

CARTA DE LOS EDITORES CONVIDADOS

Este número tuvo como fuente de inspiración la reunión “Ingeniería y Ciencias del Terreno. Infraestructuras de la comunicación y del transporte en la historia de las ciencias en Iberoamérica”, que se realizó en la residencia de la Universidad Nacional de La Plata en Samay Huasi (Provincia de La Rioja, Argentina), entre el 1 y el 6 de mayo de 2006, bajo la coordinación de Irina Podgorny y Wolfgang Schäffener. A los trabajos que se presentaron en aquella oportunidad se sumaron otras contribuciones que enfocan, temáticamente, sobre todo las relaciones entre caminos, comunicaciones y ciencias en Brasil a principios del siglo XX.

En esa reunión nos habíamos propuesto analizar la articulación entre el desarrollo de las ciencias naturales y la creación de una infraestructura para la transmisión y transporte de información, objetos y personas en el continente americano en los Siglos XIX y XX. Nos interesaba reunir dos ejes de estudio generalmente separados: por un lado, la formación del espacio a través de los medios de transporte (navegación, ferrocarril, redes camineras, etc.), medios de comunicación (telegrafía, telefonía, correos, etc.) y medios arquitectónicos (nuevas ciudades, espacios para nuevos saberes y disciplinas científicas). Como segundo eje, el desarrollo de aquellas ciencias ligadas a la construcción de una grilla espacial y temporal de los territorios nacionales (geología, arqueología, paleontología, biología, geografía, etc.).

La tesis que guiaba ese taller – y guía este dossier – se puede expresar del siguiente modo: hacer la historia de estas disciplinas implica el estudio de esas tecnologías de transporte y de comunicación que, al dar forma al terreno, también están modelando las prácticas y saberes científicos. Viceversa, esos proyectos tecnológicos de dominio del territorio utilizan los saberes científicos. Esa reunión contó con el apoyo de un subsidio de la Secretaría de Ciencia Tecnología e Innovación Productiva (Secyt – RC 2005 1177) y del Servicio Alemán de Intercambio Académico a través de la Cátedra Walter Gropius, de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (DAAD).

La articulación entre los saberes científicos y las infraestructuras del transporte y la comunicación estableció redes que constituyen un objeto complejo que hasta ahora ha sido poco estudiado (cf. Veters, en este número). Asimismo, dicha articulación problematiza la cuestión de la construcción de las “ciencias nacionales” en el período que, en América Latina, podríamos llamar postcolonial. Esta infraestructura y los intercambios modelados por ella, crearon canales transnacionales que hablarían de la formación de un espacio continental.

Es objetivo de este número ayudar al análisis de estas redes tecnológicas y científicas tomando casos y proyectos concretos de manera interdisciplinaria y recalando que este problema no es meramente un tema de historia argentina, brasileña o peruana sino que, por el contrario, se vincula con la historia de los intercambios con Europa y los otros países americanos.

Como se expresa en varios de los artículos, en los territorios privilegiados por la exploración científica, el “campo” estaba regido por tecnologías de la comunicación y del transporte ligadas a la tracción animal (mulas, carros, embarcaciones) y, en algunos nodos de comunicación, al papel (la correspondencia) y a la combustión (barcos a vapor, ferrocarril). Singularmente, estas tecnologías conviven con las que Peter J. Hugill (*Global Communications since 1844: Geopolitics and Technology*,

1999), inspirándose en Harold Innis (*Empire and Communications*, 1950) y Lewis Mumford (“Power and Mobility”, 1963), marca los inicios de la llamada “época Neotécnica”: la comunicación eléctrica, cuyos primeros éxitos datan de mediados de la década de 1840. Esta época Neotécnica se caracterizará por las nuevas técnicas de transporte hechas posible por la generación de electricidad, la idea de movilidad individual y la máquina de combustión interna, es decir el tranvía, la bicicleta y el automóvil, dominantes en los circuitos urbanos y que florecerán a partir de la década de 1890. Podría decirse que los viajes de exploración de fines del siglo XIX crearon una situación donde el viajero circulaba objetivamente a través de circuitos definidos por tecnologías que las clases sociales medias y altas de la ciudad moderna irían abandonando poco a poco. Por ello, la articulación entre estas culturas de la comunicación y el transporte establecidas en las exploraciones científicas del Siglo XIX implica estudiar la geopolítica y las relaciones sociales de la investigación científica. En este proyecto, centrado en la construcción de una grilla para describir espacial y temporalmente el pasado del territorio, nos interesa estudiar la relación entre el tendido de una red de comunicaciones y la movilidad de las cosas desde el campo hacia los museos y las colecciones urbanas. Esto significa estudiar los conflictos que surgen por el pasaje a través de redes de comunicación de “mundos técnicos” diferentes y por el intento de utilizar los instrumentos como herramienta de intermediación entre esos mundos.

Los trabajos de historia de la ciencia de los últimos años han prestado atención a las prácticas reales de la ciencia. En este marco, la teoría comparte su importancia con la historia de los encargados de los experimentos y de los fabricantes de instrumentos y de aparatos, que ahora aparecen como obreros fundamentales en la historia de la producción del conocimiento. Como comenta Timothy Lenoir en “Inscription practices and materialities of communication” (1998), “el énfasis en la práctica y en el contexto local de investigación iniciado por la primera generación de estudios del laboratorio (*lab studies*) generó una nueva ola de investigaciones acerca de las maneras en la que estos distintos dominios de la práctica se mezclaban localmente y se trasladaban globalmente hacia otros sitios. Esto incluye el estudio del ‘trabajo de articulación’ necesario para unir diferentes mundos sociales y de las redes que se tejen entre prácticas, mundos sociales y actores sociales heterogéneos que incluyen a la industria y al mercado”. Otras investigaciones (los llamados ‘estudios de las materialidades de la comunicación’) han llevado a considerar que la ciencia debería ser vista como una forma de producción cultural e, inspirándose en Derrida, Lacan y Foucault, hicieron énfasis en “la materialidad de las inscripciones literarias y científicas – que incluyen las marcas gráficas y los medios para producir signos, tales como determinados pigmentos, los equipos fotográficos y los fonógrafos – como una precondition y un limitante de otras formas de construcción de sentido”.

En este sentido, queremos que este dossier contribuya también a una relectura de los trabajos de Harold Adams Innis (1894-1952). Tanto Innis como Lewis Mumford plantearon marcaron la relación entre el peso y la misma posibilidad de comunicación y transporte ligados al conocimiento y a la administración. En relación a ello un medio de comunicación puede adaptarse mejor para el transporte o para la diseminación de conocimiento en el tiempo, particularmente si el medio es pesado y durable y no apto para su transporte. Por el contrario, si el medio es ligero y fácilmente transportable, se adaptará mejor al transporte o difusión del conocimiento a través del espacio. En este sentido, varios de los trabajos publicados en este dossier se refieren implícita o explícitamente a esta relación entre características físicas de los medios y la posibilidad de crear y difundir ideas y saberes.

Irina Podgorny
Nísia Trindade Lima
Wolfgang Schäffner
Dominichi Miranda de Sá