

Discursos sobre la cultura del transporte y las formas de viajar en el siglo XIX: Martin de Moussy en la Confederación Argentina / *Discourses on the culture of transport and the ways of travelling in the nineteenth century: Martin de Moussy in the Argentinian Confederation*

Mario Sebastián Román
(pág 17 - pág 28)

Nos proponemos aquí avanzar en la indagación acerca de cómo se configuran el transporte y las formas del viajar en el discurso del viajero francés Martin de Moussy, quien recorriera las geografías del actual territorio argentino a mediados del 1800. Analizaremos una pieza clave que ocupa un lugar privilegiado en el anaque de lo que hemos denominado los “discursos de (en) viaje” en la biblioteca de la historia de la cultura escrita del siglo XIX, para el caso argentino: su *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina*. Presentamos una aproximación al modo en que se tematizan las cuestiones antes señaladas, desde una estrategia discursiva atravesada por la funcionalidad política al proyecto de la Confederación.

Palabras clave: discursos – viaje – transporte – comunicación – Confederación Argentina

In this article we aim at explaining how transport and the ways of travelling are configured in the discourse of the French traveler Martin de Moussy, who traversed the geography of present-day Argentinian territory in the middle of the 19th century. We will analyze a key work of what we have called the “discourses of (in) travel”, which occupies a main place in the library of history of written culture in Argentina: his *Geographical and Statistic Description of the Argentinian Confederation*. We present an introduction to the way in which previously mentioned aspects are thematized in the context of a discursive strategy organized around the political functionality of the project of the Confederation.

Keywords: discourse – travel – transport – communication – Argentinian Confederation

Mario Sebastián Román. Prof. Adjunto en la FCEdu – UNER y FHAYCS – UADER, Argentina. Especialista en Semiótica y Análisis del Discurso. Investigador categoría II, MINCYT. Director de la Maestría en Comunicación en FCEdu - UNER y del PID UNER 3171. Autor del libro: *Discursos en viaje, Biblos*, 2012 y Director del libro: *La pluma y la lente. Viajeros europeos en la Argentina del siglo XIX*. EDUNER, 2016. Correo: sromanreybet@yahoo.es

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 13/12/2020

1. INICIO

Durante el siglo XIX el mundo occidental reservó un importante espacio en “el orden de los libros” (Chartier, 1994: 20) para los relatos de viaje, o mejor, para lo que nosotros hemos denominado los “discursos de (en) viaje” (Román, 2012: 28 y 2016: 14)¹. Estos discursos, en la materialidad del libro impreso, al decir de Raymond Williams “el primer medio moderno de comunicación” (Williams, 1974: 21), dieron cuerpo a la intervención cultural de numerosos viajeros europeos que circularon y permanecieron en el actual territorio argentino, participando protagónicamente en la constitución del campo científico y cultural nacional.

Viajeros como especialmente el militar belga Alfred du Grat y el médico y geógrafo francés Martin de Moussy ocuparon a través de su escritura un lugar importante en la red textual a partir de su rol decisivo en los procesos de construcción discursiva del espacio confederal y de la memoria histórica, en una serie en la que los antecede el cónsul británico Woodbine Parish. El diálogo polémico entre sus discursos generó “ficciones orientadoras” (Shumway, 2005: 15) de relatos históricos narrados “en forma de discurso en prosa narrativa” (White, 2005: 9). Tales “ficciones” fueron condición de posibilidad para la gestación de la “invención histórica” de nuestra nación durante el siglo XIX, especialmente durante el período de la Confederación Argentina, bajo la Presidencia del General Justo José de Urquiza (1854-1861).

Durante el siglo XIX la constitución de los estados nacionales necesitaba de un dispositivo organizador de su identidad, creador de una “imaginación territorial”. Requerían una soberanía, un territorio sobre el cual proyectar una “nación”, y la escritura debía moldearlo, hacerlo conocido, explorarlo y someterlo: “Escribir el territorio, por tanto, era hacerse de un cuerpo orgánico demarcando su geografía … para poner en marcha las instituciones.” (Montaldo, 2004: 19). Esto se materializó en distintas producciones textuales de viajeros europeos que fueron de gran importancia durante el siglo XIX y que dejaron su huella en la memoria histórica de nuestras geografías.

Pero, asimismo, podemos hacer una lectura de las mismas, que es la que propone mos en este trabajo, que tome como clave de análisis, en diálogo con lo anterior, el modo en que se tematiza la cuestión de las movilidades, en tanto

prácticas sociales con sentido, por lo tanto, experiencias que son representadas y producen cultura, así como expresan y producen relaciones sociales y de poder. Los objetos de estudio de la movilidad suelen ser híbridos (humanos y no humanos), espacializados y mediados por redes, normas, infraestructuras. (Zunino Singh et al, 2017: 10)

Los inicios del siglo XIX encuentran, así, un escenario dinámico, un territorio que se veía surcado, visitado, explorado y recorrido por viajeros de las más diversas índoles y procedencias, respuesta, quizás sintomática, de una Europa que decide, bajo el imaginario científico decimonónico, lanzarse a (re)conocerlo con nuevas gafas para finalmente

comprenderlo en clave de lectura de lo que podríamos llamar una “mundialización totalizante” (Hobsbawm, 2006: 60), en donde cada parte, cada geografía —y su naturaleza—, ocuparán un lugar preciso en el mosaico que la episteme occidental nos estaba preparando. Este dinamismo se marcará más aún a mediados de siglo, con Paraná como capital de la Confederación Argentina.

Estamos frente al funcionamiento de un dispositivo semiótico-discursivo (que hemos analizado en una publicación anterior; véase Román, 2012) en el que la “intervención cartográfica” funcionó como condición de posibilidad de la “invención histórica”, en el complejo entramado de producción de un imaginario histórico-social “nacional” al que aludíamos, ya que coincidimos con Livon Grosman en que: “La historia de un país es, entre otras, la historia del desplazamiento de sus fronteras y de su definición como territorio.” (Livon Grosman, 2003: 12).

Tras la Batalla de Caseros, en 1854 se proclamaba Presidente de la Confederación Argentina al entrerriano Justo José de Urquiza, quien jura ante el Congreso Constituyente en Santa Fe, iniciando el 5 de marzo de aquel año su período presidencial. El proyecto político-económico y cultural de Urquiza en la Confederación, cuyos antecedentes podemos rastrear ya a lo largo de su anterior liderazgo como gobernador de Entre Ríos sucesivas veces entre 1842 y 1852 (Bosch, 2001), en gran medida se articuló a partir de la convocatoria y participación sustantiva de intelectuales y científicos locales pero, quizás, fundamentalmente, la de aquellos europeos que viajaron por la Confederación Argentina y permanecieron en Entre Ríos. Una mirada sobre las políticas de Urquiza como Presidente de la Confederación Argentina (1854-1861), nos permite sostener que numerosos viajeros europeos realizaron una contribución significativa, a través de su producción escrituraria, a la institución y consolidación tanto del campo científico como del imaginario territorial que daría lugar a la “nación argentina”.

En ese marco, el viajero y médico francés Jean Antoine Victor Martin de Moussy tuvo un rol protagónico en el desarrollo del campo de producción de representaciones del espacio confederal. Analizamos cómo su *Description Géographique et Statistique de la Confédération Argentine*² constituyó una pieza sustantiva de la red textual necesaria para que el régimen político-cultural liderado por Urquiza desarrollara su propio campo de producción de representaciones, en el intento por instalar una nueva hegemonía, antagónica a la que había organizado Buenos Aires, durante el gobierno de Juan Manuel de Rosas.

2. MARTIN DE MOUSSY Y SU DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA Y ESTADÍSTICA DE LA CONFEDERACIÓN ARGENTINA

Jean Antoine Victor Martin de Moussy, miembro de la Academia de Ciencias y Medicina de París, quien se convertiría en el geógrafo de campo necesario para dar comienzo al registro cartográfico y topográfico que se necesitaba.

Nació en Brissac, cerca de Angers, Francia, sobre el Loire, en 1810. Tras terminar sus estudios de bachillerato, inició la carrera de Medicina, y fue luego médico militar en Estrasburgo. A los 27 años, imbuido de los ideales románticos de un grupo literario, que estudiaba

historia, geografía y política, renunció a su puesto, madurando la idea de viajar a América.

En 1841, de Moussy partió a Río de Janeiro, para trasladarse después de varios meses a Montevideo. En esa ciudad se conecta con los emigrados argentinos que luchaban contra Rosas, participando activamente de tareas médicas durante el sitio de Montevideo, donde será director del Hospital de la Legión Francesa e instalará también un observatorio meteorológico. Los estudios sobre meteorología y topografía física y médica realizados en Montevideo lo llevan a aspirar a un plan mayor: la exploración del territorio argentino, y gracias a la recomendación del encargado de negocios de Francia en Montevideo, M. de Maillefer, hace conocer sus proyectos al presidente Urquiza.

Beatriz Bosch precisa que de Moussy parte a la capital de la Confederación Argentina el 3 de octubre de 1854 y

No bien llega a Paraná instala un consultorio médico. Pronto publica una nota en *El Nacional Argentino* sobre la ‘posibilidad de convertir a la ciudad de Paraná en centro de una nueva industria y en punto importante de comercio introduciendo el cultivo del algodón’. Muy luego, ‘cuadro general de la ciudad de Paraná y de sus alrededores, vegetación, cultivo, constitución geológica del suelo considerado agrícola e industrialmente’ [aclara Bosch: *El Nacional Argentino*, Paraná 28-XII-1854]. Avalado por tales producciones, Moussy presenta al gobierno ‘Bases por las cuales se encarga de hacer un trabajo descriptivo y estadístico general sobre la República Argentina. (Bosch, 2005: 15).

El 3 de mayo de 1855, a través de un decreto, el Presidente Urquiza y el Ministro del Interior, Santiago Derqui, aceptaban su propuesta para realizar un vasto plan de exploraciones en el territorio argentino. El 29 de febrero del año siguiente, el escribano Pedro Calderón registra el contrato correspondiente (Bosch, 2005: 16). A cambio de una remuneración mensual de trescientos pesos fuertes, estaba obligado a adelantar memorias del trabajo geográfico, las que se publicarían en *El Nacional Argentino* y que luego iban a formar parte de una obra mayor, de varios volúmenes, acompañados de un atlas con treinta mapas, a publicar en París en el término de cuatro años.

La contratación por parte de Urquiza del médico-geógrafo francés constituyó una pieza clave en su estrategia político-discursiva de producción de representaciones y de todo un universo simbólico para el espacio confederal, que se vio materializada a nivel de producción textual en los famosos tres tomos y atlas de su autoría, en un doble sentido: coronando la versión confederal del pasado histórico y protagonizando lo que hemos dado en llamar una verdadera “intervención cartográfica”.

Su trabajo consistió en lograr una descripción física de las provincias argentinas, a partir de viajes que desarrollaría entre octubre de 1855 y abril de 1858 por el territorio que abarcaron unos 22.000 kilómetros. Se estipulaba además que de Moussy debía presentar cada dos meses una memoria de sus actividades.

A los 44 años Martín de Moussy comienza la tarea. Levantar coordenadas, delinear el territorio y cuantificar las potenciales riquezas era el más ambicioso programa para el poblamiento agrario con inmigración europea desde el final de la presidencia de Rivadavia. Este programa consistía en plasmar en el papel: “[...] un cuadro exacto del país, de sus riquezas naturales y de los recursos inmensos que ofrece a la agricultura, la industria, el comercio, inmigración.” (de Moussy, 2005: 24).

En la instancia prefacial del primer volumen de su *Descripción* explicita: “Creemos haber traducido fielmente, sin disminuirlo ni exagerarlo, el pensamiento de la administración argentina, que sirvió de base a un programa de trabajos y estudios sabiamente proporcionales a las fuerzas de un solo hombre y al tiempo del que debía disponer... Se trataba de construir una especie de enciclopedia general del Río de la Plata [...]” (de Moussy, 2005: 26).

Nuestro viajero se erige, entonces, como el traductor para Europa de las políticas del gobierno de la Confederación. En relación con esto último, en su Carta al General Urquiza que inaugura el primer tomo de la *Description*, reconoce que aquél “ha querido hacerla conocer al mundo, y sobre todo a Europa, que, siempre incompletamente informada, a menudo la juzgó mal” (Carta de V. Martín de Moussy al Justo José de Urquiza, fechada en Paris, el 1º de octubre de 1859, en: de Moussy 2005: 24).

Pretende que su conocimiento del territorio, producto de la experiencia vivida en las múltiples visitas que realiza, adquiera una fundamentación científico-social, construyendo la ideología necesaria para que el proyecto socio-económico y político de la Confederación adquiera un respaldo amplio y se exprese en la opinión pública.

3. PRODUCCIÓN Y PUBLICACIÓN DE LA OBRA

El 28 de marzo de 1859, de Moussy parte hacia París en el vapor Canova, después de dieciocho años en América. Allí se ocupará de la edición definitiva de la obra, cuyo primer tomo aparecerá en mayo de 1860, y el siguiente en octubre del mismo año, ambos en francés. El tercer tomo de la *Description*, aparece en 1864 (cabe señalar que para lograr su publicación, de Moussy debió regresar a la Confederación en 1861).

Comienza luego a preparar el Atlas, que será primero y único en su tipo. Abarca la geografía de todo el país, aportando mapas del imperio español, de América del Sur, de la Confederación y de las distintas provincias, incluyendo cartas de geología, hidrografía, climatológicas y topográficas. También presentaba gráficas astronómicas, orográficas, zoológicas y botánicas, así como un facsímil de la carta de los jesuitas de 1732 y el itinerario de su recorrido durante los cuatro años. El Atlas se presenta en 1867 en la Exposición Universal de París de ese año.

La obra completa implicó un gran reconocimiento para de Moussy, siendo proclamado Oficial de la Legión de Honor francesa, y participando además como Comisario de la Argentina en la Exposición Universal de París de 1867 y miembro del Jury Internacional de la misma (de Moussy, 1867).

4. MARTÍN DE MOUSSY DESCRIBE LAS VOIES DE COMMUNICATION ET SYSTÈMES DE TRANSPORT

La macro-estrategia discursiva que organiza la obra analizada, como anticipáramos líneas arriba, podría sintetizarse en su funcionalidad política y comunicacional tendiente a proyectar hacia el exterior de la Confederación la idea de una nación próspera y apta para recibir colonos y capitales europeos. Desde ese marco de lectura, la descripción de las *voies de communication et systèmes de transport* tienen un lugar, aunque no protagónico, sí permanente y sostenido a lo largo del texto. Resulta relevante toda vez que la puesta en discurso de la movilidad funciona reforzando la imagen de nación próspera, en proceso de modernización y atractiva para Europa que se despliega a lo largo de toda la obra.

El paradigma temporal organizado por de Moussy tiene a las vías de comunicación y a los sistemas de transporte como protagonistas del proceso de modernización impulsado por Urquiza. En el funcionamiento de la *deixis*, opone un pasado —pasado respecto al presente de su enunciación— a un presente que es el de Urquiza al mando de la Confederación. Un pasado al que identifica con “esos viajes tremendos” —a caballo, en asno y mula— que opone a un presente que es el de los “Ferrocarriles para las grandes comunicaciones” (de Moussy, 2005a: 563), aspecto este último en el que nos detendremos más adelante.

Escribía de Moussy acerca de las vías de comunicación durante el período pre-urquicista, refiriéndose más precisamente al “*Origen y formación de las rutas en el territorio argentino*”:

La mayoría de las ciudades de la cuenca del Plata fueron fundadas durante el primer siglo de la ocupación española... Pronto la introducción del caballo, del asno y de la mula y la rápida e inmensa reproducción de estos animales permitieron a los habitantes sumergirse más adentro de esas soledades y cruzar en una jornada las travesías (desiertos áridos y sin agua) a 20 o 30 leguas en la misma cabalgadura. *La configuración del país se prestaba por lo demás a esos viajes tremendos* (la cursiva es nuestra). (de Moussy, 2005a: 523)

Y continuaba describiendo:

Las rutas, o mejor, los senderos trazados por aquellos intrépidos conquistadores fueron en parte seguidos por sus sucesores; el uso ha mantenido las principales, y hasta el presente han permanecido tales como los hicieron los primeros viajantes, es decir, señalados por el paso de las mulas y los caballos o el de las ruedas de las pesadas carretas. Hasta los tiempos más recientes, en la Confederación Argentina se ha viajado por los mismos medios como en el siglo XVI. El caballo para el viajero aislado, las caravanas de mulas o carretas de bueyes para el mercader, tales han sido durante tres siglos los únicos medios de transporte. *Los viajes eran de una duración espantosa* (la cursiva es nuestra); sólo el jinete, con ligero equipaje, podía cruzar la pampa con cierta rapidez. (...) En aquella época el viajero llevaba todo

consigo, la cama, los víveres, la tienda, pues había que vivaquear en medio de la llanura (...) El jinete, provisto de un *baqueano* y acompañado por una escasa escolta, galopaba todo un día, cambiando de caballo en las postas o conduciendo consigo una tropa de estos animales, que montaba por turno por ruta. Si se encontraba con un río, lo vadeara; si era demasiado profundo, a nado en un bote improvisado, la *pelota*³ (...) Manera de cruzar los ríos por cierto peligrosa, y más de un accidente que solía ser mortal era su consecuencia, pero cualquier campesino argentino la conocía y no vacilaba en ponerla en práctica. (de Moussy, 2005a: 524)

Un pasado de inmovilismo, permanencia y atraso, librado a la fuerza de aquellos “intrépidos conquistadores y sus sucesores”, como citáramos, perpetuando esos modos de trasladarse a lo largo de los años, imperturbablemente, o a los ciclos de la naturaleza:

En cuanto a las carretas, esperaban la estación de las aguas bajas para intentar el paso de los ríos; entonces los cruzaban con gran esfuerzo de bueyes y caballos. Las tropas de mulas cruzaban igualmente al paso. (de Moussy, 2005a: 525)

En contraste, de Moussy instala el dinamismo en el presente:

Hasta 1853 no hubo puentes ni chalanas en ningún río, y había que viajar por los medios indicados más arriba ... Felizmente, desde entonces se han multiplicado las barcas y chalanas, se han construido algunos puentes, ha aumentado el número de postas y ha comenzado al fin y seriamente el mejoramiento de las carreteras argentinas. (de Moussy, 2005a: 527)

5. VIAJAR EN TIEMPOS DEL PRESIDENTE JUSTO JOSÉ DE URQUIZA

El desarrollo de vías de comunicación, especialmente de rutas, aparece como condición de posibilidad de la modernización, entendida como desarrollo ganadero, comercio de mercaderías y control de los indios: de Moussy focaliza en el trazado de rutas en la región central de la Confederación. Destaca que

Córdoba acaba de ser ligada con las riberas del Paraná por medio de dos rutas: una nueva, la otra retomada hace poco tiempo. La ruta nueva ... desde esta ciudad hasta el Rosario reduce la distancia a 80 leguas, en lugar de 113 como cuenta el correo; por cierto, esta última cifra es exagerada, por la ruta ordinaria no hay en realidad más de 95, pero con todo es una reducción de casi un sexto de la distancia total. Esta vía permite recorrer esta distancia en dos días y medio, se dirige en línea recta de Rosario a Córdoba, a través de la pampa desierta todavía pero cubierta de pastos magníficos (...). El señor Gordillo ha dotado en su ruta a las postas con las caballadas necesarias; ha hecho cavar pozos y edificar casas para los pasajeros; ha abierto este fértil

erial a la actividad de los ganaderos, quienes temían frecuentarlo a causa de los indios; así, pues, han empezado a formarse estancias en esos lugares. Para completar su obra, ha instalado un servicio de diligencias y otro de carros livianos, permiten a las mercaderías llegar en seis días desde el centro de la Confederación al Rosario. (de Moussy, 2005a: 534-535)

La recuperación actual de las rutas abandonadas (en el pasado) o su trazado presente, aparece como un factor dinamizador traducido en disminución de tiempo para la circulación (o mayor velocidad para el traslado, de personas y de mercaderías). En este sentido, la ruta de Santiago del Estero a Santa Fe, explica de Moussy, reviste importancia “al poner en comunicación a las provincias del norte con el litoral, reduce la distancia de Tucumán a Paraná a 180 leguas, en lugar de 300 que hay por Córdoba y Rosario.” (de Moussy, 2005a: 535). El geógrafo explica que estuvo abandonada por más de medio siglo y resalta que “Sólo hace dos años el gobierno federal ha ordenado su restauración, que en estos momentos se está haciendo.” (de Moussy, 2005a: 536).

Menciona una segunda ruta, que “se confunde con la ruta de Córdoba hasta El Sauce; pero a partir de esta aldea, en vez de continuar hacia el oeste, se remonta hacia el nor-noroeste...” (de Moussy, 2005a: 536). Finalmente, en relación con estas dos rutas, remarca que su restablecimiento “tan rápidamente tendrá la inmensa ventaja de acercar al litoral las poblaciones del norte de la República, hará de la ciudad de Santa Fe un nuevo centro comercial importante. Lo fundamental, ya se sabe, para las provincias interiores es tener comunicación fácil con el río Paraná, actualmente la gran arteria argentina y salida natural de casi todo el país. Todo lo que pueda contribuir a este resultado debe pues realizarse lo más pronto posible.” (de Moussy, 2005a: 536)

Acerca de las rutas de la Mesopotamia argentina, el viajero establece una diferencia: lo que para las anteriores regiones funcionaba como obstáculo era la extensión territorial, las largas distancias a salvar en menos tiempo; para este caso, el obstáculo son las aguas, los ríos y arroyos, a cruzar. En este sentido explica que:

Estas rutas tienen un carácter diferente a las del interior. Allá los obstáculos más frecuentes son los derivados de la falta de agua; aquí es todo lo contrario. El agua y los pastos abundan, pero numerosos arroyos cortan la región en todos sentidos, a cada paso se presentan fosas naturales que deben evitarse o cruzarse con gran trabajo. Ninguna región tiene más necesidad de puentes, chalanas y barcas en los ríos (...). En Entre Ríos, todas las ciudades se comunican entre sí por caminos carreteros cambiados unos por otros según la estación. Se siguen las *cuchillas* (las cimas de las ondulaciones del terreno que separan las cuencas del Paraná y el Uruguay y sus afluentes) en la época de las lluvias; en la estación seca se pasa por cualquier parte. La ruta principal y más frecuentada es por supuesto la que une a Paraná, capital de la Confederación, con Uruguay, actualmente capital de la provincia. Tres puentes, construidos recientemente sobre el Gualeguaychú, el Gena y el Nogoyá, la han vuelto practicable en todo tiempo. (de Moussy, 2005a: 539)

Nótese que la incipiente infraestructura para el cruce de las aguas toma relevancia en el discurso del viajero francés, enfatizando en la reciente construcción de puentes a tales efectos.

6. TRANSPORTES Y MODERNIZACIÓN: LOS “FERROCARRILES PARA LAS GRANDES COMUNICACIONES”

En el discurso de Martin de Moussy los ferrocarriles aparecen tematizados en clave casi exegética, de acuerdo con las condiciones de producción (Verón, 2004: 130 y 2004a: 41) del discurso modernizante de la época:

A la primera ojeada que se eche sobre el mapa de la Confederación Argentina, la vista de esos vastos espacios casi absolutamente planos que se que se extienden desde el mar y el río Paraná hasta los Andes, de esas pampas herbosas parecidas a un mar sólido, hace fijar la atención inmediatamente en la aptitud maravillosa de semejante suelo para el establecimiento de un sistema general de ferrocarriles. En efecto, se piensa en ello desde hace mucho tiempo en el país, ningún proyecto es más popular, ninguno es objeto de votos más ardientes por parte de todos los habitantes del Río de la Plata.

Por eso el plan del gobierno para la creación del ferrocarril de Rosario a Córdoba, proclamado en 1854, fue acogido con entusiasmo general; una ley del Congreso, votada por unanimidad el 2 de abril de 1855 sancionó, con el aplauso del público, sus principales disposiciones. (de Moussy, 2005a: 559)

Martin de Moussy explica que ya en esos momentos (1860) se habían destinado \$ 40.000 (200.000 fr) a los estudios preparatorios de esta línea férrea (desarrollados por el ingeniero norteamericano, Mr. Allan Campbell). Se preveía un trazado de 247 millas inglesas (398 kms.) de vía férrea desde Rosario, pasando por Río Tercero, “a la altura de la posta del Zanjón” (de Moussy, 2005a: 559) y Villa Nueva, para llegar hasta Córdoba. Para el tendido anterior describe la serie de puentes (de hierro o de madera), demoliciones y terraplenes de poca extensión que serán necesarios dada la geografía. Incluye en esta descripción el presupuesto detallado confeccionado por Mr. Campbell (de Moussy, 2005a: 560).

Su estrategia discursiva, además de la detallada descripción del proyecto del tendido ferroviario (que funciona como un componente didáctico para el lector no especializado), incluye un componente político, de justificación política (incluyendo la dimensión económica), y especialmente vinculándolo con el discurso urquicista de la modernización de la Confederación; su viraje hacia una nación moderna y económicamente próspera, mostrando ventajas comparativas en relación con el transporte sobre ruedas:

La creación del ferrocarril de Rosario a Córdoba responde a una necesidad universal. Córdoba ocupa el centro de la Confederación; es ya una gran plaza comercial donde afluyen, por una parte, los productos de todas las demás provincias del interior, y por la otra, las mercaderías de ultramar importadas

por la vía de Rosario. El transporte sobre ruedas entre esas dos plazas empleaba, en 1855, 8.000 carretas ... Hoy esta última cifra pasa de 20.000 ... El ferrocarril monopolizaría pues todo ese flete y permitiría a los millares de carretas y conductores derramarse por las demás rutas del interior, donde la falta de medios de transporte obliga a los habitantes a dejar que perezca sin provecho la mayor parte de sus productos. (...) Además, la construcción felizmente concluida de esta gran vía de comunicación alentaría la ejecución del sistema general para ligar a todo el país, proyecto cuya realización es menos quimérica de lo que se cree, gracias a la disposición del terreno, pues no exige casi ninguna otra técnica de envergadura, y a la abundancia de los materiales necesarios en muchos lugares. (de Moussy, 2005a: 561)

Explica luego cuáles serían los requerimientos, que describe como “casi sin obstáculos” (de Moussy, 2005a: 561), para extender el sistema ferroviario de Córdoba a Santiago del estero; a Salta y a Tucumán; a Chile, cruzando la cordillera.

En el discurso de nuestro viajero el ferrocarril aparece como un punto nodal que articula la modernización y el desarrollo económico (al hilo de la rapidez que permitiría este medio de transporte) a la cuestión de la población de las grandes extensiones que recorre y describe; la modernización y la prosperidad económica no se conciben sin las políticas de poblamiento del territorio:

Es posible que cuando la población haya duplicado su cifra actual, y esto no ha de tardar mucho, se verá cuán ventajoso es construir en seguida ferrocarriles para las grandes comunicaciones en vez de rutas ordinarias, pues lo fundamental sería andar con rapidez. Se producirá entonces lo hecho en los Estados Unidos al este del Mississippi; en América del Norte, donde el ferrocarril, lanzado al medio del desierto, ha creado en un instante ciudades, pueblos y aldeas, es decir, población. (de Moussy, 2005a: 563)

Finalmente, vemos que lo anterior se combina con lo que podríamos considerar la funcionalidad geopolítica que de Moussy le atribuye al desarrollo de la red ferroviaria:

Hace tres años (1857) Buenos Aires comenzó la construcción de un ferrocarril que debe ir hacia el oeste en busca de los productos de la campaña (...). La vía toca actualmente Morón, pueblo situado a 30 kilómetros de la ciudad. Se está construyendo otro para ir por Palermo y Belgrano a Las Conchas, atravesando las ricas y pobladas ciudades de San Isidro y San Fernando, en las mismas riberas del Plata, lugares predilectos de los burgueses acomodados de Buenos Aires para residencia temporaria en otoño. El ferrocarril del norte, para ser de real utilidad, debe continuar hasta Rosario, a fin de reunirle algún día con los de Córdoba y Mendoza, si Buenos Aires quiere conservar su importancia comercial frente a las provincias del interior, de otro modo, Rosario concluirá por arrebatársela completamente. (de Moussy, 2005a: 564)

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

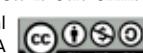
- BOSCH, B. (2001 [1940]) *Urquiza. Gobernador de Entre Ríos (1842-1852)*. Paraná: Editorial de Entre Ríos.
- (2005) “Estudio preliminar” en de Moussy (2005)
- CHARTIER, R. (1994 [1992]) *El orden de los libros. Lectores, autores, bibliotecas en Europa entre los siglos XIV y XVIII*. Barcelona: Gedisa.
- DE MOUSSY, M. (1860) *Description physique et statistique de la Confédération Argentine, Tome Premier*. París: Librairie de Firmin Didot Frères, Fils et Cie.
- (1860a) *Description physique et statistique de la Confédération Argentine, Tome Deuxième*. París: Librairie de Firmin Didot Frères, Fils et Cie.
- (1867) *Rapports du Jury International. L'Amérique Centrale et l'Amérique Méridionale à l'Exposition Universelle*. París: Imprimerie et Librairie Administratives de Paul Dupont.
- (2005) *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina, Tomo I*. Buenos Aires: Academia Nacional de Historia.
- (2005a) *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina, Tomo II*. Buenos Aires: Academia Nacional de Historia.
- LIVON-GROSMAN, E. (2003) *Geografías imaginarias. El relato de viaje y la construcción del espacio patagónico*. Rosario: Beatriz Viterbo.
- MONTALDO, G. (2004 [1999]) *Ficciones culturales y fábulas de identidad en América Latina*. Rosario: Beatriz Viterbo.
- ROMÁN, M. S. (2012) *Discursos en viaje. Contactos culturales y figuras del ‘otro’ en la Argentina del siglo XIX*. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- ROMÁN, M. S. (dirección) (2016) *La pluma y la lente. Viajeros europeos por Argentina durante el siglo XIX, entre el orden de la escritura y el orden de la mirada*. Paraná: EDUNER.
- SHUMWAY, N. (2005 [1993]) *La invención de la Argentina. Historia de una idea*. Buenos Aires: Emecé.
- VERÓN, E. (2004 [1987]) *La semiosis social. Fragmentos de una teoría de la discursividad*. México: Ed. Gedisa.
- (2004a) “Diccionario de lugares no comunes”, en: *Fragmentos de un tejido*. Buenos Aires: Ed. Gedisa.
- WHITE, H. (2005 [1973]) *Metabistoria. La imaginación histórica en la Europa del siglo XIX*. México: Fondo de Cultura Económica.
- WILLIAMS, R. (1974 [1971]) *Los medios de comunicación social*. Barcelona: Península.
- ZUNINO SINGH, D.; GIUCCI, G.; JIRÓN, P. (eds.) (2017) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

NOTAS

1. Esta categoría que proponemos nos permite con criterio inclusivo, atender a una diversidad de géneros discursivos que tienen como condiciones de producción la experiencia del viaje, más allá de su finalidad, pero a la vez atendiendo al enclave institucional que les da marco.
2. Varias estancias como Investigador Visitante del Ibero-Amerikanisches Institut de Berlín, la última en marzo-abril de 2019, permitieron al autor consultar la obra de Martin de Moussy tanto en esa biblioteca, así como en la Staatsbibliothek zu Berlin.
3. El viajero explica que la *pelota* era una embarcación que consistía simplemente en un cuero de vaca cuyos bordes se levantaban por medio de una cuerda pasada por unos ojales abiertos a cuchillo, formando así una especie de copa. Se lo reemplazaba en caso de necesidad por las *coronas*, piezas de cuero crudo o curtido que se coloca bajo el recado. Se ponía el equipaje en esta extraña embarcación y un nadador, sujetando un cabo de la cuerda con los dientes, iba haciéndola flotar hasta la otra orilla.

Atribución-NoComercial-CompartirIgual

CC BY-NC-SA



Imágenes de culturas de transporte e infraestructuras sudamericanas, c. 1890-1930 / *Images of cultures of transport and infrastructure in South America, c. 1890-1930*

Hinnerk Onken

(pág 29 - pág 42)

Este artículo ofrece una visión panorámica de las (re-) presentaciones visuales de tráfico, transporte e infraestructura en Sudamérica a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Los motivos son clasificados e interpretados considerando los discursos y los contextos visuales de la época. Además de imágenes de ferrocarriles y estaciones, que con seguridad son las que predominan, se presentan vistas de puertos, vistas aéreas y vistas de infraestructura urbana y estatal. Estas imágenes demostraban modernidad y probaban que Sudamérica no era un continente atrasado. Sin embargo, de manera implícita las imágenes consideradas demuestran también la faceta opuesta a la modernidad y al desarrollo infraestructural.

Palabras clave: Cultura visual, transporte, historia, Sudamérica, Alemania

This article offers a panoramic view on the visual (re-) presentations of traffic, transport, and infrastructure in South America in the late nineteenth and early twentieth centuries. The motives are classified and interpreted considering the discourses and visual contexts of the epoch. In addition to images of trains and stations, which are for sure the most prominent, views of ports, aerial views and views of urban and state infrastructure are presented. These images showed South America's modernity and proved that the continent was not underdeveloped and backward.

Keywords: Visual culture, transport, history, South America, Germany

Nota curricular: PD Dr. Hinnerk Onken, Departamento de Historia, Leibniz Universität Hannover, autor de las monografías *Ambivalente Bilder: Fotos und Bildpostkarten aus Südamerika im Deutschen Reich, ca. 1880-1930*. Bielefeld: transcript, 2019 y *Brot und Gerechtigkeit. Subalterne und politische Kultur in Arequipa, Peru, 1895-1919*. Münster: LIT, 2013, e-mail: hinnerk.onken@hist.uni-hannover.de

Recibido 8/12/2020

Aprobado 12/12/2020