

Las imágenes de los recorridos telegráficos y el ordenamiento temporal en la Argentina decimónica.

Rieznik y Marina.

Cita:

Rieznik y Marina (2013). *Las imágenes de los recorridos telegráficos y el ordenamiento temporal en la Argentina decimónica*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/994>

XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia 2 al 5 de octubre de 2013

ORGANIZA:

Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras

Universidad Nacional de Cuyo

Número de la Mesa Temática: 116

Título de la Mesa Temática: La cultura visual como problema histórico: una reflexión sobre representaciones y producción de imágenes. Argentina - siglo XIX.

Apellido y Nombre de las/os coordinadores/as: Sandra Szir y Lia Munilla Lacasa

TÍTULO DE LA PONENCIA

**Las imágenes de los recorridos telegráficos y el ordenamiento temporal en la
Argentina decimónica. Esquemas de la Dirección General de Correos y
Telégrafos.**

Apellido y Nombre del/a autor/a: Rieznik, Marina

Pertenencia institucional: UBA-UNQ-CONICET

Correo electrónico: marinarieznik@hotmail.com

Abstract

Mientras se extendían las líneas telegráficas y ferroviarias en países europeos y americanos, hacia fines del siglo XIX, se reproducían discursos que referían a la transformación en la percepción del tiempo y del espacio. Estas alteraciones perceptuales eran promovidas y reflejadas por los nuevos medios de comunicación y de transporte. En los escritos, los trenes hacían más cortas las distancias y, con la velocidad del telégrafo, parecía esfumarse el tiempo necesario para recorrerlas. En la Argentina, los mapas y esquemas de estos tendidos eran utilizados, entre otras cosas, para dar sustento a las percepciones de celeridad. Frecuentemente quienes impulsaban las nuevas tecnologías ilustraban sus discursos con algún esquema de trazado de los relucientes entramados que redimensionaban el territorio nacional.

En 1894 se decreta la unificación horaria del territorio argentino, según la Memoria del Departamento de Obras Públicas de la Nación del mismo año: si en 1857 la extensión de las vías férreas era de apenas 10 kilómetros, en 1875 ya había 1.284, y en 1894 alcanzarían los 14.098. Los despachos telegráficos por las líneas nacionales aumentaron desde 6640 telegramas despachados en 1870, a 181.773 en 1872, 262.376 en 1874, 438.000 en 1882 y 4.163.000 en 1892. Sobran ejemplos en la historia argentina de la sensación de acortamiento de las distancias y de la nueva distribución socioeconómica-espacial que implicaba el desarrollo ferroviario de fines de siglo XIX. Por otro lado, los autores de la historia local del telégrafo dieron cuenta también de la relación entre la celeridad de las comunicaciones y las diferentes percepciones del espacio desde que en 1860 se pusiera en funcionamiento el primer tendido público. Mucho menos se ha dicho sobre el ordenamiento temporal.

Una vez puesto de relieve que son parte de esta historia las variadas dificultades burocráticas y terrenales en que se empantanaban postes de telégrafos y vías de ferrocarril, una serie de problemas se vuelven pertinentes. Ellos se dilucidan detrás de las alusiones a las nuevas velocidades y de los diagramas prolijos de las redes de alambres y rieles. Las tensiones y vínculos entre los discursos, las imágenes, los esquemas, los dibujos y la materialidad de las implementaciones tecnológicas son algunas de las cuestiones que se debaten en esta ponencia. Para el caso se analizará un estudio técnico publicado por la Dirección General de Correos y Telégrafos y,

específicamente, una serie de dibujos y esquemas ofrecidos por el Inspector General de la institución.

Espacio y tiempo en los discursos del siglo XIX

Hacia fines del siglo XIX en la Argentina, mientras se multiplicaban las líneas telegráficas y ferroviarias, se vociferaba que los trenes hacían más cortas las distancias y que, con la velocidad telégrafo, se esfumaba el lapso de tiempo necesario para recorrerlas. Cada vez más los discursos políticos hacían referencia a ciertas transformaciones en la percepción del tiempo y del espacio que eran promovidas por los nuevos medios de comunicación y transporte. Los gráficos, mapas y esquemas de estos tendidos cada vez más densos eran utilizados, entre otras cosas, para dar sustento a estas percepciones. El trazado de los relucientes entramados redimensionaba el territorio nacional entonces enredado de nuevas tecnologías¹.

A pesar de las modificaciones que estas redes promovían en las percepciones espacio-temporales, son también parte de esta historia las variadas dificultades burocráticas y terrenales en que se hundían postes y vías. Por tanto, los problemas que afloran por detrás de las alusiones a las nuevas velocidades merecen ser estudiados aunque se haya intentado disimularlos con diagramas prolijos de alambres y de rieles que sólo pretendían mostrar “el progreso” de sus tramas. Las tensiones y las relaciones entre los discursos, los dibujos y la materialidad de las implementaciones tecnológicas son algunas de las cuestiones que se debaten en este trabajo. Se analizarán los gráficos de un estudio técnico publicado en 1891 por la Dirección General de Correos y Telégrafos, presentado por el inspector General de los Telégrafos de la Nación, Manuel Bahía.²

¹ Según la Memoria del Departamento de Obras Públicas de la Nación del año 1894, el crecimiento de estos tendidos se aceleraba a un ritmo exponencial: en 1857 la extensión de las vías férreas era de apenas 10 kilómetros, pero, en 1875 ya había 1.284, y en 1894 alcanzarían los 14.098. Estadistas de la época calculaban que el aumento medio anual de vías de ferrocarriles entre los años 1892 y 1894, medido en kilómetros, haría que la Argentina se ubicara en el tercer lugar en el mundo después de Estados Unidos y Canadá (Carrasco, 1893). Los despachos telegráficos por las líneas nacionales aumentaron desde 6640 telegramas despachados en 1870, a 181.773 en 1872, 262.376 en 1874, 438.000 en 1882 y 4.163.000 en 1892 (Carrasco, 1893 s/n y Ruggini, 1977).

² Este trabajo es una versión de este otro de mi autoría: “Dibujando con alambres la espacio-temporalidad en la Argentina del siglo XIX. Los esquemas de tendidos telegráficos diagramados por Manuel Bahía (1891)” en Lois Carla y Verónica Hollman (ed), *Geografía y cultura visual: los usos de las imágenes en las reflexiones sobre el espacio*, Prohistoria, 2012. ISBN 978-987-1855-36-0

Administración espacio-temporal

En la historiografía de las ciencias en la Argentina, acerca del el siglo XIX, abundan los ejemplos sobre la sensación de los contemporáneos de acortamiento de las distancias y sobre la nueva distribución socioeconómica-espacial que implicaba el desarrollo ferroviario de fines de siglo XIX. Por otro lado, los autores de la historia local del telégrafo dieron cuenta también de la relación entre la celeridad de las comunicaciones y las diferentes percepciones del espacio desde que en 1860 se pusiera en funcionamiento el primer tendido público. Para ello se tomaron fuentes locales que emularon la famosa primera plana del *New York Tribune* que anunciaba en 1844, cuando Samuel Morse envió el primer telegrama por un tendido público electrificado entre Baltimore y Washington, que se había cumplido con el milagro de “aniquilar el espacio”. (The New York Tribune, 27 de mayo de 1844. Cfr. Reggini, 15).

Por otro lado, la historiografía se ha preguntado reiteradamente cómo la administración del espacio y la organización territorial se relacionó con la regulación de la vida social. En la Argentina no faltan trabajos al respecto; en los relatos sobre la construcción del Estado Nacional, se suelen relacionar las disposiciones espaciales de la cartografía, de la ingeniería, del diseño urbano, de los recorridos de caminos y trenes o de la arquitectura, con los conflictos de las redes sociales que les dieron origen³. Sin embargo, no estamos acostumbrados a pensar que el ajuste de nuestros relojes es parte de la misma historia. En este sentido, la manera en que cambiamos nuestra percepción del tiempo y lo encerramos en nuestras máquinas de medición también constituyó un acto de disciplina social ligado a la extensión y la transformación del espacio nacional y, muy especialmente, se vinculó con la densidad creciente de las redes ferroviarias y telegráficas de fines del siglo XIX.

Lo cierto es que, a pesar de estos antecedentes, se ha estudiado poco cuál fue el impacto del telégrafo y del ferrocarril en la forma de percibir el tiempo local. Encontramos, sin

³ Entre otros, además de las investigaciones clásicas sobre historia de los ferrocarriles, se pueden considerar a Andrés Regalsky, Elena Salerno, María Vera Flachs, Jorge Schvarzer y Teresita Gómez (Regalsky, 1989 ; Salerno, 2008; Vera Flachs, 1982; Schvarzer y Gómez 2006) ; sobre la extensión de los caminos escribió Anahí Ballent (Ballent, 2005) y sobre comunicaciones y telegrafía: Horacio Reggini, Nisia Trindade Lima y Wolfgang Schäffner (Reggini, 1977; Lima, 1999; Schäffner, 2008).

embargo, algunos rastros de esta dimensión, por ejemplo, en las citas de la prensa local recuperadas por los historiadores (Cf. Rieznik, 2009 b). Así, *El Nacional* del 6 de agosto de 1874 expresaba en su nota editorial referida a la inauguración de la conexión eléctrica con Río de Janeiro que nos uniría telegráficamente con Europa:

“(…) Hemos vencido al tiempo y el espacio que alejaban á dos grandes grupos humanos divididos antes por la inmensidad del mar, y puestos hoy en contacto por la chispa eléctrica que transmite instantáneamente la palabra humana” (*El Nacional*, citado por Reggini, 1996, 157)

Antes de continuar esta disquisición sobre las percepciones temporales, deben tenerse en cuenta algunas cuestiones respecto a las formas de organización del tiempo en el territorio en la época. En ese entonces, el tiempo de las ciudades encerrado en relojes era llevado en vagones de trenes que atravesaban las provincias y al llegar a su destino, junto a las mercancías y los pasajeros, se superponía caóticamente con las horas cantadas por las campanadas de las iglesias de la nueva localidad. Por eso los ferrocarriles y los vapores advertían en sus billetes qué cálculos debían hacerse para saber a qué hora ir a la correspondiente partida con las maletas. Sin embargo más de un desprevenido quedaba con sus equipajes en la estación, y con el tren y el pasaje perdidos. Esto ocurría a pesar de que los billetes de tren traían impresas las iniciales HBA (hora de Buenos Aires) o H de C (hora de Córdoba) o letras chicas con indicaciones tales como: “La hora del Observatorio Nacional de Córdoba, regirá hasta Pergamino y la de Buenos Aires entre Pergamino á Luján, San Nicolás y Junín”. El desorden promovido por las ferrovías que extendían una misma hora a través de todo su recorrido se veía agudizado cada vez que, por los cables del telegráfo, se confirmaba el desajuste entre dos relojes distantes “al mismo tiempo”. La multitud de oficinas telegráficas que salpicaban el territorio hacia finales del siglo XIX empezaban a dar cuenta de un espacio enredado de posibles simultaneidades que, sin ir más lejos, se ponían de manifiesto cada vez que se debían hacer arreglos entre dos individuos para establecer una conferencia telegráfica de orden comercial o personal (Bahía, 1894). Por ejemplo, debían hacerse cálculos y deducciones de hasta una hora si se quería enviar a tiempo un telegrama desde Buenos Aires o Misiones a San Juan o Mendoza. Los comerciantes que conferenciaban telegráficamente tenían que hacer aclaraciones múltiples, para no llegar cada uno por sus respectivas oficinas telegráficas a destiempo.

Las citas en procedimientos judiciales y trámites administrativos interprovinciales necesitaban ser muy específicas respecto de las horas convenidas (Carrasco, 1893).

El problema temporal aparece como apremiante cuando los trenes y los telégrafos impusieron nuevas velocidades y por su condición de “red” la necesidad de coordinación de la circulación y de los desplazamientos. Antes de eso, el tiempo no aparecía en los discursos como un problema a solucionar, el espacio no era percibido con la densidad de entramados suficientemente densos como para permitir estar en dos lugares distantes pero cronometrados. Por el contrario, a fines del siglo XIX, se comienza a vociferar que una de las consecuencias de las nuevas tecnologías de transporte y comunicación era que las cosas y las personas parecían estar en varios puntos al mismo tiempo. Las vías yacían simultáneamente en todas las estaciones prolongando la hora de la estación cabecera, contrastando con las mulas y los caballos que iban surcando los caminos con días de demoras; aún más rápidos, los mensajes transmitidos por los cables llegaban en un instante a distintos espacios, a diferencia de los sobres postales que se desplazaban trasbordando desde los vapores a los trenes, tranvías y carruajes o recorriendo grandes extensiones subidos a lomos de caballos encargados de conectar zonas intermedias. El espacio parecía entonces nutrirse de tiempos superpuestos.

En los prolegómenos del proyecto de Ley que impulsaba la unificación horaria en el territorio se dice que las nuevas tecnologías ponían de relieve que si el caos administrativo se sumaba a las imperfecciones de los constructores de relojes, era raro que reunidas seis personas se encontraran dos que tuvieran la misma hora. Cuando se empezaba a gestionar la posibilidad de establecer una hora local unificada, los textos argentinos se hicieron eco de las discusiones que se daban en el mundo entre científicos y diplomáticos por el establecimiento de homogeneidades en la manera de medir el tiempo⁴. Entonces, cuestiones relativas a mediciones astronómicas y geodésicas eran recordadas para fundamentar las decisiones a adoptar que, se anunciaba, ordenarían el caos social (Carrasco, 1893; Cfr. Rieznik, 2009 a). Recordemos, la Argentina fue el primer país de América del Sur en el que el Poder Ejecutivo Nacional estableció una

⁴ En 1884, se reunieron en Washington las comitivas internacionales que definirían la cuestión de un meridiano único, sólo las de Francia, Brasil y Santo Domingo votaron en favor de un “meridiano neutral”, es decir, que no pasara por Greenwich. Las discusiones hacían referencia a mediciones astronómicas y geodésicas, pero además, los defensores del meridiano inglés, que trataban de imponerlo como referencia común para todos los relojes y medidas de longitud en el mundo, tenían argumentos de peso: el setenta y dos por ciento de los tonelajes de barcos y fletes del comercio mundial se guiaban por mapas que remitían a Greenwich como arco principal (Galison, 2003).

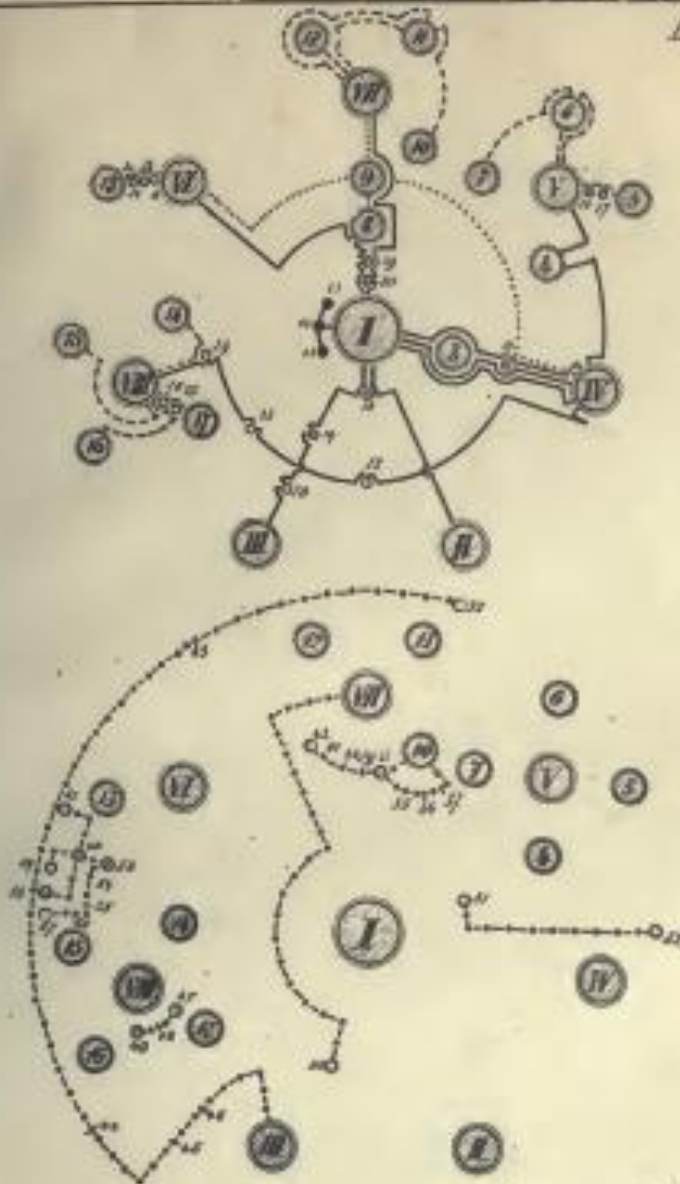
hora unificada para todo su territorio en 1894. La primera iniciativa legal a ser considerada se registró en 1893 en la Municipalidad de Rosario donde se declaró la hora oficial como homogénea con la del Observatorio de Córdoba⁵. Sin embargo, algunas empresas de ferrocarriles con estaciones en la provincia y con sus correspondientes oficinas telegráficas seguían manejándose con la hora de Buenos Aires fijada alternativamente por el Observatorio de La Plata y el Naval (Rieznik, 2011). La situación se mantuvo durante un año, hasta que un decreto dictado en 1894 unificó la hora nacional con la establecida en Córdoba.

El 25 de septiembre 1894 el Poder Ejecutivo Nacional declaraba como hora oficial la del meridiano de Córdoba para todas las oficinas públicas. Por un decreto anterior del 1 de agosto, el mismo horario regía para todas las vías férreas del territorio nacional. La sanción del decreto representa el corolario – pero también el inicio- de un largo derrotero vinculado a la unificación del territorio argentino que ha sido poco estudiado: la creación de un espacio nacional unificado temporalmente y calibrado de manera tal que la comunicación entre La Quiaca y Buenos Aires pudiera realizarse en un hipotético “tiempo común”. La unificación de la hora, lejos de tratarse de un tema simple, condensa problemas de mediciones y cálculos astronómicos que, a su vez, deben ser coordinados con determinadas tecnologías de la burocracia, de la comunicación y del transporte (tales como como la navegación, el ferrocarril, la telegrafía). De esta manera, la creación de este espacio nacional unificado, también pretendía ser la creación de un espacio cronometrado para que las cosas, las transacciones y las personas pudieran circular a un ritmo acoplado, predecible y conocido en la extensión de las redes de circulación de mercancías e información.

En este marco debe entenderse que la exhortación para administrar mejor las líneas telegráficas era también un llamado a cronometrar el territorio. En la publicación de 1891 el inspector de telégrafos Manuel Bahía quería propagandizar las ventajas de la mentada administración y adjuntaba un gráfico ajustado del orden que debían tener las líneas a instalarse siguiendo una rigurosa jerarquía entre los diferentes niveles de

⁵ El proyecto de ley provincial que impulsó el decreto ejecutivo dictado en la Argentina apela constantemente a los debates internacionales. Recordemos que la hora legal existía en Inglaterra desde 1850; posteriormente se adoptaría en Suecia, Italia, Prusia, Estados Unidos, Japón y Alemania. En Francia abundan los documentos que dan cuenta de cómo la heterogeneidad horaria producía confusión entre los usuarios y administradores de ferrocarriles y telégrafos hasta que se declaró la hora legal para toda Francia y para Argelia, según la hora media del meridiano de París. La ley había sido impulsada originalmente por la Sociedad Científica Flammarion y apoyada por la Sociedad Astronómica de Francia. (Cfr. Rieznik, 2009 a)

oficinas telegráficas. La relación cierta que debía existir entre las oficinas para una administración adecuada había sido aprendida a través del estudio de las redes francesas. No era ni la primera vez ni la última que un funcionario estatal seguía los lineamientos de la burocracia francesa para la administración local, y esta tendencia permanecería aun durante varios años más en las reparticiones del telégrafo nacional. Si se seguía el esquema a pies juntillas se lograría cronometrar las tareas entre las distintas oficinas, y ya no se estaría lejos de conseguir el mentado acto de Morse; el “milagro de aniquilar el espacio”. Al fin y al cabo, Bahía advertía al empezar su informe que el territorio ya parecía más pequeño porque el telégrafo permitía que las ideas viajen a velocidades todavía más rápidas que las previamente alcanzadas por el ferrocarril. No en vano no eran las distancias lo importante en el esquema con el que el autor proponía planificar la red telegráfica nacional: no se trataba de articular un espacio terrenal sino, más bien, de representar el lugar jerárquico que cada oficina debía ocupar en la red ordenada. (ver figura 1)



REFERENCIAS

Líneas directas de primer orden
 Líneas directas de segundo orden
 Líneas directas de tercer orden
 Líneas omnibus especiales
 Oficina donde entra la línea
 Oficina donde pasa la línea sin entrar
 Oficina de posta

Proyectadas por el
 Inspector general de los Telégrafos de la Nación,
 Ingeniero M. R. BAHIA

I	65. ARIAS	6	Uruguay	16	Levy	26	Santa Rosa	36	Igloia	46	Paso Chólola	56	Picasso
II	LA PLATA	7	Concordia	17	Sala	27	Dona	37	Caligaris	47	Santa Rosa	57	Antofagasta
III	S. BLANCA	8	V. María	18	Temperley	28	La Paz	38	San Rafael	48	Casa	58	Belen
IV	RODRIGO	9	Sio IV	19	Acuf	29	Rufao	39	Caseros	49	Tiñe	59	Tingara
V	PARANA	10	San Juan	20	Saxor Corte	30	Almend	40	Angaco Sud	50	General Acha	60	Cerro Negro
VI	CORDOBA	11	Mendoza	21	San Myrián	31	Dona Fuero	41	Angaco Norte	51	Gilmer	61	Chilcha
VII	V. MERCEDES	12	San Luis	22	Sanchales	32	Chileño	42	Atalaya	52	Santa Clara	62	Incha
VIII	TUCUMAN	13	Sancti	23	Pinto	33	Turkey	43	Cerro Guada	53	Chankilla	63	12 Serenitas
9	Propagado	14	Santiago	24	La Maná	34	Santa Fe	44	Agua Nueva	54	Saqui	64	Bolva
4	Santa Fe	15	Catamarca	25	San Pedro	35	Nolva	45	Peyro	55	Calpet	65	Constitucion
5	Corrientes												

Figura 1

Esta red que era impulsada por Bahía no existía ni material ni operativamente, sus dibujos tenían un valor estratégico y propagandístico y para ello las distancias a recorrer no debían mostrarse como problemas. En el sentido inverso, en los mapas que Bahía usaba para señalar los imperfectos, problemas y complicaciones de las líneas existentes, los tendidos se dibujaban recorriendo una distancia que la escala se encargaba de traducir en kilómetros de inconvenientes. (Figura 2) A continuación de estos mapas en los que se señalaban los recorridos de los alambres en algunas de las provincias argentinas, Bahía se dedicaba a comentar los problemas de las extensiones. En Corrientes, explicaba las dificultades de mantener sus “defectuosas líneas en condiciones de servir, á causa de que la mayor parte de su territorio está cubierto de arroyos, lagunas y esteros. Las líneas están en general en mal estado (...)”. Según Bahía, en un terreno tan complicado, en el que poco margen quedaba para ensayar alternativas en materia de trazado del recorrido, se debía apelar a la solidez de los materiales de los postes (que debían ser de hierro en lugar de madera) y a una construcción y una instalación esmeradas en lugar de las improvisaciones que, por falta de preparación técnica, ya eran costumbre entre los “guarda-hilos” que imponían su criterio en la diagramación de los tendidos. Se llamaba así a los hombres encargados en las oficinas existentes de controlar y reparar las averías en las líneas (Bahía, 35).

En el mapa de San Luis, Bahía se preocupaba no sólo por el trazado en escala de sus recorridos sino por sumar el kilometraje de los diversos trechos en la sección de “referencias” del plano. En estas representaciones, se contabilizaban qué cantidad de postes se observaban en cada tramo, se especificaba si se habían utilizado árboles como apoyos y se describía el terreno en el que se encontraban: si era llano o de serranías; seco arenoso o anegadizo; si se atravesaban bosques, arroyos o ríos; si los cursos de agua eran insignificantes o si por el contrario sus lechos eran de importancia, y, en tal caso, si para cruzarlos se debían sortear 63, 100, 105 o 200 metros.

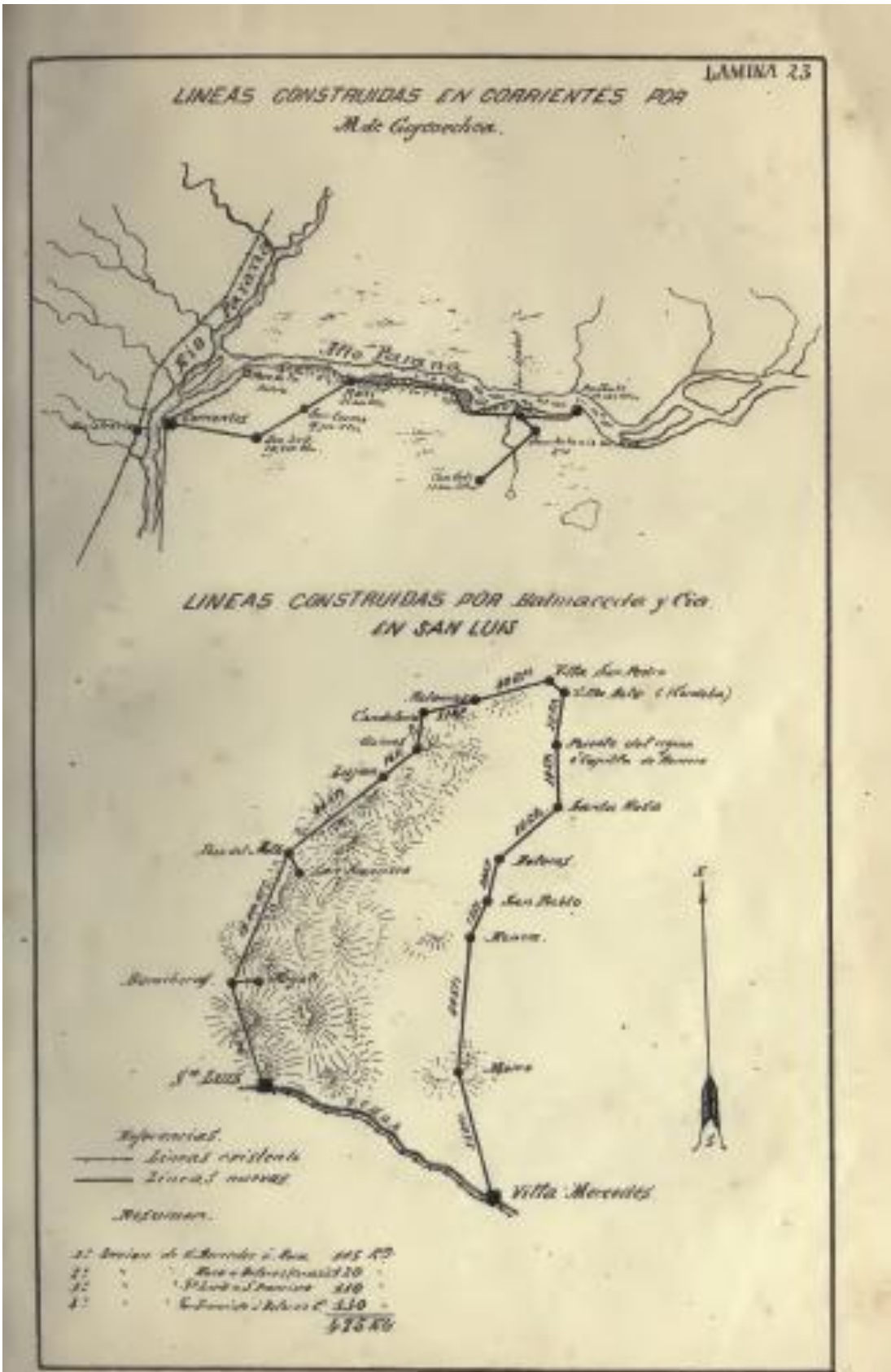


Figura 2

Fuente: Bahía, 17.

Siguiendo estos recorridos, las descripciones se detenían en reflexiones sobre cuestiones técnicas, por ejemplo, se comentaba si en los tendidos se advertían ángulos innecesarios debido a la falta absoluta de estudio técnico de las líneas. En estos casos, según el ingeniero, aumentaba “el desarrollo de las líneas y por consiguiente los gastos de construcción y de conservación” además de colocarlas en “desfavorables condiciones de estabilidad” (Bahía, 7). No sólo se trataba de defectos de trazado de las líneas sino también de “la falta de escrupulosidad con que han sido construidas y reparadas” (Bahía, 8): “es una regla general en estas líneas el no soldar las juntas al construirlas, ni mucho menos cuando se cortan, de manera que con el tiempo se va produciendo un aumento notable de resistencia eléctrica. Los postes de madera, que difícilmente tienen las dimensiones y calidad exigidas por los contratos, no son colocados en las condiciones necesarias para su estabilidad y duración, y de ahí que no resistan á la acción de los vientos no muy fuertes” (Bahía, 8)

Por oposición a los problemas representados en los mapas, los diagramas prolijos sin espacios a representar venían a ilustrar aquella sensación de eliminación de las distancias que el telégrafo supuestamente concretaría una vez organizadas sus líneas. Retomando y al mismo tiempo despegándose de este tipo de contrastes, de citas grandilocuentes y dibujos ordenados, la historia de las comunicaciones y de los transportes en la Argentina todavía tiene mucho que decir sobre las sensaciones de cambio espacio-temporal hacia finales del siglo XIX.

Tensiones entre implementaciones tecnológicas, discursos e imágenes

Entre los parlamentos del principal impulsor de la Ley de unificación horaria, Gabriel Carrasco, Ministro de Agricultura, Justicia e Instrucción Pública de la Provincia de Santa Fé, encontramos citas en las que el autor entendía que la unificación que proponía brotaba de la necesidad de regular la vida social transformada por las nuevas formas de comunicación. Así sería impuesta por la propia evolución de estas relaciones, así como se había impuesto la unidad de legislación civil, la unidad aduanera, la unidad monetaria y la unidad de pesos y medidas:

“La solidaridad de nuestra familia nacional se sentirá más estrechada por ese vínculo tan invisible como poderoso que haría que la oscilación de péndulo de un cronómetro colocado en el Centro de la República, se repitiera infinitos millones de veces y en el mismo instante por toda la vasta superficie de la Nación”(Carrasco, 1893, 21).

Parafraseada esta esperanza, corresponde sin embargo advertir que el impacto de la instantaneidad de las nuevas comunicaciones, que supuestamente originaba esta necesidad de unirnos tras la oscilación de un péndulo único, era muchas veces exagerada en la elaboración de los discursos técnicos y políticos.

Ante todo, como se desprende del informe de Bahía, entre otros, la posibilidad de la telegrafía como velocidad que desconoce tiempos y distancias contrasta con la territorialidad a la que sus hilos deben enfrentarse, con los daños que la intemperie provoca en los cables pese a los intentos de aislar sus materiales, con la humedad que pudre los postes hasta derrumbar los tendidos, con las averías que cuesta localizar con precisión en instalaciones que recorren kilómetros, con los pájaros que arman sus nidos aprovechando los postes cual nueva hilera de árboles, con las vacas, los caballos y las mulas que se rascan con ellos hasta derribarlos, con los cortes a cincel intencionalmente ocasionados en la competencia entre empresas telegráficas. Además, como vimos, para reparar la novísima tecnología se debía acudir al antiguo método de hombre a caballo que, bajo el apelativo de “guarda-hilo”, ejercía una vigilancia de tracción animal sobre los caminos del cable. En 1875, en la cámara de Senadores, Domingo Faustino Sarmiento aludía a la cuestión y se refería a una de estas causas que obstaculizaban las mentadas velocidades:

“Y la rivalidad de los telégrafos se empieza con cortar el telégrafo forastero en la provincia, para que prevalezca el de la provincia; y la cosa no carece de ejemplos. Durante un año, en los telégrafos de Córdoba a Rosario, se cortaba constantemente la línea del telégrafo nacional, y no se cortaba la del telégrafo del ferrocarril. Natural era suponer que la línea del ferrocarril protegía, pues, su telégrafo. ¿Por qué? Porque hay gente siempre allí y el otro estaba más abandonado. Pero esto era muy frecuente, más de lo que podría explicarse así simplemente.(...) Un día se encontró que el telégrafo estaba cortado a cincel, instrumento que no tiene el paisano, que no está en manos de todos, y sin que el gobierno haya formado juicio de ningún género. La verdad era que estaba cortado a cincel; era un herrero, era alguien que tenía instrumentos con qué hacerlo.” (Parlamento de Sarmiento en el Diario de Sesiones de la cámara de senadores, 3 de agosto de 1875)

Asimismo, los espacios sin entramar impedían altas velocidades en la transmisión; entre algunas oficinas telegráficas los cables no existían por lo que, en estos casos, también se recurría al supuestamente inferior modo de tracción animal para el transporte de las

misivas. Los mensajes volverán después del “paréntesis” a encaramarse en los cables, subiéndose a los postes o buceando en las aguas de ríos y mares, para encontrarse, tal vez, con otro hilo dañado...⁶. Aun más, ni en las comunicaciones internas dentro de una misma ciudad se alcanzaban las celeridades anunciadas. Así, Bahía advertía:

“En las comunicaciones urbanas, los retardos son considerables entre la Bolsa y los centros comerciales de Plaza Constitución y 11 de Setiembre. Un despacho de la «Sucursal Bolsa de Comercio » para la « Sucursal Plaza Constitución » exige las mismas operaciones que un telegrama dirigido desde la oficina Central á Tucumán. En efecto, la sucursal lo transmite á la oficina Central, que lo recibe y retransmite á la sucursal Plaza Constitución, que lo recibe y envía al destinatario. Un telegrama de la oficina Central á Tucumán es transmitido á Córdoba, que lo recibe y transmite á Tucumán, oficina que lo recibe y envía al destinatario. El tiempo para esa comunicación urbana será un poco menor, porque la circulación también es menor; pero la experiencia demuestra que en caso como el citado, será preferible enviar un hombre con una carta” (Bahía, 1894, 20).

Los problemas de las formas específicas en que se había tendido el telégrafo junto con las deficientes administraciones ponían en tela de juicio la supuesta ventaja de las nuevas formas de comunicación. La cuestión se ponía de manifiesto en informes como el siguiente:

“La Bolsa debería comunicar por líneas directas y bien mantenidas con «Plaza Constitución» y « 11 de Setiembre». La falta general de conocimiento de las redes telegráficas de la República suele ser causa de demoras y errores evitables. Nadie se detiene á pensar si á tal o cual punto hay línea nacional y á que oficina se debe acudir para la mayor celeridad de la comunicación. El Telégrafo Nacional tiene pocas oficinas en la provincia de Buenos Aires, cuyo servicio se hace por la red provincial y por la de los ferro-carriles (Bahía, 1894, 18-19). Suceden con frecuencia casos como el siguiente. Se presenta á la Sucursal Sociedad Rural un telegrama para el Salto, donde no hay

⁶ Respecto a estas dificultades de la comunicación, Schöffner recuerda que el *sertão*, las selvas de Brasil o el desierto argentino – que en el siglo XIX estaba a unos 100km al sur de Buenos Aires – pueden considerarse los desafíos más importantes para la instalación de las redes de comunicación. Sin embargo, ese desierto – o, como dice Lima (1999), ese “*sertão chamado Brasil*”– representa un carácter fundamental del espacio latinoamericano, con la co-presencia de diferentes edades naturales y sociales y una naturaleza casi invencible. (Schöffner, 2008)

oficina nacional. La sucursal Sociedad Rural transmite el despacho á la oficina Central, que lo recibe, coloca en un sobre y lo envía con el importe á la oficina del Telégrafo de la Provincia, donde es tratado como si el remitente lo hubiera presentado directamente. Desde el momento en que fue recibido por la sucursal «Sociedad Rural» hasta cuando lo transmite el Telégrafo de la Provincia, puede transcurrir una hora y originarse errores en el despacho, lo que pudo evitarse si el interesado hubiera acudido directamente á la oficina del Telégrafo de la Provincia que está á tres cuadras de la sucursal mencionada” (Bahía, 1894, 20).

Respecto a todos estos inconvenientes, el mismo inspector argumentaba cuál era el problema de fondo:

“Nadie podrá mejorar notablemente el servicio telegráfico hasta elevarlo á la altura de las generales necesidades del país sin organizar y disciplinar un personal numeroso, que funcione con la precisión de una buena máquina; sin invertir sumas que el Erario no puede soportar en la actualidad.” (Bahía, 1894, 4)

Por otro lado, en los discursos, la interrupción del telégrafo se presentaba acompañada por el indudable cambio de ritmos que el ferrocarril había propiciado. Sin embargo, también la velocidad de los trenes debía ser relativizada por las demoras frecuentes de las líneas y la falta de combinaciones adecuadas entre ramales. Por otra parte, el solapamiento de diferentes tecnologías de comunicación daba lugar, por ejemplo, a que los trasposos de los sobres realizados por los estafetos postales entre trenes de diferentes ramales originaran el reclamo de los directores de correos a las empresas ferroviarias. Estas demandas apuntaban, por un lado, a que los trenes salgan con la puntualidad necesaria para la coordinación entre las diferentes oficinas de correos, para no perder más días que los estrictamente necesarios para la llegada de correspondencia y, por el otro, a que se retrasaran las combinaciones de trenes entre ramales por lo menos en tres horas, para poder pasar los materiales del correo de un tren a otro (Carles, 81). Así, en 1894, el director general de Telégrafos y Correos llamaba la atención a la dirección General de Ferrocarriles Nacionales:

“La correspondencia que debía recibirse en Santa Fe, de Buenos Aires y demás puntos del tránsito, por tren de la 1 pm, llegó, según consta del expediente adjunto, á las 2.25

pm, habiendo perdido la dirigida al Paraná la combinación con el vapor que debía conducirla desde aquella ciudad á su destino. Por esta causa, la correspondencia para Santa Fe fue distribuída en ese municipio con más de una hora de atraso, y la del Paraná no pudo seguir á su destino, hasta el día siguiente á las 2pm. Semejante estado de cosas ha dado lugar á varias protestas del público contra el correo (...)" (Recopilada en Carles, 94)

Casi un año después, luego de reiteradas cartas de diferentes Jefes de Distritos y de las diversas oficinas de Correos y Telégrafos locales, el Secretario General se exaltaba y decía:

“ En vista pues, de que la Empresa referida no reacciona y continúa indiferente ante los graves trastornos que está ocasionando su mal servicio, a pesar de haber prometido regularizarlo, creo, señor Presidente, que deben adoptarse medidas enérgicas, haciéndose efectiva, si necesario fuere, las multas que autorizan las disposiciones de la Ley General de Ferrocarriles Nacionales, á fin de compeler á la referida Empresa al cumplimiento de los deberes que la expresada ley y los intereses público le imponen” (Carles, 98)

Es decir, tanto en el telégrafo como en materia ferroviaria no se trataba simplemente de reemplazar un ritmo por otro sino, más bien, de acoplarlos en consonancia con el empalme entre viejas y nuevas tecnologías. En cualquier caso, el ajuste entre las salidas y las llegadas de los mensajes, las cargas y los pasajeros, se complicaba aún más porque no había un horario homogéneo a lo largo y a lo ancho del territorio nacional (Carrasco, 1893).

A pesar de todas las dificultades señaladas, en los discursos se insistía y se asociaba el éxito de una supuesta cronometrización conquistada a la regulación regional de la sociedad, como si ya se hubieran superado todos los inconvenientes propios de las alteraciones espacio-temporales. En 1894, decía el mismo Inspector General de los Telégrafos de la Nación, sobre esta percepción del espacio mediado por la celeridad de las comunicaciones que:

“El riel y el alambre eléctrico encontraron a la sociedad argentina diseminada en pequeños núcleos separados por inmensas y desiertas llanuras, por la agreste valla de las montañas y por infinidad de obstáculos que la naturaleza oponía á las comunicaciones.

Verdaderos instrumentos de civilización y de gobierno, el uno y el otro, han hecho aparecer más pequeña la extensión de nuestro territorio, han permitido un intercambio rápido y continuo de ideas y han eliminado por completo los antagonismos regionales, frutos del aislamiento en que vivieron los pueblos de la República” (Bahía, 1894, 3)

A pesar de este tipo de citas que acompañan los dibujos de planificación del inspector de las líneas telegráficas y de los augurios de Carrasco, el intento de regulación de la vida social atravesaba dificultades paralelas a las que se encuentran en la aplicación, la extensión y la administración de las nuevas tecnologías. Si, por un lado, el telégrafo, el ferrocarril y un tiempo unificado permitían al Ejecutivo nacional instrumentar una llegada más rápida a la intervención de los conflictos provinciales, por el otro, mucho se debatía sobre cómo se articulaba la comunicación telegráfica con el derecho del Estado de inmiscuirse en la comunicación entre privados. Si el sobre postal ya había originado en el mundo una serie de legislaciones tendientes a resguardar el secreto de su contenido, con el telégrafo debía asegurarse esta confidencialidad. En primer lugar, frente a las suspicacias de los propios telegrafistas, que estaban habilitados para negarse a enviar determinados contenidos, aunque luego ellos mismos se quejasen porque un juez quería pedir el registro de todas las comunicaciones escritas entre tal y cual fecha (Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores, 14 de agosto de 1875). Mientras algunos justificaban que los empleados del telégrafo debían poder suprimir un mensaje si consideraban inadecuado su contenido, otros lo objetaban; en 1875, en la cámara de Senadores, mientras se debatía la Ley de telégrafos, se argumentaba:

“Y los interesados en estos despachos que puedan ser sometidos como delincuentes por las oficinas telegráficas, ¿cuándo y cómo vienen a ser notificados de la supresión que se ha hecho de su mensaje? (...) Entiendo que algo substancial falta aquí que puede dejar comprometida la libertad de comunicación.(...)Yo tengo un ejemplo personal. A mi honorable amigo el señor senador por Jujuy le había encargado la copia de ciertos documentos y de ciertas cosas interesantísimas para mí, y estando él en Jujuy, le pedí por un telegrama la copia prometida. El señor senador me contestó desde allí que me la mandaba, así lo entendía yo, cuando se me presentó por el correo un paquete de «coca», de excelente coca. Era que la transmisión se había hecho equivocada, y en lugar de «copia», se había puesto «coca». El señor senador cumplía solícitamente mi pedido; como en esa época había cólera morbus en Buenos Aires, pensó que esa era la causa de

mi pedido. Ahora bien, si en lugar de «coca» se hubiera puesto «pólvora» u otra cosa, sería sumamente grave la mala inteligencia de la transmisión al punto donde se destina, y hasta podría llegar a comprometer la libre comunicación telegráfica. Fuera de ese juicio severo, exagerado, suspicaz, apasionado, a que están dispuestas siempre las autoridades, hay la parcialidad de los partidos, que poco más o menos están representados en esas oficinas” (Parlamento de Rawson en el Diario de Sesiones de la cámara de Senadores, 14 de agosto de 1875).

Aquí se presenta el problema de que lo transmitido quedara adherido a un registro en manos de los empleados de turno. El tema pone de relieve que por detrás de las misivas que supuestamente viajaban rápidas como palabras al viento, se escondía el intento de vigilancia estatal que reposaba en la vieja permanencia de la palabra escrita.

En todos los casos analizados, ya sea que refieran a los inconvenientes técnicos, administrativos o a los conflictos parlamentarios, el intento de regulación de estas tecnologías pone en evidencia que no se trata sólo de regimentar lo social mediado por la instantaneidad de las transmisiones y un cambio novísimo en la forma de percibir el tiempo y el espacio, sino también de superar las dificultades originadas por las técnicas superpuestas y por la propia materialidad de las nuevas tecnologías.

Cierre

Como fue señalado, la tentativa de control estatal se tenía que enfrentar a todas las dificultades de las implementaciones tecnológicas cuyas soluciones no tenían más rapidez que las de otros problemas *terrenales* cuando se encontraban enredados en las vueltas de las burocracias estatales y los intereses privados locales. Las disputas ligadas a la regulación social originaron diferentes maneras de promover el entramado de tecnologías de transporte y comunicación y, con ellas, maneras específicas de coordinación espacio-temporal junto a sus representaciones gráficas; por otro lado, se puede analizar cómo esas tecnologías, sus determinaciones en relación con la medición del tiempo y con los dibujos usados para la tarea, moldearon la forma en que pensaban su objeto quienes estudiaban la sociedad de esa época. En ambos casos, debe atenderse tanto a las nuevas velocidades aludidas como a las dificultades y celeridades reales alcanzadas, a las maneras en que las nuevas tecnologías todavía reposaban en las

antiguas, en fin, a todos los matices que separaban el discurso y las figuras respecto de la implementación de las tecnologías mencionadas.

Se puede considerar como antecedente de la indagación propuesta el artículo de Schöffner sobre los modos en que se dio la transferencia y el desarrollo de la telegrafía en América Latina, los modos en que se moldeaban las estrategias con las que los antropólogos construían sus objetos en estas regiones⁷. Esta última tecnología que contribuiría al establecimiento de un nuevo orden espacio-temporal no fue implementada con tantos augurios como los discursos del momento gustaban y se encontró con más de una dificultad. Schöffner señala que mientras que en Europa el desarrollo histórico creó un espacio temporal mucho más homogéneo, los “desiertos latinoamericanos” demuestran la existencia de un espacio que no siempre permitió mantener el estado de desarrollo alcanzado: el desierto o la selva amenazaban permanentemente con su regreso; no solo eran espacios donde se perdían los individuos, allí también desaparecían los caminos y otras líneas de comunicación. Por eso, recuerda Schöffner que la instalación de los medios de comunicación en diferentes etapas históricas no creó una sucesión de superposiciones progresivas de viejos medios por otros más modernos. Más bien se trató del uso paralelo de diferentes épocas tecnológicas, del caballo y del carro, del automóvil y del tren, de la telegrafía con hilo y la radiotelegrafía, sin que el más moderno acabara o sepultara el uso del otro (Schöffner, 2008). Esta suerte de desarrollo desigual y combinado se pone de relieve cada vez que el análisis de fuentes traspasa los discursos inaugurales de las élites y los gráficos de los proyectos y discurre por los de los telegrafistas que se quejan de falta de preparación para manejar los aparatos y para mantener los hilos en condiciones, los de los informes técnicos de diferentes reparticiones estatales, los de los debates parlamentarios y, en fin, cada vez que adentramos en las dimensiones materiales de los espacios y las tramas de comunicación de la Argentina de fines del XIX. Ningún dibujo prolijo podía evitar que

⁷ Como parte de ese estudio, Schöffner recordó como los espacios que quedan por fuera de las tramas de comunicación telegráficas suelen ser llevados a la literatura de principios del siglo XX como espacios quedados también en el tiempo, o mejor dicho, en el que el tiempo corre a un ritmo diferente, empieza el espacio desconocido, la selva, que interrumpe cualquier comunicación. Dice el autor que estas zonas inmensas crearon una propia potencia en el desarrollo del territorio latinoamericano. La incomunicación, atravesada por nuevas líneas de comunicación, significó un aislamiento espacial y también temporal. La naturaleza que puso en peligro los proyectos técnicos creó un espacio donde rigen otros tiempos, incluso épocas y tiempos desaparecidos. La presencia de estos mundos perdidos es el tema de la novela de Arthur Conan Doyle, donde en zonas incomunicadas del Brasil se descubren dinosaurios que allí, a pesar del avance del tiempo, han resistido a su extinción. (Schöffner, 2008)

el plan al concretarse debiera sortear dificultades que se encarnaban en recorridos de kilómetros de alambres.

Bibliografía y Fuentes

- Bahía, Manuel (1891) Los telégrafos de la República Argentina. Estudio Técnico presentado al Director General por el inspector General de los Telégrafos de la Nación, ed. La Universidad
- Bose, Walter (1966), *Historia de las comunicaciones en la República Argentina (Antecedentes y período 1862-1930)*, en Academia Nacional de la Historia (Ed), *Historia argentina contemporánea*, v.2, sección 2, El Ateneo, p.160-212
- Cárcano, Ramón (1893), *Historia de los medios de comunicación y transportes en la Argentina*, Lajouane, Buenos Aires.
- Carles, Carlos (1898), *Legislación y Tarifas: telégrafos nacionales*, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, Buenos Aires.
- Carrasco, Gabriel (1893), *La unidad horaria en la República*, Peuser, Rosario.
- Farro, Máximo (2008), “Redes y medios de transporte en el desarrollo de expediciones científicas en Argentina (1850-1910)” en *História, Ciências, Saúde –Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.15, n.3, p.679-696.
- Galison, Peter (2003), *Relojes de Einstein, mapas de Poincaré. Los imperios del tiempo*, Crítica, Barcelona.
- Lima, Nisia Trindade (1999) “Um sertão chamado Brasil: intelectuais e representação geográfica da identidade nacional” Rio de Janeiro, Revan, Iuperj.
- Podgorny, Irina; Schäffner, Wolfgang (2000), “La intención de observar abre los ojos: narraciones, datos y medios técnicos en las empresas humboldtianas del siglo XIX”, *Prismas, Revista de Historia Intelectual*, Quilmes, n.4, p.217-27.
- Regalsky, Andrés (1989), “Foreign capital, local interests and railway development in Argentina: French investments in railways, 1900-1914” en *Journal of Latin American Studies*, London, v.21, n.3, p.425-52

- Reggini, Horacio (1977) , *Sarmiento y las comunicaciones: la obsesión del Hilo*, Galápagos, Buenos Aires
- Reggini, Horacio (1996), *Los caminos de la palabra: las telecomunicaciones de Morse a Internet*, Galápagos, Buenos Aires.
- Rieznik, Marina (2011), *Los Cielos del Sur. Los observatorios astronómicos de Córdoba y de La Plata, 1871-1920.*
- Rieznik, Marina (2009 a), “La organización espacio-temporal del territorio argentino a fines del siglo XIX”, publicación en CD de las XII Jornadas Interescuelas de Historia, Bariloche, 2009.
- Rieznik, Marina (2009 b), “Convenciones espacio-temporales y tecnologías de transporte y comunicación en la Argentina del siglo XIX”, publicación en CD del XXVII congreso ALAS, Buenos Aires, 2009, ISSN 1852-5202.
- Salerno, Elena (2008), “Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia”, en *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.15, n.3, p.657-678.
- Schäffner, Wolfgang (2008), “Los medios de comunicación y la construcción del territorio en América Latina.” en *História, Ciências, Saúde- Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.15, n.3, p.811-826.
- Schvarzer, Jorge y Gómez, Teresita (2006), *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*, FCE, Buenos Aires
- María Vera de Flachs, María (1982), *El Ferrocarril Andino y el desarrollo socioeconómico del sur de Córdoba, 1870-1880*, FECIC, Buenos Aires