

História Unisinos
20(1):39-49, Janeiro/Abril 2016
Unisinos – doi: 10.4013/htu.2016.201.04

Viajes, ciudades y exhibiciones: Las modernidades vistas y escritas por Gabriel Carrasco en 1889

Travels, cities, and exhibitions: The modernities seen and written by Gabriel Carrasco in 1889

Diego P. Roldán¹
diegrol@hotmail.com

Paula Vera²
paulavera@gmail.com

Resumen: Este artículo analiza las representaciones de Gabriel Carrasco sobre el viaje moderno, las modernidades urbanas y las exposiciones universales. Representante de una ciudad puerto argentina con fuertes aspiraciones de modernización, Carrasco fue un agudo observador de las modernidades europeas y sus comparaciones y traducciones a la Argentina. Sus relatos del viaje a la Exposición Universal de París de 1889 constituyen un acceso para el análisis de la modernización técnica de los transportes, la experiencia de la compresión espaciotemporal, la reestructuración de las ciudades con sus principales artefactos modernos, la relevancia de las infraestructuras portuarias y las formas de articulación-exhibición de esas modernidades. El texto propone reconstruir las marcas locales de la grilla que Carrasco construyó para apreciar las modernidades europeas y las contradicciones y desajustes que esas lecturas revelaron sobre la constitución de una perspectiva modernizadora aplicable a las ciudades argentinas.

Palabras clave: movilidad, modernidades, tecnologías, ciudades, Argentina.

Abstract: This article analyzes the representations of Gabriel Carrasco on modern travel, urban modernities and international exhibitions. Representative of a port city with strong aspirations for modernization, Carrasco was a keen observer of the European modernities and their comparisons with and translations to Argentina. His letters from the trip to the Universal Exhibition in Paris 1889 constitute an access for the analysis of the technical modernization of transport, the experience of space-time compression, the restructuring of major cities with modern appliances, the relevance of port infrastructure and the form of articulation-exhibition of these modernities. The text proposes to rebuild the local marks of the grid that Carrasco constructed to appreciate the European modernities and the contradiction and imbalance that these readings revealed about the establishment of a modernizing perspective applicable to the Argentine cities.

Keywords: mobility, modernities, technologies, cities, Argentina.

¹ Doctor en Humanidades y Artes. Investigador Adjunto del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en el Centro de Estudios Culturales Urbanos. Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario. Entre Ríos 758, 2000, Rosario, Santa Fe, Argentina.

² Doctora en Ciencias Sociales y Humanas. Investigadora en el Centro de Estudios Culturales Urbanos, Universidad Nacional de Rosario y becaria post doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)- Centro REDES. Mansilla 2698, Capital Federal.

Introducción

A fines del siglo XIX, América Latina atravesó un proceso de modernización y acoplamiento al capitalismo. Los Estados nacionales consolidaron su territorio, y nuevas infraestructuras ferro-portuarias contribuyeron a la exportación de los productos agropecuarios. En los casos de Brasil, Uruguay y Argentina, la llegada de una oleada inmigratoria masiva, a partir de 1880, fue determinante para el incremento demográfico de las zonas rurales y urbanas.

Las tecnologías provenientes de la industrialización europea, el tendido de infraestructuras de transporte, la producción de un nuevo espacio urbano y la configuración de relaciones sociales orientadas por el capitalismo generaron una *gran transformación* material. Asimismo, hubo un cambio cultural: nacieron expresiones y representaciones de las grandes ciudades y de la aceleración de los ritmos de vida.

Considerando las producciones europeas y estadounidenses dedicadas a pensar las modernidades urbanas (Schorske, 2011; Berman, 1989; Morse, 2005), Beatriz Sarlo (1988) concibió a este proceso en la Argentina como *una modernidad periférica*. Esta conceptualización orientó numerosas reflexiones sobre las ciudades, las tecnologías y la cultura (Sarlo, 1992; Liernur y Silvestri, 1993).

Las particularidades de cada entramado sociocultural dieron formas y ritmos diferentes a ese proceso, implantando lo que Appadurai (2001) llamó modernidades, especificidades que, como lo ha señalado Mary Louise Pratt (2000), no debían vincularse necesariamente con el desperfecto ni el descentramiento. Durante el último cuarto del siglo XIX, cierto *deber ser moderno* magnetizó, alrededor de Europa y los Estados Unidos, el deseo de emulación en una fracción de las elites latinoamericanas. Pero si esas ansiedades de modernidad se observaron en las grandes capitales (Almandoz, 2002), como, por ejemplo, Buenos Aires (Scobie, 1977; Romero 2000, 1976), Santiago de Chile (De Ramón, 2000), Montevideo (Remedi y Bouret, 2010) y Bogotá (Castro-Gómez, 2009), en espacios con identidades más fluidas, tradiciones débiles y menos protagonismo nacional, la ilusión de un futuro próspero y moderno caló con gran fuerza.³

Ubicada en el sur del litoral argentino, Rosario era, a comienzos del siglo XIX, una pequeña aldea. A partir del decreto de libre navegación de los ríos y de su posicionamiento como el principal puerto de la Confederación Argentina, alcanzó, en 1852, el estatuto de ciudad. Estaba

edificada sobre el vacío, a orillas del río Paraná, con un puerto modesto aunque bien localizado, la promesa de instalación de algunas líneas de ferrocarril y de importantes casas comerciales. El Censo de la Confederación de 1858 indicó que no tenía más de 10 mil habitantes (Falcón y Stanley, 2001). Rosario era un caserío sin pasado, tradición, cultura ni identidad estable, pero que protagonizó un veloz despliegue económico y demográfico. En el esquema de la División Internacional del Trabajo planteada por el imperialismo, Rosario era un núcleo de conexión entre un hinterland poblado de colonias agrícolas prósperas y el puerto fluvial argentino más importante después de Buenos Aires. Esta posición estratégica convirtió a Rosario en la segunda ciudad de la República Argentina. La condición de orfandad cultural e histórica facilitó la identificación de Rosario con la modernidad europea. La ciudad fue imaginada como un espacio isotrópico donde podían instalarse, sin grandes preparativos, construcciones y formas de vida modernas. A diferencia de Buenos Aires, Rosario era una ciudad cuyo despliegue histórico imponía un rol preponderante a la modernidad.

Nacido en esa ciudad moderna y sin pasado colonial, Gabriel Carrasco (1854-1908) era hijo del maestro, periodista y concejal Eudoro Carrasco. Junto a Ovidio Lagos, el padre de Gabriel fundó el diario más importante de la ciudad: *La Capital* y en solitario uno de menor alcance: *El Comercio*. Gabriel Carrasco fue educado en el Convento San Francisco de Santa Fe y obtuvo el título de doctor en leyes. Fue profesor de Física en el Colegio Nacional de Rosario, inspector de Escuelas y vocal del Consejo Nacional de Educación. Fue nombrado Ministro de Instrucción Pública y Hacienda y Procurador Fiscal de Santa Fe. Trabajó como Secretario de la Jefatura Política, fue miembro de la Convención Constituyente de la Provincia de Santa Fe en 1890 y ese mismo año asumió la intendencia de Rosario. Publicó *Anales de la ciudad de Rosario* en coautoría con su padre. En 1874, inició sus trabajos sobre estadísticas con el *Almanaque de Rosario*, dos años más tarde editó una *Guía Civil y Comercial de la ciudad de Rosario* que incluía un relevamiento de población y establecimientos comerciales. En 1881, apareció *Datos estadísticos de la provincia de Santa Fe* y en 1888 el *Primer censo general de la provincia de Santa Fe*. Un año después, redactó un *Código de policía urbano* que fue puesto en vigencia en el Territorio Nacional del Chaco. En 1889, publicó *Cartas de viaje por el Paraguay, los territorios de Chaco, Formosa y Misiones y las provincias de Corrientes y*

³ Entendemos por modernización el proceso de importación, traducción y apropiación de artefactos tecnológicos y relaciones económico-sociales, tanto de producción como de circulación, vinculadas a la configuración del capitalismo. Entretanto, definimos a la modernidad como un proceso sobre todo cultural de ruptura simbólica con la tradición y el pasado y que, a partir del siglo XIX en Latinoamérica, tendió a expresar una cierta identificación variable con la imagen de una modernidad "occidental" cosificada, homogénea y superior. Tanto la modernización como la modernidad no son procesos continuos ni homogéneos, por el contrario están caracterizados por las luchas simbólicas y relaciones de fuerzas que los hacen contradictorios, contingentes y disputados.

Entre Ríos. Carrasco fue un estadista obsesivo. Toda su vida estuvo preocupado por dar a conocer los progresos de la Argentina y de Rosario al mundo con el objetivo de atraer inmigrantes y capitales. En 1895, integró la comisión encargada de efectuar el Segundo Censo Nacional de la República Argentina y dirigió la Oficina Nacional de Estadística desde 1899 hasta su muerte en 1906 (Mounier, 1899; De Marco, 1996).

Durante todo el siglo XIX, la movilidad abarcó a un mayor número de población, la seducción de las máquinas y el progreso imprimieron su sesgo a la mirada de los viajeros. Un amplio espectro de letrados latino-americanos se embarcó con rumbo a Europa y Estados Unidos. También hubo un flujo contrario, especialmente desde Europa hacia otras regiones del globo. Los latino-americanos quisieron comprobar y registrar las condiciones más avanzadas de la “modernidad occidental” y proyectar fórmulas y mecanismos para traducirlas a sus territorios. Los europeos que llegaron a América afirmaron que emprendían esa travesía con el objetivo de conocer otros continentes y culturas, pero, en un sentido práctico, procuraron reforzar las jerarquías entre europeos y no europeos, promover miradas orientalistas y observar como productores potenciales de valor a las grandes extensiones abiertas a la exploración científica y el beneficio económico (Ramos, 2009). Posiblemente Sarmiento y Alberdi hayan sido los viajeros argentinos, en parte voluntarios y forzados, más célebres del siglo XIX (Viñas, 2008). En la línea y el tono de los viajes de Sarmiento es donde pretende inscribirse el trabajo de Carrasco. Las notas del viajero oficial, el estadista y el científico están matizadas con comentarios y crónicas que responden al registro periodístico de la época. Asimismo, el género epistolar permite a Carrasco lograr cierto tono íntimo en algunos pasajes.

En 1889, apenas un año después de haber publicado el Primer Censo Provincial, Carrasco emprendió un viaje con destino al Viejo Mundo. Comisionado por el gobernador José Gálvez, el estadista procuró difundir los adelantos de la provincia de Santa Fe en la Exposición Universal de París. La colección de cartas de ese viaje, editadas bajo el título de *Del Atlántico al Pacífico y un argentino en Europa* (Carrasco, 1890), nos permiten analizar cómo este representante de los grupos políticos letrados imaginaba la implantación de la modernidad en la Argentina y en Rosario. Las misivas describen un itinerario argentino (Mar del Plata, Mendoza) y chileno (Santiago y Valparaíso) para luego iniciar un periplo europeo más diverso por España (Barcelona), Francia (París y El Havre), Italia (Génova y Milán), y otras ciudades importantes como Berlín, Londres, Viena, Praga, Zurich, Berna y Ginebra. El viaje de Carrasco se extendió durante ocho meses (entre febrero y octubre de 1889) y puede pensarse como

destinado a responder una pregunta: ¿qué tipo de cultura y qué tipo de tecnologías pueden implantarse en una ciudad sin pasado? La respuesta es una cultura moderna. Sin embargo, procuramos demostrar que los elementos de esa modernidad no constituyeron una totalidad objetiva, sino que fueron el producto de una selección intencionada e interesada. Carrasco procedía por analogía para volver conocido lo desconocido, familiar lo extraño, cercano lo distante y transmitirlo según las convenciones representacionales del relato de viaje (Fernández y Reguera, 2010).

El argumento de este artículo se divide en tres partes. La primera analiza la relación de Carrasco con el viaje y su representación escrita. Exploramos el carácter moderno de los dispositivos de movilidad, la experiencia del movimiento, la velocidad, las diferencias entre tracción mecánica y animal y las modalidades de la exploración visual del paisaje. La segunda plantea una aproximación a las valoraciones de Carrasco sobre las ciudades que visitó. Mostramos la fascinación que los medios de transporte y las infraestructuras ejercieron sobre su percepción. También consideramos las reservas y preocupaciones que le suscitaban las huellas de un pasado urbano pre-capitalista de la ciudad antigua, medieval y renacentista. El tercer segmento se enfoca en el dispositivo visual del imperialismo, expresado en las exposiciones universales. Reflexionamos alrededor de las relaciones que Carrasco estableció entre el discurso científico y la propaganda liberal de la nación. Cuál fue su visión de las ferias imperiales y cómo atribuyó a la Argentina la condición de nación occidentalizada y moderna. Luego de aparecer de forma abreviada en algunos periódicos argentinos (tanto de Rosario como de Buenos Aires), la colección epistolar *Del Atlántico al Pacífico y un argentino en Europa* (Carrasco, 1890) fue publicada en forma de libro. Ese volumen constituye una ventana para observar la sensibilidad de un representante de un grupo letrado sobre las expresiones de una modernidad tan occidentalizada como deseada.

En viaje: la máquina y el paisaje

La literatura de viajes es un género que se consolidó como práctica distintiva de los grupos letrados a mediados del siglo XIX. Como lo demostró Prieto (2003) para el caso argentino, la escritura del territorio había sido un oficio de extranjeros. El insumo de estos textos era la experiencia pensada como un trance de apertura, a la que se agregaban las fórmulas aprendidas en la lectura, por ejemplo, de los varios volúmenes de *Cosmos*, firmados por una de las autoridades del género: Alexander von Humboldt, o textos sin propósitos científicos como *La Pradera* de James Fenimore Cooper (Rodríguez, 2010). El narrador establecía combinaciones entre el pasado, el presente y el

futuro, las tierras conocidas y las incógnitas, las rutinas y la discontinuidad del viaje, las presencias extraordinarias y las ausencias entrañables. En esta literatura lo universal y lo particular, lo global y lo local se hibridaban (Duncan y Gregory, 1999). A fines del siglo XIX, la literatura de viajes estuvo caracterizada por las relaciones trazadas por el imperialismo. En los años 1970 y 1980, muchas de estas obras cobraron importancia a partir de la crítica abierta por el período poscolonial (Said, 1996; Pratt, 1997).

En *Del Atlántico al Pacífico...*, Carrasco (1890) se presentaba como un espíritu curioso, cautivado por un deseo de viajar que proviene de y conduce a la literatura. Generalmente, los viajeros que escribían sus viajes eran a su vez lectores de libros de viajes. En el siglo XIX, el almacenamiento y la comunicación de las experiencias dependían de la práctica de la escritura y la publicación. A pesar de sus insignias de funcionario, de privilegiar lo útil sobre lo placentero, Carrasco fue impulsado por el deseo de viajar que le inocularon las narraciones de las expediciones geográficas.

Quando niño, me entregaba con frenesí al placer de la lectura y devoraba los libros de viajes, envidiando a los que [...] habían podido contemplar otras civilizaciones, diversos países, apartadas naciones, para encontrar después con el relato de sus aventuras, a los que, como yo solo podían hacer viajes sobre el mapa (Carrasco, 1890, p. 30).

La travesía exigía la reconstrucción del aparato perceptivo. Carrasco convertía a la movilidad moderna en un dispositivo visual, cuyas imágenes permitían controlar la creciente compresión del espacio-tiempo que produce el ferrocarril. El relato de viaje estaba salpicado por postales capturadas desde la ventanilla de los vagones europeos.

Todo el trayecto en ferrocarril se efectúa atravesando por entre valles y montañas, que ofrecen a cada instante paisajes de creciente belleza, que hacen desear que se prolongue la travesía para gozar más tiempo de aquel espectáculo (Carrasco, 1890, p. 437).

En esos tramos, la observación cuantitativa de la modernidad era eclipsada por la apreciación cualitativa de la naturaleza. Carrasco observaba el paisaje europeo con ojos que habían sido educados en un mirar literario, veía lo que había leído, comprobaba desde la perspectiva del tren lo que había imaginado a través de los libros. Su mirada se desplegaba de forma horizontal, despojada de la observación-dominación cenital del discurso científico sobre el espacio abstracto (Cosgrove, 2004). Algunos de esos panoramas no tenían traducción en las técnicas de

representación científica, ni en las más coloridas narrativas y poéticas románticas.

No hay literatura, no hay poesía, no hay pintura siquiera que pueda hacer comprender la hermosura de aquel espléndido panorama, realizado por momentos con los claros rayos del sol: el viajero, si no tiene un alma fría, si abriga en su espíritu alguna chispa de entusiasmo, permanece estático, admirado (Carrasco, 1890, p. 423).

El relato oscilaba entre la observación romántica del paisaje y su cuantificación económica y científica. Las formas de una naturaleza intemporal emergían en la descripción del Estrecho de Magallanes, el cruce de los Andes o la ascensión alpina, allí la valorización de la naturaleza por la mano del hombre configuraba un futuro improbable.

El artificio del viaje en tren era perfecto para captar la estética del paisaje natural. Desde esa perspectiva confortable, tanto el horizonte como los avances tecnológicos aparentaban no tener fin. El viaje ideal para Carrasco se concentraba en la mirada, el cuerpo tenía una presencia atenuada. Era sobre todo un viaje mental-ocular, el resto del aparato sensorial permanecía inexplorado y silencioso. Todo entraba por los ojos y salía en forma de texto.

El vagón del tren constituía un mundo en sí mismo; aislado del entorno, se transformaba en una atalaya para percibir la naturaleza. El movimiento uniforme y constante proporcionaba la oportunidad de apreciar las postales que se abrían tras la ventana, una visión panorámica, rápida y evanescente, pero agradable y segura (Schivelbusch, 1986, p. 52-69).

No obstante, cuando las proezas de la técnica se desvanecían y las distancias debían ser cubiertas con medios más rudimentarios, la irregularidad irrumpía bajo la forma de incertidumbre. En el trayecto a Chile, a través de la cordillera andina, los caminos eran empinados, los albergues poco acondicionados y el viaje se convertía en una aventura por la ausencia de civilización y desarrollo tecnológico. Cualquier medio de transporte con tracción animal, excepto los carruajes que transitaban pavimentos bien alineados, desagradaban y atemorizaban. Los cuadrúpedos hacían tambalear el cuerpo y excitaban los nervios de Carrasco. Incomodidades y riesgos anulaban cualquier visión del paisaje. Este contraste se expresaba con claridad en los desplazamientos que tenían por escenario las montañas. En el cruce de los Andes, nuestro viajero confesaba su naturaleza de hombre de la llanura, un letrado que detestaba los riesgos del explorador y el aventurero. Por la noche, en los desfiladeros, los abismos se insinuaban tan profundos como los temores y las paredes tan angostas como el coraje (Carrasco, 1890, p. 72). No había identidad

entre el sujeto-antiguo-orgánico que subía al lomo de una mula quedando atrapado en el movimiento del animal, a merced de las fuerzas y accidentes de la naturaleza y ese otro sujeto-moderno-máquina que abordaba un vagón del ferrocarril y desde esa corporalidad de hierro, acero y vapor exploraba el paisaje, derrotando las adversidades, las distancias y los accidentes geográficos. Mientras la máquina conseguía borrar el cuerpo, la mula producía una conexión desagradable con la corporalidad. El viaje ocasionaba sufrimientos por la interacción casi directa con la naturaleza.

[...] el mayor de los padecimientos es el cansancio, la horrible fatiga que se apodera del cuerpo entero, cuando, después de haber pasado una noche o dos sin poder dormir, es necesario cabalgar cinco días, doce horas seguidas! ¡en mula! (Carrasco, 1980, p. 55).

Carrasco era un viajero que prefería el mundo tecnificado. Surcaba una naturaleza domesticada por los rieles, atravesaba las montañas horadadas por túneles ferroviarios, recorría el vacío entre montañas enlazado por puentes y navegaba en buques estables de gran tonelaje y comodidad. Viajar sobre máquinas lo entusiasmaba, era el único tipo de aventura deseable para un hombre de una ciudad portuaria, cosmopolita y con ansias de modernidad. No obstante, el ritmo de la máquina impedía los ejercicios de una memoria minuciosa; la velocidad, la sucesión rápida hacían que la experiencia visual perdiese sus matices.

Los recuerdos se confunden en mi mente, como los detalles de un paisaje visto a larga distancia: solo quedan grabados en mi memoria los grandes rasgos de aquel cuadro gigantesco (Carrasco, 1890, p. 219).

Cualquier memoria u observación romántica podría suprimirse en favor del progreso técnico. La civilización con sus máquinas y taladros domesticaría a la naturaleza y la haría valiosa para la producción.

La civilización armada con un pico y guiada por una brújula atacó las montañas, hizo volar las rocas que se oponían a su paso, rellenó los barrancos, lanzó puentes, simultáneamente el viajero experimenta agradables emociones cuando se encuentra frente a frente de los grandes panoramas de la naturaleza (Carrasco, 1890, p. 222).

El director del *Primer Censo de la Provincia de Santa Fe* (1888) manifestaba una fascinación por la técnica europea, la máquina de vapor, el ferrocarril y las maravillas de la ingeniería. Hijo de la *periferia*, Carrasco era un admirador incondicional de los progresos del *centro*. A cada trazo de

su viaje, una voz interior parecía sugerirle que esas luces y artefactos modernos podían trasplantarse sin dificultad ni demora a Rosario.

Miradas urbanas desde una ciudad-puerto argentina

A partir de los procesos de modernización técnica, profundizados en Latinoamérica a fines del siglo XIX, los grupos letrados identificaron a los avances tecnológicos en materia de infraestructura como los pilares del progreso (Weinberg, 1998, p. 114). Si en las ciudades antiguas y medievales los ferrocarriles y los puertos abrían una herida en un tejido urbano con densas capas históricas, formando una urdimbre espacial de naturaleza diferente y heterotópica, en Rosario, tanto el ferrocarril como el puerto eran las condiciones de posibilidad de la ciudad misma. Ambos constituían la fuerza motriz y el combustible de la urbanización, del ingreso de mercancías y fuerza de trabajo y del egreso de materias primas.

En los relatos de viaje de Carrasco aparecen figuras recurrentes del imaginario urbano del litoral argentino a fines del siglo XIX. Partiendo de tres puntos de observación, el viajero construyó una grilla de lectura que aplicó a las ciudades que visitó. El primero fue el ferrocarril, que en Europa, especialmente en Alemania, estaba rodeado de condiciones favorables, trayectorias perfectas y puntualidad rigurosa. Segundo, las tecnologías de movilidad urbana, las calles bien pavimentadas y amplias de París y Barcelona y los transportes urbanos (carruajes y *tramways*). Tercero, las infraestructuras portuarias, con muelles amplios, grúas potentes y capacidad para pautar el ritmo de ciudades comerciales como El Havre.

Los primeros contrastes fueron con la ciudad argentina de Mendoza y las chilenas de Santiago y Valparaíso, puntos clave de la primera parte de su viaje *del Atlántico al Pacífico*. La amplitud y prolijidad de los empedrados mendocinos cautivó a Carrasco (1890, p. 44), quien se lamentaba de lo “[...] comprimidas que eran en las ciudades del litoral argentino [...]”. Construcciones bajas, de adobe y adaptadas para los sismos se recortaban sobre la postal andina. En contraste con la rusticidad de los muros, Mendoza modernizaba su imagen con la Plaza Independencia, modelo de belleza y elegancia. Para Carrasco (1890, p. 50), Mendoza se hallaba en el camino del progreso. Mientras, Santiago permitía destacar la modernidad de las ciudades argentinas que carecían de los contrastes y contradicciones de la capital chilena, cuyas construcciones nuevas y suburbios antiguos se entremezclaban. El poco movimiento mercantil profundizaba la impresión negativa. Santiago estaba sumergida en el tiempo geológico de la cordillera:

no recibía inmigración, contaba con malas condiciones higiénicas y carecía de clase media. La ausencia de clase media determinaba, a juicio de Carrasco (1890, p. 128), “la lentitud de los progresos de Chile”. En contraposición, destacaba a Valparaíso, cuya población era más moderna,

[...] mucho más cosmopolita, más europea que la de Santiago debido a la grande importancia del comercio extranjero [...] Desde este punto de vista, no dudo en declarar que Valparaíso es mucho más importante que Santiago aunque no lo sea en cuanto a población (Carrasco, 1890, p. 135).

Para el letrado rosarino, la modernidad de una ciudad era medible a través del movimiento de su puerto y sus calles. La visión positiva de Valparaíso, le permitía convalidar los atributos de Rosario, su ciudad natal. Además, poseía un ferrocarril funicular para ascender a las construcciones de montaña, cuya tecnología y perspectiva moderna maravillaron al viajero argentino, que como Sarmiento, pero en un sentido inverso, comparó el mar con la llanura.

Valparaíso parecía hundirse en la profundidad, mientras el mar y las lejanas costas empezaban a brotar del horizonte [...] a vuelo de pájaro, la ciudad presenta el más agradable aspecto. Llegados a esta altura, nos encontramos en un nuevo barrio, con sus calles y casas, desde los cuales se domina a la distancia toda la extensión de la bahía, cubierta de buques, y, allá, perimiéndose en el infinito, la solitaria llanura del mar (Carrasco, 1890, p. 141).

Después de un largo viaje transatlántico, Carrasco llegó a Barcelona. Ingresó al

[...] puerto cubierto de buques, de sus edificios, de entre los cuales surgen numerosas torres y cúpulas, y casi en el centro, una altísima columna cuya cima brillante como el oro, está coronada por la estatua del inmortal descubridor de América (Carrasco, 1890, p. 195).

La parte antigua de Barcelona, llena de callejuelas tortuosas, con palacios medievales y construcciones de fría piedra, dificultaba la circulación de los carruajes, el aire y el sol. Entretanto, la ciudad nueva seguía el diseño de la modernidad propuesta por Idelfonso Cerdá, un urbanismo que Carrasco alabó sin reservas.

[...] con calles espaciosas, inmensos edificios de cinco y seis pisos casi todos; en manzanas cuadradas como las de nuestras ciudades americanas, cruzadas de tramways

y ostentando lujosas casas de comercio, ofrece un espectáculo de grandiosidad que justifica el título de gran ciudad que se da a la capital de Cataluña (Carrasco, 1890, p. 195-196).

La Rambla era la *arteria principal* de Barcelona, iluminada con gas y luz eléctrica y decorada con grandes alamedas. En esta descripción, la perspectiva higienista moldeaba la mirada de Carrasco. Las grandes y anchas avenidas arboladas facilitaban la circulación y penetración del aire, el sol, los vehículos y las personas a toda hora, otorgándole a la ciudad dinamismo, movilidad e higiene. La circulación vehicular era favorecida por la alta calidad de los empedrados. Comparados con los de Buenos Aires y Rosario resultaban muy superiores: “[...] los carruajes ruedan velozmente sin que el viajero sienta la más mínima sacudida”. Velocidad, comodidad e higiene eran los valores modernos que Carrasco (1890, p. 196) subrayaba. La parte nueva de Barcelona podía aportar ideas para solucionar los problemas urbanos de la Argentina. El veloz despliegue del progreso y la modernidad quedó patentizado en las grandes obras de expansión de Barcelona y en una modernidad urbana que fomentaba un estilo de vida cosmopolita, con bares colmados de hombres y mujeres. Barcelona se convertía en un modelo posible, un paradigma que promovía una relación de identificación con Rosario.

La imagen de otra ciudad-puerto produjo identificaciones selectivas. Génova era el principal puerto comercial de Italia; desde sus muelles un gran número de inmigrantes había llegado a Rosario. Aún en construcción, el puerto nuevo constituía su “principal obra moderna” (Carrasco, 1890, p. 232). Sin embargo, Génova mantuvo un paisaje urbano medieval con calles angostas, laberínticas e insalubres. La parte vieja contrastaba con la nueva; el viajero pronosticaba la aniquilación de una a manos de la otra.

[...] la civilización moderna no puede tolerar mucho tiempo la existencia de estas callejuelas insalubres, de estos edificios oscuros y húmedos, de estos antros en que no penetra el sol (Carrasco, 1890, p. 237-238).

Nuevas y amplias arterias abrirían grietas en los monumentos de las ciudades europeas que eran equiparados a los paisajes naturales perforados por los ferrocarriles en América.

Carrasco viajó a la pequeña ciudad-puerto francesa de El Havre y, sobre su gran dinamismo y movimiento, proyectó el futuro de Buenos Aires, una vez resuelta la remodelación de su puerto.

[...] lo que será nuestra Buenos Aires, cuando un día no lejano, concluidas las obras de su puerto [...] pueda ofrecer a un solo golpe de vista, el conjunto de nuestro movimiento fluvial. He podido formarme una idea de su futuro progreso en el Havre [...] admirando siempre la grandeza de esas construcciones, que dan una prueba más de lo que puede el hombre, cuando el trabajo es guiado por la ciencia (Carrasco, 1890, p. 295).

Ferrocarriles, obras de ingeniería y máquinas de las ciudades-puerto atestiguaban una confianza ciega en la ciencia como llave del progreso. Carrasco establecía puntos de comparación entre los puertos europeos y los argentinos. Optimista, soñaba con ver a Rosario convertida en una ciudad moderna y, por lo tanto, europeizada.

El proceso de reconstrucción urbana de París fascinó a Carrasco. Allí se articulaban las ideas del higienismo con las grandes obras de reconversión urbanística. El París haussmanniano devino en un demoledor objeto de deseo; ese anhelo de imitación fue proyectado por Carrasco sobre la reforma urbana de Buenos Aires.

Así, cuando he oído que el Sr. Seeber, nuevo intendente de Buenos Aires, ha ido con la idea de hacer grandes parques, y abrir anchas calles, me he llenado de satisfacción, y desde aquí le envió un aplauso, exhortándolo a que no se arredre por las dificultades que le opondrá el oscurantismo y la crítica: Haussmann echó abajo medio París, y a aquel gran hombre debe Francia la hermosura de su actual capital (Carrasco, 1890, p. 396).

En sus paseos por París, Carrasco comprobó la realización del modernismo urbano: calles anchas, arterias diagonales, circulación tumultuosa, vida pública importante, bulevares gigantescos, edificios-monumentos, panoramas extraordinarios y parques públicos amplios. Con una pavimentación precisa, el tránsito era ágil y veloz. El adoquinado en madera reducía la fricción e incrementaba el confort.

Símbolo del imaginario urbano de la modernidad, la París haussmanniana remitía al progreso, el orden, la higiene, la planificación, el embellecimiento, la optimización del espacio, la movilidad y el urbanismo estratégico. En ese paisaje imperial, Carrasco eligió espejar a dos ciudades argentinas: Buenos Aires y Rosario. Sus relatos de viaje impulsaron la emulación de las formas de urbanización para replicar en el sur de América Latina y en una escala menor los parques y las plazas cargados de paisajes ornamentales, las avenidas grandes, las diagonales y los bulevares que conducirían al incremento de la circulación y la comunicación.

Los edificios uniformes de Barcelona y París, a juicio de Carrasco, eran superados por la majestuosidad

y belleza de las construcciones de Berlín. Para nuestro viajero, Buenos Aires tenía más movimiento que muchas de las mejores ciudades del Viejo Mundo –Berlín, Viena, Londres. En su ritmo y actividad urbana, la capital argentina sólo era superada por París. Para Carrasco, el comercio definía el progreso urbano. Sólo París le había asombrado con espacios comerciales de magnitud. En una escala menor, Buenos Aires y Rosario contaban con establecimientos comerciales lujosos y gran variedad de productos (Carrasco, 1890, p. 365).

De la *sombria* Londres Carrasco subrayó la cantidad y buena disposición de parques, plazas y jardines. La continuidad verde que generan los parques *Saint James*, *Green Park* y *Palace Gardens*, en el centro urbano entornados por palacios, se conjugaba con el *Hyde Park* de 158 hectáreas al oeste y el *Regent's Park* que ocupa unas 189. Carrasco admiró la forma en que los ingleses resolvieron la cuestión higiénica generando grandes pulmones verdes, para fomentar la natación, el remo, las caminatas, los paseos en carruaje y las cabalgatas. Estas prácticas se complementaban con la actuación de bandas de música y el conocimiento de la naturaleza a través de recorridos por jardines zoológicos, botánicos y museos (Carrasco, 1890, p. 394). Esta combinación entre naturaleza y civilización convirtió a estos paseos higiénicos en un dispositivo urbano modélico a través del cual inculcar ciertos modos de vida en la población. Rosario con un clima más cálido que el de Londres, podría embellecerse, según Carrasco (1890, p. 396), con la construcción de un parque de magnitud, de cien o doscientas manzanas.

En la mirada de Carrasco predominaba la admiración hacia las ciudades europeas y sus rasgos modernos. Sin embargo, en diversos momentos, el observador asumía una evaluación rigurosa de la convivencia de esas novedades y las ruinas de la antigüedad. Es posible apreciar una toma de posición, expresada en sus valoraciones positivas y negativas, que imprimen un sesgo crítico, una perspectiva que por momentos parece no haber sido colonizada por completo y también se muestra disconforme con los desperfectos y supervivencias de lo antiguo que exhibía la modernidad europea.

La feria de las civilizaciones

Dos misiones condujeron a Carrasco hasta París. La primera, la que le encomendó el gobernador Gálvez: dar a conocer a la provincia de Santa Fe y la ciudad de Rosario. La segunda, la que le ordenó la Comisión Argentina de la Exposición de publicar la obra del *Censo General de Agricultura y Ganadería* del que fuera Comisario General, bajo las órdenes de Latzina. Además de conectar culturas, buscar reconocimiento para los adelantos argentinos en la

gran puja de posiciones internacionales y de ornamentos civilizatorios que fueron las Exposiciones Universales (Andermann, 2008); Carrasco, como hemos visto, se sumergió en el hechizo y la seducción que proponía la capital cultural del siglo XIX (Boock-Morss, 2001).

Las exposiciones universales fueron organizaciones visuales del mundo conocido, que enfatizaron los progresos técnicos, lo distante y lo exótico (Benett, 2004). La primera se desarrolló en el corazón del imperio, en Londres en 1851, y fue seguida por la de París de 1867, que consagró al industrialismo saint-simoniano y el Segundo Imperio francés. La Exposición Universal de 1889 tuvo por motivo central el Centenario de la Revolución Francesa. La concurrencia de delegaciones argentinas en las muestras universales parisinas de 1867 y de 1889 evidenció dos momentos del desarrollo económico nacional y de la producción de la imagen del país en el extranjero. Ambas participaciones revelaron una tensión entre el exotismo y la civilización de la que participaban los territorios no europeos, muchas veces, objetos del orientalismo (Said, 1996).

En 1867, el comisario de la exposición ordenó a la delegación argentina enviar gauchos e indios y no productos agrícolas. En 1889, se ensayó invertir esa relación. Se procuró borrar de la narrativa visual de la Argentina los indicios de exotismo, que el paradigma evolucionista de la época ligaba a lo natural, lo primitivo y lo salvaje. En su lugar, se enfatizaron los elementos civilizatorios: el tendido de ferrocarriles y el desarrollo agrícola y ganadero. En esa misión, se pretendía alcanzar una aproximación a los estándares civilizatorios europeos.

Carrasco pisó por primera vez un predio destinado a una exposición universal al visitar el Parque de la Ciudadela en Barcelona. Si bien una porción considerable de las obras –el arco de triunfo, las mejoras en las ramblas y el monumento a Colón– perduraban, como acondicionamientos absorbidos por la ciudad, otras construcciones habían sido desmanteladas. La arquitectura de las grandes ferias mundiales era tan grandilocuente como efímera. No tanto por su caducidad como por sus rasgos escenográficos, esos armazones consiguieron capturar la atención de los visitantes y conformaron al gusto burgués y popular.

Carrasco quedó impresionado por las dimensiones de la exposición de 1889. Si la escala de la París haussmanniana era extraordinaria y monumental, la exhibición estaba a la altura de ese despliegue de la destrucción creadora (Harvey, 2008). Durante días, el emisario del gobierno santafesino frecuentó el Campo de Marte con el propósito de recorrer y conocer la muestra a fondo. Pero por más horas que empeñara, siempre regresaba exhausto y frustrado. Los objetos procedentes de todo el mundo y distribuidos en pabellones innumerables resultaban abrumadores. La feria era un rompecabezas imposible: algunos exhibidores estaban a medio

montarse, mientras otras delegaciones desembalaban las colecciones. En ese “[...] océano, en que la imaginación se ofusca y los sentidos se cansan, entregados a una contemplación sostenida en que todos los objetos llaman la atención”, Carrasco (1890, p. 241) experimentó el shock de la modernidad.

Elevada trescientos metros, la Torre Eiffel, junto al *Crystal Palace*, fue la atracción ferial más impactante del siglo XIX. Carrasco ascendió por sus peldaños el día de su inauguración, el 6 de mayo de 1889. No era un viajero improvisado, había anticipado y ansiado ese momento con sus lecturas.

Cuantas veces, sentado en mi escritorio, rodeado de libros y papeles, leía con avidez las descripciones y cálculos relativos a esta obra estupenda, y me forjaba el sueño de que alguna vez me encontraría a los pies del coloso (Carrasco, 1890, p. 258).

Observada desde la base, la torre encubría su monumentalidad. Carrasco le atribuía elegancia y belleza, las mismas que le negara el movimiento de artistas franceses que Barthes (2001, p. 55) evoca al comienzo de un texto famoso. La forma aguzada de su cumbre le parecía fascinante. Tras la masa de metal, subiendo escaleras interminables, París se hundía. Los ascensores de la torre no funcionaron sino hasta veinte días después de su inauguración. Los primeros treinta mil visitantes tuvieron que ascender mil setecientos diez peldaños a pie; Carrasco estuvo entre ellos. El cuerpo cansado revelaba el tamaño de la obra, pero se le reservaba al ojo el último juicio. Una vez alcanzado un punto elevado, la perspectiva se transformaba. Auxiliado por la ingeniería de Eiffel, el régimen escópico de la modernidad conseguía apreciar la exposición con un vértigo muy diferente al experimentado a nivel del suelo (Jay, 2003).

[...] los edificios que rodean a la torre, van descendiendo lentamente de su alto nivel, el panorama empieza a extenderse: los pabellones que antes estaban cubiertos unos por los otros se destacan ya aislados, y vistos en perspectiva oblicuamente [...] se disfruta de un espléndido panorama; París se ha hundido y con todos sus edificios se encuentra por debajo del nivel visual. Como un mar cuyas olas han quedado sin movimiento, los edificios de diversas alturas se extienden a los pies de la torre, y solamente se destacan sobre el horizonte, algunas cúpulas, o la cima de las más elevadas construcciones [...] a cada paso París se hunde y el panorama se extiende. Los edificios que antes sobresalían empiezan a ponerse a nivel general; las gentes que circulan por las calles del Campo de Marte se empequeñecen; se siente [...] el efecto de un vértigo [...] La ciudad y sus alrededores se extienden hasta

perderse de vista en el horizonte; París entero está a los pies de la torre; nada limita la vista; los edificios más altos han descendido al nivel general [...] Las gentes, vistas desde esa altura, parecen hormigas que se arrastran por el suelo; el Sena se extiende como un cinta y se ven los vaporcitos circulando por el río con una velocidad que a la distancia se hace disminuir [...] he podido contemplar a París a 300 metros por debajo de mí y extender mi vista por un horizonte de sesenta kilómetros de radio, gozando del placer incomparable que esto proporciona (Carrasco, 1890, p. 261-265).

La confusión y la agitación del Campo de Marte se disipaban y el ojo apreciaba las líneas maestras del París haussmanniano. Ese régimen de visualización estaba emparentado con la modernidad cartesiana y el pensamiento científico. A fines del siglo XIX, ambas nociones quedaron subsumidas en el espíritu del positivismo. La subversión de las escalas por obra de la técnica evidenciaba cómo para conocer científicamente era necesario servirse de artefactos que permitiesen producir otra imagen de lo real. En ese plano, los atributos particulares eran borrados y su lugar era ocupado por conjuntos abstractos y administrables. Al llegar a la cima, Carrasco experimentó cierto éxtasis de dominio. La Torre Eiffel, como dispositivo visual, convertía al mundo opaco del caminante en la transparencia absoluta del ojo que observaba la ciudad desde el cielo (De Certeau, 1999).

Los atributos coloniales de la delegación argentina en la feria fueron ignorados por Carrasco (Fernández Bravo, 2001). Su comentario se concentró en los pabellones de los países americanos, excluyendo, por supuesto, a los Estados Unidos de Norteamérica. Amparándose en la inmensidad de la exposición, Carrasco se focalizó en Latinoamérica y midió sus conjuntos nacionales según la firmeza de sus vínculos con la modernización industrial europea. Destacó la belleza de los pabellones uruguayo y argentino, “[...] la construcción de ese bello edificio, ha sido la mejor demostración que podemos dar de nuestro anhelo de progreso” (Carrasco, 1890, p. 312). El de Brasil, aunque era hermoso, quedaba desmerecido por la representación de su naturaleza tropical, ligada a lo primitivo y lo salvaje. El pabellón mexicano enfatizaba la historia precolombina del país. Las bellas columnas, las decoraciones y pinturas aztecas hacían, sin embargo, añorar la presentación de los productos comerciales actuales. Pero, a criterio de Carrasco, fue el pabellón paraguayo el que explotó hasta la inconveniencia la exhibición de lo exótico.

[...] muchas armas y utensilios de uso de los indígenas [...] muy importante en un museo de etnografía [...] no solamente inútil, sino contraproducente en una exposición industrial, porque contribuiría a dar una mala idea

del país, y conviene hacer que se conozca, no las armas de los salvajes, sino los progresos que la civilización ha originado ya en ese rico país (Carrasco, 1890, p. 247).

A pesar de las decoraciones afrancesadas, la gran escalera central, las delicadas pinturas y la iluminación nocturna que recordaba a “los cuentos de hadas”, el pabellón de la República Argentina exhibía a la nación como un enorme contenedor de productos primarios, capaces de abastecer a los mercados internacionales, un territorio deseoso de ser penetrado por los capitales y la inmigración europeos. Seducir a empresarios y trabajadores extranjeros era la misión de la Argentina en la exposición. Esa representación formaba una metonimia que imponía la imagen productiva, paisajística y social de la zona pampeana y litoral al resto de un territorio, menos homogéneo y más desconocido (Andermann, 2000; Lois, 2006).

En la parte central del pabellón se levantó un modelo de hierro que representaba la parte meridional del globo, donde emergía un mapa en relieve del territorio argentino. En la entrada, un grupo escultórico representaba a la República Argentina rodeada por los atributos del trabajo y la industria (Carrasco, 1890, p. 243). El conjunto de formas estaba escoltado por grandes carteles estadísticos. El arquitecto francés Guillard Lavallade estetizó los cuadros del censo de Santa Fe que mostraban el raudo crecimiento de la provincia y de Rosario. Cifras y cuadros fueron dispuestos como carteles publicitarios: la cientificidad garantizaba la veracidad del crecimiento demográfico, las potencialidades económicas, las disponibilidades de la materia prima, el sencillo acceso a la propiedad y la receptividad de los inmigrantes. La Argentina se destacaba sobre las otras naciones americanas. El resto de la exposición era incognoscible e irrelevante para los propósitos de Carrasco. Argentina, ausente apenas un año atrás de la exposición de Barcelona, intentó en 1889 colocarse a la cabeza de Latinoamérica y en relación directa con Europa.

La opinión es unánime en París, de que la nación Argentina es la mejor representada de la América, no solamente por su pabellón, que es indisputablemente el más hermoso, sino también por el número y calidad de los productos expuestos (Carrasco, 1890, p. 275).

Sin dudas, las crónicas de Carrasco eran conscientes del dominio europeo e intentaron occidentalizar al máximo a la Argentina, transformarla en todo lo opuesto de lo exótico. Tan solo Uruguay, como parte de la cultura rioplatense, podía pensarse en esa relación íntima con Europa que permitían los puertos de Montevideo y Buenos Aires. La cultura letrada de la Argentina *fin-de-siècle* destacó los beneficios económicos de la

conexión con Europa, pero disimuló cuanto pudo de la subordinación implícita en ese vínculo modernizador. Al mismo tiempo, imaginó una América que excluía con perspicacia a los Estados Unidos y privilegiaba el Cono Sur. También, el pasado, tanto europeo como americano, tendía a ser objeto de destrucción; la modernidad exigía un culto a la novedad que se desprendía de la historia y se lanzaba al futuro. Tanto la naturaleza, las callejuelas de las ciudades medievales y los vestigios de los pueblos originarios debían permanecer aislados del flujo moderno o bien adaptarse a sus exigencias convirtiéndose en parques o museos.

Conclusiones

Las maravillas europeas que deslumbraron a Carrasco estaban muy lejos de los museos y las obras de arte, de la arquitectura clásica y las callejuelas medievales. En Berlín y Viena, dos ciudades de las que elogió sus museos y parques, aplaudió la arquitectura clásica, pero como ornamento y máscara de los nuevos edificios estatales. Sus alabanzas menos reservadas se dirigieron hacia las máquinas, los artefactos y las tecnologías, en las que la historia tenía un sitio más discreto. Los intereses de Carrasco comenzaban y terminaban en la modernización industrial y urbana. Llegado de una ciudad sin pasado colonial, fue seducido por los fragmentos de una modernización pura, hecha de máquinas, rieles, estaciones ferroviarias, puertos, aceleración, prodigios de la ingeniería y nuevos dispositivos de una arquitectura monumental y escenográfica, como la torre Eiffel.

La sensibilidad de Carrasco muestra cierta selectividad en la recepción de lo europeo y lo moderno. Aceptaba la condición periférica de la Argentina, su rol como abastecedora de materias primas y receptora, a través de la inmigración, de fuerza de trabajo europea excedente. Confía en que el capital europeo sería la herramienta para alcanzar las metas del proceso difusionista de la modernidad. Las desigualdades complementarias, contradictorias o diferentes de ese proyecto conformaron un punto ciego. Al igual que Domingo F. Sarmiento, Carrasco fue un defensor a ultranza de una modernidad a la europea. No obstante, quedó prisionero de un universalismo homogeneizador y no percibió la pluralidad de geografías y poblaciones de Argentina y Latinoamérica.

A lo largo de este artículo, reflexionamos sobre la relación del transporte, el viaje y el cuerpo en la construcción de la mirada de Carrasco. Analizamos las variaciones de sus relatos tensionados por las ideas de naturaleza y civilización. Los medios de locomoción con tracción animal promueven la incertidumbre y la fatiga corporal, impiden por completo impresiones placenteras o bellas. Sobre el lomo de una mula, todo es cansancio, incomodidad,

angustia y temor. En cambio, los transportes modernos, las máquinas, los transatlánticos, el vagón y los rieles del ferrocarril, aún si no permiten la concentración en los detalles, resultan aptos para la estetización del paisaje. Entonces, la mirada también oscila entre una apreciación paisajística y romántica de los panoramas naturales y un cálculo de los recursos explotables. En los viajes en tren, a través de dos continentes y en nueve países, en la ascensión al funicular de Valparaíso y de los más de mil escalones de la Torre Eiffel, la narración muestra esta ambigüedad entre el panorama emotivo, nuevo, sorprendente y bello y una imagen racional de un espacio abstracto, isotrópico y administrable por medios técnicos. En esos cuadros, se entrelazan la estética y la técnica para dar lugar a las formas de una modernización conservadora.

Las ciudades europeas hechizaron a Carrasco por las implantaciones modernizantes que no siempre estaban presentes en su estructura de más larga duración. Deslumbrado por la velocidad de ferrocarriles y tramways, por el tamaño de los muelles, de las estaciones ferroviarias, la extensión de las vías, la firmeza de los pavimentos, la amplitud de plazas y parques, Carrasco desdeñó los sectores menos modernizados de la ciudad europea y, en algunos casos, incluso auguró su destrucción, en pos de la higiene urbana y la circulación mercantil. Ese rechazo también se expresó en su evaluación de Santiago de Chile. En la apreciación de las urbes, Carrasco puso en funcionamiento una grilla de interpretación que había construido a partir de su experiencia en Rosario. Además, ejerció cierta violencia hermenéutica sobre esas modernidades destacando sólo lo que tenían de aplicable, de admirable u homologable a la realidad de la que había partido. Al observar la ciudad europea, Carrasco, quizá sin proponérselo, también produjo un conocimiento local (Geertz, 1993).

En las descripciones de la exposición universal, la relación con el resto de los países latinoamericanos muestra una participación de la Argentina en la modernidad a la europea. Carrasco, empoderado por el brillo del pabellón argentino y armado con el rasero del evolucionismo eurocéntrico, distribuyó más críticas que halagos a las representaciones de las vecinas repúblicas de América del Sur. Si las exploraciones geográficas describen un trayecto que va del centro a la periferia, Carrasco emprende un itinerario inverso que va de Sudamérica a Europa. Ese periplo desata algunas ambigüedades en la legitimidad y aceptación de la dominación imperial y presta mayor relieve a un punto de vista específico y localizado. Las relaciones de Carrasco dan prueba de una tensión irresuelta de las culturas viajeras (Clifford, 1999) entre lo local y lo global, entre lo particular y lo universal. Carrasco no entendió una crítica al proceso de producción, construcción e imposición de ese universal moderno. Por el

contrario, la mayor parte de su texto deja entrever una especie de adaptación gozosa a las jerarquías territoriales distribuidas por la modernidad occidental. Sin embargo, en fragmentos laterales de su narración puede observarse la experiencia de incomodidad y extrañamiento afrontada por un hijo de Rosario al recorrer las calles de Barcelona o la Exposición Universal de París. La posición subalterna del letrado liberal sudamericano había sido borrada de su escritura, pero aun así pueden percibirse algunas huellas de la inscripción de ese otro relato del viaje al corazón del imperio.

Referencias

- ALMANDOZ, A. 2002. *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*. London/New York, Routledge, 282 p.
- ANDERMANN, J. 2000. Entre la topografía y la iconografía: mapas y nación, 1880. In: M. MONSERAT (comp.), *La ciencia en la Argentina entre siglos: Textos, contextos e instituciones*. Buenos Aires, Manantial, p. 101-125.
- ANDERMANN, J. 2008. Contienda de valores: la Argentina y Brasil en la edad de las exposiciones. *Cuadernos de Literatura*, 13(25):190-224.
- APPADURAI, A. 2001. *La modernidad desbordada*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 232 p.
- BARTHES, R. 2001. La torre Eiffel. In: R. BARTHES, *La torre Eiffel: Textos sobre la imagen*. Barcelona, Paidós, p. 54-79.
- BENETT, T. 2004. The exhibitionary complex. In: V. SCHWARTZ; J. PRZYBYLYKI (eds.), *The Nineteenth-Century Visual Culture Reader*. New York & London, Routledge, p. 117-130.
- BERMAN, M. 1989. *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Buenos Aires, Siglo XXI, 386 p.
- BOOCK-MORSS, S. 2001. *Dialéctica de la Mirada: Walter Benjamin y el proyecto de los pasajes*. Madrid, Visor, 418 p.
- CARRASCO, G. 1890. *Del Atlántico al Pacífico y Un argentino en Europa: Cartas de viaje*. Buenos Aires, Casa Editora Jacobo Peuser, 511 p.
- CASTRO-GÓMEZ, S. 2009. *Téjidos oníricos: Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá, Universidad Javierana, 281 p.
- CLIFFORD, J. 1999. *Itinerarios transculturales*. Barcelona, Gedisa, 493 p.
- COSGROVE, D. 2004. Landschaft and landscape. *German Historical Institute Bulletin*, 35:57-71.
- DE CERTEAU, M. 1999. *La invención de lo Cotidiano: 1. Artes de Hacer*. México, Universidad Iberoamericana, 229 p.
- DE MARCO, M.Á. 1996. *Gabriel Carrasco*. Rosario, Editorial Municipal, 182 p.
- DE RAMÓN, A. 2000. *Santiago de Chile: Historia de una ciudad*. Buenos Aires, Sudamericana, 287 p.
- DUNCAN, J.; GREGORY, D. 1999. *Writes of Passage: Reading Travel Writing*. New York, Routledge, 240 p.
<http://dx.doi.org/10.4324/9780203319260>
- FALCÓN, R.; STANLEY, M. (eds.). 2001. *La historia de Rosario: economía y sociedad*. Rosario, Homo Sapiens, 350 p.
- FERNÁNDEZ BRAVO, A. 2001. Argentina y Brasil en la Exposición Universal de París de 1889. In: *Relics and Selves Virtual Museum*. London, Birkbeck College - University of London. Disponible en: <http://bbk.ac.uk/ibamuseum/texts/FernandezBravo02.htm>. Acceso el: 24/03/2014.
- FERNÁNDEZ, S.; REGUERA, A. (comps.). 2010. *Imágenes en plural: Miradas, relatos y representaciones sobre la problemática del viaje y los viajeros*. Rosario, Prohistoria, 178 p.
- GEERTZ, C. 1993. *Conocimiento local: Ensayos sobre la interpretación de las culturas*. Barcelona, Paidós, 297 p.
- HARVEY, D. 2008. *París, capital de la modernidad*. Madrid, Akal, 458 p.
- JAY, M. 2003. Regímenes escópicos de la modernidad. In: M. JAY, *Campos de fuerza: Entre la historia intelectual y la política cultural*. Buenos Aires, Paidós, p. 220-250.
- LIERNUR, J.; SILVESTRI, G. 1993. *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires*. Buenos Aires. Ed. Sudamericana.
- LOIS, C. 2006. Técnica, política y deseo territorial en la cartografía oficial de la Argentina (1852-1941). *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, X (218), (52). Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-52.htm>. Acceso el: 15/08/2014.
- MORSE, R. 2005. Ciudades periféricas como arenas culturales (Rusia, Austria, América Latina). *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 3. Disponible en: <http://www.bifurcaciones.cl/2005/06/ciudades-perifericas-como-arenas-culturales-2/> Acceso el: 20/09/2014.
- MOUNIER, F. 1899. *Photo avant et arrière de M. Gabriel Carrasco*. Paris, Bibliotheque National de France.
- PRATT, M.L. 1997. *Ojos imperiales: Literatura de viajes y transculturación*. Bernal, Universidad Nacional de Quilmes, 385 p.
- PRATT, M.L. 2000. La modernidad desde las Américas. *Revista Iberoamericana*, LXVI(193):831-840.
<http://dx.doi.org/10.5195/reviberoamer.2000.5823>
- PRIETO, A. 2003. *Los viajeros ingleses y la emergencia de la literatura Argentina 1820-1850*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 215 p.
- RAMOS, J. 2009. *Desencuentros de la modernidad en América Latina*. Caracas, El Perro y la Rana, 225 p.
- REMEDY, G.; BOURET, D. 2010. *Escenas de la vida cotidiana: El nacimiento de la sociedad de masas (1910-1930)*. Montevideo, Banda Oriental, 374 p.
- RODRÍGUEZ, F. 2010. *Un desierto para la nación argentina: La escritura del vacío*. Buenos Aires, Eterna Cadencia, 409 p.
- ROMERO, J.L. 1976. *Latinoamérica las ciudades y las ideas*. Buenos Aires, Siglo XXI, 396 p.
- ROMERO, J.L. 2000. *Buenos Aires: Historia de cuatro siglos*. Buenos Aires, Altamira, 639 p.
- SAID, E. 1996. *Cultura e imperialismo*. Barcelona, Anagrama, 544 p.
- SARLO, B. 1988. *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*. Buenos Aires, Nueva Visión.
- SARLO, B. 1992. *La imaginación técnica: Sueños modernos de la cultura argentina*. Buenos Aires, Nueva Visión, 248 p.
- SCHIVELBUSCH, W. 1986. *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Berkeley/Los Angeles, The University of California Press, 236 p.
- SCHORSKE, C. 2011. *Viena de fin de siglo. Política y cultura*. Buenos Aires, Siglo XXI, 284 p.
- SCOBIE, J. 1977. *Buenos Aires del centro a los barrios, 1870-1910*. Buenos Aires, Solar-Hachette, 368 p.
- VIÑAS, D. 2008. *Viajeros Argentinos en los Estados Unidos*. Buenos Aires, Santiago Arcos, 357 p.
- WEINBERG, G. 1998. *La ciencia y la idea de progreso en América Latina, 1860-1930*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 129 p.

Submitido: 15/08/2015

Aceito: 14/01/2016