

EPISTEMOLOGÍA E HISTORIA DE LA CIENCIA

SELECCIÓN DE TRABAJOS DE LAS XXII JORNADAS

VOLUMEN 18 (2012)

Luis Salvatico
Maximiliano Bozzoli
Luciana Pesenti
Editores



ÁREA LÓGICO-EPISTEMOLÓGICA DE LA ESCUELA DE FILOSOFÍA
CENTRO DE INVESTIGACIONES DE LA FACULTAD DE FILOSOFÍA Y HUMANIDADES
UNIVERSIDAD NACIONAL DE CÓRDOBA



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons atribución NoComercial-SinDerivadas 2.5 Argentina



Tiempo y espacio en la Argentina del siglo XIX

Marina Rzeznik *

*Si capisce che si stava tutti lì, - fece il vecchio
Qfwfq, - e dove, altrimenti? Che ci potesse essere lo
spazio, nessuno ancora lo sapeva. E il tempo, idem:
cosa volete che ce ne facessimo, del tempo, stando
lì pigriati come accinghe?*

*Naturalmente que estábamos todos allí – dijo el viejo
Qfwfq - ¿y dónde si no? Que pudiese haber espacio, nadie
lo sabía aún. Y el tiempo, idem. ¿qué querés que
hiciéramos con el tiempo, allí apretados como sardinas?*

Italo Calvino, *Le cosmicomiche*, Tutto in un punto

Introducción

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

Según la Memoria del Departamento de Obras Públicas de la Nación del año 1894, el crecimiento de estos tendidos se aceleraba a un ritmo exponencial: en 1857 la extensión de las vías férreas era de apenas 10 kilómetros, pero para 1875, ya había 1284 y, para 1894, alcanzarían las 14098. Estadistas de la época calculaban que el aumento medio anual de vías de ferrocarriles entre los años 1892 y 1894, medido en kilómetros, haría que la Argentina se ubicara en el tercer lugar en el mundo después de Estados Unidos y Canadá (Carrasco, 1893). Los despachos telegráficos por las líneas nacionales aumentaron desde 6640 telegramas despachados en 1870, a 181.773 en 1872, 262.376 en 1874, 438.000 en 1882 y 4.163.000 en 1892. (Carrasco, 1893 s/n y Reggini, 1977)

Sobran ejemplos en la historia argentina de la sensación de acortamiento de las distancias y de la nueva distribución socioeconómica-espacial que implicaba el desarrollo ferroviario de fines de siglo XIX. Por otro lado, los autores de la historia local del telégrafo, desde que en 1860 se pone en funcionamiento el primer tendido público, dieron cuenta también de la relación entre la celeridad de las comunicaciones y las diferentes percepciones del espacio. Las fuentes para el caso son variantes locales de la famosa primera plana del *New York Tribune* que anunciaba en 1844, cuando Samuel Morse envió el primer telegrama por un

* UBA - UNQ - CONICET, marinarzeznik@hotmail.com

tendido público electrificado entre Baltimore y Washington, que se había cumplido con el milagro de la “aniquilar el espacio”. (The New York Tribune, 27 de mayo de 1844. Cfr. Reggini, 15) Aunque mucho menos se ha estudiado el impacto del telégrafo y del ferrocarril en la forma de percibir el tiempo local, encontramos algunos rastros de esta dimensión, por ejemplo, en las citas de la prensa local recuperadas por los historiadores (Cf. Rieznik, 2009 b). Así, *El Nacional* del 6 de agosto de 1874 expresaba en su nota editorial referida a la inauguración de la conexión eléctrica con Rio de Janeiro que nos uniría telegráficamente con Europa:

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

Retomando y despegándose de este tipo de citas grandilocuentes, la historia de las comunicaciones y transportes en la Argentina todavía tiene mucho que decir sobre estas sensaciones de cambio espacio-temporal hacia finales del siglo XIX.

Tiempo unificado, espacio cronometrado

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

El problema temporal aparece como apremiante luego de las velocidades que imponían trenes y telégrafos, antes de eso, nada que solucionar aparecía en los discursos, el espacio no era percibido con la densidad de entramados suficiente como para permitir estar en dos lugares distantes pero cronometrados. Por el contrario, como en el cuento de Italo Calvino, en los discursos de la Argentina del siglo XIX, tiempo y espacio empiezan a adquirir

dimensiones antes inexistentes; se podía decir que en épocas que no conocían tendidos ferroviarios y telegráficos, “nadie sabía aún” que pudiese haber tal espacio velozmente comunicado. Respecto a la hora única, ídem, para ese antaño valía la frase “¿Qué queréis que hiciéramos con el tiempo allí apretados como sardinas?”. Calvino juega con aquello que es condición misma de nuestra percepción y nos tienta a pensar lo impensable: inexistencia de tiempo y espacio, seres amontonados como sardinas. A diferencia del cuento, en el territorio argentino, espacio y tiempo estaban allí antes del siglo XIX, pero vividos a un ritmo tal que resultan contra intuitivos para quien se ubicaba en una celeridad creciente. Entonces se comienza a vociferar que una de las consecuencias de las nuevas tecnologías de transporte y comunicación era que las cosas y las personas parecían estar en varios puntos al mismo tiempo. Las vías yacían simultáneamente en todas las estaciones prolongando la hora de la estación cabecera, contrastando con las mulas y caballos que iban surcando los caminos con días de demoras; aún más rápidos, los mensajes transmitidos por los cables llegaban en un instante a distintos espacios, a diferencia de los sobres postales que iban desplazándose trasbordando desde los vapores a los trenes, tranvías y carruajes o recorriendo grandes extensiones subidos a lomos de caballos encargados de conectar zonas intermedias. El espacio parecía nutrirse de tiempos superpuestos.

En los prolegómenos del proyecto de Ley que impulsaba la unificación horaria en el territorio, se dice que las nuevas tecnologías ponían de relieve que si el caos administrativo se sumaba a las imperfecciones de los constructores de relojes, era raro que reunidas seis personas se encontraran dos que tuvieran la misma hora. Cuando se empezaba a gestionar la posibilidad de establecer una hora local unificada, aparecían en los textos argentinos las discusiones que se daban en el mundo entre científicos y diplomáticos por el establecimiento de homogeneidades en la manera de medir el tiempo. Entonces, cuestiones relativas a mediciones astronómicas y geodésicas eran recordadas para fundamentar las decisiones a adoptar que, se anunciaba, ordenarían el caos social. (Carrasco, 1893; Cfr. Rieznik, 2009 a) Recordemos, la Argentina fue el primer país de América del Sur en el que el Poder Ejecutivo Nacional estableció una hora unificada para todo su territorio. La primera iniciativa legal a ser considerada se registró en 1893 en la Municipalidad de Rosario donde se declaró la hora oficial como homogénea con la del Observatorio de Córdoba¹¹. Sin embargo, algunas empresas de ferrocarriles con estaciones en la provincia seguían manejándose con la hora de Buenos Aires fijada alternativamente por el Observatorio de La Plata y el Naval. (Rieznik, 2011) La situación se mantuvo un año, hasta que un decreto dictado en 1894 unificó la hora nacional con la establecida en Córdoba.

El 25 de septiembre 1894 el Poder Ejecutivo Nacional declaraba como hora oficial la del meridiano de Córdoba para todas las oficinas públicas. Por un decreto anterior del 1 de agosto, el mismo horario regía para todas las vías férreas del territorio nacional. La sanción del decreto representa el corolario – pero también el inicio – de un largo derrotero vinculado a la unificación del territorio argentino que ha sido poco estudiado: la creación de un espacio nacional unificado temporalmente y calibrado de manera tal que la comunicación entre La Quiaca y Buenos Aires pudiera realizarse en un hipotético “tiempo común”. La unificación de la hora, lejos de tratarse de un tema simple, condensa problemas de mediciones y cálculos astronómicos con la coordinación de determinadas tecnologías de la burocracia, comunicación y del transporte, como la navegación, el ferrocarril, la telegrafía. De esta manera, la creación de este espacio nacional unificado es también la creación de un espacio

cronometrado para que las cosas, las transacciones y las personas puedan circular a un ritmo acoplado, predecible y conocido en la extensión de las redes de circulación de mercancías e información.

Tecnologías superpuestas, tiempos nuevos, problemas viejos

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

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

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

Ante todo, la posibilidad de la telegrafía como velocidad que desconoce tiempos y distancias contrasta con la territorialidad a la que sus hilos deben enfrentarse, con los daños que la interperie provoca en los cables pese a los intentos de aislar sus materiales, con la humedad que pudre los postes hasta derrumbar los tendidos, con las averías que cuesta localizar con precisión en instalaciones que recorren kilómetros, con los pájaros que arman sus nidos aprovechando los postes cual nueva hilera de árboles, con las vacas, caballos y mulas que se rascan con ellos hasta derribarlos, con los cortes a cincel intencionalmente ocasionados en la competencia entre empresas telegráficas

Asimismo resisten a las altas velocidades de la transmisión los espacios sin entramar que imponen que entre algunas oficinas telegráficas no existan los cables y se recurra, para el transporte de las misivas, al supuestamente inferior modo de tracción animal, mensajes que volverán después del paréntesis a encaramarse en los cables subiéndose a los postes o buceando en las aguas de ríos y mares, para encontrarse, tal vez, con otro hilo dañado...ⁱⁱⁱ. Ni aún en las comunicaciones internas a una ciudad se alcanzaban las velocidades anunciadas. Así, el inspector general de los telégrafos de la Nación en 1894 advertía.

En las comunicaciones urbanas, los retardos son considerables entre la Bolsa y los centros comerciales de Plaza Constitución y 11 de Setiembre. Un despacho de la «Sucursal Bolsa de Comercio» para la «Sucursal Plaza Constitución», exige las mismas operaciones que un telegrama dirigido desde la oficina Central á Tucumán. En efecto, la sucursal lo transmite á la oficina Central, que lo recibe y retransmite á la sucursal Plaza Constitución, que lo recibe y envía al destinatario. Un telegrama de la oficina Central á Tucumán es transmitido á Córdoba, que lo recibe y transmite á Tucumán, oficina que lo recibe y envía al destinatario. El tiempo para esa comunicación urbana, será un poco menor, porque la circulación también es menor;

pero la experiencia demuestra que en caso como el citado, será preferible enviar un hombre con una carta. (Bahía, 1894, 20)

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

También la velocidad de los trenes era relativizada por las demoras frecuentes de las líneas y falta de combinaciones adecuadas entre ramales. Por otro lado, el solapamiento de diferentes tecnologías de comunicación daba lugar, por ejemplo, a que los trasposos de los sobres realizados por los estafetos postales entre trenes de diferentes ramales originaran el reclamo de los directores de correos a las empresas ferroviarias. Estas demandas apuntaban por un lado a que los trenes salgan con puntualidad necesaria para la coordinación entre las diferentes oficinas de correos, para no perder más días de los necesarios para la llegada de correspondencia, y por el otro, a que se retrasaran las combinaciones de trenes entre ramales por lo menos en tres horas, para poder pasar los materiales del correo de un tren a otro (Carles). Así, en 1894, el director general de telégrafos y Correos llamaba la atención a la dirección General de Ferrocarriles Nacionales:

"(...) la correspondencia que debía recibirse en santa Fe, de Buenos Aires y demás puntos del tránsito, por tren de la 1 p.m., llegó, según consta del expediente adjunto, á las 2 y 25 p.m., habiendo perdido la dirigida al Paraná, la combinación con el vapor que debía conducirla desde aquella ciudad á su destino. Por esta causa, la correspondencia para Santa Fé fue distribuída en ese municipio con más de una hora de atraso, y la del Paraná no pudo seguir á su destino, hasta el día siguiente á las 2pm. Semejante estado de cosas ha dado lugar á varias protestas del público contra el correo (...)" (Recopilada en Carles, 94)

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

Conclusiones y perspectivas

A pesar de la tan aludida metáfora de eliminación del espacio ligadas a las velocidades instantáneas, los procesos histórico concretos de instalación de la telegrafía fueron dificultosos, para hacer esto debe atenderse tanto a las nuevas velocidades aludidas como a las dificultades y celeridades reales alcanzadas, a las maneras en que las nuevas tecnologías todavía reposaban en las antiguas, en fin, a todos los matices que separaban el discurso respecto de la implementación de las tecnologías mencionadas. Las disputas ligadas a la regulación social originaron diferentes maneras de promover el entramado de tecnologías de transporte y comunicación y con ellas maneras específicas de coordinación espacio-temporal,

Se puede considerar como antecedente de esta indagación propuesta el artículo de Schöffner sobre la particular manera en que se dio la transferencia y desarrollo de la telegrafía en América Latina^{iv}. Esta última tecnología que contribuiría al establecimiento de un nuevo orden espacio-temporal no fue implementada con tantos augurios como los discursos del momento gustaban y se encontró con más de una dificultad. Schöffner señala que mientras en Europa el desarrollo histórico creó un espacio temporal mucho más homogéneo, los desiertos latinoamericanos demuestran la existencia de un espacio que no siempre permitió mantener el estado de desarrollo alcanzado: el desierto o la selva amenazaban

permanentemente con su regreso; no solo eran espacios donde se perdían los individuos, allí también desaparecían los caminos y otras líneas de comunicación. Por eso, recuerda Schöffner que la instalación de los medios de comunicación en diferentes etapas históricas no creó una sucesión de superposiciones progresivas de viejos medios por otros más modernos. Más bien se trata del uso paralelo de diferentes épocas tecnológicas, del caballo y del carro, del automóvil y del tren, de la telegrafía con hilo y la radiotelegrafía, sin que el más moderno acabara o sepultara el uso del otro (Schöffner). Esta suerte de *desarrollo desigual y combinado* se pone de relieve cada vez que el análisis de fuentes traspasa los discursos inaugurales de las élites y discurre por los de los telegrafistas que se quejan de falta de preparación para manejar los aparatos y para mantener los hilos en condiciones, los de los informes técnicos de diferentes reparticiones estatales, los de los debates parlamentarios y, en fin, cada vez que adentramos en las dimensiones materiales de los espacios y tramas de comunicación de la Argentina de fines del XIX.

Notas

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

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

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

iv Como parte de ese estudio, Schöffner recordó como los espacios que quedan por fuera de las tramas de comunicación telegráficas suelen ser llevados a la literatura de principios del siglo XX como espacios quedados también en el tiempo, o mejor dicho, en el que el tiempo corre a un ritmo diferente, empieza el espacio desconocido, la selva, que interrumpe cualquier comunicación. Dice el autor que estas zonas inmensas crearon una propia potencia en el desarrollo del territorio latinoamericano. La incomunicación, atravesada por nuevas líneas de comunicación, significó un aislamiento espacial y también temporal. La naturaleza que puso en peligro los proyectos técnicos creó un espacio donde rigen otros tiempos, incluso épocas y tiempos desaparecidos. (Schöffner, 2008)

v Para consultas sobre los orígenes de este tipo de análisis histórico, bajo la denominación de ley del desarrollo desigual y combinado, pueden mirarse las discusiones del trotskismo en torno a la idea de revolución permanente

Bibliografía

- BAHÍA, Manuel. *Los telégrafos de la República Argentina. Estudio Técnico presentado al Director General por el inspector General de los Telégrafos de la Nación*, Buenos Aires: ed La Universidad, 1891.
- BOSE, Walter. Historia de las comunicaciones en la República Argentina (Antecedentes y período 1862-1930). Academia Nacional de la Historia (Ed), *Historia argentina contemporánea* 2 (2), El Ateneo, p.160-212, 1966
- CÁRCANO, Ramón. *Historia de los medios de comunicación y transportes en la Argentina*. Buenos Aires: Lajouane, 1893
- CARLES, Carlos, *Legislación y Tarifas: telégrafos nacionales*. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1898
- CARRASCO, Gabriel. *La unidad horaria en la República* Rosario: Peuser, 1893.
- FARRO, Máximo. Redes y medios de transporte en el desarrollo de expediciones científicas en Argentina (1850-1910). *Historia, Ciências, Saúde –Manguinhos* 15 (3), p. 679-696, 2008
- GALISON, Peter. *Relojes de Einstein, mapas de Poincaré. Los imperios del tiempo*. Barcelona: Crítica, 2003.
- LIMA, Nisia Trindade. *Um sertão chamado Brasil: intelectuais e representação geográfica da identidade nacional*. Rio de Janeiro: Revan, Iuperj, 1999.
- PODGORNY, Irina; SCHÄFFNER, Wolfgang. La intención de observar abre los ojos: narraciones, datos y medios técnicos en las empresas humboldtianas del siglo XIX. Prismas, *Revista de Historia Intelectual*, (4): 217-27, 2000.
- REGALSKY, Andrés. Foreign capital, local interests and railway development in Argentina: French investments in railways, 1900-1914. *Journal of Latin American Studies* 21 (3): 425-52, 1989.
- REGGINI, Horacio. *Sarmiento y las comunicaciones: la obsesión del Hilo*. Buenos Aires: Galápagos, 1977.
- REGGINI, Horacio. *Los caminos de la palabra: las telecomunicaciones de Morse a Internet*. Buenos Aires: Galápagos, 1966
- RIEZNIK, Marina. *Los Cielos del Sur. Los observatorios astronómicos de Córdoba y de La Plata, 1871-1920*, 2011.
- RIEZNIK, Marina. La organización espacio-temporal del territorio argentino a fines del siglo XIX. CD de las XII *Jornadas Interescuelas de Historia*, Bariloche, 2009a.
- RIEZNIK, Marina. Convenciones espacio-temporales y tecnologías de transporte y comunicación en la Argentina del siglo XIX. Buenos Aires: CD del XXVII *congreso ALAS*, 2009 b.

-
- SALERNO, Elena. Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* 15 (3): 657-678, 2009.
- SCHÄFFNER, Wolfgang. Los medios de comunicación y la construcción del territorio en América Latina. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* 15 (3): 811-826, 2008.
- SCHVARZER, Jorge y GÓMEZ, Teresita. *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. Buenos Aires: FCE, 2006
- VERA DE FLACHS, María. *El Ferrocarril Andino y el desarrollo socioeconómico del sur de Córdoba, 1870-1880* Buenos Aires: FECIC, 1982.