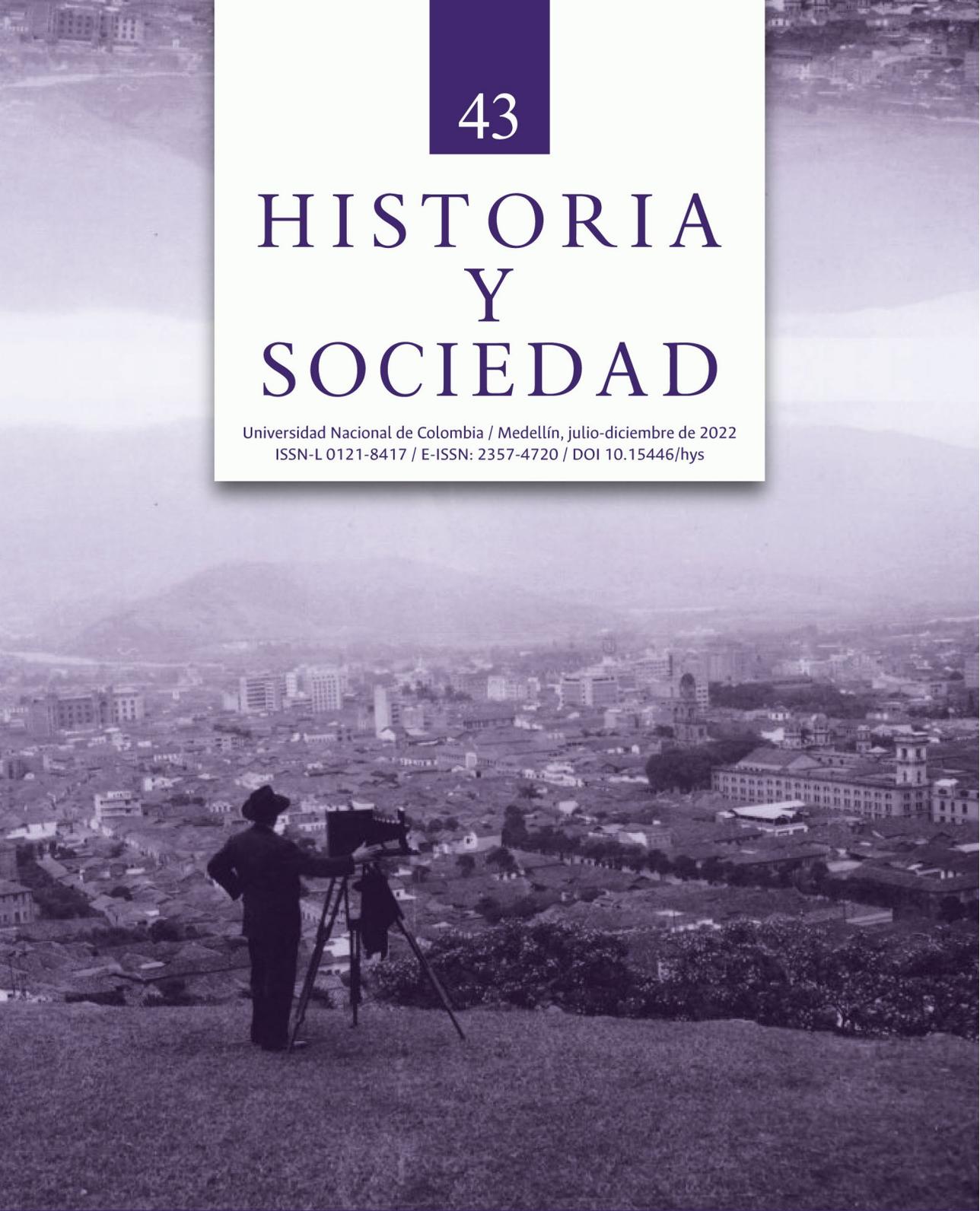


43

HISTORIA Y SOCIEDAD

Universidad Nacional de Colombia / Medellín, julio-diciembre de 2022
ISSN-L 0121-8417 / E-ISSN: 2357-4720 / DOI 10.15446/hys



Facultad de Ciencias Humanas y Económicas
Sede Medellín



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

La escucha de una ciudad moderna. Una historia del ruido en Buenos Aires (1901-1944)*

Facundo Petit**

DOI: <https://doi.org/10.15446/hys.n43.99279>

Resumen | este artículo exploró el rol que jugó el ruido en la producción sensible, material y simbólica de Buenos Aires (Argentina) como una ciudad moderna a principios del siglo XX. Se analizaron distintos relatos contenidos en las revistas *Caras y Caretas* y *Automovilismo*, adoptando la noción de que la historia puede ser abordada desde una perspectiva antropológica, con el propósito de situar la experiencia social de escucha. El foco estuvo puesto en las sonoridades viales, tomando principalmente los usos de la bocina y del escape libre, así como los intentos estatales por regular estas prácticas a través de su aparato jurídico. Esto permitió dar cuenta de la conformación sociohistórica del ruido, primero, como síntoma del progreso vinculado con una ciudad en crecimiento y, segundo, como problema social, siendo un término utilizado para distinguir tipos de ciudadanos con culturas aurales diferenciales. Estos sentidos del ruido, aparentemente contradictorios, constituyen la base para la producción social de la escucha moderna.

Palabras clave | ruido; modernidad; escucha; sonido; acústica; sonoridad; ciudad; vida urbana; historia urbana; Argentina; siglo XX; *Caras y Caretas*; *Automovilismo* (revista).

* **Recibido:** 31 de octubre de 2021 / **Aprobado:** 17 de diciembre de 2021 / **Modificado:** 27 de mayo de 2022. Artículo de investigación derivado de la tesis doctoral titulada “La ciudad del ruido. Antropología de la experiencia sonora en Buenos Aires”, que contó con la financiación del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) (Buenos Aires, Argentina). Este trabajo profundiza las ideas insinuadas en Facundo Petit y Martina Di Tullio, “The City of Noise: An Approach to the Multiple Senses of Sound in Buenos Aires”, *Journal of Sonic Studies*, no. 19 (2020), <https://www.researchcatalogue.net/view/809702/809703> que abordó la recepción social en Buenos Aires de las innovaciones tecno-científicas destinadas a grabar, reproducir y medir el fenómeno sonoro durante el siglo XX. El autor agradece a Pablo Wright y Jesica Carreras por su apoyo, conversaciones y lecturas. A Paola Coriza y Mariel Valls, bibliotecarias del Automóvil Club Argentino (Buenos Aires, Argentina), por la asistencia durante la investigación de archivo y a la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España (Madrid, España) por tener disponible un gran fragmento de la historia argentina. Finalmente, a las y los evaluadores del manuscrito por sus valiosos comentarios y sugerencias.

** Doctor en Antropología por la Universidad de Buenos Aires (Buenos Aires, Argentina). Becario posdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) (Buenos Aires, Argentina), con lugar de trabajo en la Universidad de Buenos Aires (Tilcara, Jujuy, Argentina) - Facultad de Filosofía y Letras - Instituto Interdisciplinario Tilcara  <https://orcid.org/0000-0002-5252-9841>  facundo.petit@gmail.com



Cómo citar / How to Cite Item: Petit, Facundo. “La escucha de una ciudad moderna. Una historia del ruido en Buenos Aires (1901-1944)”. *Historia y Sociedad*, no. 43 (2022): 38-68. <https://doi.org/10.15446/hys.n43.99279>



Derechos de autor: Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Hist.Soc. 43 (Julio-diciembre de 2022) / pp. 38-68
ISSN-L 0121-8417 / E-ISSN: 2357-4720 / DOI: <https://doi.org/10.15446/hys.n43.99279>

Listening to a Modern City. A History of Noise in Buenos Aires (1901-1944)

Abstract | this article explores the role played by noise in the sensitive, material, and symbolic production of Buenos Aires (Argentina) as a modern city in the early 20th century. For this, different narratives contained in the magazines *Caras y Caretas* and *Automovilismo* have been analyzed, adopting the notion that history can be approached from an anthropological perspective, with the purpose of situating the listening experience of the subjects. The focus was placed on street sounds, taking mainly the cases of the use of the horn and free flow car exhaust, as well as the State's attempts to regulate these practices through its legal apparatus. This has made it possible to account for the socio-historical conformation of noise, first as a symptom of progress linked to a growing city, and then as a social problem, being a term used to distinguish types of citizens with differential aural cultures. These apparently contradictory senses of noise form the basis for the social production of modern listening.

Keywords | noise; modernity; listening; sound; acoustics; sonority; city; urban life; urban history; Argentina; twentieth century; *Caras y Caretas*; *Automovilismo* (magazine).

A escuta de uma cidade moderna. Uma história do ruído em Buenos Aires (1901-1944)

Resumo | este artigo explora o papel do ruído na produção sensível, material e simbólica de Buenos Aires (Argentina) como cidade moderna do início do século XX. Foram analisadas diferentes histórias contidas nas revistas *Caras y Caretas* e *Automovilismo*, adotando-se a noção de que a história pode ser abordada a partir de uma perspectiva antropológica, com o propósito de localizar a experiência social da escuta. O foco foi colocado nos sons das ruas, tomando principalmente os usos da buzina e do fluxo de escape livre, bem como as tentativas do Estado de regulamentar essas práticas por meio de suas instituições jurídicas. Isso possibilitou dar conta da conformação sócio-histórica do ruído, primeiro como um sintoma de progresso vinculado a uma cidade em crescimento, e depois como um problema social, sendo um termo usado para distinguir tipos de cidadãos com culturas auditivas diferenciadas. Esses significados aparentemente contraditórios do ruído formam a base para a produção social da escuta moderna.

Palavras-chave | ruído; modernidade; escuta; som; acústica; sonoridade; cidade; vida urbana; história urbana; Argentina; século XX; *Caras y Caretas*; *Automovilismo* (revista).

Introducción

El tema del ruido en las ciudades latinoamericanas, específicamente en las metrópolis, ha tenido un reciente desarrollo en las ciencias sociales con un fuerte impulso desde la antropología¹. Centrada en la escucha de sujetos y grupos socialmente situados esta perspectiva plantea una comprensión del ruido como fenómeno sociocultural, es decir, como un término que refiere a ciertas prácticas y dinámicas, mas no a otras; que identifica a determinados sujetos y grupos como productores de ruido –como *ruidosos*–, mas no a otros. Esta concepción se aleja de los parámetros absolutos y supuestamente objetivos con los que operan la física y la ingeniería en sus ramas acústica y ambiental, cuyos aportes se han transformado gradualmente –desde la década de 1920– en las bases de las principales gestiones de la sonoridad en las ciudades². En el marco de una predisposición asociada a un giro aural en antropología³, esta se ha concentrado más bien en analizar los modos socialmente articulados de sonar y de escuchar, tomando como principales aportes aquellos de la antropología sensorial⁴. Al considerar estas premisas, el ruido se presenta como un

1. Ana Lidia Domínguez Ruiz, “La naturaleza sonora de la vida urbana. Ruido, convivencia y conflicto por el espacio sonoro en la Ciudad de México” (tesis de doctorado, Universidad Autónoma Metropolitana, 2012); Natalia Bieletto-Bueno, “Noise, Soundscape and Heritage: Sound Cartographies and Urban Segregation in Twenty-first-century Mexico City”, *Journal of Urban Cultural Studies* 4, nos. 1/2 (2017): 107-126, https://doi.org/10.1386/jucs.4.1-2.107_1; Leonardo Cardoso, *Sound-Politics in São Paulo* (Nueva York: Oxford University Press, 2019); Facundo Petit y Nahuel Potenza, “Sonoridades subterráneas: una etnografía de los músicos del subte de la Ciudad de Buenos Aires”, *El Oído Pensante* 7, no. 2 (2019): 64-91, <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/oidopensante/article/view/7561>

2. El proceso de modernización (tanto simbólica como material) de las grandes ciudades occidentales trajo aparejada una necesidad de controlar el ruido, que se profundizó a medida que se develaron ciertas características inherentes al fenómeno sonoro. Esto permitió, en primera instancia, medirlo y con ello apuntar a mitigarlo por medio de innovaciones técnicas e instrumentos legales. Al respecto, ver Karin Bijsterveld, *Mechanical Sound: Technology, Culture, and Public Problems of Noise in the Twentieth Century* (Londres: The MIT Press, 2008); Emily Thompson, *The Soundscape of Modernity. Architectural Acoustics and the Culture of Listening in America, 1900-1933* (Londres: The MIT Press, 2002).

3. Este giro aural implica volcar una atención que estaba centrada en la dimensión acústica de los espacios, legado de los *sound studies*, hacia los modos diferenciales en que dichos espacios son escuchados. Esto ha sido desarrollado por David Samuels et al., “Soundscapes: Toward a Sounded Anthropology”, *Annual Review of Anthropology* 39, no. 1 (2010): 329-345, <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-022510-132230>; Ana Lidia Domínguez Ruiz, “El oído: un sentido, múltiples escuchas”, *El Oído Pensante* 7, no. 2 (2019): 92-110, <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/oidopensante/article/view/7562> En el caso de Buenos Aires, cabe destacar el temprano aporte de Victoria Polti en cuanto al estudio etnográfico de los espacios al tomar como eje el sonido y la escucha. Victoria Polti, “Aproximaciones teórico-metodológicas al estudio del espacio sonoro”, ponencia presentada en el X Congreso Argentino de Antropología Social, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, noviembre-diciembre de 2011.

4. Paul Stoller, *The Taste of Ethnographic Things* (Filadelfia: University of Pennsylvania Press, 1992); Constance Classen, “Foundations for an Anthropology of the Senses”, *International Social Science Journal* 153, no. 49 (1997): 401-412, <https://doi.org/10.1111/j.1468-2451.1997.tb00032.x>; Tim Ingold, *The Perception of the Environment* (Nueva York: Routledge, 2000); David Le Breton, *El sabor del mundo. Una antropología de los sentidos* (Buenos Aires: Nueva Visión, 2009).

problema menos acústico que social, que las ciencias sociales deben atender en términos de la producción social, histórica, dinámica, práctica y fluida de esta categoría, donde intervienen actores con distintos niveles de legitimidad.

Por ello, el punto de partida consiste en pensar al ruido como un problema acustemológico⁵, para ahondar en las diferentes formas en que el ruido ha operado en la producción sensible, material y simbólica de Buenos Aires como una ciudad moderna durante la primera mitad del siglo XX. Ahora bien, si es que nos alejamos de pensar el sonido y el oído en términos absolutos, es menester reconocer que la noción de ruido surge de una situación mediada por lo acústico, es decir, por el sonido en su dimensión física, como onda que se expande desde un emisor por el espacio hasta que, con el tiempo, desaparece. El ruido en la ciudad suele remitir a una situación acústicamente saturada, sea por la superposición, intensidad, persistencia o recurrencia de prácticas sonoras que generan en la escucha una serie de reacciones, desde la sensación subjetiva de la molestia, hasta la cuestión más objetiva del dolor. Sin embargo, como se desarrollará en este trabajo, el ruido no se reduce a su dimensión acústica, sino que es un término que apela tanto al efecto audible de una dinámica específicamente urbana, como a un modo de señalar a ciudadanos con una cultura aural diferencial⁶, es decir, para identificar, en ocasiones, a *otro* moralmente inferior.

El período analizado (1901-1944) fue seleccionado en función de las fuentes analizadas y da cuenta de una primera definición del ruido de Buenos Aires como síntoma de progreso y de la resolución de un debate en torno a la prohibición del uso de la bocina. Dicho período se corresponde con el “proceso de metropolización”⁷ de Buenos Aires, esto es, las primeras cuatro décadas del siglo XX, cuando comenzó la transformación material de la ciudad. Momento en que se crearon caminos con el objetivo de unir el centro principal de actividad con los poblados –hoy barrios–, que conformaron, también, sus propios centros y generaron la demanda de nuevos vehículos para trasladarse por la ciudad: tranvías, subterráneo, taxímetros, auto-colectivos y colectivos. La pavimentación, la edificación y la generación de centros dispersos marcaron un crecimiento tal de Buenos Aires que “hacia 1940 los espacios vacíos ya eran escasos”⁸. Entre esta materialización dinámica de la ciudad y la

.....
5. El concepto de *acustemología* fue propuesto en 1996 por el antropólogo Steven Feld, “Una acustemología de la selva tropical”, *Revista Colombiana de Antropología* 49, no. 1 (2013): 222, <https://doi.org/10.22380/2539472x79> Allí lo define como una “unión de la acústica con la epistemología”, con el horizonte de “investigar la primacía del sonido como una modalidad de conocimiento y de existencia en el mundo”.

6. Natalia Bieleto-Bueno, “De incultos y escandalosos: ruido y clasificación social en el México postrevolucionario”, *Resonancias* 43, no. 22 (2018): 174, <https://doi.org/10.7764/res.2018.43.9>

7. Dhan Zunino Singh, “El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas”, *Revista Transporte y Territorio*, no. 9 (2013): 174, <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/310>

8. Leandro Gutiérrez y Luis Alberto Romero, “Sociedades barriales, bibliotecas populares y cultura de los sectores populares: Buenos Aires, 1920-1945”, *Desarrollo Económico* 29, no. 113 (1989): 33, <https://doi.org/10.2307/3466761>

necesidad de generar un orden en la circulación comenzaron a producirse fricciones en las calles entre conductores, pasajeros y peatones. Consideremos que la población en la ciudad aumentó notoriamente entre 1887 y 1936, pasando de 400 000 a 1 200 000 habitantes⁹. En este caso, se retoman determinadas experiencias relevadas a partir de la investigación de archivo, en relación con cómo este proceso civilizatorio¹⁰ dio lugar a la aparición de una nueva sonoridad y experiencia de escucha en Buenos Aires, en un período que se corresponde, asimismo, con la pérdida de legitimidad de las élites tradicionales.

Este trabajo propone abordar, a través de la investigación de archivo, la conformación sociohistórica del ruido como un problema social en Buenos Aires. El análisis está centrado en las publicaciones periódicas *Caras y Caretas* y *Automovilismo*, que cuentan con un registro de procesos, percepciones e impresiones textualizadas por sujetos que habitaron, transitaron e imaginaron la ciudad durante el período aquí consignado. Para el desarrollo del análisis se retoman ciertas bases orientadas al estudio social e histórico de la escucha y las sonoridades a partir de documentos escritos y gráficos¹¹, lo que implica trabajar sobre la narrativa de la percepción. En este sentido, se plantean ciertos preceptos teóricos de la antropología de la experiencia¹², para justificar la adopción de la historia como un lugar etnográfico¹³. En función de esto, los diferentes sujetos del archivo son situados con el objetivo de interpretar cómo se han configurado determinados imaginarios sobre la sonoridad urbana que dieron lugar a la producción social de una escucha moderna. Imaginarios que se expresan en los documentos en torno a una clara distinción entre cómo *debería* sonar la ciudad de acuerdo con diferentes criterios –móviles, arbitrarios–, y cómo sonaba en realidad, permitiendo consigo una clasificación diferencial de sujetos que por medio de sus prácticas transgreden lo acústicamente tolerable. Como podremos notar, el ruido articula un significante lo suficientemente laxo como para mutar su significado y ser utilizado para sancionar legalmente diferentes prácticas a lo largo del tiempo, conformando de forma dinámica un “régimen aural” específico, entendido como “estructuras culturales y socio-políticas que predisponen a las personas a determinadas reacciones para ciertos sonidos, moldean las formas de percepción y determinan las categorías de clasificación sonora, al tiempo que distribuyen dichas categorías de manera diferencial”¹⁴.

9. Zunino Singh, “El Subte”, 175.

10. Norbert Elias, *El proceso de la civilización* (Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1987).

11. Ana María Ochoa Gautier, *Aurality. Listening and Knowledge in Nineteenth Century Colombia* (Londres: Duke University Press, 2014); Bieletto-Bueno, “De incultos”.

12. Victor Turner y Edward Bruner, eds., *The Anthropology of Experience* (Chicago: University of Illinois Press, 1986).

13. Pablo Wright, “Trabajo de campo en el tiempo. Los lugares etnográficos de la antropología de la historia”, *Memoria Americana* 20, no. 1 (2012): 173-181.

14. Natalia Bieletto-Bueno, “Regímenes aurales a través de la escucha musical: ideologías e instituciones en el siglo XXI”, *El Oído Pensante* 7, no. 2 (2019): 118, <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/oidopensante/article/view/7563> La autora elabora dicho concepto sobre la base de los trabajos de Jonathan Sterne, *The Audible Past* (Durham y Londres: Duke University Press, 2003).

En el análisis se entretienen sentidos divergentes del ruido en relación con el progreso, la salud, la cultura, el silencio; estos encuentros y contradicciones han permitido relacionar estos imaginarios con la producción social de umbrales en torno a lo acústicamente tolerable. La hipótesis de trabajo planteada es que en el imaginario moderno de Buenos Aires rápidamente se rechazó la percepción del ruido como un síntoma del progreso para asociarse con un ideal de silencio relativo, aspecto en el que intervino la matriz colonial del poder que opera como contracara de la modernidad¹⁵, a través de la que gradualmente ciertas prácticas sonoras fueron clasificadas como incultas e incivilizadas. Por su parte, es imposible pensar en este proceso sin atender a la condición periférica de la modernidad de Buenos Aires¹⁶, a través de la cual esta importa del imaginario occidental tanto un modelo de ciudad como de ciudadano. Este es el marco para el desarrollo y la incorporación de dispositivos legales destinados al control y mitigación del ruido urbano, los cuales han pretendido regular —ineficazmente— el *habitus*¹⁷ sonoro de Buenos Aires.

A diferencia de otros textos que han planteado en distintos marcos geográficos cómo se ha dado esta producción de la escucha moderna en su dimensión musical¹⁸, el foco de este artículo estará puesto aquí en las sonoridades viales, concentrándose en una dimensión pragmática de lo sonoro¹⁹ vinculada al habitar urbano. Por esta razón, se apela a los aportes de la antropología vial²⁰, con el objetivo de plantear las correlaciones existentes entre la producción de un *habitus* vial y uno sonoro. Esto formará parte del abordaje de los documentos desarrollado luego del próximo apartado, donde se precisan ciertas cuestiones teóricas y metodológicas vinculadas con el esfuerzo de escuchar un pasado físicamente inaudible.

.....
15. Aníbal Quijano, "Colonialidad y modernidad/racionalidad", *Perú Indígena* 13, no. 29 (1992): 11-20; Walter Dignolo, "La colonialidad: la cara oculta de la modernidad", en *Modernologías: artistas contemporáneos investigan la modernidad y el modernismo*, coord. Sabine Breitwieser (Barcelona: Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona, 2009), 39-49.

16. Beatriz Sarlo, *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920-1930* (Buenos Aires: Nueva Visión, 2003); Adrián Gorelik, *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2013).

17. Pierre Bourdieu, *El sentido práctico* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2015).

18. Ochoa Gautier, *Aurality*; Bieletto-Bueno, "De incultos".

19. Jean-Paul Thibaud, "Towards a Praxiology of Sound Environment", *Sensory Studies*, página web, 2010, <http://www.sensorystudies.org/sensorial-investigations/towards-a-praxiology-of-sound-environment/>

20. Pablo Wright, "Imaginarios, símbolos y coreografías viales: una perspectiva antropológica", *Novedades. Publicación de la Asociación Argentina de Compañías de Seguros*, no. 50 (2011): 28-33; Pablo Wright, Verónica Moreira y Darío Soich, "Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires", en *Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina*, ed. Leticia Katzer (Mendoza: Instituto de Arqueología y Etnología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo, 2019), 164-215; Pablo Wright, "Cuerpos viales, cultura y ciudadanía: reflexiones antropológicas", *Encartes* 3, no. 5 (2020): 10-28, <https://doi.org/10.29340/en.v3n5.139>

Historizar la escucha (en clave etnográfica)

El trabajo de Domínguez Ruiz en la Ciudad de México aborda el siguiente interrogante: “¿por qué un cierto tipo de cultura llamada urbana es el escenario más propicio para la emergencia de esa configuración sonora que conocemos como ruido?”²¹. Esto plantea un llamado de atención a cómo hemos naturalizado la asociación entre ciudad y ruido y, en este mismo proceso, hemos olvidado la dimensión cultural del fenómeno sonoro. De esta manera, ruido ha terminado por reemplazar a sonido en las maneras en que percibimos y nombramos el entorno audible de los espacios urbanos. Sin embargo, cabe preguntarnos: ¿qué particularidades presenta el fenómeno sonoro al constituirse socialmente como ruido? El análisis propuesto surge de la convicción de que las prácticas y los imaginarios deben historizarse para ser entendidos en su complejidad. Sin embargo, no es este un trabajo histórico en sentido estricto, sino que, como antropólogo, se ha decidido tomar a la historia como un lugar etnográfico:

Una etnografía del pasado supondría que en lugar del espacio como locus clave transformado en lugar o sitio etnográfico por la práctica de investigación, lo sería el tiempo, transformado en historia lato sensu por la práctica de investigación y por la agencia de los actores sociales del pasado. Entonces, este *campo del tiempo* sería el lugar etnográfico de una antropología que produciría una intersubjetividad entre el investigador y sus interlocutores remotos.²²

Se desprende, así que el presente histórico es un presente situado que puede constituirse en un canal para comprender los procesos a través de los que se construyen los imaginarios sonoros de un mundo concreto, dinámico y habitado, con expectativas del futuro y opiniones del pasado. Esto es, entendiendo a los imaginarios sonoros como una expectativa de escucha fundada en una clara distinción entre cómo suenan los lugares y cómo deberían sonar, estableciendo un modo de percepción de lo audible basado en una experiencia no solo biográfica, sino fundamentalmente histórica y social. Pensada así, la historia emerge como un lugar propicio para el extrañamiento antropológico, identificando aquellas categorías intersubjetivas²³ que surgen del contexto de producción de los registros que hoy en día conforman el archivo, situado como el acto de habitar de seres-en-el-mundo²⁴ desde una dimensión centrada en lo corporal y lo sensible.

.....
21. Domínguez Ruiz, “La naturaleza sonora”, 6-7. Esto fue explorado por la autora en un trabajo anterior, de carácter teórico, Ana Lidia Domínguez Ruiz, “Digresión sobre el espacio sonoro. En torno a la naturaleza intrusiva del ruido”, *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* 4, no. 7 (2011): 26-36, <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu4-7.dses>

22. Wright, “Trabajo de campo en el tiempo”, 175. Énfasis en el original.

23. Michael Jackson, *Minima Ethnographica. Intersubjectivity and the Anthropological Project* (Chicago: The University of Chicago Press, 1998).

24. Maurice Merleau-Ponty, *Fenomenología de la percepción* (Buenos Aires: Planeta, 1993).

En esto último recae la noción de que, a diferencia del organismo fisiológico del oído, la escucha se encuentra atravesada por una dimensión más bien existencial de la experiencia, que conecta a lo sonoro, y dentro de este espectro a lo audible, con diferentes aspectos de la sociedad y la cultura²⁵. En este sentido: “Si los modos de percepción están insertos en culturas y momentos históricos, también están relacionados con los marcos ideológicos y con las estructuras de poder que signan las categorías para nombrar las experiencias sensoriales”²⁶. Por ello, el ruido, aquella categoría intersubjetiva que designa distintas cuestiones implicadas en habitar, transitar e imaginar la ciudad, da cuenta de una percepción socialmente articulada, y permite así construir desde el discurso escrito y gráfico un registro de campo de la sensibilidad aurál.

El trabajo con documentos permite acceder a algunas maneras en que se ha percibido y nombrado históricamente el sonido. Para ello, un marco teórico-metodológico lo ofrece la antropología de la experiencia²⁷, que ha sentado las bases para afrontar las tensiones entre lo vivido y lo contado en la investigación antropológica. Esta teoría se ampara en la filosofía hermenéutica de Wilhelm Dilthey, quien conceptualiza la experiencia como los contenidos de la conciencia tal cual son experimentados por los sujetos. La experiencia es lo que viene primero, y se trata de un proceso personal que articula lo biográfico con lo social. Por eso, nunca se llega a conocer la experiencia del otro como tal, sino hasta el momento en que esta es puesta en discurso. No solo en palabras, sino también en formas artísticas, textos, señales; todo lo que implique la objetivación de aquello que se encuentra latente en los sujetos. Esto es lo que los autores llaman “expresión”²⁸. Se trata, así, de una distinción entre la vida vivida (realidad), la vida experienciada y la vida contada (expresión).

Es a través de la articulación de las diferentes expresiones, que las experiencias se plasman en narrativas que, a su vez, se constituyen históricamente al modo del *habitus*²⁹. Es decir, el punto de partida son las estructuras conformadas y socialmente situadas, pero a la vez, cómo estas son puestas en tensión por las mismas prácticas y relatos de los sujetos implicados. Las diferentes voces que aparecen en los documentos han sido tomadas, entonces,

.....
25. Miguel García, “Los oídos del antropólogo. La música Pilagá en las narrativas de Enrique Palavecino y Alfred Métraux”, *Runa*, no. 27 (2007): 49-68, <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/runa/article/view/2716>; Ramón Pelinski, “El oído alerta: modos de escuchar el entorno sonoro”, ponencia presentada en el I Encuentro Iberoamericano sobre Paisajes Sonoros, Auditorio Nacional de Música, Madrid, junio de 2007, https://cvc.cervantes.es/artes/paisajes_sonoros/p_sonoros01/pelinski/pelinski_01.htm; Feld, “Una acustemología”; Francisco Rivas, “Estrato y escorzo: arqueología y fenomenología de la escucha”, *El Oído Pensante* 7, no. 2 (2019): 176-193, <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/oidopensante/article/view/7566>

26. Natalia Bieleto-Bueno y Catherine Burdik, “Los sentidos en las artes y sonidos de Chile. Usos del olfato y la escucha para una reescritura histórica de la colonialidad”, *Pasado Abierto*, no. 9 (2019): 93-94, <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/3294>

27. Turner y Bruner, *The Anthropology of Experience*.

28. Edward Bruner, “Experience and its Expressions”, en *The Anthropology of Experience*, eds. Victor Turner y Edward Bruner (Chicago: University of Illinois Press, 1986), 6.

29. Bourdieu, *El sentido práctico*.

“no como signos, supuestamente literales y/o transparentes, sino como símbolos”³⁰, para que la interpretación antropológica se concentre en los sentidos, a veces contradictorios, que se desprenden de la escucha socialmente situada en épocas y espacios particulares. Justamente, esto permitirá plantear cómo el ruido como problema urbano se articula con la producción dinámica de reglamentaciones sistemáticamente desafiadas por las prácticas sociales en el marco de una cultura aural y vial, como es el caso del uso de la bocina³¹ y del escape libre.

Entonces, si bien queda claro que no es posible escuchar sonidos del pasado cuando estos no se encuentran registrados en algún soporte audible, sí lo ha sido reconstruir parte del imaginario sonoro urbano a partir del hallazgo de narrativas de sujetos que escucharon Buenos Aires en una época determinada, planteando relaciones entre la sonoridad, las prácticas urbanas y la ciudad. Los distintos documentos relevados dan cuenta de la escucha y la valoración de determinados efectos acústicos de la ciudad en su proceso de modernización, así como del rol del Estado en la regulación del orden urbano. Se trata de un *corpus* diverso, que comprende entrevistas, opiniones, propaganda oficial, publicidades y noticias, reunidos en la publicación de dos fuentes gráficas que han sido el eje del relevamiento para esta investigación. Ambas coinciden en que son publicaciones periódicas que problematizan tanto a la ciudad de Buenos Aires como a los sujetos que la transitaron, habitaron e imaginaron a principios del siglo XX. Con el devenir de la investigación, el eje de la búsqueda estuvo puesto en los diferentes sentidos atribuidos al aparato conceptual del ruido, muchas veces contradictorios entre sí. Este término, lejos de ser inocente, sintetiza una relación dinámica y cambiante entre la sonoridad urbana y la escucha socialmente situada. Por eso, el trabajo estuvo abocado a identificar las tendencias en las maneras de describir el fenómeno sonoro, las prácticas sonoras de diferentes sujetos y la demarcación de los límites entre lo acústicamente tolerable y lo molesto.

Fuentes consultadas

La primera de las publicaciones relevadas fue la tirada de *Caras y Caretas* publicada entre 1898 y 1941, la revista con mayor circulación en Argentina durante este período³². En esta primera etapa, *Caras y Caretas* se publicó semanalmente en Buenos Aires con un total de más de 2100 ejemplares, cuya mayoría se encuentra digitalizada en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España (Madrid, España). Al utilizar para la búsqueda diferentes

30. Wright, “Trabajo de campo en el tiempo”, 176.

31. Bocina es el término con el que se nombra generalmente en Argentina al previsor acústico ubicado sobre el volante, al costado de este, o como elemento independiente. En otras regiones de habla hispana también es conocido como claxon.

32. Leandro Losada, “Convenciones culturales y estilos de vida. La elite social de la Argentina de entreguerras en las crónicas sociales de la revista *Caras y Caretas* (1917-1939)”, *Social and Education History* 2, no. 2 (2013): 155, <https://hipatiapress.com/hpjournals/index.php/hse/article/view/504>

palabras, combinaciones y estrategias, entre los años 2018 y 2019 se sistematizaron 134 documentos que, en distintos formatos, hablan del ruido de Buenos Aires. *Caras y Caretas* surgió en un contexto en que la legitimidad de la élite tradicional estaba siendo cuestionada³³. En la revista predomina un tono irónico y de fuerte crítica, donde el humor no desdibuja su valor político, sino que resalta la:

Importante función divulgadora del semanario, que hizo accesible, desde el punto de vista material y simbólico, un conjunto de productos culturales para gente que recién se incorporaba a la lectura, tenía un modesto acervo de capital simbólico y un manejo ligero de la tradición literaria.³⁴

El proceso civilizatorio de la ciudad se vio acompañado por una participación popular sin precedentes en la esfera política, a través de una escritura que comprometía a nuevos lectores en la formación de opinión. No es de extrañar, entonces, que los documentos ofrezcan una idea de cómo eran percibidos los sonidos de esa ciudad en sistemática transformación, contemplando, a su vez, que se trata de una expresión intelectual de la época³⁵.

La segunda publicación relevada fue *Automovilismo*, revista oficial del Automóvil Club Argentino (ACA) entre 1918 y 1959. De frecuencia mensual, en sus primeros años *Automovilismo* fue publicada como un folletín informativo, pero a partir de la década de 1920 comenzó a desarrollarse en formato revista, destinada a usuarios del mercado automotor. La revista presenta una preocupación por la movilidad, en tanto el ACA fue una de las principales asociaciones civiles encargada de gestionar cambios urbanos en Argentina en función de la circulación del transporte vehicular y la integración de la nación a través de la generación de caminos. A diferencia de *Caras y Caretas*, con una postura centrada en el ciudadano general, esta es una revista de vehículos, para conductores y sobre la infraestructura que soporta la relación entre estos y la ciudad.

En la sede central del ACA, se revisaron los más de 400 números de *Automovilismo*, agrupados anualmente en diferentes encuadernaciones. Durante mayo de 2019, se relevaron 131 documentos de diverso tipo: editoriales, informativos, opiniones, debates, publicidades. Este trabajo, en conjunto con las ideas que ya venía arrastrando a partir del análisis de *Caras y Caretas*, permitió incorporar al artículo otros sujetos, principalmente, conductores y su relación con el entorno vial: otros conductores, peatones, ciclistas y el Estado materializado en las calles, las normas y los agentes de tránsito. En esto, las prácticas sonoras cobran un papel importante, que se rastreará en los usos del escape libre y la bocina.

.....
33. Losada, "Convenciones", 155.

34. Geraldine Rogers, *Caras y Caretas: cultura, política y espectáculo en los inicios del siglo XX argentino* (La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2008), 17.

35. Sarlo, *Una modernidad periférica*; Losada, "Convenciones", 156.

Los documentos sistematizados de *Caras y Caretas* y *Automovilismo* constituyen, entonces, el corpus analizado con el objetivo de rastrear la configuración histórica de los sentidos atribuidos al ruido en la ciudad, entendidos como la expresión de una serie de escuchas socialmente situadas de sujetos que habitaron, transitaron e imaginaron Buenos Aires a principios del siglo XX —y que escribieron sobre ello—. Esto fue complementado con algunos artículos de la revista *Fray Mocho* (1912-1929). Todos los documentos relevados fueron sistematizados atendiendo a su ubicación (año, mes y número), tipo (noticia, editorial, opinión, entrevista, historieta, informativo), autor si fuera identificable, dos palabras clave para agrupar aquellos afines entre sí, una breve descripción y una transcripción de frases destacadas para el análisis.

La naturaleza polisémica del ruido

En 1919, La Dama Duende³⁶ escribió una de muchas notas sociales dedicadas, entre otros tópicos, a la mujer, las fiestas, las vacaciones, la vida nocturna y las visitas extranjeras en Buenos Aires. En esta columna analiza una crónica de un escritor español, donde tras un breve período en Buenos Aires, definió a la ciudad como la “más lujosa y frívola de América, y quizá del mundo —y agrega— se sabe que, mitad francesa, mitad yanqui, adora la elegancia como París, y codicia el dinero, como Nueva York”³⁷. En respuesta al visitante, La Dama Duende tanto celebra como critica los dichos del “poeta del silencio [...] aclamado en la ciudad del ruido”³⁸. Esta es la primera mención hallada de Buenos Aires como *la ciudad del ruido*, pseudónimo que hoy en día persiste para caracterizar a este espacio urbano por sus altos índices de contaminación acústica, pero que en esta época remite a la curiosidad que estaba generando en el mundo —digámoslo: Occidental— por los aires de grandeza y modernidad de la ciudad y sus habitantes. Sin embargo, no será este el único sentido dado al ruido porteño³⁹. A continuación, se analizarán las tendencias en la significación del ruido urbano, asociado con la velocidad y con el progreso, o bien como el efecto acústico de las prácticas de sujetos que no comparten los códigos morales y aurales de quienes escriben. Estos sentidos se articulan en torno al imaginario moderno que envuelve a la ciudad, los sujetos, y los diversos intentos por regular la sonoridad urbana.

.....
36. Personaje encarnado por Mercedes Moreno (1876-1961), cuyas crónicas fueron analizadas en profundidad por Losada, “Convenciones”.

37. La Dama Duende, “Notas Sociales”, *Caras y Caretas*, no. 1090, 23 de agosto de 1919.

38. La Dama Duende, “Notas Sociales”, *Caras y Caretas*, no. 1090, 23 de agosto de 1919.

39. En Argentina, porteño es utilizado como gentilicio para los sujetos de la Ciudad de Buenos Aires —por la presencia histórica del Puerto de Santa María de los Buenos Ayres—, aunque también puede adquirir un significado peyorativo por el estereotipo que identifica a las personas de esta ciudad como prepotentes y arrogantes. Esta configuración de la geopolítica argentina tiene su génesis en la consolidación de Buenos Aires como la principal metrópolis argentina, en un proceso que Ezequiel Martínez Estrada describió como la desproporción de la cabeza de un gigante con un cuerpo “mal nutrido y peor desarrollado”, refiriéndose a la relación entre Buenos Aires y el resto del país. Ezequiel Martínez Estrada, *La cabeza de Goliat: microscopía de Buenos Aires* (Barcelona: La Biblioteca Argentina, 2001), 33.

En un principio, el ruido fue el síntoma acústico de una ciudad en crecimiento⁴⁰. Durante la transición entre los siglos XIX y XX, Buenos Aires comenzó a sentirse como una ciudad moderna. A medida que abandonaba el estatus de Gran Aldea⁴¹, Buenos Aires inició un proceso en el que la velocidad, la conectividad y la industria se convirtieron en valores del modelo de ciudad pretendido. En 1912, *Fray Mocho* publicó un extracto del libro *La República Argentina* del escritor español Adolfo Posada. Allí, el autor relata las condiciones excepcionales de crecimiento de Buenos Aires y sitúa al ciudadano porteño en lo alto de un edificio —el Hotel Majestic, inaugurado en 1909—, admirando la pampa poblada, “envuelto y embriagado su espíritu con el ruido incesante que de la calle sube”⁴². No se trata de un ser atormentado por el bullicio o el humo de las fábricas, sino de un sujeto que mira y escucha un futuro de grandeza, sintetizado en el progreso. Es el momento de la constitución material de la ciudad, con la producción de caminos pavimentados, el fortalecimiento industrial y la construcción de los edificios para la administración pública. Este es el contexto en que se comienza a trazar una nueva sensibilidad aural, a partir de la escucha de sonidos que son el movimiento hacia adelante de la ciudad. “Seguramente con el progreso crece el bochinche”, anunciaba un texto de 1901 (figura 1). Si bien se percibe que los sonidos mencionados causan “molestias y desazones”, estos materializan el progreso de una ciudad que busca insertarse en un panorama de crecimiento mundial, concentrado en el trajín urbano.

Estos nuevos estímulos, o bien la concurrencia de todos ellos en un mismo espacio y tiempo, son ruidos —y no sonidos— porque no se escuchan con el deleite del placer estético. Se trata, más bien, de la categoría opuesta a lo que en los documentos aparece como “ruido inútil”, que Eduardo Encina refiere en cuanto a los cascabeles y campanas colocados, sin razón aparente, en los cuellos de los caballos. Esto contrasta con el hecho de que: “Los ruidos del tráfico propiamente dicho, vale decir, fatal e imprescindible, en un centro de trabajo como Buenos Aires, no son molestos. Uno se habitúa racionalmente al ajetreo urbano natural”⁴³. Este texto ejemplifica una división presente y tajante entre ruidos necesarios y ruidos inútiles. Los ruidos de la modernidad, en un espacio y tiempo de inevitable movimiento, pasan a formar parte del fondo sonoro de la ciudad. Son necesarios y las personas aprenden a incorporarlos como parte constitutiva del entorno. Si no existieran, el correlato material no sería la ciudad, sino otra cosa.

40. Este proceso es análogo al de otras metrópolis latinoamericanas, como ha registrado Cardoso, *Sound-Politics*, 21, para el caso de San Pablo en Brasil.

41. Categoría popularizada por Lucio Vicente López, *La gran aldea. Costumbres Bonaerenses* (Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2003 [1884]), en línea, http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/la-gran-aldea--0/html/ff17aeca-82b1-11df-acc7-002185ce6064_2.html en donde caracterizó la vida rural de Buenos Aires antes de transformarse en una ciudad moderna.

42. Adolfo Posada, “El porvenir de Buenos Aires”, *Fray Mocho*, no. 10, 9 de julio de 1912.

43. Eduardo Encina, “El ruido inútil”, *Caras y Caretas*, no. 1365, 29 de noviembre de 1924.

Figura 1. Texto e imágenes que ilustran el ruido de Buenos Aires como síntoma de progreso

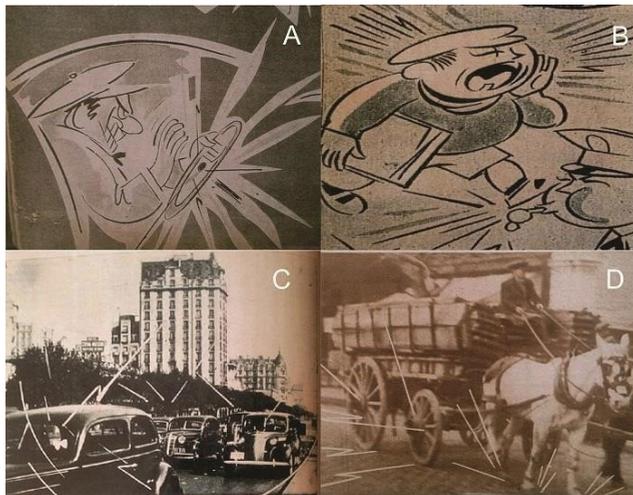


Fuente: Luis García, dibujos de Giménez, “Los ruidos de Buenos Aires”, *Caras y Caretas*, no. 156, 28 de septiembre de 1901.

Este proceso comenzó a señalar al campo, en dicotomía con lo urbano, como un lugar que encarna una alteridad sónica. Las pampas, con su dinámica rural, representan el silencio y la sorpresa del ser urbano desacostumbrado a él. El ruido mundano es aquello de lo que hay que escapar, por lo que el silencio y la tranquilidad se transforman en valores para la explotación turística de pueblos y ciudades de menor escala que estén afuera de Buenos Aires. Son los primeros anuncios que ubican a la sonoridad urbana como generadora de problemas. No se trata solo del ruido, ni de la prisa, sino la constancia de estos dos elementos que produce efectos negativos en las personas, para quienes las vacaciones se asocian con el descanso de salir de la ciudad. Cuando se vuelve a ella, sin embargo, rápidamente uno se integra al movimiento y el asombro se aplanan en la cotidianidad. Es que Buenos Aires gradualmente se presenta como ciudad moderna en la bruma sonora que identifica a los lugares densamente poblados y en permanente crecimiento.

Entonces, más allá de los ruidos de la modernidad, existen sonidos que deben ser eliminados, en tanto entorpecen la escucha ausente y habituada de ese fondo necesario. Ante la saturación del entorno, se propone una economía del ruido. Los cascabeles de los caballos, el escape libre en los vehículos, los gritos de los pregoneros, el uso indebido del claxon son prácticas sonoras que transgreden el límite de lo tolerable, producidas por sujetos moralmente inferiores en el contexto de la civilización urbana (figura 2). Esto configuró dos tipos de ciudadano con culturas aurales y umbrales de tolerancia diferentes. Contemplemos, sin embargo, que esta superioridad es relativa: “los ruidos que producimos nosotros no se consideran perturbadores, ya que tienen su justificación: son siempre los demás los que hacen ruido”⁴⁴. Esto es, justamente, lo que distingue a una emisión acústica de su percepción mediada culturalmente. La escucha moderna, entonces, encuentra sus bases en esta dicotomía que distingue lo necesario e inevitable, de aquello que atenta contra esta escucha civilizada, de sonidos que irritan, irrumpen y molestan en el trajín cotidiano de la ciudad. El umbral de tolerancia queda trazado, así, en el movimiento incesante que identifica a lo urbano, por lo que todo evento acústico que desarticule este sistema tonal pasará a formar parte de un problema social.

Figura 2. Gritos, bocinas, el uso de llantas de metal son prácticas sonoras que representan el ruido inútil en el espacio público



Fuentes: A y B pertenecen a Jorge De La Serna, dibujos de Caballé, “Ordenanzas teóricas, la de los ruidos molestos”, *Automovilismo*, no. 234 (junio 1939). C es Anónimo, “Intensifícase la represión oficial de los ruidos molestos”, *Automovilismo*, no. 248, agosto de 1940. D es de Driver, dibujos de Caballé, “El bocinazo”, *Automovilismo*, no. 251, noviembre 1940.

44. David Le Breton, *El Silencio* (Madrid: Sequitur, 2006), 129.

La asociación entre ruido y progreso fue rápidamente abandonada y quedó asentada como la primera impresión socio-acústica de algunos testigos directos de esta transformación de Buenos Aires en metrópolis. Sin embargo, simultáneamente se gestó la noción de que este referente sonoro del espacio urbano generaba problemas, tanto para la convivencia ciudadana como para la salud de las personas. En una conferencia sobre los diseños urbanos de París y Buenos Aires, Le Corbusier planteó que el ruido porteño era un síntoma del urbanismo, ya que la angostura de las calles, junto con la inundación de vehículos, producen una reverberación insoportable en la ciudad “inhumana” de calles “sin esperanza”⁴⁵. Las condiciones materiales del centro de Buenos Aires funcionaban como un amplificador acústico que no materializaba el progreso en el imaginario moderno, sino que atentaba contra él, en tanto esta visión positiva de la circulación y de la vitalidad urbana comenzó a ceder frente a la experiencia negativa que el ruido imprime en el cuerpo social.

Una vez instalado el rumor del movimiento urbano, ciertas prácticas sonoras empezaron a ser señaladas como elementos problemáticos que deberían tender a desaparecer. El principal factor es que se trataba de sonidos que, por su potencia y aparición repentina, se desprendían de ese fondo al que el sujeto urbano se había adaptado gradualmente. Constituyen señales⁴⁶ que, como picos en un oscilograma —un instante con mucha presión sonora—, se imponen sobre la atención de las personas. Así, ciertas prácticas comenzaron a ser denunciadas y se insertaron en la categoría del *ruido molesto*, figura recurrente en las ordenanzas y disposiciones dirigidas a regular la convivencia ciudadana.

Es el caso del uso del escape libre en motos y automóviles. En 1927 se desató un debate entre dos artículos de *Automovilismo*. Un tema usual en esta publicación es si la instalación del escape libre reporta algún beneficio para el funcionamiento de la máquina, tanto en términos de rendimiento como de mecánica. Por su parte, Carlos Delfino postulaba que el escape libre ubicado cerca del motor permite una liberación total de los gases quemados, mientras que con el otro método quedan residuos en el sistema al acumularse previamente en el amortiguador⁴⁷. Otro beneficio es que el oído atento a un escape libre permite un diagnóstico sencillo y sin costos sobre si los cilindros se encuentran funcionando correctamente. En un artículo posterior, sin embargo, se establece categóricamente que el escape libre no produce más que ruidos molestos:

45. Le Corbusier, “El Plan ‘Voisin’ de París. Buenos Aires puede convertirse en una de las ciudades más dignas del mundo”, en *Precisiones. Respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo* (Barcelona: Apóstrofe, 1999 [1929]), 224.

46. En una de las definiciones del concepto de paisaje sonoro, Raymond Murray Schafer propuso que este se distingue por la presencia de tres tipos de sonido: los *sonidos tónicos* que marcan la clave acústica de un lugar, también definida como el fondo que tiende a ser ignorado por su recurrencia o presencia constante; las *señales* son aquellos eventos acústicos que se desprenden del fondo e implican una escucha consciente por su aparición repentina al oído; y las *marcas sonoras*, esto es, los sonidos reconocidos por las comunidades como identitarios de su lugar de pertenencia. Ver Raymond Murray Schafer, *The Soundscape: Our Sonic Environment and the Tuning of the World* (Vermont: Destiny, 2004), 9-10.

47. Carlos Delfino, “El escape libre”, *Automovilismo*, no. 100, febrero de 1927.

Otros drivers amateurs creen formalmente que el manejar con el escape libre les ha de producir una mayor potencia en su motor, cuando por el contrario, solo produce un mayor ruido desagradable, sin ninguna ventaja para la buena marcha del coche.⁴⁸

Esta fue la opinión general sobre este sonido específico: que el escape libre era utilizado por ciudadanos sin consideración por su entorno, quienes generaban serios efectos en la salud de los habitantes de la ciudad al dañar el oído y entrometerse en la vida privada:

¡Que los ciudadanos se fastidien con tal de que él se divierta! Él cumple su cometido en la vida: corriendo sin ir a parte alguna y esparciendo ruidos inútiles, tan inútiles como las ideas estúpidas que germinan en su cerebro de hombre ocioso.⁴⁹

Sin embargo, debe quedar determinado que dicho sonido se produce sin beneficio ni aporte a la vida de la maquinaria. Lo interesante es que este debate se desarrolló cuando la práctica ya había sido proscripta varios años antes por diversas ordenanzas:

El uso del escape libre en los automóviles no se permite en ninguna ciudad civilizada, y aquí en Buenos Aires, está prohibido también por una ordenanza. Sin embargo, ocurre que, en algunas calles de esta capital a altas horas de la noche es imposible dormir u oírse hablar por el ruido que hacen los automóviles con su escape libre.⁵⁰

Este mismo proceso a través del que se proscribieron socialmente determinados usos sonoros se replicó posteriormente, en el plano vial, en el empleo de la bocina, las campanas del tranvía, o el uso de llantas de acero en lugar de goma. Estas prácticas no pertenecían a la esfera de lo necesario y, por ende, atentaban contra la sonoridad moderna. En 1933, se reunió en Buenos Aires el Congreso contra el Ruido⁵¹, el cual adoptó la Cartilla del Silencio, donde se aclaraba que:

Para llegar a la supresión de los ruidos inútiles, debemos buscar en la potencia de la buena educación la virtud de hacer comprender al pueblo que con gritos, los sonidos estridentes, los ruidos intolerables, se atenta contra la salud del hijo en formación, de la madre, del adulto, del anciano, de los enfermos.⁵²

48. Anónimo, "Puede obtenerse algún aumento en la potencia de los motores mediante el escape libre?", *Automovilismo*, no. 102, abril de 1927.

49. Julio Indarte, "Escape libre", *Caras y Caretas*, no. 1534, 25 de febrero de 1928.

50. Percy Tinan, "El automovilismo en la Argentina", *Automovilismo*, no. 41, marzo de 1922.

51. Ronacín, "Ruidos molestos. Escape libre, bocinas y campanas", *Automovilismo*, no. 163, enero de 1933.

52. Anónimo, "Cartilla del Silencio", *Monitor de la Educación Común* 52, no. 725, 1933, 39, http://www.bnm.me.gov.ar/ebooks/reader/reader.php?dir=00150915&num_img=00150915_0039-00&mon=1&vn=s&vi=s&vt=s&vp=s&vv=s&vh=s&c=0002&zoom=100&modo=

El ruido inútil afecta la salud de las personas en tanto irrumpe en el sistema nervioso, produciendo un estado de estrés, cansancio y tristeza que los documentos llaman *neurastenia* (figura 3). El ruido se atribuye, así, a un *problema de la cultura*:

El buen conductor, el que alardea de volante diestro y avisado, poblador de un gran centro de cultura como Buenos Aires, no toca bocina: primero, como virtuoso del volante; segundo, como individuo civilizado para quien el ruido sobrante ha de constituir una característica negativa de toda cultura.⁵³

Figura 3. Los sonidos repentinos e inesperados causan neurastenia, un estado de estrés, cansancio y tristeza



Fuente: Anónimo, "Los ruidos, problema de cultura", *Automovilismo*, no. 235, julio de 1939.

Existieron, entonces, tanto normas jurídicas como morales que censuraban las prácticas sonoras de estos sujetos, superpuestas a un ya saturado movimiento. Sin embargo, éstas persistieron, y la modificación de los hábitos sociales se asumió como una tarea casi imposible. El bullicio constante se impuso como un polo negativo de la ciudad, asociado con un tipo de sujeto que parecía no tener conciencia de los efectos de su producción sonora. La velocidad y el ruido, síntomas de la ciudad en crecimiento con escasez de tiempo para administrar, fueron considerados ahora la fuente de un estado de malestar social e individual. El imaginario moderno, que primero asoció la civilización con el ruido, redirigió su atención a la necesidad de mitigarlo en un ideal de silencio. La ciudad, por definición, seguirá siendo ruidosa, pero deberá serlo únicamente en ese fondo testimonial del movimiento urbano.

53. Anónimo, "Tono único", *Caras y Caretas*, no. 1980, 12 de septiembre de 1936.

Retomando el tema del carácter periférico de la modernidad de Buenos Aires, ciudades como Londres, por ejemplo, se constituyeron como el modelo a seguir para la generación de políticas eficaces contra los ruidos molestos, aspecto irreproducible en Buenos Aires por las características culturales de sus habitantes. Al respecto, el reconocido escritor argentino Alberto Gerchunoff aseguró que:

En las urbes europeas cada señal audible está reglamentada, se sujeta a condiciones que están en relación con el reposo y con la tolerancia de los nervios. En Buenos Aires, el ruido goza de libertad.⁵⁴

De esta manera, el ruido pasó a integrar el conjunto de factores contaminantes de la ciudad:

Para muchos el ruido significaba progreso, y así siguió avanzando la civilización. Pero en la actualidad, el ruido es uno de los problemas más serios y las autoridades de todo el mundo están comenzando a comprender que el ruido es tan perjudicial a la salud como los gérmenes, el polvo y el humo de las grandes ciudades.⁵⁵

La ciudad continuó siendo el referente espacial del fenómeno sonoro llamado ruido. Sin embargo, éste había cambiado radicalmente su sentido. La propia civilización en la que fue gestado lo reconoció como un elemento a ser combatido. Ruido, aire y agua fueron el foco de la impronta higienista urbana, en tanto modelo sanitario del cuerpo social⁵⁶. En el imaginario moderno se buscaron las maneras de controlar lo efímero y sancionar las prácticas que no se adecuaban a este nuevo ideal del silencio relativo.

Por favor, señor, ¡la bocina!

El siglo XX fue el escenario de diferentes esfuerzos por controlar el fenómeno sonoro y las prácticas consideradas molestas para la convivencia ciudadana en las metrópolis. El sentido atribuido al ruido se transformó a medida que determinados sonidos fueron situados por fuera del límite de lo tolerable. Estos umbrales de tolerancia fueron producidos en una relación dialéctica con el imaginario moderno que, gradualmente, adoptó una imagen negativa del ruido y, por ende, la necesidad de manipularlo en función de una impronta higienista, dentro de lo señalado por Emily Thompson como el deseo moderno por controlar el sonido⁵⁷.

54. Alberto Gerchunoff, "La ciudad de los estrépitos", *Caras y Caretas*, no. 1664, 23 de agosto de 1930.

55. Edward Podolsky, "El rugido del diablo", *Caras y Caretas*, no. 2136, 16 de septiembre de 1939.

56. La cuestión del aire impuro y su relación con las políticas urbanas higienistas, vinculado al creciente tráfico vehicular en Buenos Aires durante el mismo período aquí trabajado, ha sido abordada por Diego Armus en un interesante estudio histórico y cultural sobre la tuberculosis, ver Diego Armus, *La ciudad impura. Salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires, 1870-1950* (Buenos Aires: Edhasa, 2007).

57. Thompson, *The Soundscape*.

Este imaginario de control se produjo a partir de un proceso tecnológico y otro legal. Me concentraré, en lo que sigue, en el segundo de ellos⁵⁸, para considerar cómo a través de las normas jurídicas se ha buscado sistemáticamente proscribir algunas prácticas sonoras. De acuerdo con Esteban Krotz, existe una profunda relación entre los procesos sociales y las normas jurídicas de una sociedad⁵⁹. Aquí se retoma este postulado, en tanto la sistematización de este marco legislativo ofrece indicios no solo de los intentos estatales por ordenar la sonoridad del espacio público, sino también de la presencia de aquellas prácticas cuyos efectos acústicos forman parte de la cotidianeidad aural de una ciudad. Es decir, nos habla de cómo ciertas prácticas —y sus efectos acústicos— pasan a ser consideradas molestas e ingresan en el terreno de lo intolerable, y también de la existencia de una resistencia social a la autoridad.

En 1939, *Caras y Caretas* publicó una historieta que, en el tono irónico que representa a la revista, sintetiza la relación entre los ciudadanos porteños y las normas contra el ruido. Se trata de una maldición gitana en la que se desea al destinatario que se transforme en una ordenanza contra los ruidos molestos, para que así ya nadie lo respete (figura 4).

Figura 4. Esta imagen representa la relación entre la ciudadanía porteña y las ordenanzas contra el ruido



Fuente: Rosso, “Maldiciones gitanas”, *Caras y Caretas*, no. 2123, 17 de junio de 1939.

58. Cómo fueron percibidas estas innovaciones tecnológicas en Buenos Aires, con la posibilidad de grabar y reproducir sonidos fue abordado en profundidad en Petit y Di Tullio, “The City of Noise”. Para una revisión general, ver Sterne, *The Audible Past*.

59. Esteban Krotz, ed., *Antropología jurídica: perspectivas socioculturales en el estudio del derecho* (Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana - Anthropos, 2002).

Con el correr de los años, se instalaron en el ámbito público porteño diversas normas jurídicas con el objetivo de regular la producción de *ruidos molestos*. Como se ha señalado, el parámetro de la molestia —eminentemente subjetivo— es trazado en relación con los umbrales sociales de tolerancia. Así, existen sonidos que, si bien no serán escuchados con deleite, se asumen como el ruido inherente a la ciudad que no responde a la actividad específica de un sujeto identificable. Son, más bien, *ruidos impersonales* producidos por la circulación y el movimiento, que no son escuchados —aunque sí oídos— ya que pertenecen al fondo testimonial de la sonoridad moderna. Otros ruidos, los inútiles, situados en el plano de lo intolerable, sí son asociados con las prácticas de sujetos cuyos hábitos buscarán ser modificados a través de la sanción policial y la punición monetaria. El Estado recurre a su sistema legal para proscribir estas prácticas, cuyo efecto acústico directo o indirecto atenta contra la sonoridad moderna y el ideal del ciudadano.

Se trata de un sistema legal municipal compuesto por códigos, ordenanzas y disposiciones que promueven la eliminación de ciertas prácticas en el ámbito público y, principalmente, en el terreno vial. En una lectura etnográfica de este sistema, podemos dar cuenta no solo de los intentos del Estado por restringir la sonoridad urbana al marco de lo civilizado, sino también del comportamiento cotidiano de los sujetos en la vida pública. Lo interesante, precisamente, es llegar a entender cómo se configuran en la práctica aquellas reglas implícitas, socialmente aprendidas e interiorizadas, que regulan los modos en que nos desenvolvemos en la calle:

[E]stas reglas son la gramática que posibilita esa comunicación inteligible entre los actores para que los hechos viales puedan ocurrir. Y estas reglas parecen ser la *actualización performativa de las normas viales*, que lleva verdaderamente a la generación de un sistema paralelo práctico de normas, las *normas nativas*, a partir de las cuales sabemos qué hacer en cada situación que puede procesar nuestro *saber vial*.⁶⁰

Existe una distancia entre las normas morales de una sociedad —el imaginario de lo posible y cómo se hacen las cosas en el día a día— y los órdenes estatales impuestos a través de normas jurídicas, reforzados por la presencia policial. Vemos aquí cómo esas normas jurídicas no son acatadas por sujetos pasivos, sino que existe una historia de relaciones plasmada en una “rebeldía semiótica”⁶¹, una transformación de los signos del Estado en símbolos que son interpretados contextualmente para producir una negociación constante por los significados.

60. Wright, Moreira y Soich, “Antropología vial”, 183. Énfasis en el original.

61. Christian Grimaldo, “La antropología vial, una propuesta para el estudio de la movilidad como campo cultural. Entrevista con Pablo Wright”, *Encartes* 1, no. 1 (2018): 155, <https://encartes.mx/la-antropologia-vial-una-propuesta-para-el-estudio-de-la-movilidad-como-campo-cultural/>

A partir de los documentos analizados se identificaron tres factores principales que entran en juego en la percepción de las normas que han buscado regular la sonoridad urbana. Primero, la desconfianza social frente a los ordenamientos estatales. Segundo —en consecuencia—, la expectativa de que no exista un acatamiento real de las disposiciones y que estas terminen en el olvido. Tercero, la reticencia a pensar que existe una manera eficaz de controlar el sonido, contemplando su cualidad evanescente y ubicua. Así, las reacciones frente a las ordenanzas contra el ruido han sido categóricamente negativas, como muestra la figura 5, en respuesta a la legislación promovida durante la intendencia de Arturo Gramajo (1915-1916).

Figura 5. Esta imagen se mofa de los intentos del Estado por controlar el ruido y representa las primeras actitudes negativas frente a las ordenanzas



Fuente: Polimani, "La ordenanza contra el ruido", *Caras y Caretas*, no. 872. 19 de junio de 1915.

Esta imagen representa la arbitrariedad al determinar qué es el ruido y qué puede resultar molesto. Si acaso existe un ruido que puede ser homologado a la modernidad, ¿qué hacer con todos esos ruidos asociados con la incultura? Mientras en ciudades europeas modernas se percibe que las normas se implementan eficazmente para regular la sonoridad del cuerpo social:

Nosotros, no obstante proyectos y decretos existentes, continuamos viviendo en un infierno sonoro. Altoparlantes, campanas tranviarias, bocinas automovilísticas y gritos de vendedores ambulantes electrizan, no solo el día, sino la noche porteña.⁶²

62. Rubén Castillo, "En pos del silencio", *Caras y Caretas*, no. 1875, 8 de septiembre de 1934.

Estamos en el escenario de un movimiento urbano donde proliferan la presencia de vehículos y de oferta de objetos, servicios y actividades culturales en el espacio público. La propia ampliación de la voz, el uso de instrumentos que declamen la atención por medio de su presencia audible, los nuevos volúmenes de los sistemas de reproducción; todas son prácticas que atentan contra el imaginario sonoro moderno de una ciudad civilizada. En este contexto, el Estado asume el monopolio del orden sonoro, estableciendo un fino límite entre lo permitido y lo no permitido, planteado a través de un sistema de normas jurídicas que busca instaurar, a su vez, un código moral. A través de este sistema, se busca restaurar un orden tanto ambiental como social alterado por la producción generalizada de ruido, lo cual da cuenta de las disputas de sentido que existen en el campo aural, donde ciertas modalidades sonoras y aurales se imponen por sobre otras a partir de diversos niveles de legitimidad. En esta línea, cabe retomar al economista francés Jacques Attali —si bien centrado en el análisis de una economía política de la música—, para quien una escucha atenta de la materia sonora permite dar cuenta de ciertos anuncios a través de los que la sociedad busca cuestionar los órdenes establecidos. Para ello, el autor propuso una comprensión del ruido alejada de esta impronta higienista, postulando una sugerente pregunta:

¿Quién no presiente que hoy el proceso, llevado a su extremo límite, está a punto de hacer del Estado moderno una gigantesca fuente única de emisión de ruido, al mismo tiempo que un centro de escucha general? ¿Escucha de qué? ¿Para hacer callar a quién?⁶³

Estos antecedentes marcan cómo poco a poco se fue pensando a Buenos Aires como una ciudad ruidosa y desordenada, alejada del imaginario de la civilización. En 1934, fue sancionada la ordenanza municipal 5.388 que intentó regular la producción de ruidos molestos, inútiles e innecesarios en la vía pública. Sin embargo, esta ordenanza cayó rápidamente en desuso, y se instaló como un recurso necesario, pero sin efectos reales⁶⁴. Seis años después de su sanción, la norma resurgió principalmente en torno a la sonoridad vial —con modificaciones de la ordenanza 11.165—, bajo instrucciones de la jefatura policial⁶⁵. Se ratificó, entre otros aspectos, la prohibición del uso del escape libre y las condiciones legales de la bocina, que debía ser de sonido grave y de un solo tono.

La obligación del uso de silenciador para evitar los ruidos del escape libre ya se encontraba vigente mucho antes de 1934. Durante la década de 1920, de hecho, el escape libre fue considerado el principal flagelo sonoro de las calles porteñas, con menciones secundarias a la bocina, las estridentes campanas del tranvía y la tracción a sangre. Más allá de las normas jurídicas, el escape libre siguió teniendo un extendido uso entre los conductores, tal vez como un modo de hacer notar acústicamente los vehículos en medio del tránsito urbano o bajo la creencia de que su uso resultaba saludable para la máquina.

63. Jacques Attali, *Ruidos. Ensayo sobre la economía política de la música* (Ciudad de México: Siglo XXI, 1995), 16-17.

64. Anónimo, "Los ruidos molestos", *Caras y Caretas*, no. 2003, 20 de febrero de 1937.

65. Anónimo, "Intensificase la represión oficial de los ruidos molestos", *Automovilismo*, no. 248, agosto de 1940.

Ya internados en la década de 1930, el escape libre perdió el estatus de principal ruido molesto frente a la bocina, también por su uso desmedido e innecesario, que ya se encontraba penado por ordenanzas y reglamentos de tránsito. Sin embargo, contemplemos que existían ciertos usos sonoros de la bocina oficialmente indicados para reforzar la seguridad vial. En 1923, el ACA. publicó un folleto distribuido por la Jefatura de Policía, indicando la obligación de tocar la bocina en las bocacalles⁶⁶. Al llegar a la esquina, el conductor debía aminorar la velocidad, oprimir una vez y brevemente la bocina y luego continuar la marcha. Este dispositivo contaba, entonces, con dos funciones principales: dar aviso de que se está por cruzar una calle, y como último recurso para advertir un peligro inminente. Sin embargo, los usos reales exceden ampliamente este espectro, neutralizando así su función original:

Instintivamente el chofer oprime el botón que va colocado en la parte superior de la rueda de dirección, no dando importancia al efecto que produce el estrépito de la bocina al que la escucha. Y el oyente queda indiferente al estrépito. El sonido ha llegado a no tener significado.⁶⁷

Así, en lugar de funcionar como un recurso de último grado, la bocina predominó en el paisaje sonoro urbano⁶⁸ detentando múltiples significados posibles, incluso actuando como un punto de descarga de los conductores ante la congestión del tráfico. A su vez, se estableció una relación entre su sonido y la velocidad. Los conductores, en lugar de aminorar la marcha en las esquinas y tocar la bocina, invirtieron los hechos: pasando la mitad de cuadra comenzaban a tocar la bocina y oprimían el acelerador⁶⁹.

De esta manera, la bocina pasó gradualmente a ser percibida como el principal ruido molesto del tránsito⁷⁰, desconcertando a peatones y conductores y generando un caos sonoro. Esto configuró, nuevamente, que existen sujetos con umbrales auditivos y morales altos, que se permitían la producción de ruidos sin importar los efectos en las demás personas. Ahora bien, a diferencia del escape libre, la bocina es un elemento obligatoriamente presente en los vehículos. Al tratarse de un objeto no solo de seguridad, sino también de consumo, las publicidades de estos dispositivos abundan en *Automovilismo*. Lo interesante, sin embargo, son los valores que se resaltan, como la intensidad y los múltiples tonos, que marcan una contradicción con los intentos jurídicos de regular su uso en el espacio público (figura 6). Las principales sanciones se dirigieron, con el tiempo, a homologar los usos de la bocina en los espacios urbanos, bajo la revitalizada ordenanza 5.388:

66. Anónimo, "Indicaciones sobre el tráfico público", *Automovilismo*, no. 58, agosto de 1923.

67. F. Strong, "La bocina del automóvil es un accesorio peligroso?", *Automovilismo*, no. 109, noviembre de 1927.

68. Schafer, *The Soundscape*.

69. Driver, "Por favor, señor, ¡la bocina! El equilibrio está en el medio", *Automovilismo*, no. 263, noviembre de 1941.

70. Stray Bullet, "La bocina había sido convertida en la productora N° 1 de ruidos molestos", *Automovilismo*, no. 252, diciembre de 1940.

A tal efecto será severamente reprimido el uso de sirenas, claksons, y en general de todo aparato que produzca ruido agudo, múltiple o prolongado, debiendo, por lo tanto, los propietarios de automóviles proveerlos de una bocina de sonido grave, de un solo tono, el cual será determinado por el Departamento Ejecutivo Municipal.⁷¹

Figura 6. Esta es una de muchas publicidades que ofrecen bocinas en diferentes potencias y tonos. Muestra, así, una contradicción con las normas que establecen las características que deben tener las bocinas y su uso como último recurso



Fuente: “Publicidad Bosch”, *Automovilismo*, no. 204, noviembre de 1936.

Las normas jurídicas, instaladas como parte de una agenda pública, pusieron el foco en los usos incorrectos de este previsor acústico. A raíz de los problemas generados en la convivencia ciudadana, en 1939 se planteó la ordenanza 10.006, que estipuló que el toque de bocina en las bocacalles debía ser reemplazado por la proyección lumínica de los faros —una bocina óptica— entre la 1 y las 7 de la mañana⁷². Esto despertó resistencia por parte del ACA, que propuso en su lugar ratificar la restricción del uso de la bocina a los casos estrictamente necesarios. Más allá de esto, la ordenanza se implementó efectivamente y supuso un cambio de hábito que en la actualidad nos pasa inadvertido. En 1942, con la ordenanza 20.820, el horario se amplió desde las 22 horas⁷³.

71. Anónimo, “Advertencia a los automovilistas”, *Automovilismo*, no. 198, abril de 1936.

72. Anónimo, “Ordenanza N° 10.006, sobre circulación y estacionamiento de vehículos”, *Automovilismo*, no. 232, abril de 1939.

73. Anónimo, “El uso nocturno de los faros en reemplazo de la bocina”, *Automovilismo*, no. 265, enero de 1942.

—dado por la confluencia entre el sonido, la cultura vial y la tecnología— en la búsqueda por vincular un nuevo código moral al ideal ciudadano. Sin embargo, el ruido continuará siendo un problema cultural, y este sistema jurídico permanecerá en el terreno de lo teórico, sin aplicación práctica. Si bien la pretensión sigue estando en regular la emisión de toda clase de sonido que afecte al cuerpo social e individual, la sonoridad vial se constituyó progresivamente como el principal foco de conflicto sonoro para la convivencia en la ciudad.

Conclusiones

Este texto exploró distintos sentidos del ruido en la conformación de Buenos Aires como una ciudad moderna a principios del siglo XX. A partir de los documentos analizados, puede entreverse cómo la producción social de la escucha moderna urbana se articuló en torno a una distinción entre cómo *debería* sonar la ciudad, por un lado, y cómo en realidad sonó —y suena—. Ruido funciona, así, como un eje conceptual que articula la relación dinámica y cambiante entre el imaginario de la ciudad moderna y los umbrales sociales de tolerancia auditiva. En el recorrido realizado, se planteó cómo el cuerpo social urbano internalizó el efecto acústico de la creciente circulación vehicular y la intensidad, vinculado con la idea del progreso. Esto marcó un primer límite entre el ruido inherente a la dinámica urbana y el ruido sobrante asociado con las prácticas sociales de sujetos identificables, principalmente, aquellos automovilistas con una tendencia al uso indebido de la bocina y del escape libre. El ruido producido por estos sujetos fue, así, reconocido como el efecto de una práctica inculta e incivilizada, que dio lugar a una escucha molesta e innecesaria, alejada del imaginario sonoro moderno. De esta manera, el espacio público de Buenos Aires se constituyó como el eje de una disputa socio-acústica, donde el Estado municipal ha detentado históricamente el monopolio del orden sonoro, con el objetivo ulterior de amoldar a la ciudad a los parámetros europeos de modernidad.

De acuerdo con Beatriz Sarlo, la modernidad de Buenos Aires se encuentra condicionada por su marco geográfico e intelectual periférico⁷⁸, aspecto evidenciado en los modos de compararse y seguir las trayectorias de Londres, París o Nueva York, ciudades *originalmente* modernas. De esto se desprende que el modelo de la escucha moderna fue cambiando en función de esta comparación. En un inicio, el ruido se asoció con la emergencia de un parámetro global de modernidad, lo que permitió insertar a Buenos Aires en el concierto de las naciones “modernas”. Sin embargo, a medida que estas urbes europeas comenzaron a adoptar medidas para combatir el ruido urbano, el modelo se transformó, y aquí fue precisamente cuando en Buenos Aires el ruido comenzó a percibirse como un problema

.....
78. Sarlo, *Una modernidad periférica*.

cultural, producto de la escucha de prácticas sonoras intolerables. Con este nuevo modelo de modernidad, se crearon distintas normas jurídicas y morales que buscaron regular la producción social de ruido, bajo el supuesto de que no debían existir señales acústicas sin su debida reglamentación. Esto permite situar cómo fue que se gestó la categoría de *ruidos molestos*, basada en un parámetro subjetivo, que actualmente es tomada exclusivamente en su aspecto supuestamente objetivo para regular la sonoridad urbana, a partir de las características físicas del fenómeno sonoro, desatendiendo su formulación sociohistórica.

El análisis propuesto contribuye a una historia de las sonoridades y la escucha en las ciudades latinoamericanas, donde ciertos procesos se presentan de forma análoga a la aquí presentada, si bien cada metrópolis cuenta con sus propios recorridos históricos y diversas relaciones con los sistemas coloniales. Sin embargo, resulta interesante pensar y comparar cómo se ha construido, en otros marcos geopolíticos, la historia del ruido en tanto categoría intersubjetiva que legitima determinadas prácticas y dinámicas y desestima otras, produciendo la proscripción y el silenciamiento de sujetos por medio del sistema jurídico estatal y la sanción policial. Esto último, por ejemplo, puede rastrearse en la figura del organillero, oficio callejero que en México y Chile es considerado patrimonial y que en Buenos Aires es inaudible ya que fue prohibido por una ordenanza en el año 1918⁷⁹. Entonces, es posible distinguir el valor que adquiere abordar las múltiples relaciones sensibles y discursivas entre la modernidad y el ruido en las ciudades, ya que ambos términos actúan en tanto significantes con significados dinámicos y arbitrarios, que han funcionado como el fundamento de una economía de la sonoridad al señalar y proscribir aquellas prácticas sonoras que fueran en contra del imaginario de la escucha moderna y sus umbrales de tolerancia. A su vez, es relevante proponer este tipo de estudios basado en las sonoridades viales, cuyos ruidos actualmente son considerados el principal flagelo de la acústica urbana. Este foco permite dar cuenta de los modos en que se componen desde lo sensible las sonoridades de los espacios públicos, como vimos aquí con las prácticas sonoras centradas en el uso de la bocina y el escape libre, complementando aquellos trabajos focalizados en la experiencia musical.

Por último, se hace hincapié en la dificultad que engloba abordar un tema como la escucha —en todo caso, cualquier acto perceptivo— desde documentos escritos y gráficos. Es decir, tener la mirada entrenada para identificar, entre cientos de páginas, los términos adecuados con los que se manifiesta la escucha, los gestos gráficos como aquellas líneas que expresan un efecto acústico específico. Para ello, fue pertinente emprender el análisis de las expresiones halladas en *Caras y Caretas* y *Automovilismo* tomando a la historia desde una perspectiva antropológica⁸⁰, bajo la premisa de que es necesario situar tanto al archivo como a los sujetos, ya que la escucha es un fenómeno de la experiencia que no puede ser generalizado.

79. A. López, “Los organitos”, *Caras y Caretas*, no. 1048, 2 de noviembre de 1918.

80. Wright, “Trabajo de campo en el tiempo”.

A través de estos relatos, no solo ha sido posible dar cuenta de la configuración histórica de la escucha porteña, situando la censura que han sufrido determinadas prácticas y sus efectos acústicos, sino específicamente de la conformación de un *habitus* sonoro porteño vinculado con un *habitus* vial⁸¹. Es decir, el conjunto de prácticas sonoras que han compuesto la sonoridad urbana de Buenos Aires, que ha sido, justamente, el foco de los intentos del Estado por intervenir en la sonoridad del espacio público y delimitar la escucha, en el marco de un imaginario moderno de control.

Bibliografía

Fuentes primarias

Publicaciones periódicas

- [1] *Automovilismo*. Argentina. 1922, 1923, 1927, 1933, 1936, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943, 1944.
- [2] *Caras y Caretas*. Argentina. 1918, 1919, 1924, 1928, 1930, 1934, 1936, 1937, 1939.
- [3] *Fray Mocho*. Argentina. 1912.
- [4] *Monitor de la Educación Común*. Argentina. 1933.

Fuentes secundarias

- [5] Armus, Diego. *La ciudad impura. Salud, tuberculosis y cultura en Buenos Aires*. Buenos Aires: Edhasa, 2007.
- [6] Attali, Jacques. *Ruidos. Ensayo sobre la economía política de la música*. Ciudad de México: Siglo XXI, 1995.
- [7] Bieletto-Bueno, Natalia. "Heritage: Sound Cartographies and Urban Segregation in Twenty-first-century Mexico City". *Journal of Urban Cultural Studies* 4, nos. 1/2 (2017): 107-126. https://doi.org/10.1386/jucs.4.1-2.107_1
- [8] Bieletto-Bueno, Natalia. "De incultos y escandalosos: ruido y clasificación social en el México postrevolucionario". *Resonancias* 43, no. 22 (2018): 161-178. <https://doi.org/10.7764/res.2018.43.9>
- [9] Bieletto-Bueno, Natalia. "Regímenes aurales a través de la escucha musical: ideologías e instituciones en el siglo XXI". *El Oído Pensante* 7, no. 2 (2019): 111-134. <http://revistas-cientificas.filo.uba.ar/index.php/oidopensante/article/view/7563>
- [10] Bieletto-Bueno, Natalia y Catherine Burdik. "Los sentidos en las artes y sonidos de Chile. Usos del olfato y la escucha para una reescritura histórica de la colonialidad". *Pasado Abierto*, no. 9 (2019): 91-122. <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/3294>

81. Wright, Moreira y Soich, "Antropología vial".

- [11] Bijsterveld, Karin. *Mechanical Sound: Technology, Culture, and Public Problems of Noise in the Twentieth Century*. Londres: The MIT Press, 2008.
- [12] Bourdieu, Pierre. *El sentido práctico*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2015.
- [13] Bruner, Edward. "Experience and its Expressions". En *The Anthropology of Experience*, editado por Victor Turner y Edward Bruner, 3-30. Chicago: University of Illinois Press, 1986.
- [14] Cardoso, Leonardo. *Sound-Politics in São Paulo*. Nueva York: Oxford University Press, 2019.
- [15] Classen, Constance. "Foundations for an Anthropology of the Senses". *International Social Science Journal* 153, no. 49 (1997): 401-412. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2451.1997.tb00032.x>
- [16] Domínguez Ruiz, Ana Lidia. "Digresión sobre el espacio sonoro. En torno a la naturaleza intrusiva del ruido". *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo* 4, no. 7 (2011): 26-36. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu4-7.dses>
- [17] Domínguez Ruiz, Ana Lidia. "La naturaleza sonora de la vida urbana. Ruido, convivencia y conflicto por el espacio sonoro en la Ciudad de México". Tesis de doctorado, Universidad Autónoma Metropolitana, 2012.
- [18] Domínguez Ruiz, Ana Lidia. "El oído: un sentido, múltiples escuchas". *El Oído Pensante* 7, no. 2 (2019): 92-110. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/oidopensante/article/view/7562>
- [19] Elias, Norbert. *El proceso de la civilización*. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1987.
- [20] Feld, Steven. "Una acustemología de la selva tropical". *Revista Colombiana de Antropología* 49, no. 1 (2013): 217-239. <https://doi.org/10.22380/2539472x79>
- [21] García, Miguel. "Los oídos del antropólogo. La música Pilagá en las narrativas de Enrique Palavecino y Alfred Métraux". *Runa*, no. 27 (2007): 49-68. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/runa/article/view/2716>
- [22] Gorelik, Adrián. *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2013.
- [23] Grimaldo, Christian. "La antropología vial, una propuesta para el estudio de la movilidad como campo cultural. Entrevista con Pablo Wright". *Encartes* 1, no. 1 (2018): 152-168. <https://encartes.mx/la-antropologia-vial-una-propuesta-para-el-estudio-de-la-movilidad-como-campo-cultural/>
- [24] Gutiérrez, Leandro y Luis Alberto Romero. "Sociedades barriales, bibliotecas populares y cultura de los sectores populares: Buenos Aires, 1920-1945", *Desarrollo Económico* 29, no. 113 (1989): 33-62. <https://doi.org/10.2307/3466761>
- [25] Ingold, Tim. *The Perception of the Environment*. Nueva York: Routledge, 2000.
- [26] Jackson, Michael. *Minima Ethnographica. Intersubjectivity and the Anthropological Project*. Chicago: The University of Chicago Press, 1998.
- [27] Krotz, Esteban, ed., *Antropología jurídica: perspectivas socioculturales en el estudio del derecho*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana - Anthropos, 2002.
- [28] Le Breton, David. *El silencio*. Madrid: Sequitur, 2006.

- [29] Le Breton, David. *El sabor del mundo. Una antropología de los sentidos*. Buenos Aires: Nueva Visión, 2009.
- [30] Le Corbusier. “El Plan ‘Voisin’ de París. Buenos Aires puede convertirse en una de las ciudades más dignas del mundo”. En *Precisiones. Respecto a un estado actual de la arquitectura y el urbanismo*, 193-237. Barcelona: Apóstrofe, 1999 [1929].
- [31] López, Lucio Vicente. *La gran aldea. Costumbres Bonaerenses*. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2003 [1884]. En línea. http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/la-gran-aldea--0/html/ff17aeca-82b1-11df-acc7-002185ce6064_2.html
- [32] Losada, Leandro. “Convenciones culturales y estilos de vida. La elite social de la Argentina de entreguerras en las crónicas sociales de la revista Caras y Caretas (1917-1939)”. *Social and Education History* 2, no. 2 (2013): 152-175. <https://hipatiapress.com/hpjournals/index.php/hse/article/view/504>
- [33] Martínez Estrada, Ezequiel. *La cabeza de Goliat: microscopía de Buenos Aires*. Barcelona: La Biblioteca Argentina, 2001.
- [34] Merleau-Ponty, Maurice. *Fenomenología de la percepción*. Buenos Aires: Planeta, 1993.
- [35] Mignolo, Walter. “La colonialidad: la cara oculta de la modernidad”. En *Modernologías: artistas contemporáneos investigan la modernidad y el modernismo*, coordinado por Sabine Breitwieser, 39-49. Barcelona: Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona, 2009.
- [36] Ochoa Gautier, Ana María. *Aurality. Listening and Knowledge in Nineteenth Century Colombia*. Londres: Duke University Press, 2014.
- [37] Pelinski, Ramón. “El oído alerta: modos de escuchar el entorno sonoro”. Ponencia presentada en I Encuentro Iberoamericano sobre Paisajes Sonoros, Auditorio Nacional de Música, Madrid, junio de 2007. https://cvc.cervantes.es/artes/paisajes_sonoros/p_sonoros01/pelinski/pelinski_01.htm
- [38] Petit, Facundo y Martina Di Tullio. “The City of Noise: An Approach to the Multiple Senses of Sound in Buenos Aires”. *Journal of Sonic Studies*, no. 19 (2020). <https://www.researchcatalogue.net/view/809702/809703>
- [39] Petit, Facundo y Nahuel Potenza. “Sonoridades subterráneas: una etnografía de los músicos del subte de la Ciudad de Buenos Aires”. *El Oído Pensante* 7, no. 2 (2019): 64-91. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/oidopensante/article/view/7561>
- [40] Piglia, Melina. “Automóviles, nafta y caminos: los vínculos entre el Automóvil Club Argentino y el Estado en los años treinta”. *Entrepasados*, nos. 36/37 (2011): 155-174.
- [41] Polti, Victoria. “Aproximaciones teórico-metodológicas al estudio del espacio sonoro”. Ponencia presentada en el X Congreso Argentino de Antropología Social, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, noviembre-diciembre de 2011.
- [42] Quijano, Aníbal. “Colonialidad y modernidad/racionalidad”. *Perú Indígena* 13, no. 29 (1992): 11-20.

- [43] Rivas, Francisco. "Estrato y escorzo: arqueología y fenomenología de la escucha". *El Oído Pensante* 7, no. 2 (2019): 176-193. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/oidopensante/article/view/7566>
- [44] Rogers, Geraldine. *Caras y Caretas: cultura, política y espectáculo en los inicios del siglo XX argentino*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2008.
- [45] Samuels, David, Louise Meintjes, Ana-María Ochoa y Thomas Porcello. "Soundscapes: Toward a Sounded Anthropology". *Annual Review of Anthropology* 39, no. 1 (2010): 329-345. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-022510-132230>
- [46] Sarlo, Beatriz. *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920-1930*. Buenos Aires: Nueva Visión, 2003.
- [47] Schafer, Raymond-Murray. *The Soundscape: Our Sonic Environment and the Tuning of the World*. Vermont: Destiny, 2004.
- [48] Sterne, Jonathan. *The Audible Past*. Durham y Londres: Duke University Press, 2003.
- [49] Stoller, Paul. *The Taste of Ethnographic Things*. Filadelfia: University of Pennsylvania Press, 1992.
- [50] Thibaud, Jean-Paul. "Towards a Praxiology of Sound Environment". *Sensory Studies*, página web, 2010. <http://www.sensorystudies.org/sensorial-investigations/towards-a-praxiology-of-sound-environment/>
- [51] Thompson, Emily. *The Soundscape of Modernity. Architectural Acoustics and the Culture of Listening in America, 1900-1933*. Londres: The MIT Press, 2002.
- [52] Turner, Victor y Edward Bruner, eds. *The Anthropology of Experience*. Chicago: University of Illinois Press, 1986.
- [53] Wright, Pablo. "Imaginario, símbolos y coreografías viales: una perspectiva antropológica". *Novedades. Publicación de la Asociación Argentina de Compañías de Seguros*, no. 50 (2011): 28-33.
- [54] Wright, Pablo. "Trabajo de campo en el tiempo. Los lugares etnográficos de la antropología de la historia". *Memoria Americana. Cuadernos de Etnohistoria* 20, no. 1 (2012): 173-181.
- [55] Wright, Pablo. "Cuerpos viales, cultura y ciudadanía: reflexiones antropológicas". *Encartes* 3, no. 5 (2020): 10-28. <https://doi.org/10.29340/en.v3n5.139>
- [56] Wright, Pablo, María Verónica Moreira y Darío Soich. "Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en las calles de Buenos Aires". En *Perspectivas etnográficas contemporáneas en Argentina*, editado por Leticia Katzer, 164-215. Mendoza: Instituto de Arqueología y Etnología de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo, 2019.
- [57] Zunino Singh, Dhan. "El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas". *Revista Transporte y Territorio*, no. 9 (2013): 173-200. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/310>