

Ideas predominantes de ferrocarril, desierto y nación y su operatividad simbólica dentro del proyecto civilizatorio

Anibal T. Serafini

UNTREF/UNQ

anibalserafini@hotmail.com

Este trabajo propone una reflexión relacionada con la operatividad simbólica de las nociones de ferrocarril, desierto y nación dentro del ambiente político e intelectual en el proyecto civilizatorio argentino acontecido en el período 1860-1880. A partir del análisis de distintas fuentes surgen algunas inquietudes ¿Qué representaba la noción de desierto en el imaginario social y político de la época? ¿Cómo se desplegaba la idea de nación en relación con el proyecto de país? ¿cómo se acopló Argentina a la simbología mundial del ferrocarril? ¿cómo era caracterizado? ¿cómo operaban estas nociones dentro de las reflexiones, debates y políticas públicas? La fascinación por lo que la técnica, la industria y la innovación tecnológica generaba en los países que ya habían plasmado su revolución industrial se formulaba en los discursos de intelectuales y políticos y, particularmente, el ferrocarril parecía simbolizar el factor más poderoso para la interconexión de un país que se describía desolado y desértico y, también, se presentaba como agente de desarrollo material al conectar la riqueza agropecuaria del país con las naciones extranjeras¹.

3.1. La operatividad simbólica de la noción de desierto.

La noción de desierto desarrollaba en este tiempo varias formas de enunciación. Una de ellas expresaba la necesidad de imposición en el territorio de las normas y leyes que el desarrollo capitalista demandaba. Esto redituaria en un tipo de apropiación del espacio relacionado con un modo de producción material que sentaría las bases de una nación “moderna”.² Otra coordinada enunciativa implicaba la necesidad de regeneración social de la población de ese espacio supuestamente vacío, lo que hacía

1 Para un análisis de la historia del ferrocarril ver Scalabrini Ortiz (1957); López y Waddell (2016); Gómez, (2012).

2 Una nación “moderna” debía resolver sus problemas de acumulación de riqueza material. “El desierto comenzó siendo pensado, entonces, en términos de problema [...] El medio privilegiado por el discurso político para la derrota del «desierto» es, como ya vimos, el repoblamiento que resultaría en trabajo civilizador [...] En función de esta posibilidad de ensanchamiento de la riqueza nacional es que comenzó a percibirse de otro modo a la Pampa y la Patagonia. El «desierto» otrora estéril y maldito ahora era potencialmente fértil y rico...” (Navarro Floria, 2002: 165/166)

emerger una tensión en la interpretación de esta vacuidad asociada a ciertos ideales de sentido socioeconómico y ya no por falta de población sino por las características de la misma. Quienes habitaban el desierto lo volvían “vacío” porque no estaban a la altura de lo que el imaginario de sociedad culta y desarrollada proponía en la época y porque no alcanzaban los estándares mínimos de producción, orden y organización necesarios para conformar una nación civilizada. Por consiguiente, las políticas que se demandaban al Estado estaban asociadas a la necesidad de regeneración social por medio de la inmigración extranjera como forma de transformación del espacio.³ La idea de un espacio “vacío” donde se imponía un caos político, económico, social, cultural y moral se constituyó como un significante potente dentro de la noción general de desierto.⁴ Esta imagen discursiva resultó operativa al relato político y económico de la época ya que permitía la convergencia de distintas concepciones y significados que consolidaban los argumentos sobre el proyecto civilizatorio y mostraban al desierto como un ámbito donde los sujetos deambulaban ajenos a los ideales de orden y eficiencia y donde la vacuidad se asociaba al atraso y a la falta de existencia de las supuestas leyes naturales y universales del progreso capitalista.⁵

Las dimensiones políticas y económicas se manifestaban dentro de la noción de desierto describiendo la existencia de un orden indeseable que estaba asociado a cierta latencia de la superada *barbarie* en la población que este espacio “vacío” generaba. La

3 En este sentido explican García & Tripolone. “La toma de las tierras, su posterior división, repartición y explotación supuso la incorporación y la administración de los "cuerpos" al nuevo espacio que se va configurando. La expropiación no solo provocó una nueva distribución espacial, con su respectiva organización territorial, sino también una nueva limitación del espacio que debían ocupar los sobrevivientes [...] es también la historia de la ordenación y el sometimiento de los cuerpos y ello tiene consecuencias políticas y jurídicas de gran importancia. La cuestión de la tierra es inseparable a la cuestión de la dominación de los cuerpos y de la subjetividad [...] El inmigrante europeo a fines del siglo XIX fue el sujeto en el que se depositaron los intereses políticos, sociales y materiales para la construcción de la nueva sociedad civil argentina [...]. También su recepción y asimilación supuso todo un proceso de repartición, distribución del espacio territorial y de puesta en marcha de un bagaje de elementos jurídicos, que tenían como fin la ubicación de los nuevos pobladores por un conjunto de leyes y reglamentos que aseguraban su estatuto de ciudadano y visibilizaban su condición de sujetos de derechos (García & Tripolone, 2017: 140/141)

4 Una lectura histórica clásica de este tópico se encuentra en Halperín Donghi (2005) También, para una mirada de las construcciones y representaciones literarias de esta noción se puede ver Rodríguez (2010).

5 A propósito de las características socioeconómicas, territoriales y subjetivas que presentaba la noción de desierto explica Navarro Floria. “El paradigma cultural europeo-occidental asignó la categoría de desierto no a los territorios deshabitados ni estériles sino a los no apropiados ni trabajados según las pautas capitalistas [...]De este planteamiento del desierto fecundable como cuestión social deriva directamente, en el caso argentino, una conceptualización del desierto como programa político, programa consistente en vaciar el desierto primero discursivamente, representándolo como territorio disponible, y después materialmente, conquistándolo por el sometimiento o por el reemplazo de su población indígena y criolla.” (Navarro Floria, 2002: 140)

imposición de una organización institucional estatal se esforzaba en la incorporación de esta población a partir de un fenómeno de “inclusión-exclusión”, es decir, generando las políticas públicas necesarias para la apropiación del territorio y la modificación sustancial de todas las relaciones sociales a través de la imposición del aparato legal que representaba el modelo híbrido liberal-conservador preeminente en la época,⁶ que necesariamente debía extenderse a todo el país para consolidar al Estado nacional y su proyecto civilizatorio.

3.2. La funcionalidad política en el uso del articulado desierto-ferrocarril.

¿Por qué la imagen discursiva del desierto fundaba la premisa problemática dónde el ferrocarril sería la respuesta? Para el análisis de Fermín Rodríguez (2010) la idea de desierto era tomada como un espacio simbólico fundacional, un significante vacío articulado a la pasada *barbarie* vencida y superada en un proyecto de desarrollo presente y futuro.

“El país comenzaba en un paisaje convulsionado y violento, construido-imaginado como naturaleza desnuda en el cruce de retóricas estéticas, económicas y políticas que trabajaban en la realidad como bombas de vacío [...] el desierto hay que buscarlo en el orden de lo dicho más que en el de la experiencia sensible, la experiencia atorbellinada y confusa de una sociedad poscolonial [...] Vacío abierto en la imaginación por los espacios aún no cartografiados, el desierto era el nombre de una cesura por la que no dejaban de manar las fantasías con las que fundar una nación [...] el desierto nombra, negativamente, la plenitud ausente de una nación todavía por venir [...] Pero en una

⁶ Se debía dejar atrás formas de sociabilización asociadas al desierto y transformarlas en pos de un nuevo orden asociado a la transformación del territorio. Explican García y Tripolone. “...El espacio es maleable, susceptible de ser modificado. El indio no produce un espacio ordenado ni un Estado, por eso el espacio político es desértico, esto es, vacío de poder. Al contrario, la ocupación del blanco producirá un espacio bajo los cánones del derecho internacional de la época y le dará la forma política moderna [...] la relación entre el Estado moderno argentino y el desierto puede pensarse a través de la obra del jurista: la diferencia de espacios fue la base de la construcción del Estado argentino y no lo que lo ponía en peligro. El espacio libre, vacío, que podía conquistarse, partirse y dividirse, constituyó hasta finales del siglo XIX, un fundamento para el orden interior estatal.” (García & Tripolone, 2017, 132/133)

sociedad que comienza a organizarse en función de la creencia en el vacío, la carencia y la escasez, donde todo el mundo opina que el mal argentino es la extensión y que la tierra es del que la explota económicamente, la ficción de un estado de naturaleza se impuso a casi todos...”(Rodríguez, 2010: 211/212)

Este inicio pensado desde un espacio que proyectaba caos hacia todas las dimensiones sociales, políticas económicas y culturales del país, fundaba un andamiaje que permitió resignificar y reconstruir toda la historia del país como la historia de una imposibilidad que ahora se encontraba frente a la oportunidad de reversión y proyección. Si desierto significaba vacío, este vacío se convertía en un fundamento para la acción política y un paisaje para legitimar esa acción.⁷ La palabra dicha preconfiguraba la experiencia sensible, haciendo de la noción de desierto un lugar donde desplegar soluciones imaginadas para terminar con ella, es decir, el desierto era un espacio simbólico general donde desplegar todas las respuestas que lo eliminen porque es un vacío abierto a la imaginación que tenía como objetivo el “ser ocupado”, es decir, su eliminación. Si el vacío concluía con la ocupación⁸ el proyecto civilizador se disponía a resolverlo utilizando al ferrocarril como agente técnico y medio principal⁹. En tanto espacio a ser conquistado, la noción de desierto desplegaba su potencialidad al expresar un escenario presente de un

7 El vacío que expresaba la noción de desierto impone un aspecto de fundamento que fue recogido por la tradición política e intelectual de la época. “Fundar una nación para el desierto, en ausencia de tradiciones, a partir de una importación cultural que rompa con la herencia colonial de España, se vuelve un programa estético-político que comienza a ras del suelo, sobre un mapa vacío de accidentes y de habitantes [...] el gesto de fundar en el desierto requiere simultáneamente de fundar, en la literatura, en la ciencia, en la política, el desierto -un desierto para la nación.” (Rodríguez, 2010: 215)

8 Esta ocupación se volvía objetiva “... la Argentina será una sola cuando el desierto esté poblado, cuando el territorio se urbanice y funcione como una gran ciudad, cuando la fuerza de trabajo aumente de tamaño, cuando la realidad lisa y llana de la llanura adquiera el volumen de un poblado de hombres y de cosas en circulación [...] el desierto que separa y aísla será ese "nuevo elemento de unidad para la nación...” (Rodríguez, 2010: 263)

9 La posibilidad de resolución potente y eficiente del problema del desierto tenía a la técnica como su ente salvífico. “La experiencia primaria ya no está constituida por la expectativa de salvación con tientes religiosos, sino por la del éxito técnico, que integra la red comunicativa humana y eleva la productividad en intervalos temporales cada vez más reducidos. Las antiguas expectativas cristianas de salvación pudieron cristalizarse desde entonces en el progreso técnico” (Koselleck, 2003: 60/61)

futuro prodigioso en los relatos e imaginarios de la época. En consecuencia, para enterrar el pasado asociado al fracaso y a la maldición del “vacío” y la “extensión”¹⁰ e iniciar una regeneración social, política y económica, el desierto demandaba una solución que se personificaba en la necesaria ocupación del mismo y esta se pensaba potenciada por las características simbólicas que aportaba el ferrocarril.¹¹ Idea que analiza Ernesto Laclau:

“...todo campo político-discursivo se estructura siempre a través de un proceso recíproco mediante el cual la «vacuidad» debilita la particularidad de un significante concreto, pero, a la inversa, esa particularidad reacciona dándole a la universalidad un cuerpo necesario que la encarna. He definido la hegemonía como una relación por la cual una determinada particularidad se convierte en el nombre de una universalidad absolutamente incommensurable. De ese modo, al carecer de cualquier medio de representación directa, lo universal obtiene solo una presencia prestada, a través de los medios distorsionados de su investidura en una particularidad determinada. (Laclau, 2006: 3)

El ferrocarril encarnaba la particularidad que se volvía un agente de civilización universal asociado a la potencia de la tecnología para transformar la realidad. La potencialidad de este objeto expresaba todas las posibilidades de ocupación del vacío y de socialización del espacio según las demandas de la civilización y se identificaba con el éxito de las potencias europeas y con el proceso de unificación territorial del mercado. Las vías de comunicación debían imponer la subjetividad europea concentrada en la inmigración y las inversiones de capital, en la propiedad privada y en la producción volcada a la exportación. Esta posición de modernidad universal se condensaba en el significante del ferrocarril que se expresaba, a su vez, como un objeto mediador entre el presente histórico y la utopía progresista del proyecto civilizador. En

10 Por fuera de la experiencia sensible de la realidad material del atraso o la carencia, importaba lo que la idea de desierto permitía y aportaba al relato político “...lo que se deja leer [...] es el deseo frustrado por una realidad decepcionante: desierto era entonces el nombre de una desilusión que, paradójicamente, podía elaborarse estéticamente por medio de enunciados descriptivos inestables y reversibles.” (Rodríguez, 2010: 218)

11 El concepto de ferrocarril, asociado a la noción de desierto, despertaba la idea de movilidad y dinamismo propia de la economía capitalista y del desarrollo subjetivo en la modernidad decimonónica. “Máquina de mirar la llanura, el tren es menos un medio de comunicación que una herramienta de representación que marcha a la velocidad de las cosas. Para poder seguirle el tren, hay que moverse tan rápido como el paisaje -un paisaje que se transforma dramáticamente, teatro de una modernidad” (Rodríguez, 2010: 278)

su participación como particularidad “universalizante” se modifica en sus posibilidades significantes, ya que pasaba de ser un medio de comunicación eficiente a representar el ritmo del progreso y la plenitud del desarrollo socioeconómico¹².

El desierto podía transformarse por el paso del ferrocarril. Al trazar las coordenadas del progreso, estructuraba las rutas de la modernidad en el territorio “inculto”. Conectaba espacios y puntos, sujetos y culturas, imponía un universo simbólico nuevo por cada kilómetro que avanzaba conectado con el mundo reconocido como desarrollado y “culto”, daba a la vida una nueva perspectiva de éxito y de prodigiosidad., sumaba en cada estación de su recorrido un horizonte de posibilidades infinito que podía ralentizarse un poco, pero que ya era irreversible e inevitable.¹³ Esta transformación es rescatada por Karl Schlógel.

“La misión civilizadora del capital ha dejado sus huellas por doquier en el globo, es más, lo ha modelado de forma duradera y en extensas áreas [...] Imperialismo es espacio global producido por el capitalismo. Imperialismo es la geografía del antagonismo entre centro y periferia, la geografía del intercambio desigual. Imperialismo es espacio de poder, dominio construido de los señores coloniales sobre los nativos, de los blancos sobre quienes no lo son [...] Colonialismo es tanto como posibilidad sin fronteras en una tabula rasa. Aquí se puede planear, construir, desarrollar como sólo cabe, aparte de eso, en la hoja en blanco. Aquí no hay que andarse con contemplaciones, aquí no se necesita constreñirse. Máximo efecto, máximo expolio, máxima comodidad, eso es lo que cuenta.”
(Schlógel 2007: 215/216)

¹² El valor del progreso y el desarrollo y bienestar socioeconómico se desplegaba en la acción significativa del ferrocarril, en su nombre estaba impregnada la virtud de la civilización. “Eso también explica por qué los «nombres» de la plenitud siempre van a provenir de invertir radicalmente una determinada particularidad con un valor «universal»: nuevamente, la elevación de un objeto particular a la dignidad de la Cosa. Pero es importante darse cuenta de que esa investidura no deja inmodificado al objeto particular; ella lo «universaliza» al inscribirlo en una infraestructura de relaciones equivalenciales [...]Esta situación, por la cual una determinada particularidad no es nunca mera particularidad, pues está siempre cruzada por relaciones de equivalencia que universalizan su contenido.” (Laclau, 2006: 10/11)

¹³ Esta territorialización del éxito mediada por el ferrocarril expresaba un nuevo modo de pensar esta época. “Es la unidad del mundo producida año a año, día a día, hora a hora, de la que podemos caernos puntualmente cuando hay problemas, pero tras la que no podemos retroceder ya. Los diagramas muestran la base sobre la que empezó a funcionar nuestro universo teórico, nuestra tácita suposición de que en este mundo rijan ciertas suposiciones y modos de ver más o menos compartidos por todos. Los diagramas dan forma visual a los pilares en que descansa la «cultura mundial». De esos flujos pende la forma de vida moderna.” (Schlógel 2007: 215)

El desierto pasaba a considerarse conceptualmente como una especie de “hoja en blanco” donde el proyecto civilizador podía desplegar todo su arsenal de representaciones, sus objetos significantes y su voluntad universal de transformación sustentado en el éxito propio de leyes histórica naturales que ya habían funcionado en otros espacios colonizados. El capitalismo modelaba los territorios y los sujetos, imponía sus símbolos y aseguraba la transformación del espacio mediante las entidades legales que aseguraban la propiedad privada de la tierra. Dentro de la lógica imperial decimonónica, los antagonismos se resolvían dentro del proyecto civilizador al emprender la utopía del bienestar y el progreso asegurado en el territorio y la población intervenida y la conformación de las fronteras nacionales que concentraban el poder del Estado se articulaban con la desterritorialización del espacio productivo y su adición al mercado mundial en un continuo espacio de poder que crecía con cada logro de conquista del mismo por parte de la proyecto civilizador.

3.3. Simbologías, conflictos y tensiones alrededor de la idea de nación.

Pensar al desierto como problemática y al ferrocarril como parte de la solución, requiere revisar que ideas existían en torno al concepto de nación y al rol del Estado en el proyecto civilizador. Si los capitales extranjeros fueron predominantes en las concepciones acerca del modo de encarar el desarrollo nacional en general y el de las trazas ferroviarias en particular, ¿existió algún relato diferente asociado a otro modelo de desarrollo? Pensar unívocamente el desarrollo material y simbólico de la nación integrada y asociada al capital extranjero denotaba la falta de una premisa de debate con una postura contraria, es decir, una posición que planteara la posibilidad de un desarrollo centrado en el capital y empresariado local y asociado a otra concepción de identidad nacional. El proyecto de desarrollo paraguayo¹⁴ y la guerra de la Triple Alianza (1865-1870)¹⁵ fueron procesos históricos que pusieron en tensión la concepción predominante del modelo de desarrollo en Latinoamérica y, en especial, en Argentina. Este cuestionamiento a las ideas preminentes de la época planteaba también la resignificación de algunos argumentos relacionados con el rol de los capitales

¹⁴ Para un análisis más detallado de este proyecto económico y político ver Masi, F y Borda, D (2011).

¹⁵ La Guerra del Paraguay, también conocida como Guerra de la Triple Alianza o Guerra Guasú en Paraguay, fue el conflicto bélico más largo y sangriento de la historia de América Latina. Enfrento por más de cinco años a los países formadores de la Triple Alianza, Argentina, Brasil y Uruguay contra Paraguay. En el caso argentino supuso la consolidación del estado nacional liberal con centro en buenos aires y abrió una etapa de progreso para el país. En el caso paraguayo por el contrario supuso la destrucción extendida del país, la pérdida de la población entre un 60 y 69 por ciento. (Baratta, 2014)

extranjeros, el desarrollo económico, la idea de nacionalidad¹⁶ y la legitimidad de la representación política. De este modo, uno de los argumentos generados en torno a los debates surgidos por la guerra de la Triple Alianza expresaba la disputa simbólica por la idea de *civilización* y por los gestores políticos de la misma.

Paraguay era descrito por la prensa, afín al oficialismo de la época, al presidente Bartolomé Mitre y al liberalismo porteño, como una nación atrasada política, social y económicamente y antagónica a lo que Argentina representaba como nación civilizada. La descripción del modelo político y económico paraguayo servía de contrapunto para pensar el proyecto argentino. “Paraguay sirvió como imagen exacta de todo lo que la Argentina no era ni debía ser, definió los límites de la comunidad imaginada argentina. Dictadura, despotismo, atraso, barbarie, sangriento, esclavitud se opusieron a la república, el avance, la civilización, la paz y la libertad argentinas.” (Baratta, 2014: 50/51) Pero esta caracterización construía un plano discursivo para la argumentación a favor de la guerra más que una descripción del proyecto político, económico y social alternativo al liberalismo capitalista argentino que el gobierno de Paraguay implementaba.¹⁷ Consecuentemente, el despliegue de los relatos a favor y en contra de la guerra manifestaban diferentes posiciones respecto de cómo los proyectos políticos y económicos eran realmente representativos de valores como “libertad, independencia, civilización e igualdad civil” que imponían sentido al relato civilizatorio. (Baratta, 2014: 46) Posiblemente, esta disputa ponía en tensión el sentido unívoco del proyecto argentino de inserción de capital e inmigración extranjera y dependencia con los países centrales, frente a un proyecto de desarrollo autónomo que exhibía su capacidad de desarrollo y progreso. Implícitamente, se observaba en los debates la búsqueda de representatividad de los actores ante la existencia conflictiva de modos de llevar a cabo el desarrollo material, político y social, y frente a esto, voces como la de Juan Bautista Alberdi pregonaban que Paraguay no representaba la *barbarie*

¹⁶ Sobre la idea de nación que se pone en debate a partir de la guerra, explica Baratta. “No hay entonces una idea de nación argentina dividida o que no existe, sino una disputa sobre el significado de la identidad nacional. Son los opositores y los defensores a la guerra quienes refuerzan la idea de nación en su disputa por el significado de la misma y en su oposición o alianza con el imperio brasileño y con Paraguay. La guerra refuerza, delimita la idea de nación argentina a través de la oposición a los otros países, aliados o enemigos, y a partir de la contienda intelectual que desata. Y la pelea es por la nación en tanto sus territorios y límites y también en tanto sus contenidos y fronteras culturales y sus valores.” (Baratta, 2011: 130/131)

¹⁷ Para analizar este período puede verse: Rojas Villagra, L. (2014) y López, M. (2019).

y el atraso sino que su intervención en la política regional expresaba la intención de fortalecer su modelo de desarrollo.¹⁸

¿Por qué el modelo paraguayo se presentaba como un contrapunto al argentino? Con la muerte de José Gaspar Francia en 1840 y la sucesión de Carlos Antonio López se consolidaron las bases para el desarrollo económico independiente y la soberanía política de Paraguay. La gestión central del Estado generó un proceso económico eficiente que permitió la distribución equitativa de la tierra, desarticulando estructuras de dominio heredadas de la organización colonial, la inversión productiva y el dominio del comercio exterior. Consecuentemente, la capacidad financiera estatal permitió, sin el recurso del capital extranjero, la construcción de la compañía estatal de ferrocarriles de la flota nacional, de fundiciones de hierro y de telégrafos, imprentas y astilleros. Por lo tanto, al momento del inicio de la guerra, se estaban gestando las bases para el desarrollo del proceso industrial en Paraguay. (Rojas Villagra, 2014) A modo de ejemplo, puede observarse en la siguiente tabla los datos correspondientes al año 1863 el grado de desarrollo ferroviario.

Expansión del Ferrocarril (en Km.)

Año	Argentina	Brasil	Paraguay
1861	39	251	14
1863	61	428	91
1869	604	737	91
1889	8113	9583	140
1891	11700	10590	240
1911	30462	22287	373
1919	32817	28127	410
1930	37978	32478	468
1939	40973	34204	499

Fuente: Mitchel (2007) en Masi y Borda (2011: 53)

¿Qué diferenciaba la concepción de desarrollo de Paraguay de la Argentina? Posiblemente, la concepción de progreso argentina no podía separarse de ciertos

¹⁸ Así lo interpreta Baratta: “Libertad, independencia, civilización, igualdad civil. Conceptos políticos íntimamente interconectados que representan lo que Brasil no es, en exacta oposición al discurso mitrista que ubica estas cualidades del lado de los aliados. Todos se arrogan el derecho de hacer esta guerra por la libertad y la independencia, por la verdadera nación. Una vez más la disputa está en dotar de contenidos a esos conceptos. La contienda además revive un pasado, es una resistencia al progreso inevitable [...] Paraguay está buscando la independencia de la Banda Oriental para garantizar la libertad interior de comercio y navegación. Para conservar su propia independencia y para comerciar directamente con Europa.” (Baratta, 2011: 133)

modelos exitosos como los de Estados Unidos o Inglaterra, donde el credo liberal expresaba las bondades del capital extranjero, las empresas capitalistas y la libertad irrestricta de intercambio. La presencia del capital extranjero en Argentina era interpretada y asociada a un grado de *civilización* superior y a una segura fórmula de progreso y riqueza. Esta idea fue preeminente en la época y tomó una posición dominante en el debate acerca del posible desarrollo con capitales locales que el proyecto paraguayo parecía representar y que el desenlace final de la guerra tornó inconducente.

El ferrocarril operaba posibilitando la consolidación de los lazos nacionales. Para el senador Salvador María del Carril éste presentaba el doble potencial de agente de desarrollo material y político y del “sentimiento nacional”.

“El sentimiento nacional echará entonces, en el corazón de los pueblos, raíces más profundas, haciendo fácil y fructuoso el gobierno que hemos fundado para el bien de todos” [...] “Las vías de comunicación a vapor tienen pues, esta doble ventaja: son los vehículos del adelanto material, a la vez que el mejor medio de gobierno” [...] “Hasta hoy, por más penoso que sea confesarlo, nuestra Constitución no ha sido para las provincias sino un bello programa, una esperanza para el porvenir: la Nación no existe en las condiciones de poder y de prosperidad en que la carta fundamental ha querido establecerla”. (HCSN, 1872: 256)

Estas ideas expresaban algunas interpretaciones sobre los múltiples sentidos que la construcción de ferrocarriles desplegaba en los imaginarios de la época y podían, posiblemente, concordar con la noción alberdiana de “agente cultural”¹⁹. Según el senador, el ferrocarril detentaba una supuesta capacidad para ampliar, enraizar y acrecentar el espíritu de “amor a la patria”, es decir, de generar una especie de nacionalismo que reforzaría el carácter refundacional del nuevo Estado creado por la elite gobernante del período y acrecentaría, también, el orden social al promover el bienestar general de la población. Del Carril expresaba que la potencialidad de las vías férreas era mayor que la de la carta constitucional, ya que esta última no había resuelto los problemas de integración, unificación y gobierno que asolaron a las provincias

¹⁹ Reflexionaba Juan Alberdi respecto de la gestión cultural del ferrocarril. “Siendo necesarios, los caminos de fierro son, en este siglo, lo que los conventos eran en la Edad Media: cada época tiene sus agentes de cultura [...] Las leyes de indias para civilizar este continente, como en la Edad Media por la propaganda religiosa, colmaban de privilegios a los conventos, como medio de fomentar el establecimiento de estas guardias avanzadas de la civilización de aquella época.” (Alberdi, 2017: 105)

durante décadas. Las características y funcionalidades convertían a este en un símbolo que condensaba múltiples potencialidades asociadas a la idea de nación moderna y que operaba dentro de la argumentación reforzando, como concepto intermedio, el proyecto *civilizador*. La fuerza del relato expresaba, no tanto lo auténtico de las funciones y características del ferrocarril, sino una imagen eficiente para la argumentación del relato político a favor del desarrollo capitalista, como parte del progreso de la idea de *civilización* en la Argentina.²⁰ De esta manera se constituía el refuerzo propio de la operatividad del lenguaje mitológico en su expresión de naturalización y legalización de los procesos argumentativos (Simón, 2017).

El senador Del Carril retomaba la idea de velocidad del progreso, porque concebía una capacidad creadora en las redes ferroviarias.

“La República será rica, estimulando el trabajo y levantando el valor de los frutos de éste; los pueblos gravitarán entonces por una ley natural sobre el orden por el cual tanto clamamos y al que pensamos servir” [...] “progreso rápido y constante (al que) está llamado en la República a producir el adelanto y el engrandecimiento nacional, una vez que esas comunicaciones y ese comercio se hagan por medio de ferrocarriles y canales navegables”. (HCSN, 1872: 258/259)

La velocidad del ritmo del progreso proyectaba las condiciones de un futuro venturoso caracterizado por un devenir natural propio de leyes inmutables, una potencialidad creadora y civilizadora asociada a la técnica, la ciencia y el avance de la dinámica capitalista y una capacidad de construir bienestar, unidad, orden, paz, y engrandecimiento nacional. No realizar esta obra, que era expresión lógica del desarrollo natural de las naciones “fuertes”, era atarse al destino expresado en la noción de desierto, es decir, al atraso, la carestía y la quietud.

El desarrollo económico y político aparecía a los sujetos con un ritmo rápido cómo sus medios de comunicación más representativos: el ferrocarril y el telégrafo. La potencialidad transformadora se presentaba en términos de desarrollo vertiginoso, donde los capitales, la industria y la inmigración cambiaba la fisonomía de pueblos y ciudades de manera radical y acrecentaba la riqueza de las naciones. La *civilización* no esperaba; por eso la premura con que la clase política aceptaba términos y condiciones, no siempre favorables, en la radicación de capitales y emprendimientos ferroviarios e

²⁰ Afirmaba Salvador Del Carril: “por los ferrocarriles, única viabilidad y medios de transporte que reconoce la época en que vivimos; es por esta, razón que a nuestro juicio la civilización, el orden social y la existencia política de la República serán consecuencias inmediatas de la creación de una red vasta y bien calculada, de vías férreas” (HCSN, 1872: 257)

intentaba plantear un aparato legal conforme al desarrollo de los acontecimientos. Era la decisión presente la condición necesaria para iniciar la transformación definitiva, porque el futuro podía ser veloz, venturoso y seguro, pero también existía como reminiscencia un pasado de *barbarie*. Este pasado estaba identificado con la quietud, el aislamiento, la “expansión” improductiva e incomunicada, la aparente pasividad del “estar-no más” (Kusch, 2000), la simple adaptación al medio y era opuesto a el “quehacer” transformador y dominante. Esa era la necesidad del momento, componer en el presente un horizonte que promoviera la *civilización*.

Este escenario de transformaciones y de desarrollo veloz y dinámico, mediado por las inversiones ferroviarias que en este caso no funcionaba como producción sino como implementación y administración de los mismos, también producía elementos morales en la sociedad. Junto a la movilidad del ferrocarril en la producción e intercambio de mercancías también podía pensarse una movilidad, comunicación, intercambio y producción de subjetividades. En este sentido, resulta interesante recuperar el análisis de Jorge Alemán sobre la producción de subjetividades:

“el poder no solamente oprime, sino que fabrica consensos, establece la orientación subjetiva, y produce una trama simbólica que funciona de modo “invisible”, naturalizando las ideas dominantes y donde siempre, y en esto consiste su éxito definitivo, esconde su acto de imposición.” (Alemán, 2016: 13)

El ferrocarril se presentaba como un elemento de la técnica moderna y como un agente simbólico que imponía un modo de subjetivación acorde a las ideas predominantes de la época. La velocidad de la comunicación, el comercio y el intercambio de subjetividades imponía un ritmo que debía expandirse y unificarse en toda la extensión del territorio como forma de unificación nacional. Quien no se ajustaba a ese ritmo, a esa celeridad, quedaba por fuera de la *civilización*. Por consiguiente, el ferrocarril se manifestaba como un símbolo que actuaba eficientemente al terminar con las imposibilidades que representaba el desierto con mayor potencia que la constitución nacional o el ejército. El éxito y la celeridad con que se podría lograr la unidad política, la consolidación de la idea de nación y el desarrollo económico dependía de la evolución en la ocupación del “vacío” y la “extensión” y del grado de interrelación e intercomunicación que se

proponía acelerar a la velocidad del ferrocarril para consolidar el progreso del capitalismo y el dominio de la oligarquía terrateniente²¹ en la Argentina.²²

Producto de esta consolidación, donde el ferrocarril conectaba velozmente mercancías y subjetividades, la idea de *civilización* podía desplegarse sostenida por el desarrollo material y simbólico que permitía tanto la conformación de normatividades prácticas, surgidas de las relaciones entre mercancías y personas, como de valores morales asociados a estas relaciones. En tanto símbolo que condensaba múltiples condiciones de posibilidad para terminar con el flagelo de la “quietud” el ferrocarril unificaba el ritmo veloz del progreso, aportaba cierta corporeidad a la idea de *civilización* expandiendo los símbolos tangibles e intangibles de la misma por todo el territorio y terminaba definitivamente con el aislamiento y el estancamiento de las regiones no alcanzadas por el progreso. Por consiguiente, esta corrección del atraso y la improductividad llevada a cabo por el poder de la técnica y personificada en el ferrocarril, expresaba esta capacidad de transformar subjetividades. Si el desierto imponía la “quietud” y el tipo de relaciones propias de la distancia y el aislamiento, este escenario daba contexto a un tipo de sociedad integrada por “gauchos”, “indios” y otros supuestos marginales que no interpretaban ni poseían la naturaleza, el conocimiento y las aptitudes morales, políticas o económicas para llevar a cabo el proyecto civilizatorio. La *barbarie* parecía sobrevivir en estos sujetos como un espectro y en todos aquellos modelos que se enfrentaban a la concepción predominante de desarrollo. Por el contrario, la persona que se integraba al “tren” del progreso veía toda su existencia transformada, poseía una nueva subjetividad que se asociaba a la dinámica, a la

21 Para un análisis de los factores materiales en la conformación de la clase dominante de la época ver Duek e Inda (2003) .

22 Los conceptos de “Libertad, igualdad y fraternidad” como parte de la fórmula republicana de la Revolución Francesa y del credo liberal devenido de la misma, subyace en la concepción de ciudadanía, de derechos políticos y de progreso material de la oligarquía argentina, en tanto grupo social hegemónico, pero acarrea un problema en el orden material y la propiedad del mismo que puede observarse a lo largo de la argumentación del senador Del Carril y también en el proyecto de ciudadanía. En estos términos se adhiere a interpretación que hace Domnech (2004) cuando expresa que: “el orden civil de impronta napoleónica (o su equivalente funcional en los países anglosajones) rompió la lógica republicana del derecho romano, que vinculaba inextricablemente la libertad personal con las instituciones sociales capaces de dar base material a la existencia social autónoma y separada de los libres, generando así una ilusión de libertad general fundada en la ficción jurídica de que todos son propietarios de algo, y por lo mismo, capaces de relaciones contractuales libres. Sólo sobre ese orden fue concebible el proyecto liberal doctrinario de una “oligarquía isonómica”, en la que todos fueran igualmente libres (“civilmente”), pero en la que solo unos pocos mandarían (“políticamente”). Pues bien; esa solución de compromiso tan “moderna” del problema de la “libertad”, de la que tan orgulloso - se sintió el liberalismo europeo de la primera mitad del XIX, y que rompía más o menos expresamente con los esquemas republicanos no sólo del mediterráneo antiguo, sino también con los de las revoluciones América y francesa.” (Domnech, 2004: 43)

velocidad, a la riqueza, a las posibilidades de la técnica y al orden político enmarcado en una idea de nación asociada a la unidad bajo una concepción unívoca de desarrollo social y a un modelo asimétrico de relaciones económicas y políticas con las naciones poderosas de la tierra. Así, el ferrocarril, en tanto agente civilizador, facilitaría el entierro y desaparición definitiva de la *barbarie* al acabar con el “desierto” como escenario vital de la misma y extirparla definitivamente de la conciencia de los sujetos .

3.4. La operatividad simbólica del ferrocarril.

El ferrocarril representaba progreso y oportunidad de ser parte del mundo civilizado e implicaba la imagen discursiva de partir de un punto, atrasado y llegar a otro desarrollado simbólicamente y materialmente. El movimiento, la dinámica de traslado, expresaba un estado diferente a la quietud improductiva. El movimiento transformaba el espacio²³. Describe así Renato Ortiz:

El espacio es, de esta forma, concebido como una malla, una red de interconexiones [...] La invención del tren trajo cuestionamientos instigadores, incorporando nuevos elementos para definir lo que sería un medio de transporte. Movido a vapor, producto de una era de maquinismo, desafiaba las concepciones vigentes. [...] Un diputado francés [...] concibe el problema de manera interesante: "No debemos hablar de vías de ferrocarril, sino de caminos de vapor; la potencia es la inmensa ventaja de esos caminos. No deben ser consideradas como un medio de transporte más barato, sino como un medio de velocidad" [...] El tren es visto como un vehículo radicalmente nuevo, y las vías de ferrocarril, una forma de poner en contacto espacios distantes. Ellas quiebran el aislamiento local, son "cosmopolitas". De aquí la necesidad de representar el territorio nacional como una red compleja..." (Ortiz, 2000: 33/35)

El nuevo espacio creado por el ferrocarril era un entramado de vasos comunicantes donde se intercambiaban todo tipo de bienes y subjetividades y donde las interconexiones ganaban en densidad por la velocidad de las transacciones. El componente tecnológico, la máquina de vapor, irrumpía disruptivamente en la

²³Las transformaciones del movimiento creaban nuevos entornos y nuevas percepciones. “La duración de un traslado es función de la técnica de circulación: lo que es destruido no es el espacio en general, sino el espacio intermedio del trayecto. Los hombres estaban acostumbrados a transitar en el interior de un continuum espacial a una velocidad que los integraba en el paisaje. La diligencia y el caballo los había obligado a contemplar de cerca la naturaleza circundante. El tren quiebra esta percepción de continuidad; los espacios locales se vuelven elementos discontinuos, punteados a lo largo del viaje [...] El tren sólo conoce el tiempo de salida y el de llegada; como el transeúnte imaginado por los urbanistas, el viajero es una pieza dentro de este sistema circulatorio [...]La rapidez y el quiebre de las fronteras representan el espíritu de una época; expresan una aceleración de la vida social ...” (Ortiz, 2000: 54/55)

concepción, asociada a la naturaleza, de las comunicaciones terrestres y conformaba un nuevo sentido de las relaciones sociales, mediatizadas por el componente tecnológico como catalizador de las mismas y atravesada por la velocidad con que se podían entramar estos vínculos²⁴. Lo local era derrumbado por el ferrocarril. Al poner en contacto espacios distantes y áreas o centros "cosmopolitas", el espacio se volvía un ámbito de posibilidades donde otros actores sociales podían integrarse vinculando ritos, hábitos, culturas, costumbres y bienes de todo tipo. La velocidad del progreso y lo revolucionario de la técnica, encarnadas en el ferrocarril, expresaban otra concepción del tiempo y el espacio, pero también del orden político y económico asociado al mismo.²⁵ Una interpretación de la relación velocidad / progreso la planteaba Joaquín Casalduero.

“...sólo la velocidad nos permite conservar el equilibrio y la dirección en la inestabilidad. La velocidad y el cambio son lo único constante. Quizás ahora estamos comprendiendo un proceso que empezaron a vislumbrar a finales del siglo XVIII. No se trata de oponer lo temporal a lo eterno. El problema consiste en ver qué es lo que se hace con la velocidad, un poeta diría, con el ritmo...”

(Casalduero, 1970: 17)

Ante la incertidumbre de un futuro que se proyectaba como venturoso pero que no se conocía, la velocidad con la que se desenvolvía el progreso y su condición de oportunidad eran nociones que imponían un grado de estabilidad y deseo sobre el noble proyecto civilizatorio. Se suponía que implementar las políticas necesarias para emprender este proceso debían hacerse rápidamente para no perder la oportunidad de

24 La velocidad que desplegaba el ferrocarril transformaba la concepción existencial de los sujetos y sus posibilidades de vinculación. “Todas las invenciones del hombre han transformado su vida y la faz de la tierra, entrañándose tarde o temprano en su mundo intelectual o sentimental; pero quizás nada, hasta tiempos recientes, le ha conmovido de manera tan profunda como la invención de la máquina de vapor y de los ferrocarriles. Esto se debe principalmente a una cualidad: la velocidad. Con el Romanticismo se siente la Historia de una manera dinámica y el destino como una fuerza. Con la velocidad cambia el sentimiento del tiempo y además se hace, por decirlo así, visible la interdependencia de tiempo y espacio [...] La locomotora representa la revolución, el progreso; lo que acorta las distancias de modo insospechado, lo que une la ciudad al campo, lo que acerca las clases sociales.” (Casalduero, 1970: 16)

25 También la velocidad influía en la concepción del orden político al interpelar costumbres y exponer otra velocidad en las relaciones interpersonales. “...en el siglo XIX el hombre se aterra ante la rápida locomotora que hace desaparecer costumbres y con ellas las ideas y los sentimientos consuetudinarios [...] los conservadores están en contra del tren, mientras los liberales son partidarios de él. Sin embargo, lo que sucede es tan complejo [...] que no bastan las afinidades o filiaciones políticas para dirigir a los hombres en una misma dirección. [...] La Nación del siglo XIX es la forma político-cultural del alma popular (popular no quiere decir pueblo), esto es, de la comunidad, de ese conjunto de seres humanos que se individualiza al estar ligados los que le componen por el habla, las creencias, los usos, los gestos, la manera de vestir y de proceder, la dieta, los ritos, ceremonias, fiestas y tantas cosas más, desde el detalle trivial hasta la dimensión trascendente...” (Casalduero, 1970: 17)

crear un orden social y político que resolviera todos los problemas del país. El ritmo del progreso, simbolizado por el ferrocarril como ejemplo de avance y encuentro, veloz y constante, modificaba la noción de tiempo adaptándose a esta concepción de dinamismo y celeridad y replanteando las características del mismo. En consecuencia, analiza Stefan Gandler.

“...una relación dialéctica entre el desarrollo de las técnicas de medir este tiempo y la necesidad social de medirlo de tal manera, así como de la capacidad política-organizativa de imponer este nuevo tiempo entre la sociedad, se llegó a una forma de percibir el tiempo y poder medirlo de la manera correspondiente. En la supuesta homogeneidad del tiempo está también presente una de las fuerzas del etnocentrismo en su forma dominante hoy en día: el eurocentrismo. Negando el aspecto cualitativo del tiempo” (Gandler, 2003: 10)

La noción del tiempo asociada al progreso material, político y cultural de la sociedad capitalista del siglo XIX debía cambiar de forma y técnica de medición. Si la naturaleza marcaba el ritmo del devenir en la sociedad atrasada e inculta, el tiempo del proyecto civilizatorio debía ser medible y exacto²⁶.

Existía una conexión antagónica entre las concepciones de “velocidad” y de “quietud”, donde lo veloz del movimiento del ferrocarril se correspondía con el ritmo vertiginoso e inevitable del desarrollo capitalista y se contraponía a lo estático e improductivo del desierto. De este modo, se podía pensar que el futuro de la *civilización* y del progreso en el país no existía en sí. Esta situación motivaba las reflexiones desde lo conocido a lo desconocido, potenciaba el acercamiento a otros modelos de desarrollo exitosos e intentaba comprenderlos para la implementación local. Había que alejarse de la imagen idílica del “proyecto revolucionario de mayo”, ya lejano y obsoleto, y emprender la formación integral del “Estado nacional” y de la “nacionalidad”, intentando encontrar caminos de orden y prosperidad posibles. Pero, también, era necesario conformar

²⁶ Esta idea puede asociarse al ritmo propuesto por los hombres en tanto acción productiva que es contrario al de la naturaleza. “Si hay, en efecto, una experiencia del tiempo inmanente al mundo e histórica, que se diferencia de los ritmos temporales ligados a la naturaleza, ésta es sin duda la experiencia de la aceleración, en virtud de la cual se califica el tiempo histórico de tiempo producido específicamente por los hombres.” (Koselleck, 2003: 46/47)

relatos civilizatorios que aportaran esperanza en el futuro para modificar eficientemente el presente. Así, la velocidad encarnada en el ferrocarril y asociada al progreso expresaba un modo de acción eficiente y expeditivo para resolver el problema del desierto y oponerse a la “quietud” relacionada con la pasividad y con el atraso social y material.

Posiblemente, estas nociones de “velocidad” y “quietud” también puedan relacionarse con los conceptos de Rodolfo Kusch sobre el “ser” y el “estar” (2000). Puede pensarse al “quehacer” en tanto concepción de dominación del medio y de consecución de objetivos de desarrollo y transformación en los parámetros de la modernidad y al “estar-no-más” como concepción de adaptación circunstancial con el medio, propio de la cultura originaria latinoamericana.²⁷ En “Bases”, Alberdi componía un estado de situación dónde el espacio mediterráneo, el interior del país, estaba cerrado y excluido, dando una impresión de atraso ajena al dinamismo de los pueblos y ciudades del litoral.²⁸ La idea del “estar-no más” podría conceptualizar este estado de adaptación sin cambio, donde las costumbres conformaban el mundo del interior en un contacto no transformador con el medio y donde la sociedad se manifestaba “quieta” en su cotidianeidad. Alberdi planteaba que estas características de las ciudades mediterráneas debían ser superadas acercando la cultura del litoral, su dinamismo, su industriosisidad, su afán de cambio, su “quehacer” en términos de Kusch. El ferrocarril era en este sentido el instrumento técnico que acercaría la transformación a todos los espacios “vacíos” y “quietos” del país, contribuyendo a la difusión de capitales y población extranjera, portadores de civilización y de la cultura del “quehacer”.

El capitalismo necesitaba de precisiones y regularidades en su dinámica productiva para llevar adelante la creación de riqueza y el ferrocarril, como símbolo de ajuste y puntualidad en la comunicación y el intercambio, expresaba la certeza que requería el desarrollo enmarcado en una sociedad civilizada. Así, el tiempo local debía conectarse

²⁷ Kusch, R. (2000) *La encrucijada de estar no más*. Obras completas. Tomo II. Buenos Aires. Editorial Ross.

²⁸ Explicaba Alberdi la necesidad de habilitar la transformación acontecida en las ciudades litorales a los espacios del interior de la república. “Al nuevo régimen le toca invertir el sistema colonial, y sacar al interior de su antigua clausura [...] el medio más eficaz de elevar la capacidad y cultura de nuestros pueblos de situación mediterránea a la altura y capacidad de las ciudades marítimas, es aproximarlos a la costa, por decirlo así, mediante un sistema de vías de transporte grande y liberal, que los ponga al alcance de la acción civilizadora de la Europa [...] los grandes medios de introducir la Europa en los países interiores de nuestro continente en escala y proporciones bastante poderosas para obrar un cambio portentoso en pocos años, son el ferrocarril, la libre navegación interior y la libertad comercial Europa viene a estas lejanas regiones en alas del comercio y de la industria, y busca la riqueza en nuestro continente la riqueza, como la población, como la cultura.” (Alberdi, 2017, 103/104)

con precisión al tiempo mundial, ya que lograr tal homogeneidad temporal era fundamental para la inserción internacional y para asociar el ritmo del progreso local al del europeo. Luego, el Estado tenía la obligación de erigir toda esta organización de velocidad, precisión y uniformidad si quería entablar relaciones con los países que podían invertir y facilitar el camino del progreso. En este sentido afirma Reinhardt Koselleck.

“...con la mecanización y su organización industrial y capitalista el postulado de la aceleración obtiene su confirmación universal en la experiencia cotidiana de cada uno [...] La división del trabajo hizo posible no sólo el incremento de la producción, sino también de la misma productividad. Cualquier ahorro del tiempo en la producción se traducía en un aumento de la cantidad de productos fabricados. Se logró así liberar un crecimiento universal y supraestructural de las necesidades: la satisfacción de viejas necesidades se vio acompañada de la creación y la satisfacción de necesidades siempre nuevas. Pronto se evidenció que, mediante la construcción de líneas férreas [...] podían ser transportadas en iguales unidades de tiempo cada vez más personas y mercancías en intervalos temporales cada vez más cortos.” (Koselleck, 2003: 66)

Si la *civilización* no esperaba, la aceleración le permite calmar la ansiedad, transformando una característica particular de los medios técnicos de comunicación en un valor universal que se reafirmaba y renovaba en la experiencia particular cotidiana de los pasajeros. El ferrocarril economizaba tiempo y sumaba al ahorro del mismo en la producción económica. Consiguientemente, aceleración y ahorro son condiciones del sujeto civilizado que influyen en el beneficio individual y social de la nación. Menor tiempo ocioso es mayor producción material y existencia dedicada al trabajo y la acumulación de riqueza, instancia que se imponía como lógica universal propia de los países que llevaban a cabo su proyecto civilizador. El ferrocarril lograba así convertirse en un símbolo de la aceleración, el ahorro de tiempo, la producción, la acumulación capitalista y el progreso.

3.5. El capital extranjero y los ferrocarriles como símbolos de desarrollo material.

El concepto de ferrocarril operaba extendiendo su significación más allá de la de un medio de comunicación común. En la época, era utilizado para expresar nociones de orden político y moral, progreso social, poblamiento virtuoso e inserción en el mundo

civilizado. También, el ferrocarril personificaba la expansión en el territorio argentino de la riqueza que provenía de los países centrales. Afirmaba Juan Bautista Alberdi.

“...la libertad de acción dada al capital se asegure por tratados internacionales de comercio, a más de estarlo por la Constitución. En esa virtud se han estipulado ya tratados con Inglaterra, Francia y Estados Unidos, que aseguran la acción de los capitales extranjeros empleados en la navegación de los ríos interiores abiertos a sus banderas. Se deben hacer tratados que rodeen de igual inmunidad todo banco, todo ferrocarril, canal, muelle, fábrica, en que flote una bandera de la nación amiga a que pertenezca el que explota esas industrias, ejerciendo un derecho civil que ha consagrado la Constitución, y que deben garantizar los tratados en favor de los capitales extranjeros [...] Eso es colocar bajo la garantía de los tratados la civilización material de la República Argentina, que, como se ha dicho arriba, consiste en los capitales transformados en ferrocarriles, telégrafos, canales, puentes, muelles, fábricas...” (Alberdi, S/A: 81)

Los capitales extranjeros eran pensados por Juan Alberdi como la expresión de la riqueza internacional interviniendo en Sudamérica y transformando el modelo de atraso material permanente en uno de producción y acumulación que favorecía la relación con el mundo y la modernización capitalista²⁹. Es por eso que el ingreso de los mismos bajo la protección del Estado acrecentaba y garantizaban la “civilización material”, que se expresaba, entre otras cosas, en los ferrocarriles. Consecuentemente, las transformaciones del aparato legal debían acompañar y garantizar la expansión de la riqueza extranjera y su intervención en la “economía civilizada”³⁰ ya que, como había sucedido en los países centrales, Argentina podría alejarse definitivamente del estado permanente de carestía generalizada. Los modos de favorecer a las sociedades y particulares que buscaban realizar todo tipo de inversiones en general, y en ferrocarriles en particular, eran recurrentes en las voces de la época. Domingo Faustino Sarmiento lo planteaba en su discurso en el Senado del Estado de Buenos Aires, en la sesión del 8 de

²⁹ Proporcionaba Alberdi dimensiones extraordinarias al capital “...la actividad del capital, instrumento mágico llamado en nuestra América del Sud, no sólo a fecundar la producción, sino a poblar, a civilizar, a difundir la luz y la moral...” (Alberdi, S/A: 54)

³⁰ La conformación de ciertas figuras legales debía acompañar el desarrollo empresarial. “La sociedad anónima, es decir, la sociedad que hace los ferrocarriles, que establece las líneas de vapores, que funda bancos de descuento, casas de seguros para colocar la riqueza al abrigo del fuego, de la mar y de la desgracia; la sociedad a que deben la Inglaterra y los Estados Unidos su prosperidad industrial, y a la que ha de deber nuestra América del Sud su emancipación de la barbarie y del atraso; la sociedad anónima, ni siquiera es mencionada por nuestras leyes civiles y de comercio.” (Alberdi, S/A: 59)

agosto de 1857, donde se debatían las condiciones a imponer a la empresa del ferrocarril a la Ensenada.

“Pero se dice: no hagamos nada en favor de la empresa. Pero se presenta una persona, sea nacional o extranjero, ¡el trabajo es siempre nacional! y dice: yo quiero poner un camino en tal parte; y se le concede y se enriquece. ¿Qué le concedemos con esto? ¿El permiso de moverse, el permiso de hartarse de dinero? ¡Pues no! ¡Que se harte de dinero! [...] y tal es mi convicción a este respecto, que yo propondría una prima: “al que realice un ferrocarril en el estado de Buenos Aires se le regala un millón de duros [...] No se quiere dar ahora esas miserables cuadras de terreno y entre tanto se han estado dando años enteros veinte, treinta y setenta leguas. Pregúntese a los grandes propietarios, ¿cuánto les han costado? Nada, absolutamente nada: han adquirido esas tierras por el favor del gobierno en la administración de Rosas, o antes por las leyes y las tradiciones de este país” (Halperín Donghi, 2007: 339/340/341)

La rentabilidad de las empresas era ponderada ya que su generación de riqueza aseguraba el progreso material del país y para Domingo Sarmiento debía ser directamente premiada. El debate exhibía el conflicto de intereses entre la concepción de la moderna sociedad de mercado, propia del sistema capitalista de la época, y la mirada conservadora respecto de la sesión de tierras. Y a modo de argumento afirmaba lo ilógico de la situación que se daba durante el gobierno de Juan Manuel de Rosas donde se repartían tierras de manera generosa entre los estancieros. Para Sarmiento le parecía inentendible que se le negara tierras a todo capitalista o sociedad que traía progreso y riqueza con su inversión en ferrocarriles³¹. Puede pensarse entonces que los argumentos referidos a las facilidades a la instalación de innovaciones tecnológicas como el ferrocarril, su asociación a la inversión extranjera como forma de consecución casi excluyente y la inmigración extranjera como factor humano activo en la gestión productiva constituían una imagen discursiva preminente en la época. Para Bartolomé

³¹ Afirmaba Sarmiento, en su discurso a la honorable cámara de diputados del 2 de agosto de 1860, “Los ferrocarriles son la facción prominente de la época y quedarse atrás en su construcción es derogar de la categoría de pueblos cultos, y pretender luchar desarmados de todos los medios conocidos con causas de atraso de otro modo insuperable [...] El medio llano de ir directamente a los resultados es remover los obstáculos que impedirán por hoy y por siempre la difusión de las vías férreas, y es el que aconseja el gobierno en el proyecto adjunto, a saber, subdividir la propiedad territorial expropiándola en el trayecto del ferrocarril que penetra en las campañas, para anticipar y acumular productos transportables y población sobre la zona que recorre la vía. Este es el sistema que han seguido en los Estados Unidos” (Halperín Donghi, 2007: 442/443)

Mitre el capital inglés asociado a las empresas ferroviarias cumplía a la perfección con estas premisas³².

“Más noble lucha y más grande triunfo es llevar la alegría y la esperanza a las más remotas poblaciones de la Campaña, anunciándoles con el silbato de la locomotora, que una nueva era de gloria pacífica y abundancia comienza para ellos. Por eso al derramar sobre el proyectado terraplén de la vía, mi carretilla llena de tierra argentina, que el capital inglés y el trabajo de los inmigrantes va a fecundar, agregué: que éste era el feliz presagio de un gran futuro [...] Todos los que como huéspedes desembarcan en nuestras playas y se colocan como habitantes bajo el amparo de nuestras leyes hospitalarias, traen su contingente moral y material a nuestra civilización, y mancomunan por el hecho sus esfuerzos, sus sentimientos y sus intereses con los nuestros. Nos traen sus brazos robustos, sus capitales, su inteligencia práctica y teórica, su actividad, su sangre y su corazón también. Incorporados a los elementos constitutivos de nuestra sociabilidad, estas fuerzas vivas funcionando armoniosamente forman lo que podemos llamar nuestro capital social en circulación [...] ¿Cuál es la fuerza que impulsa este progreso? Señores, es el capital inglés...” (Halperín Donghi, 2007,332/333)

Las imágenes asociadas al ferrocarril condensaban dos aspectos que, para Bartolomé Mitre, eran producto del desarrollo económico: abundancia y paz. Estos atributos se generaban a partir de la unión de la tierra argentina, el capital inglés y el trabajo de la inmigración extranjera, lo que plantea que la fórmula alberdiana de tierra, capital y trabajo se expresaba de manera clara en el discurso de Mitre, señalando como la asociación presente de estos factores económicos generarían un futuro fecundo. Nuevamente, lo legal aparecía como precondition que, motivando y consolidando la presencia de inmigración extranjera, aseguraba la emergencia de la civilización que transformaría con su fuerza productiva, sus capitales y su clarividencia practica las condiciones materiales del suelo argentino. Esta idea de un “capital social” activo y unificado en un solo objetivo, el progreso económico argentino, solo se podía llevar a cabo, según el

³² Discurso pronunciado en la inauguración del ferrocarril del Sur de Buenos Aires, el primero de marzo de 1861.

autor, con el impulso y la intervención transformadora del capital inglés. Para Mitre, la acción benéfica del capital inglés proyectaba matices religiosos y espirituales,³³ que se asociaban al reconocido potencial del mismo para generar riqueza donde interviniera.³⁴ Esta construcción discursiva, que asociaba factores metafísicos y físicos, buscaba reforzar la argumentación preeminente de la época revelando al capital extranjero como una especie de “demiurgo” que ordenaba, potenciaba y vinculaba eficientemente el desarrollo material mundial, regional y local.

Asociados a la idea de desarrollo material pueden advertirse ciertos aspectos de la operatividad simbólica del ferrocarril en el inciso incluido en la ley 346 de ciudadanía promulgada definitivamente en octubre de 1869. Estos hacían referencia a los servicios útiles para el desarrollo de la nación que permitían acceder a la ciudadanía por naturalización³⁵. Los debates que se analizan exhibían discusiones que se daban dentro del imaginario de soluciones posibles para desarrollar una nación *civilizada*. Haciéndose propio un lenguaje y un espacio de inteligibilidad, que estructuraba las bases de entendimiento de los actores del ámbito legislativo, se observaba la importancia del ferrocarril para la constitución del cuerpo material, político y civil de la Nación. En relación con esta lógica, dentro de los debates de la ley 583³⁶ se expresaron posiciones como la del diputado Rafael Ruiz de los Llanos³⁷ que consideraba este proyecto de vital importancia.³⁸

“...ligando por arterías férreas a todas las provincias del interior, que no pueden levantarse aplastadas por el enorme peso de las distancias y de su

³³ Expresaba Bartolomé Mitre: “Pero como los ingleses saben que los pueblos no mueren ni quiebran, creyeron en la inmortalidad de su capital; y hoy lo ven resucitar en forma de rieles, de locomotoras y carbón de piedra, para abrir el camino del desierto prometido” (Halperín Donghi, 2007, 334)

³⁴ Esta potencialidad Mitre la atribuía al carácter imperialista de la inversión capitalista. “A esta confianza racional en el porvenir de los pueblos nacientes, es que debe el comercio inglés ser poseedor del más gigantesco capital que haya tenido jamás el mundo, reproductivamente colocado en todo el mundo, cuyos intereses y provechos hacen afluir el oro a su gran mercado monetario, siendo sus tributarios todos los que le deben. Tal es el secreto de la abundancia del dinero en Londres, y tal es la base de la prosperidad del comercio británico, cuyo capital a la manera de un gran personaje, como dije antes, vive de sus rentas, sin dejar por esto de trabajar para acrecentarlo.” (Halperín Donghi, 2007: 334)

³⁵ “**TITULO II DE LOS CIUDADANOS POR NATURALIZACIÓN ART 2.-** Son ciudadanos por naturalización: [...] 4.- Ser empresario o constructor de ferrocarriles en cualquiera de las provincias. “

³⁶ El tratamiento de la ley se inició en el Senado el 5 de septiembre de 1872 y, luego de ser convenido en ambas cámaras, se sancionó el 24 de octubre del mismo año como “LEY 583. Construcción y explotación de varias líneas férreas, por empresas particulares y con garantía de la Nación”.

³⁷ Diputado por Salta. <https://apym.hcdn.gob.ar/biografias/>

³⁸ Septuagésima sexta sesión ordinaria del quince de octubre de 1872 bajo la presidencia del Sr. Carrillo.

propio aislamiento; al ponerlas en contacto con el litoral por un lado y con el Pacífico por otro, hará circular la vida y el movimiento en todo este gran organismo que se llama República Argentina, consagrando para siempre la integridad nacional y asegurándola, en cierto modo, por vínculos de hierro. Una vez que este proyecto sea una realidad, habrán desaparecido los obstáculos a la fácil y rápida comunicación de los pueblos y veremos entonces cómo, como por encanto, se levantan los ingenios de azúcar, se explotan los ricos minerales de las provincias andinas, se cultiva en grande escala el tabaco, el café, el algodón, el cacao y todas las variadas producciones de que es capaz el fértil suelo de la República y cómo, constituyéndose verdaderamente la industria nacional, derrama por todas partes sus manufacturas, nos libra de ser eternamente tributarios del extranjero y en poco tiempo más, llega la exportación a ser una fuente importante de la renta pública y un elemento poderoso de nuestro desenvolvimiento económico [...] Sin ferrocarriles, que es hasta el presente la última expresión de la viabilidad, de la perfección de los transportes, los capitales no se invierten, la población no afluye y donde estos agentes no aumentan y se vigorizan día por día, reina la estabilidad, que en este siglo quiere decir atraso”. (HCDN, 1872, 863)

Una concepción organicista por parte del diputado expresaba la importancia del movimiento de personas y mercancías como factores constitutivos y necesarios para iniciar y consolidar el progreso del país. El ferrocarril como medio para generar este intercambio integraba los espacios vacíos colaborando con la formación de la unidad nacional, que era asegurada por estos “camino de hierro”. El progreso económico, obstaculizado por la distancia y la quietud como factores de atraso, se aseguraba por la comunicación ferroviaria que “por encanto”, levantaba todas las restricciones que se presentaban al desarrollo de la potencialidad económica del territorio. Esta noción acerca de lo que impedía o permitía la intrínseca e inevitable riqueza y “felicidad” del país era articulada con la idea de la necesaria intervención del ferrocarril para asegurar el desarrollo material. La capacidad civilizadora y de cohesión política que el ferrocarril simbolizaba en su función de transporte, aumento y fluidez de capitales y de personas,

proveía la certeza segura de un dinamismo eficaz en las relaciones económicas y sociopolíticas. Consecuentemente se expresaba³⁹ el diputado Guillermo Rawson.⁴⁰

“...los ferrocarriles, como uno de los agentes más poderosos de la civilización moderna y como el único capaz de sacar a las provincias de la postración en que se encuentran. ¿Pero quién puede asegurarnos que la traza de estos ferrocarriles sea la más adecuada, la más conveniente para beneficiar a las provincias y responder a las necesidades comerciales, económicas y aun estratégicas de la nación?” (HCDN, 1872: 865)

El atraso y la postración de las provincias debían ser superados por el progreso y el dinamismo transformador que la interconexión y movilidad del ferrocarril aseguraban. Para lograr su modernización, su progreso material y la consolidación política de la república, los “camino de hierro” debían multiplicarse por todo el país y llegar a aquellos espacios que estaban alejados del espíritu de industria y laboriosidad y para eso Rawson entendía al ferrocarril como un factor estratégico y suficiente. Pero también el relato expresaba las tensiones que se seguían manifestando en la lucha entre las provincias y Buenos Aires. Al discutir la traza del ferrocarril emergía un espacio de lucha política. La estructura y diseño de la misma, asociado a la extracción y exportación de las materias primas⁴¹, comenzaba a definir las posibilidades de conformar un entramado material que implicaba la posibilidad de la extensión del “progreso” a las provincias, es decir, el diseño de la traza del ferrocarril podía incluir o excluir a las provincias de la estructura del desarrollo económico y del orden sociopolítico. Asistir a la concentración de las redes ferroviarias en la región central del país, con su punto de encuentro en el puerto de Buenos Aires, parecía reeditar la vieja puja entre Buenos Aires y las provincias del interior, dónde la posible concentración de la traza en pocas provincias limitaba la posibilidad de un desarrollo más equitativo. Tierra, capital y población, debían entramarse activamente, a través de las líneas ferroviarias, en un conglomerado donde, junto a los centros de *civilización* nacionales o extranjeros, se formaría una unidad de intereses que explotaría al máximo el incipiente modelo agroexportador.⁴²

³⁹ Septuagésima sexta sesión ordinaria del quince de octubre de 1872 bajo la presidencia del Sr. Carrillo.

⁴⁰ Diputado del partido nacional por la provincia de Buenos Aires entre 1870 y 1874. <https://apym.hcdn.gob.ar/biografias/>

⁴¹ Puede verse un análisis de la relación entre modelo agroexportador y traza ferroviaria en Silva e Ibarra (2017)

⁴² Para un análisis del desarrollo del modelo agroexportador ver Arceo (2003).

3.6. Conclusiones.

Se ha visto como operaban simbólicamente las nociones de “ferrocarril”, “nación” y “desierto” dentro del sentido general que imponía el proyecto civilizador. El desierto se conformaba como una idea que desplegaba múltiples coordenadas de sentido. El desierto se identificaba con la *barbarie* y con su supuesta vacuidad, extensión y quietud, expresaba el atraso y la falta de existencia de las supuestas leyes naturales y universales del progreso. La necesidad de imponer en el territorio estas normas y leyes del desarrollo capitalista, para lograr un tipo de apropiación relacionada con el desarrollo material, implicaba la regeneración social de ese espacio. También la noción de “vacío” planteaba que quienes habitaban este espacio lo volvían “vacío” porque no generaban ni estaban aptos para la producción, el orden y la organización propia de una sociedad civilizada. Lo político se asociaba a la idea de desierto expresando un orden indeseable que la población generaba y la imposición de una organización institucional estatal en este espacio se esforzó en la incorporación de esta población, generando las políticas necesarias para la apropiación del territorio y modificando sustancialmente todo el orden social.

La idea de nación y la legitimidad de la representación política y de la gestión civilizatoria, se dirimió también en la tensión sobre los modelos productivos, donde al propuesto en Argentina, asociado a la inmigración y capitales extranjeros, se opuso uno alternativo que sostenía la intervención y administración centralizada del Estado y el uso de capitales locales personificado en modelo paraguayo. Este modelo y el argentino se pondrán en discusión frente al conflicto bélico de la Triple Alianza, donde la posibilidad de un desarrollo industrial autónomo paraguayo quedó sepultado por el triunfo en la guerra de los aliados y por la expansión del proyecto civilizatorio asociado a la inserción internacional mediante el intercambio irrestricto de capitales, mercancías y personas.

El uso mítico de los conceptos de desierto y ferrocarril, como problema y solución respectivamente, asociados a la discusión sobre la idea de nacionalidad como factor determinante del modelo de desarrollo a imponer, densificaba el escenario de sentido y de inteligibilidad en lo referido a la importancia de la movilidad, la comunicación y el ritmo veloz en la constitución del cuerpo político y civil de la nación. Así, la idea de ferrocarril como símbolo de progreso y factor de consolidación del

desarrollo político, económico y civil nacional, emergía como una innovación técnica que hacía mucho más que comunicar. Este fue pensado como un medio de *civilización*, capaz de acercar la cultura, la industria, los capitales y la población europea a lugares inhóspitos y atrasados según la concepción de la época. El ferrocarril era más que un medio de transporte y aportaba una capacidad transformadora, extendiendo sus posibilidades y funciones estrictamente técnicas. También simbolizaba el progreso que avanzaba y al que había que asirse para no perder la oportunidad de ser parte del mundo civilizado. El movimiento, la aceleración y la dinámica del traslado expresaba un estado de cosas diferente a la quietud improductiva, llevando a pensar la posibilidad de esta transformación como una instancia inevitable de las leyes naturales y universales de la historia.

Bibliografía.

Alemán, J. (2016) *Horizontes neoliberales en la subjetividad*. Buenos Aires. Grama Ediciones. Buenos Aires,

Arceo, E. (2003) *Argentina en la periferia próspera, renta internacional, dominación oligárquica y modo de acumulación*. Buenos Aires. Universidad Nacional de Quilmes/FLACSO/IDEP.

Baratta, V. (2011) Las fronteras de una alianza. guerra del Paraguay e identidad en la obra de Juan Bautista Alberdi. *Revista do Centro de Educação e Letras*. V.13 - nº1 - p.123-137.

Baratta, V. (2012) La oposición a la Guerra del Paraguay en Buenos Aires. Un análisis de las representaciones de la nación argentina en el periódico *La América* (1866) *Revista Eletrônica da ANPHLAC*, n.13, p. 83-108, <http://revista.anphlac.org.br/index.php/revista>

Baratta, V. (2019) El apoyo a la guerra contra Paraguay en el debate público argentino (1865-1870). *Revista Páginas* año 11 – nº 25. <http://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas>

Casalduero, J. (1970) El tren como símbolo: el progreso, la clase social, la cibernética en Galdós. *Anales galdosianos*, Año nº 5, 1970, págs. 15-22. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2672879>

Duek, C e Inda, G. (2003) El proceso de constitución de la clase dominante en la Argentina. en *Trabajo y Sociedad. Indagaciones sobre el empleo, la cultura y las*

prácticas políticas en sociedades segmentadas N.º 6, vol. V, junio- septiembre de, Santiago del Estero, Argentina.

García, J., & Tripolone, G. (2017). El nomos del Desierto. El espacio de la Patagonia y la fundación del derecho nacional. *Estudios Socio-Jurídicos*. 19(1). 125-155. Doi: <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/sociojuridicos/a.4249> .

Gómez, T. (2012) Políticas públicas en Argentina: buscando un lugar para el desarrollo del sector ferroviario, 1857-1957. En: *Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Sexto congreso de historia ferroviaria*. Madrid. La Fundación 2012. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Vitoria2012/pdf/7154.pdf>

Halperín Donghi, T. (2005) *Una nación para el desierto argentino*. Buenos Aires. Edilar.

HCSN (1872) *Actas de debates parlamentarios*. <https://www.senado.gob.ar/parlamentario/sesiones/busquedaTac>

HCDN (1875) *Actas de debates parlamentarios*. https://www.hcdn.gob.ar/secparl/dgral_info_parlamentaria/dip/debates

Schlógel, K. (2007) *En el espacio leemos el tiempo Sobre historia de la civilización y Geopolítica*. Madrid, Ediciones Siruela.

Koselleck, R. (2003). *Aceleración, prognosis y secularización*. Pre-textos. Valencia.

Laclau, E. (2006) Por qué construir un pueblo es la tarea principal de la política radical *Cuadernos del CENDES, vol. 23, núm. 62*. Pp. 1-36 Universidad Central de Venezuela Caracas, Venezuela. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40306202>

López, M. (2019) *El Estado en Paraguay durante el gobierno de Carlos Antonio López. Una propuesta teórica-histórica*. <https://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas/article/view/326/html>

López, M.; Waddell, J. (2016) *Historia del ferrocarril en Argentina*. 1ª ed. Carapachay. Lenguaje Claro;

- Masi, F y Borda, D (edit.) (2011) *Estado y economía en Paraguay (1870-2010)* CLACSO. <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Paraguay/cadep/20160713052419/7.pdf>;
- Navarro Floria, P. (2002) El desierto y la cuestión del territorio en el discurso político argentino sobre la frontera Sur. *Revista Complutense de Historia de América*. Vol.28 (139-168). En línea <https://revistas.ucm.es/index.php/RCHA/article/download/RCHA0202110139A/28668>
- Ortiz, R. (2000) *Modernidad y espacio. Benjamín en París*. Buenos Aires. Norma.
- Rodríguez, F. (2010). *Un desierto para la nación: la escritura del vacío*. Buenos Aires. Eterna Cadencia Editora,
- Rojas Villagra, L. (2014) *La metamorfosis del Paraguay Del esplendor inicial a su traumática descomposición*. http://biblioteca.clacso.edu.ar/Paraguay/base-is/20170331043524/pdf_1233.pdf ;
- Scalabrini Ortiz, R. (1957) *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires. Plus Ultra. En línea <http://www.labaldrich.com.ar/wp-content/uploads/2014/04/Ra%C3%BAI%20Scalabrini%20Ortiz%20-%20Historia%20de%20los%20Ferrocarriles%20Argentinos.pdf>
- Silva, R. y Ibarra, J. (Dir.) (2017) *El Sistema Ferroviario Argentino: análisis de los procesos de Privatización y Estatización*. https://economicas.unlam.edu.ar/descargas/5_C2ECO035.pdf
- Gandler, S (2003) ¿Por qué el ángel de la historia mira hacia atrás? Acerca de las tesis Sobre el concepto de historia de Walter Benjamín. *Utopía y Praxis Latinoamericana*, vol. 8, núm. 20, pp. 7-39. Universidad del Zulia Maracaibo, Venezuela.