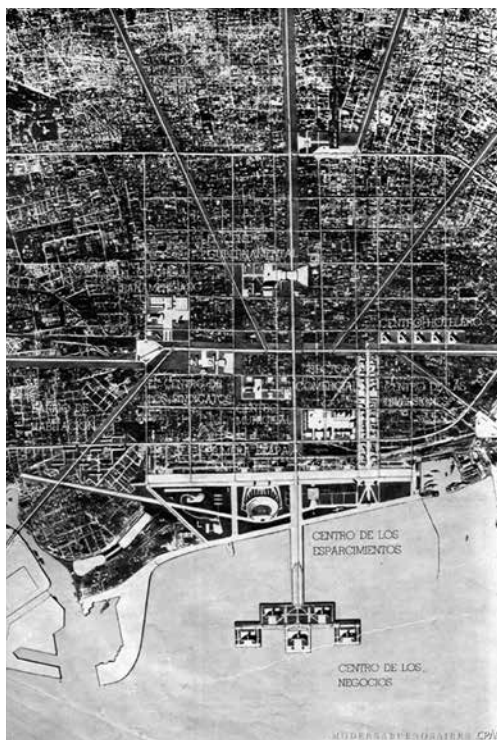


Figura 7

Esquema del Plan Director 1937.
Fuente: Moderna Buenos Aires (s.f.), Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU) (<https://www.modernabuenosaires.org/>).

Figura 8

Plan Director 1937 superpuesto a la trama de la ciudad de Buenos Aires.
Fuente: Moderna Buenos Aires (s.f.), Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU) (<https://www.modernabuenosaires.org/>).



11. Estos arquitectos, entre muchas obras icónicas de la arquitectura moderna argentina, fueron los diseñadores del sillón BKF, junto con el arquitecto Bonnet.
12. En la traza de la que ahora es la avenida 9 de Julio. Tengamos en cuenta que, si bien se presenta en el año 1937, mismo año que el de la apertura de la avenida, la idea de esta avenida Norte-Sur se puede rastrear en el Plan de 1925, como ya se ha expresado en capítulos anteriores.

Sobre el esqueleto de avenidas mencionadas se insertan otros elementos de importancia.

- E. Avenida Radial siguiendo la dirección Santa Fe absorbiendo el tráfico del norte, Palermo, Belgrano.
- F. Avenida Radial a Chacarita.
- G. Avenida Radial al suroeste.

Como se ve, el Plan Director, con el que Le Corbusier quería transformar a Buenos Aires en una ciudad que compitiera o superara a la ciudad de Nueva York, se basaba en la separación de las funciones, y muy específicamente en la infraestructura, en especial operando sobre el flujo vehicular.

Dentro del área determinada se especificarán normativas de circulación de vehículos, comportamiento de peatones, señalización de calles y semáforos, eliminación de los tranvías, estacionamiento de vehículos en las calles internas de las nuevas manzanas, parada de transportes públicos (cada 200 m) y ensanche de calles Rivadavia, Lavalle y Sarmiento, y la resolución de cruces (*rondpoints* y “clavos luminosos”); como así también, la relocalización de las viviendas demolidas en los terrenos de Casa Amarilla, desafectados de su función de playas ferroviarias [...]

La reorganización del sistema vehicular determinará la separación del peatón y el automóvil por medio de autopistas a alto nivel (5 m).

Es necesario restablecer por medio de disposiciones especiales, lo que puede llamarse el reino del peatón.

Se establecerán dentro del *zoning* grandes circulaciones a pie:

- a. las diversiones, cines, cafés, confiterías, entre otras (calle Corrientes y avenida de Mayo),
- b. los paseos y ramblas de comercio (avenida Norte-Sur y Este-Oeste), y
- c. los paseos-parque, entre arboleda y silencio. Los esparcimientos, las bibliotecas, los museos al borde del río.

Se propone la elevación de la Arteria Norte-Sur incorporando una rambla de paseo comercial y diferenciando las circulaciones por niveles en la nueva autopista elevada (5 m).

A pesar de que el Plan Director fue un proyecto teórico, tuvo una gran influencia en futuros crecimientos y planes de grandes ciudades, principalmente por el nacimiento de la concepción de *la Cité des Affaires*. En el imaginario urbano porteño de la época, en donde sus habitantes, particularmente la élite intelectual, consideraban que vivían en la *París de Sudamérica*¹³, estas ideas de transformar a Buenos Aires en una ciudad del futuro, dejaron sus huellas. Veremos a continuación como este ideal funcional se recupera en acciones contemporáneas, como las del Metrobus.

La Ciudad Funcional. La eficiencia como paradigma

En los puntos anteriores, hemos visto como la Ciudad de las Leyes y los Mitos y la Ciudad de la Utopía han marcado en forma material e inmaterial el pensamiento urbano sobre el que se generó y sigue reformando la avenida 9 de Julio. Para entender los orígenes de la avenida, es necesario comprender la contradicción que había entre el pensamiento de Urbanismo Científico que llevaba adelante Carlos della Paolera y la realización de la obra. El ingeniero utilizaba elementos de investigación de la historia urbana como instrumento de análisis urbanístico (Novick y Piccioni, 1990), a diferencia del Urbanismo Moderno, que hace tabla rasa con el pasado tomando el modelo de sustitución urbana, surgiendo desde un gesto más que desde un diagnóstico.

13. Como ya se ha explicado, a través de las acciones urbanas y arquitectónicas que devinieron de las obras del festejo del Centenario.



Della Paolera critica las ideas modernas y en 1933 (cuatro años después de la visita de Le Corbusier) dice: “en el urbanismo también hay renovadores que quieren hacer tabla rasa con las enseñanzas del pasado [...] pero para apartarse de un principio es necesario conocerlo” (Novick y Piccioni, 1990, p. 5). A pesar de esas críticas, o tal vez por la sombra de ellas que caían sobre su proyecto, la avenida 9 de Julio termina siendo un híbrido en su conformación: ni totalmente paisajístico, ni totalmente funcionalista¹⁴. Luego de varias operaciones paisajísticas y de circulación vehicular a lo largo de los diferentes gobiernos¹⁵, con la creación del Metrobus en el año 2013, se consolida el imaginario de *Ciudad Funcional*. Como se verá más adelante los habitantes de la ciudad se habían ido apropiando del espacio urbano que conforma la avenida, transformándolo en un lugar de memoria y de rituales. A pesar de estos usos y prácticas, el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) utilizó los carriles centrales para la generación de un sistema de paradas de los medios de transporte públicos, privilegiando la eficiencia y la velocidad por sobre la memoria y las prácticas urbanas. El proyecto del Metrobus se impone ante el que se venía gestando, que era recuperar la idea del Plan de 1925 de realizar túneles para la circulación vehicular. El túnel norte-sur que se planteaba construir en el siglo XXI, tendría accesos a la altura de la avenida del Libertador, de la autopista Illia, de la avenida Santa Fe, de Viamonte y de Perón, para finalmente

desembocar en el distribuidor de la autopista 25 de Mayo. En tanto, otro túnel en dirección sur-norte, tendría entradas a la altura de Humberto I y en las calles Alsina y Lavalle, hasta empalmar con la autopista Illia. Sin embargo, en octubre de 2012, la administración del ingeniero Mauricio Macri¹⁶ anunció la construcción de un corredor del sistema Metrobus sobre la avenida 9 de Julio entre Retiro y Constitución, por la cual circularían 11 líneas de colectivos. La obra fue inaugurada en julio del 2013. Si bien durante su ejecución habían surgido dudas sobre su funcionamiento, la aceptación por parte de los porteños fue inmediata, lo que promovió que el proyecto Metrobus se expandiera a otras avenidas de la ciudad. Dos años después, se inauguraron dos túneles que permitieron mejorar la conectividad del transporte público con la estación terminal de trenes de Constitución. En la página web institucional del gobierno de CABA se presenta al Metrobus desde la mirada que privilegia la velocidad y eficiencia, sumada a una búsqueda de lo “sustentable”, que es el concepto universal que acompaña a todas las acciones del gobierno de la ciudad, de la siguiente manera (Buenos Aires Ciudad, s.f. a):

Metrobus 9 de Julio

Con 3 km de extensión, permite a sus usuarios ahorrar hasta un 50% de tiempo de viaje. Tiene un impacto positivo sobre el medio ambiente urbano y mejora sensiblemente la

Figura 9

Corte del proyecto del Ing. Della Paolera para la avenida 9 de Julio, 1936. Fuente: Moderna Buenos Aires (s.f.), Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU) (<https://www.modernabuenosaires.org/>).

14. Como se ha hecho notar en puntos anteriores, los arquitectos argentinos criticaban el proyecto de della Paolera por considerarlo “poco funcional”.
15. El intendente Domínguez (1996) retira los estacionamientos a nivel de la avenida y los pone bajo tierra. El intendente Ibarra (2001) retira los cables que la cruzan, genera bulevares y nueva parquización. En el año 2004 se realiza el encuentro con la autopista Illia, por encima de las vías de los trenes que llegan a Retiro.
16. Actual presidente de la Nación Argentina (desde 2015) y ex jefe de gobierno de CABA.



Fotografía 8

Emblema verde [itálica sin comillas] de CABA, con el

Obelisco de fondo.

Fuente: Buenos Aires

Ciudad (s.f. b).

forma en que nos movemos en el área central de la Ciudad.

Objetivos

- > potenciar la conectividad del Área Central y de los centros de trasbordo de Constitución, Obelisco y Retiro con la región metropolitana,
- > mejorar la movilidad en el área central,
- > mejorar las condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros, al reducir los tiempos de viaje y permitir una mayor regularidad,
- > mejorar el ordenamiento y circulación en la avenida 9 de Julio y sus laterales.

- > promover el cambio modal desde el auto particular hacia el transporte público, mejorando el servicio,
- > contribuir a reducir el ingreso de autos particulares al Área Central, y
- > mejorar la calidad ambiental del Área Central.

Por un lado, tenemos aquello que se propone como discurso hegemónico: la rapidez y eficiencia, lo atractivo y “ambiental”, la prioridad del vecino por sobre los vehículos. La rapidez es el valor más aceptado por los usuarios. Según la nota del diario *Clarín.com* (2016), al cumplirse 3 años de su inauguración, algunos de sus pasajeros se referían de esta manera:

“Ahora tardo 40 minutos para ir de Recoleta a Avellaneda, cuando antes demoraba por lo menos una hora, e incluso bastante más dependiendo del tránsito. Me tomo el 17 en Santa Fe y Libertad y me bajo en el Fiorito, donde trabajo”, le contó a *Clarín* Fabiana Rico, que trabaja en el Hospital de Avellaneda. “Salvo cuando hay piquetes, voy de Constitución a Palermo mucho más rápido ahora. Tardo unos 40 minutos y el colectivo va siempre por avenida, ya que después de la 9 de Julio el 10 agarra por Santa Fe y luego por Las Heras, hasta Plaza Italia”, contó Silvana Sarini.

Aparece en el relato de una de las entrevistadas, no solo su reconocimiento a la dimensión funcional-temporal



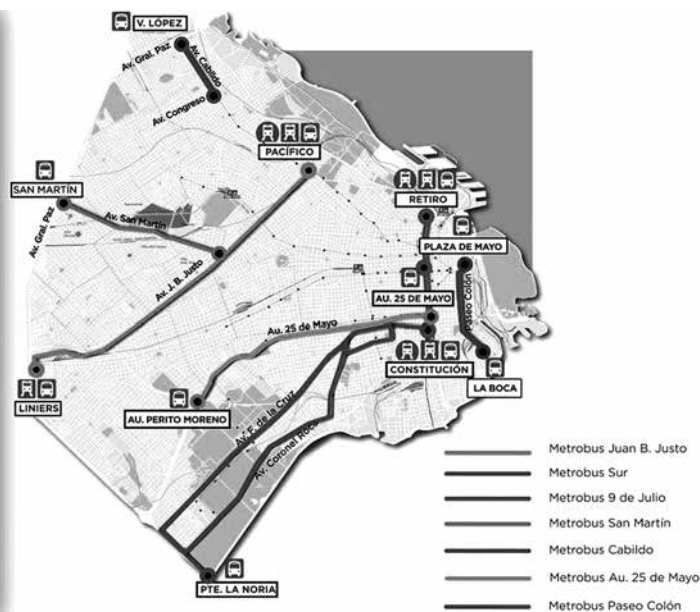


Figura 10

Redes de Metrobus en CABA.

Fuente: Buenos Aires Ciudad (s.f. b).

Fotografía 10

Cabildo Abierto

Justicialista, en el fondo el MOP (1951).

Fuente: autor anónimo, bajo dominio público (<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1157202>).

que brinda el Metrobus, sino también un quiebre en este aparente paraíso de eficiencia y puntualidad. La apropiación espacial de un sitio urbano que durante su historia se ha transformado en un lugar de visibilización de reclamos.

La Ciudad de los Deseos

Con el correr del tiempo, la avenida 9 de Julio, con el Obelisco como símbolo central, se ha convertido en una fuerte referencia identitaria para la ciudad de Buenos Aires. Asimismo la avenida, dada su amplitud¹⁷, fue rápidamente utilizada para la realización de actos políticos,

concentraciones espontáneas o convocadas (deportivas y festivas) y como soporte de acampes y otras manifestaciones de protesta urbana.

Dentro de las congregaciones político-partidarias, entre las más importantes se encuentran la del Cabildo Abierto del Justicialismo del 22 de agosto de 1951, en donde Eva Perón renunció a su postulación a vicepresidenta, con fondo del MOP¹⁸, y el acto de cierre de campaña del Dr. Raúl Alfonsín, para el que se congregaron más de un millón de personas.

Desde lo artístico, ha sido soporte y apropiación de múltiples eventos, entre los que se cuentan intervenciones artísticas de

17. Se la llama “la avenida más ancha del mundo”. La avenida 9 de Julio tiene 110 m de ancho en su calzada central, divididos en 16 carriles, más las dos calles que quedan a sus costados, totalizando 140 m y 22 carriles en total. Aunque se podría decir que el eje Monumental (250 m de ancho) no es una avenida en sí, ya que no tiene edificios a sus costados, sino una autopista.

18. Como ya se ha mencionado anteriormente, el edificio del MOP se construyó aun en contra de las restricciones que imponía la ley de apertura de la avenida 9 de Julio y, actualmente, es el único edificio que queda en su traza. En homenaje al llamado “renunciamento histórico” de Eva Perón, se realizaron, en la cara sur y norte, siluetas de su perfil. La “abanderada de los humildes” mira al sur y, la “Eva combativa”, al norte, marcando la tensión que existe entre ambas zonas de la ciudad.





Fotografía 11

Acto de cierre de
campaña del Dr. Raúl
Alfonsín (1983).

Fuente: © Agencia Telam
162 (Peiró, 2013).



Fotografía 12

Festejos por el campeonato
del mundo de fútbol (1986).

Fuente: dominio público

Fotografía 13

Festejos del Bicentenario.

Fuente: © Carlos Asad.



A modo de corolario. Cuando se superponen las representaciones sobre las ciudades

Marta Minujín (el *Obelisco de Pan Dulce* en 1979), la performance *La Tirolesa* de la Organización Negra (1989), eventos que convocaron a miles de personas. Probablemente el de mayor impacto hayan sido los festejos por el Bicentenario de la Revolución de Mayo, que tuvieron como eje a la avenida 9 de Julio, los días 21 al 25 de mayo de 2010.

Por fuera del universo simbólico de una ciudad en donde la puntualidad y presteza para llegar a destino son valores, se presentan otras apropiaciones urbanas que tienen y tuvieron lugar en la avenida 9 de Julio. Las manifestaciones, las protestas, los reclamos y piquetes siguen realizándose en este lugar simbólico, en este sitio que porta sus huellas y marcas de la historia, generándose una apropiación alternativa a la propuesta por el discurso de eficiencia que marca el ideal de Ciudad Funcional. Las pulsiones y deseos de los habitantes se hacen sentir, y se superponen con los otros discursos, manifestando tensiones sin resolver.

A lo largo del escrito se ha tratado de presentar cuatro imágenes de la avenida 9 de Julio encontrándose que estas lecturas no son estancas, ya que son influidas o influyen a las otras, de forma inmediata o a través del tiempo.

Al analizar la avenida 9 de Julio a través de la Ciudad de las Leyes y los Mitos, se ha tratado de demostrar cómo ha influido la necesidad de ir hacia un imaginario de progreso, en la creación de la avenida y en la ciudad en general. Esta refundación que tuvo la ciudad de Buenos Aires hacia el ideal de una Metrópolis, requirió de leyes y expropiación, de la voz de un amo que define qué es lo que se quiere y necesita como ciudad. Y de un pueblo que acata y acepta estas órdenes, en pos de un *ideal compartido*.

Por otro lado, la forma que tiene la avenida 9 de Julio en la actualidad, en donde el Metrobus es el actor más importante, y la velocidad y la eficiencia son las banderas, fue influida por el pensamiento moderno, del cual Le Corbusier fue uno de los gestores por medio de sus conferencias, escritos y el posterior proyecto del Plan Director, que favorecieron un imaginario que postulaba a

Fotografía 14

Campeonato Nacional de Asado 2017, sobre la avenida 9 de Julio.
Fuente: Buenos Aires Ciudad (s.f. b).



Fotografía 15

Paneles solares sobre los techos del Metrobus.

Fuente: fotograma de video (Rocha, 2017).

Fotografía 16

Festejos por el pasaje a la final del Mundial 2014.

Fuente: © Juano Tesone (clarín.com, 2014).

Fotografía 17

Piquete en la avenida 9 de Julio del 28 de junio de 2017.

Fuente: © Agencia DyN (Goldman, s.f.).

una Buenos Aires capaz de competir con Nueva York. Esta Ciudad Utópica del pensamiento moderno, si bien tuvo sus detractores dentro del mismo cuerpo de arquitectos, fue la que se terminó imponiendo como hegemónica en la conformación de una Ciudad Funcional, donde esta avenida deviene una vía rápida embellecida, cuyo valor fundamental es el de movilidad, descartándose su capacidad de ser un lugar de memoria, estando acallados sus componentes simbólicos. Pero los rituales y las prácticas ciudadanas se mantienen. Aun con este imaginario hegemónico de velocidad y eficiencia, diversos grupos siguen eligiendo este lugar como el soporte de sus manifestaciones, tanto desde lo festivo como desde

la protesta. Estas prácticas perviven, algunas de ellas fagocitadas por el sistema, como la conformación de festivales auspiciados por el gobierno de CABA, para las cuales el intenso tránsito se desvía hacia otras vías, colapsándolas.

Los festejos parecen ser incompatibles y, de hecho, sus apropiaciones suelen ser invisibilizadas. Las imágenes de los hinchas de fútbol subidos a los techos no aparecen más que en fotos aéreas, y surge la pregunta de qué es lo que va a pasar con los paneles solares recientemente inaugurados en los próximos festejos deportivos.

Asimismo, se sigue eligiendo este punto para realizar distintas protestas urbanas, por su amplitud y su capacidad de visibilización.

Se plantea entonces el tema de la superposición de diferentes ciudades en un mismo lugar. Cuando se superponen la Ciudad Funcional y la Ciudad de los Deseos, cuando se superponen las representaciones de estos dos universos simbólicos, desaparecen los discursos y las significaciones compartidas (Berger y Luckmann, 2003). Dicha superposición genera tensiones, y los mecanismos aplicados para operar entre ambos universos simbólicos son el control formal, en forma de bolardos, rejas, topes en las calles o la represión física.

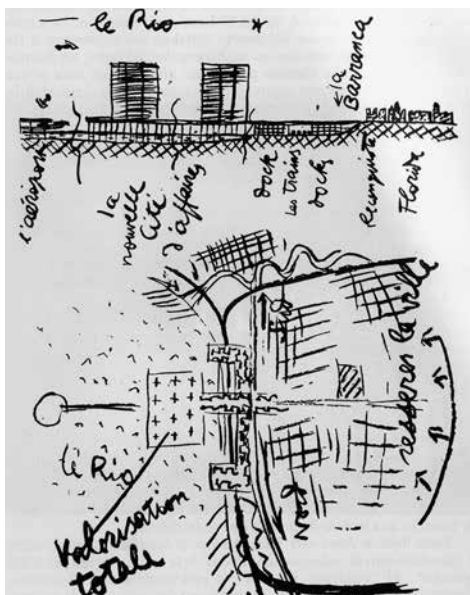
Como se ha propuesto, diferentes momentos de construcción de la ciudad, en este caso de la avenida 9 de Julio, responden a diferentes discursos. Es por medio del análisis de las imágenes una de las maneras en que los podemos reconstruir, y son necesarias más de una para entender la polifonía que nos plantea una ciudad. Las imágenes en su capacidad reminiscente, nos traen al ahora el otrora (Didi-Huberman, 2008), pero además operan en múltiples dimensiones en quien las percibe. Traen consigo una narrativa, y también son imágenes-fuerza, imágenes que movilizan. Funcionan como velo, como espejo y como lupa para quien las mira, en algunas ocasiones enfatizando alguna cualidad, en otras, conjugando varias de las características de estos dispositivos de visión, ya que ocultan, o reflejan, o aumentan ciertas características que permiten al analista de los discursos entender alguno de sus rastros a través de ellas.



Las cuatro imágenes que fueron el punto de partida para este escrito nos hablan a través de estas características.



La *imagen 1*, la Ciudad Fundacional o de los Mitos y las Leyes, nos presenta un estadio previo a la apertura de la avenida. Una imagen que nos lleva a preguntarnos sobre las imposiciones que le otorgan forma a la ciudad. Es una *imagen-velo*, que oculta lo que en las otras imágenes aparece, y a la vez muestra lo que se oculta, la decisión desde el poder para realizar una vía de comunicación paisajista, pero en aquel lugar que daba entidad y portaba memoria, como era la iglesia San Nicolás de Bari, y a través de las acciones como la expropiación compulsiva para poder llevar adelante el discurso de modernización que se quería imponer.



La *imagen 2*, en cambio, funciona como *imagen-lupa* y como *imagen-espejo*. Un espejo de los ideales modernos y una lupa que amplifica la idea de una ciudad grande, que puede ser la más grande del mundo.



Mientras tanto, la *imagen 3*, es claramente una *imagen-espejo* de estos ideales modernos, la confirmación del discurso de la eficiencia por sobre el de la memoria.



En la *imagen 4*, o mejor dicho en el montaje número 4, tenemos una situación a modo de espejo de Alicia, lo que se ve de un lado y lo que se ve del otro. Un espejo que refleja, que hay que atravesar para entender.

Estas metáforas con estos dispositivos de visión permiten entender que no hay una única realidad, porque no hay una única mirada. La *realidad* es una construcción social, y lo que una sociedad define como tal no solo se instituye por represión y violencia, sino básicamente por acuerdos sociales (Didi-Huberman, 2008). Queda abierta la puerta hacia la pregunta acerca de la generación de esos acuerdos entre las diferentes ciudades que se superponen, analizando qué es lo que se modifica en la sociedad en el orden imaginario a través de ellos. Y, por otro lado, cómo es que se tratan en la contemporaneidad estas divergencias y cuáles son los dispositivos que se construyen como interfaz ■

> REFERENCIAS

Benjamin, W. (1989). *Discursos interrumpidos I*. Buenos Aires: Editorial Taurus.

Berger, P. y Luckmann, T. (2003). *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrotu.

Bruno, P. (2007). Un balance acerca del uso de la expresión generación del '80 entre 1920 y 2000. *Secuencia*, (68). Recuperado de <http://secuencia.mora.edu.mx/index.php/Secuencia/article/view/5731>

Bruno, P. (2010). Segundones cómplices. Acerca de la literatura de David Viñas sobre los gentlemen escritores del Ochenta. *Prismas*, 14(2). Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1852-04992010000200009

Buenos Aires Ciudad. (s.f. a). Metrobus 9 de Julio. [En línea]. Recuperado de <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus/metrobus-9-de-julio>

Buenos Aires Ciudad. (s.f. b). Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. [En línea]. Recuperado de <https://www.buenosaires.gob.ar/>

Calvino, Í. (1994). *Las Ciudades Invisibles*. Madrid: Siruela.

Clarín.com. (2013, 26 de julio). Protestas en las calles. Macri y Berni se cruzaron fuerte por el piquete al Metrobus en la 9 de Julio. [En línea]. Recuperado de https://www.clarin.com/ciudades/macri-berni-cruzaron-piquete-metrobus_0_ryvQ_RSiv7l.html

Clarín.com. (2014, 10 de julio). En busca de un sueño. Con el pase a la final explotó la fiesta en toda la Argentina. [En línea]. Recuperado de https://www.clarin.com/sociedad/final-explota-fiesta-toda-Argentina_0_B1EqDi5P7l.html

Clarín.com. (2016, 25 de julio). Transporte. Cumple tre años el Metrobus que le cambió la cara a la 9 de Julio. [En línea]. Recuperado de http://espectaculos.clarin.com/ciudades/cumple-anos-metrobus-cambio-julio_0_rJ9CnsQ_.html

Didi-Huberman, G. (2008). *Ante el tiempo. Historia del Arte y anacronismo de las imágenes*. Buenos Aires: Adriana Hidalgo

eldsd.com. (2013, 25 de julio). Amplifican el impacto del "primer piquete" contra el Metrobus porteño. [En línea]. Recuperado de <http://www.diariosobrediaros.com.ar/dsd/notas/2/1151-amplifican-el-impacto-del-primer-piquete-contra-el-metrobus-porteno.php>

Contreras, L. (2017, diciembre). San Nicolás. Ese barrio al que llamamos "Centro". [Archivo PDF]. *El Observador Porteño*, 1(2). Recuperado de https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/el_observador_n2.pdf

García Canclini, N. (2010). *La sociedad sin relato. Antropología y estética de la inminencia*. Buenos Aires: Ed. Katz.

García Moreno, B. (2017). *Saberes, discursos y goces en la experiencia de la ciudad. Puntos a tener en cuenta en la lectura de la ciudad*. (Texto inédito).

Goldman, T. (s.f.). Códigos de la calle. Protestar, negociar, reprimir. [En línea]. *Anfibia*. Recuperado de <http://revistaanfibia.com/cronica/codigos-de-la-calle/>

Guevara, A. (2015). *Huellas y Marcas: de la Monumentomanía al Mapping Histórico. Discursos e imaginarios urbanos en la Ciudad de Buenos Aires en los festejos de los Centenarios*. [Archivo PDF]. [Tesis de Maestría]. Recuperado de https://www.academia.edu/29133419/Huellas_y_Marcas_de_la_monumentomania_al_mapping_historico.pdf

Le Corbusier. (1978). *Precisiones: respecto a un estado actual de la arquitectura y del urbanismo*. Barcelona: Poseidón.

Ley Nacional N° 8855. Aprobada por el Congreso Nacional para de la creación de la avenida 9 de Julio. 30 de enero de 1912.

Liernur, J. F. y Aliata, F. (2004). *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Tomo O-R. Buenos Aires: Agea.

Maestriper, E. (2009). Algo más acerca de Le Corbusier. En Gutiérrez, R. (Ed.). *Le Corbusier en el Río de la Plata, 1929*. Buenos Aires: CEDODAL/FARQ-Universidad de la Republica.

Moderna Buenos Aires. (s.f.). Plan Director para Buenos Aires. [En línea]. Disponible en <https://www.modernabuenosaires.org/proyectosurbanos/plan-director-para-buenos-aires>

Novick, A. y Piccioni, R. (1990). Carlos María della Paolera, Buenos Aires (1890-1960) o Los orígenes de la profesión urbanística en la Argentina. [Archivo PDF]. *Seminario de crítica*, (16). Recuperado de <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0016.pdf>

Peiró, C. (2013, 23 de octubre). Hace 30 años, terminaba la dictadura y el peronismo perdía por primera vez. [En línea]. *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/2013/10/29/1519948-hace-30-anos-terminaba-la-dictadura-y-el-peronismo-perdia-primera-vez/>

Raponi, G. y Boselli, A. (2015). La avenida 9 de julio. Memoria visual de la ampliación del centro porteño en el siglo XX. [Archivo PDF]. *Seminario de crítica*, (204). Recuperado de <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0204.pdf>

Rocha, L. (2017, 26 de agosto). El metrobus de la 9 de Julio estrena energía solar. [En línea]. *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/sociedad/2017/08/26/el-metrobus-de-la-9-de-julio-estrena-energia-solar/>

Rojas, R. (1909). *La restauración nacionalista. Informe sobre educación*. Buenos Aires: Editorial Ministerio de Justicia e Instrucción Pública.