

Los impresos ferroviarios y el problema del itinerario de los objetos para la investigación histórica

Railway prints and the problem of the itinerary of objects for historical research

Autor:

Ana Bonelli Zapata

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas
y Técnicas - Universidad Nacional de San
Martín, Argentina

Autor de correspondencia:

Ana Bonelli Zapata
abonelli@unsam.edu.ar

- **Recepción:** 15 – Marzo – 2024
- **Aprobación:** 02 – Junio – 2024
- **Publicación online:** 28 – Junio – 2024

Citación: Bonelli Zapata, A. (2024). Los impresos ferroviarios y el problema del itinerario de los objetos para la investigación histórica. *Maskana*, 14(1), 121 - 139. <https://doi.org/10.18537/mskn.15.01.08>

Los impresos ferroviarios y el problema del itinerario de los objetos para la investigación histórica

Railway prints and the problem of the itinerary of objects for historical research

Resumen:

Las características de las compañías ferroviarias establecidas en Argentina a fines del siglo XIX implicaron una producción y consumo nunca antes vista de objetos impresos. El objetivo de este trabajo era profundizar en sus características materiales y en las prácticas que los atraviesan en los distintos ámbitos relacionados con la cultura material escrita.

Para ello se trabajó con un corpus determinado, los Libros de Distancias Kilométricas, para indagar en sus contextos de producción y consumo, a la vez que en los itinerarios de los objetos en archivos y bibliotecas públicas. Este corpus se analizó desde una perspectiva metodológica histórica a la vez que focalizando en su materialidad, poniendo en discusión el concepto de ephemera desde los estudios de la cultura gráfica y la archivística.

Palabras clave: ferrocarril, impresos ferroviarios, cultura material, ephemera gráfica, archivos.

Abstract:

The features of the railway companies established in Argentina at the end of the 19th century implied an unprecedented production and consumption of printed objects. The aim of this paper is to explore their material aspects and the practices involved in the different aspects related to written material culture.

To this end, we will work with a specific corpus, the Books of Distances, in order to study their contexts of production and consumption, as well as the itineraries of the objects in archives and public libraries. This corpus will be examined from a historical methodological perspective while focusing on its materiality, discussing the concept of ephemera from the perspective of graphic culture and archival studies.

Keywords: railway, railway prints, material culture, graphic ephemera, archives.

1. Introducción

En noviembre de 1918 se remitía a todas las estaciones un ejemplar del nuevo libro de distancias kilométricas del Ferrocarril Central Argentino. En el comunicado el gerente brindaba instrucciones precisas sobre el manejo, uso y cuidado del libro:

También se remiten planillas para que cada Jefe las llene con las distancias de su estación de modo que una vez hecho esto no será más necesario referir al libro para las distancias, lo que contribuirá a evitar el pronto deterioro del libro (FCCA, 1918).

Con estas palabras el gerente hacía alusión a las manipulaciones que los objetos impresos para su uso en el ámbito ferroviario sufrían permanentemente. Estos libros apelaban a un discurso técnico y a la objetividad, a la vez que eran constantemente corregidos, aumentados o recortados a medida que se creaban nuevas estaciones, se modificaban ramales o se fusionaban o separaban líneas.

En la investigación sobre la historia de los ferrocarriles es común encontrarse con objetos cuya complejidad y especificidad dificultan tanto su conservación y clasificación como el análisis de la información que aportan. Los impresos, manipulados, recortados y ampliados a lo largo de los años ponen en evidencia la exigencia de habilidades específicas, tanto para su producción como para su interpretación por parte de trabajadores o historiadores. Los conceptos de *ephemera*, documentos menores o literatura gris, los que suelen utilizarse para referirse a estos objetos, dificultan la comprensión del rol que cumplían en la administración de las compañías ferroviarias, en las experiencias cotidianas del viaje y en la transformación del territorio nacional. Se hace necesario problematizarlos, ponerlos en diálogo y contextualizarlos, con el fin de elaborar

posibles estrategias a la hora de utilizarlos como fuentes primarias.

1.1 Origen y desarrollo del ferrocarril en la Argentina

En 1853 surgieron los primeros proyectos ferroviarios, tanto en el Estado de Buenos Aires como en la Confederación Argentina.¹ Las ventajas económicas y geográficas del primero prevalecieron y, en 1857, se inauguró el primer tramo de rieles que unían el centro de la capital porteña con la Floresta, hacia el oeste, a escasos 10 kilómetros. Los proyectos más ambiciosos debieron esperar a la unificación del país, entrada la década siguiente, para comenzar a desplegarse. La necesidad de capitales, así como profesionales en los aspectos técnicos y organizativos, retrasaron el desarrollo del sistema ferroviario hasta las últimas décadas del siglo XIX.² Si en 1886 la extensión de la red argentina era de 5.826 km, en solo 10 años esta cifra prácticamente se triplicó, alcanzando los 14.462 km en 1896. Para 1947, cuando comienza el proceso de nacionalización de las líneas extranjeras, la extensión total de la red era de 42.578 km, con más de ciento cincuenta mil empleados (López et al., p. 312).

A partir de ese momento, y con un sistema mixto de empresas estatales y privadas, nacionales y extranjeras, el panorama comenzó a consolidarse en torno a cuatro grandes compañías que se dividieron el territorio nacional: el Ferrocarril del Oeste (FCO), el Ferrocarril Central Argentino

¹ En 1853, tras la caída del caudillo Juan Manuel de Rosas y el levantamiento de Valentín Alsina, la provincia de Buenos Aires desconoce la Constitución jurada por el resto de las provincias, las que formarán la Confederación Argentina. Recién en 1862, luego de la derrota de Urquiza, jefe de las fuerzas de la Confederación, se cierra la etapa de secesión nacional.

² Para una historia de los ferrocarriles en Argentina, además de los textos citados en este artículo, ver Schwarzer et al. (2008). Para el contexto latinoamericano, ver Gómez y Vidal Olivares (2019).

(FCCA), el Gran Ferrocarril del Sud (FCS) y el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP). Los Estados nacional y provinciales, por su parte, se especializaron en ramales poco atractivos para el capital privado, pero con impacto político, económico y cultural, en especial para las regiones más alejadas del puerto.

En paralelo comenzaron a aparecer voces preocupadas por el lugar que los capitales extranjeros, principalmente británicos, poseían en este desarrollo, comprendiendo al ferrocarril como un recurso estratégico para el ejercicio de la soberanía en el territorio. Discusiones en torno a las garantías y privilegios otorgados a las compañías privadas, al control y vigilancia sobre los ingresos y tarifas para mercancías y pasajeros, o a las especificaciones técnicas en torno a estaciones, material rodante o tecnología utilizada, implicaron que el Estado nacional tomara la función de órgano de control. De esta manera, no solo fijaba reglas, sino que aseguraba la continuidad de un servicio que atendía a un número cada vez mayor y heterogéneo de intereses.

Mario Justo López describe las distintas variantes de las funciones de los Estados respecto al desarrollo ferroviario. Entre ellas se encuentra la de control, debido a la “existencia de una multiplicidad de derechos individuales que surge con motivo del progreso tecnológico” y la transformación del ferrocarril en un servicio público (López, 2020, p. 26). A medida que viajar en tren se convertía en un derecho, elementos como las tarifas o las condiciones mínimas de seguridad y confort fueron parte de las preocupaciones estatales. Entre 1887 y 1916 la política ferroviaria se consolidó en torno a un modelo que impulsaba la creación de empresas privadas y un mayor control por el poder público, especialmente a partir de 1907 con la sanción de la llamada “Ley Mitre”, que revalorizaba la función de regulación del Estado nacional (López, 2020, p. 314).

Silvana Palermo ubica dentro de esta misma etapa un proceso de “consolidación de estructuras tecnocráticas de poder”. Si hasta 1890 la escasa planificación en materia ferroviaria se debía a la discusión parlamentaria en respuesta a los intereses provinciales, a partir de la última década del siglo XIX se produce un “ascenso de los cuadros técnicos” (Palermo, 2006, p. 217), de ingenieros con experiencia en obras públicas. Esta tendencia a una planificación centralizada y científica implicó la producción de objetos de medición como mapas y planos, formularios estandarizados para la obtención y presentación de datos, que a su vez debían poder reproducirse, y circular por un extenso territorio geográfico y cultural.

1.2 Literatura sobre *ephemera* ferroviaria

En el ámbito ferroviario, los estudios sobre *ephemera* impresa se han abocado mayormente a aquellos objetos que tienen un valor artístico o que, por su rareza, se han convertido en piezas de colección. En el archivo del Museo del Ferrocarril de Madrid, por ejemplo, existe un “predominio absoluto de la imagen de las locomotoras y el material ferroviario” (Cabanes Martín, 2016, p. 443). El interés exclusivo por las piezas “únicas” y su vinculación con el coleccionismo privado aparece como una preocupación central en la conferencia sobre *ephemera*, organizada por el Institute of Railway Studies al comienzo del siglo XXI (Forsythe, 2000). Sin embargo, es posible rastrearla medio siglo antes (Wardle, 1956). La exclusividad de este tipo de piezas tiene como consecuencia el desinterés y la purga, en términos archivísticos, de otros documentos que no logran adecuarse a las categorías existentes, y terminan en el inmenso grupo de materiales efímeros, documentos menores o literatura gris, si escapan a su primer destino en el basurero.³ Otro foco

³ Sobre las diferentes definiciones de *ephemera* y su dificultad en el ámbito archivístico o bibliotecario ver, además de los textos mencionados en este trabajo, Makepeace (1985) y Morris (2013). Sobre el concepto de literatura gris ver Schöpfel (2011).

de interés de coleccionistas e instituciones son aquellos objetos vinculados a la publicidad de las compañías (Burdett Wilson, 1970; Choi, 2015; Duckett, 2013; Hewitt, 2000) o a la memorabilia individual (Bray, 1986; Fenton, 1992).

En el caso argentino el panorama no es diferente, y si bien hay un mayor interés en la historia cultural del ferrocarril u otros medios de transporte (Zunino y Giucci, 2023, p. 126), el foco continúa puesto en aquellos objetos impresos susceptibles de ser coleccionados, como afiches o boletos (Larrambeberé, 2023), considerados desde otros campos de estudio, como la historia social (Badaloni, 2011), económica (López, 2022), política (Cicerchia y Rustoyburu, 2016) o del arte (Fasce, 2019).

En los últimos años existe un interés novedoso en el ámbito académico por los modos de administración de las compañías ferroviarias, su conformación como las primeras empresas modernas y el rol que el propio Estado jugó en ese proceso. Los trabajos de Laura Badaloni sobre el lugar de los ingenieros en las compañías son fundamentales para comprender la organización del trabajo y el peso de sus orígenes étnicos y de clase (2016, 2017). En una perspectiva

transnacional, las diversas investigaciones sobre las redes empresariales y profesionales que desplegaron los inmigrantes británicos en el Río de la Plata, también permiten comprender la compleja circulación de saberes técnicos (Lanciotti 2011; Miguez 2016; Silveira 2015). Si bien estos trabajos dejan ver la cantidad de documentos técnicos generados por la nueva dinámica empresarial, no existe un análisis que haga foco en ellos, o en sus contextos de producción o consumo.

Es necesario comprender estas redes dentro de la sociedad victoriana. En ella, la exigencia de un conocimiento integral se asociaba a formas novedosas de ejercicio del poder en un territorio ampliado que tecnologías como el ferrocarril modificaron sustancialmente (Richards, 1993, p. 5). En el mismo sentido Colin Divall y George Revill piensan al transporte como organizador, regulador y productor de objetos, espacios, sujetos, textos e imágenes que median entre lo imaginable y lo material. En dicha mediación, las tecnologías participan activamente en la consolidación de las diferencias y desigualdades entre individuos, grupos y sociedades, cuyas consecuencias son materiales y políticas (Divall y Revill, 2005, p. 100).

2. Materiales y métodos

2.1. Metodología

Los numerosos y variados libros de distancias, de tarifas o de clasificación de cargas, así como los itinerarios, horarios y normativas internas de las compañías privadas o públicas, no pueden comprenderse fuera de las discusiones políticas y económicas en torno a la función reguladora del Estado. Lejos de representar una realidad dada, esos objetos construyeron una red que estructuraba en distintos niveles la complejidad geográfica y administrativa de las compañías. La

vinculación entre los departamentos internos, así como la relación que las empresas establecieron con los usuarios o los organismos a cargo de su control, fue mediada por esta red de impresos que requerían prácticas específicas de producción y consumo que, como se verá más adelante, excedían los criterios puramente técnicos. Se hace necesario, entonces, abordarlos desde una perspectiva material que incluya tanto la pregunta sobre los saberes puestos en juego para su producción o consumo, como las problemáticas inherentes a la especificidad de los objetos.

La pregunta entonces es ¿cómo es posible rastrear esas derivas y consecuencias en los impresos ferroviarios? ¿De qué manera los archivos y colecciones conformados actualmente implican también estrategias políticas y coyunturas históricas que regulan, ordenan y priorizan determinadas formas de visibilidad y comprensión de esos objetos? Si, como dice Ana Cabanes Martín, este tipo de objetos ha sido infrautilizado como fuente de investigación debido a la dificultad para localizarlos (2016, p. 431), se hace necesario un abordaje transdisciplinario que permita describirlos y catalogarlos de forma exhaustiva, atendiendo a sus características materiales, así como a la información textual y gráfica que poseen.

Para realizar este abordaje se indagará tanto en los objetos como en su inserción en los archivos desde la perspectiva de la cultura material, a la vez que se hará foco en los modos de producción y los saberes gráficos necesarios. Para ello se los contextualizará mediante el uso de fuentes primarias que dan cuenta de la complejidad de su realización, circulación y consumo. Si bien se trata de un análisis cualitativo, también se tomará en cuenta la cantidad y dispersión de los objetos para la discusión y las conclusiones. Los archivos públicos relevados para este trabajo fueron el archivo del Museo Nacional Ferroviario (MNF); la Biblioteca Nacional Mariano Moreno (BNMM), la Biblioteca Nacional de Maestros (BNM), el Archivo General de la Nación (AGN) y el Centro de Documentación del Ministerio de Economía (CDI), que conserva las bibliotecas y documentos del antiguo Ministerio de Obras Públicas.

2.2. Descripción del corpus

Según la *Memoria de la Administración del Ferrocarril Central Norte* (FCCN), durante el año 1882 se habían adquirido ciento cincuenta y cinco mil formularios de diversos tipos, setecientas libretas en blanco, ciento veintidós libros copiadores, trescientos quince libros de

tarifas, de servicio, de material rodante, de boletos y quinientos libros de “distancias kilométricas”. Para ese año la extensión total de la línea era de 546 km y poseía veintidós estaciones entre las ciudades de Córdoba y San Miguel de Tucumán (FCCN, 1883).

Los libros de distancias kilométricas eran impresos de tamaño y formato variables, cuya principal función era exponer las distancias que los trenes recorrían entre distintos puntos. Debían permanecer en las estaciones, así como en aquellas oficinas o administraciones públicas encargadas del establecimiento y control de las tarifas de pasajeros o de carga. Funcionaban en paralelo a otros libros de tarifas o reglamentos, inventarios (replicaban la información de estos libros y debían llevar los empleados como parte de su equipo de trabajo), avisos o memorandos.

Podemos separar estos libros de distancias en dos grupos, tanto por su formato como por los diferentes objetivos perseguidos. En primer lugar, encontramos aquellos recopilados, editados e impresos por las oficinas gubernamentales. Estos libros son de un tamaño pequeño, lo que permite su traslado y archivo. Las estaciones suelen estar ordenadas de acuerdo con el recorrido, desde la estación terminal hasta el extremo más alejado, separadas por ramales e indicados los casos de desvíos o empalmes. El ejemplar más antiguo encontrado hasta el momento es del año 1895, impreso por el Ministerio del Interior. La primera edición habría sido publicada en 1893, año en que el ingeniero Miguel Tedín se hizo cargo de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales del Ministerio (Figura 1).

El segundo grupo, y de mayor volumen, lo conforman los libros realizados por las compañías. En este caso se han encontrado más de treinta libros diferentes impresos entre 1910 y 1944, así como suplementos y hojas sueltas. Sin embargo, esta muestra es ínfima en comparación con la cantidad de ejemplares que se debieron haber impreso durante esos años, ya que cada compañía

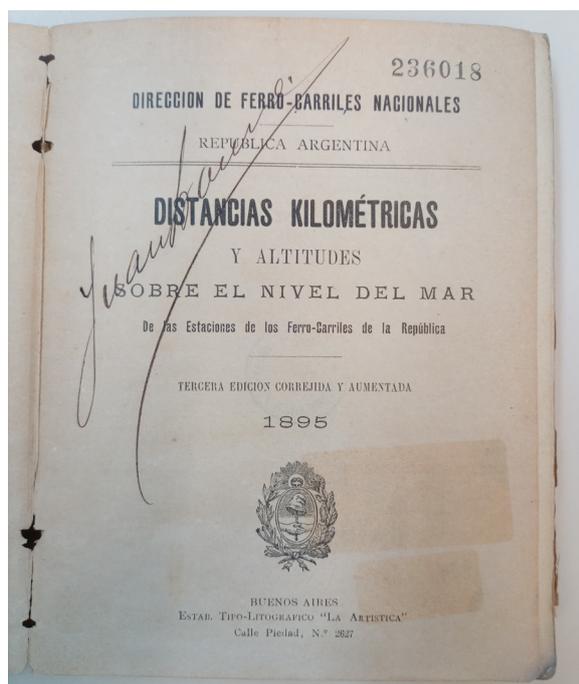


Figura 1. Dirección de Ferrocarriles Nacionales, *Distancias kilométricas y altitudes sobre el nivel del mar*, Buenos Aires, 3era edición, 1895.

Fuente: Biblioteca Nacional Mariano Moreno, Buenos Aires, Argentina.

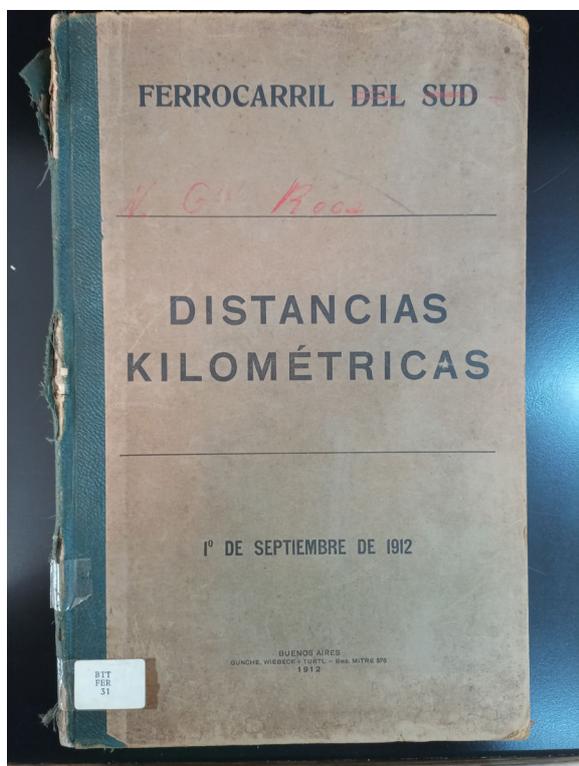


Figura 2: Ferrocarril del Sud, *Distancias kilométricas*, Buenos Aires, 1912.

Fuente: Centro de Documentación del Ministerio de Economía, Buenos Aires, Argentina.

estaba obligada a prepararlos, distribuirlos y actualizarlos periódicamente.

En los ejemplares relevados las tapas son de cartón, livianas y fáciles de manipular. Están impresas con los datos de la línea, el título y la fecha en que entraban en vigencia (Figura 2). Algunos ejemplares contienen información complementaria sobre los ramales o las estaciones. En ocasiones aparecen también los datos de las imprentas que los confeccionaron. Algunas de las tapas han sido reutilizadas, lo que brinda pistas sobre la relación estrecha entre las compañías y las imprentas. Los ejemplares que poseen datos de edición remiten a imprentas ya consolidadas (Litografía La Artística, Peuser, Guillermo Krieger, Landreau y Rosenblum, Establecimiento Gráfico Argentino), pero también a los talleres de las propias compañías.

Estos libros son de un tamaño mayor al de las oficinas gubernamentales, con un formato similar a los otros libros de tarifas o clasificaciones, de manera que se puede pensar en ellos como series o conjuntos de documentos administrativos. En estos casos las distancias son marcadas de estación en estación, generando una mayor cantidad de información numérica, organizada en columnas y ordenada por el nombre de las estaciones (Figura 3). Se puede observar una tendencia hacia la simplificación y síntesis, así como la utilización de tablas y códigos tipográficos, favoreciendo una lectura simultánea en detrimento de la secuencialidad o fragmentación anterior. Así, aparecen cuadros de doble entrada, en los que la distancia se encuentra en la intersección de las columnas y las filas (Figura 4). Estas estrategias irán variando, e incluso se superpondrán los distintos modos de presentación, generando dificultades en la lectura, lo que requiere de instrucciones precisas:

Para encontrar la distancia entre dos estaciones hay que ver primero su número de orden respectivo en la nómina de estaciones, páginas 31 a 38, luego se buscan estos números al costado izquierdo y en



Figura 6: Dirección General de Ferrocarriles, Ministerio de Obras Públicas, *Distancias kilométricas y alturas sobre el cero del mareógrafo del Riachuelo de las estaciones de los ferrocarriles*, Buenos Aires, 1910.

Fuente: Centro de Documentación del Ministerio de Economía, Buenos Aires, Argentina.

3. Discusión

3.1. De grillas y tipografías

Es necesario entender estos libros como nodos dentro de una red de objetos que incluían otros impresos de tamaño, formato y soportes variables, creados por las mismas compañías o por otras entidades. Su preparación, así como su uso posterior, no se realizaba de manera aislada, sino que se ponían en juego estas relaciones de manera permanente. Una modificación en un sistema de clasificación, en la capacidad de carga de un vagón o la velocidad de una locomotora, podía desencadenar un sinnúmero de cambios que afectaban tanto a los objetos impresos como a la dinámica económica, política o social a la que hacían referencia. Es posible pensarlos entonces como fragmentos de un mismo dispositivo cuyo objetivo era ordenar, clasificar, medir y valorar la experiencia del viaje o el intercambio de mercancías.

Es por ello que su análisis, tanto como objeto material como documento histórico, ofrece una gran complejidad y exige de un abordaje relacional y crítico. El historiador Juan Álvarez, por ejemplo, en su trabajo sobre las guerras civiles argentinas durante el siglo XIX, comentaba que:

Para interpretar la mayoría de nuestras tarifas hace falta un libro que señale las distancias kilométricas entre los diversos puntos de la línea; otro libro, especie de diccionario con centenares de rubros, en el que aparecen arbitrariamente clasificados por categorías los productos materia de transporte, y por fin la especificación de cuánto pagará en pesos oro una unidad de cada categoría, kilómetro por kilómetro. Después se investiga qué valor le atribuyen al peso oro las oficinas de ese ferrocarril. [...] Averiguado a cuánto monta el cambio, falta aún saber si la mercancía o el recorrido de que se trate no constituye una excepción, pues de estas hay cantidad y se rigen por tarifas especiales [...] (Álvarez, 1936, pp. 195-196).

La dificultad en interpretar estos materiales (y producir conocimiento a través de ellos) va en sintonía con su producción, en la que se ponen en juego conocimientos técnicos, científicos y legales, así como determinados posicionamientos con relación al ferrocarril como herramienta de riqueza o de desarrollo nacional. Este aspecto era sumamente importante para los mismos productores de los impresos, conscientes de la ardua tarea de creación que implicaban. No se trataba solamente de incluir cifras, datos cuantitativos o incluso gráficos agradables, sino que la misma información debía ser sucinta y relevante. La presentación debía hacerse “de manera que la simple inspección de las columnas de número descubra los elementos destinados a resolver los problemas que se estudian” [sic], tal como exigía Tedín ante el excesivo volumen del informe estadístico publicado en el año 1895 (Tedín, 1897, p. 281). La presentación de la información debía corresponderse, en palabras del antiguo director de los Ferrocarriles Nacionales, con el procedimiento científico que la sustentaba.

De esa manera hay que comprender también las diversas críticas, discusiones y reglamentaciones referidas a la presentación gráfica de la información que las empresas debían entregar al gobierno. Un ejemplo en este sentido es la resolución, firmada por el entonces presidente de la República, José E. Uriburu, el 20 de septiembre de 1898, estipulando el tamaño en que debían ser impresos los horarios, así como el recurso de elementos tipográficos y signos convencionales que debía fijar la Dirección de Ferrocarriles (Schlatter, 1904, p. 165). Al parecer las diversas reglamentaciones no eran suficientes, ya que cuatro décadas después resultaba necesario especificarlas aún más. En el decreto 90.325 del año de 1936, mediante el cual se reglamentaba la Ley General de Ferrocarriles, se aclaraba que “las tarifas, con sus reglamentos, clasificadores

y distancias serán editadas en términos claros y con todas las indicaciones necesarias para su fácil comprensión en libros de igual formato” (Reglamento de la Ley 2873, 1936).

Como apunta Claudia Daniel en su trabajo sobre los gráficos estadísticos en la Argentina moderna, estos no eran autónomos de otros campos, particularmente el artístico, ya que la “búsqueda de lo bello o lo agradable a la percepción visual seguía gravitando en la producción de imágenes estadísticas” (2014, p. 85). En el caso de la información numérica, esa belleza equivalía al orden de la información y, puntualmente, a la calidad de la impresión. En 1934 José Bisbal, representante del Departamento de Tráfico del FCCA, brindó una conferencia ante la sede local del Institute of Transport. En ella, Bisbal concluía con una exhaustiva y elogiosa descripción de la tarea de impresión de los horarios:

La composición tipográfica siempre es engorrosa, pero, la de horarios, por lo que he descrito, es complicadísima y una de las más intrincadas del arte gráfico. No es de texto donde el lector, si encuentra una transposición, o error, se da cuenta de él, infiere de inmediato y continúa la lectura. En su inmensa mayoría son números con un valor ‘horario’ asignado que no admiten variación ni deducciones; por eso se necesita que en la composición intervengan tipógrafos de primera línea, capaces, inteligentes y experimentados, que se posesionen del trabajo y lo realicen como una continuación del que los agentes del F.C. prepararon y no maquinalmente. De esta clase, que yo denomino artistas del componedor, hay muchos que hace años que se han especializado en la composición de los del F.C.C.A. y tienen tal dominio que conocen, de memoria, todos los nombres de estaciones, trenes, etc.

Terminada la parte tipográfica, que se conecta con la de fotograbado, esterotipía [sic], etc., entran en acción, la impresión y la encuadernación. Allí también se necesita que los operarios sean capaces, pues la impresión debe ser perfecta; la falta de nitidez o el exceso de tinta da lugar a confusiones: un 3 y un

8, un 9 y un 0, mal impreso o retintado fácilmente pueden originar una confusión, o duda, en el personal que trabaja con los horarios. La vista y destreza del armador, maquinista y pone-plegos es admirable (Bisbal, 1934, p. 125).

Estos recursos tipográficos no son idénticos en todos los casos, y requieren no solo de la destreza del componedor, sino también de la experiencia y el conocimiento del que debía interpretar estos códigos para poder viajar o hacer funcionar el tren. Es por ello que en los libros aparecía siempre un cuadro con las referencias, antes del índice o en las mismas páginas de distancias de cada estación. Estos códigos implicaban tanto la utilización de caracteres especiales como variados recursos que apelaban puramente a la visualidad, como el uso de “tipos delgados o gruesos”, exigiendo una variedad tipográfica que no quedaba librada al azar. Los mismos códigos se repetían dentro de la compañía, con el fin de estandarizar su uso y facilitar la memoria y comprensión simultánea de la información necesaria.

Bisbal explicitaba que:

En los horarios hay detalles de apariencia insignificante que, en la práctica, tienen mucho valor y son muy útiles; tal ocurre con la aplicación de determinados signos que, por lo general, contienen todos los horarios. Estos evitan la repetición de leyendas: sobre días, fechas, restricciones, prevenciones etc. Si se cuida que, en su aspecto tipográfico, se diferencien, entre sí, se obtiene una retención visu-mental [sic]; al primer golpe de vista, al operar con el horario u hojearlo, se recuerda al instante su significación (Bisbal, 1934, p. 17).

Es interesante pensar esta diagramación en formato de grilla o cuadro con la posibilidad de una lectura (y razonamiento) simultáneo. El desarrollo en paralelo de la estadística, el positivismo científico y las estrategias imperiales de control del territorio durante el siglo XIX generó una crisis en la percepción del tiempo tradicional. Las tecnologías (entre las que se

incluía el ferrocarril) hicieron posible de esta manera un conocimiento no secuencial, sino simultáneo (Richards, 1993, pp. 5-6). A su vez, bajo la lógica positivista imperante a fines del siglo XIX y vigente en la primera mitad del siglo XX (momento en el que se consolida la disciplina y la teoría estadística), los datos de la realidad se transforman en fragmentos de información que, en última instancia, se unifican bajo un mismo sistema de conocimiento. Según esta perspectiva, el acto de conocer no busca interpretar, sino descubrir la lógica que ordena esos fragmentos, encajar esos datos aparentemente dispersos en una grilla que provea “exactitud, claridad y permanencia” (Tufte, 2020, p. 24).

En su conferencia, José Bisbal ponía el acento en lo arduo y delicado del trabajo de composición de los horarios pero, particularmente, en su invisibilidad:

La mayoría del público, viajero o no, y una gran parte del personal ferroviario la desconoce casi en absoluto. Posiblemente, contribuye a este desconocimiento el aspecto de SIMPLES TABLAS NUMÉRICAS que, a primera vista, representan los diferentes ejemplares que se emiten y que los millares de números, contenidos en sus cuadros, páginas, columnas, etc., tampoco revelan ni demuestran la excesiva cantidad de datos reunidos antes de asignarles colocación definitiva y valoración horaria (Bisbal, 1934, p. 7).

Tal vez, otra causa de este desconocimiento sea lo difícil y complejo de pensar el viaje en ferrocarril como un producto o una mercancía en sí misma, ya sea el tránsito de objetos o la propia experiencia del sujeto, convertido en “pasajero”. Este mismo término no deja de ser conflictivo, ya que la persona es convertida en objeto en el momento en que se lo considera algo transitorio; más allá de su heterogeneidad e historicidad, su cualidad es, precisamente, la de transitar, viajar, cambiar de una estación a otra. La simultaneidad entre la producción y el consumo del viaje como mercancía vuelve aún más compleja esta lógica,

y estos impresos que clasifican distancias o tarifas no pueden negar que, al matematizar y objetivar la experiencia misma del viaje, operan una transformación similar en los sujetos (Schivelbusch, 2014). El sistema de tarifas, regido por las distancias, convierten el viaje en una mercancía, y, como tal, en un objeto político.

3.2. Itinerarios

Los impresos ferroviarios están insertos en una red que los convierte en sujetos activos, circulan, se entrecruzan, se interpelan y remiten a otros objetos previos a sus propias existencias. Este aspecto de movimiento y transformación de los objetos es fundamental, tanto a nivel teórico como metodológico, como el antropólogo Arjun Appadurai evidenció en su trabajo sobre la vida social de las cosas, particularmente de las *cosas-en-movimiento* (Appadurai, 1993, p. 19).

Los ejemplares hallados en los diferentes repositorios se entrelazan con aspectos sociales, políticos y económicos que se extienden varias décadas después de su supuesta obsolescencia, y se insertan en una red compleja de objetos impresos, saberes técnicos y debates en torno a la conformación del territorio nacional. Sus trayectorias, sin embargo, lejos de ser lineales (producción- distribución- consumo o, en términos de su vida social, nacimiento y muerte) implican procesos de cambio, largos períodos de estabilidad e instantes en que la manipulación de la que son objetos los modifica, tanto en forma como en contenido. Es por esto que resulta operativo el concepto de itinerario desarrollado por Hans Hahn y Hadas Weiss, resaltando el movimiento como una probabilidad. Para los autores, el concepto de itinerario sugiere tanto momentos de inercia como de transformación. Más que una secuencia lineal propone la imagen visual del curso de un río, irregular, intrincado e incoherente (2013, p. 8).

Cuando pensamos en estos impresos es imposible no abrir el juego a otros objetos y funciones, tanto

de lo impreso como de lo ferroviario. Si fueron pensados para su utilización en las estaciones, para la consulta del público o de los empleados, por momentos acumularon polvo en las estanterías de ministerios y bibliotecas públicas. Si se imprimían y encuadernaban para ser conservados como documentos legales y financieros, también se solían vender al público. Existe una profunda vinculación entre el saber técnico y los libros que se ponían a la consulta, no cualquier usuario podía leerlos como los productores deseaban, por lo que muchas veces era necesaria la mediación del empleado, especialista, capacitado y engranaje fundamental del dispositivo.

Es muy frecuente encontrar en las revistas de las compañías las referencias al uso (y mal uso) de los empleados de estos impresos, y al conocimiento técnico necesario tanto para su producción como su cuidado. En el *Apéndice del Reglamento General e Itinerario* de Servicio del Departamento de Tráfico, fechado en 1922, el gerente del FCCA firma un comunicado cuyo propósito es ordenar esas posibles intervenciones:

Este libro será suministrado a las estaciones y oficinas, donde estará a disposición de los empleados concernientes, quienes deberán enterarse cuidadosamente de las instrucciones que contiene, y obedecerlas y cumplirlas estrictamente. Los jefes son los responsables de su cuidado y de su conservación y son los encargados de efectuar los agregados, modificaciones o alteraciones a que hubiere lugar, de acuerdo con las instrucciones que se impartan en cada caso (FCCA, 1922).

En realidad, el *Apéndice...* no es otra cosa que una carpeta con ojales para recopilar hojas y cuadernillos variados, a modo de bitácora (Figura 7). En el anverso de su contratapa aparece impresa la leyenda: “conservar cuidadosamente este libro y enterarse de todas sus disposiciones, es una necesidad del servicio y al mismo tiempo un deber”. Este dispositivo de cálculo, medición y valoración (del cual los libros de distancia son un fragmento) implica también estrategias

de disciplinamiento, para las cuales la jerarquía es una grilla dentro de la cual se enmarcan los posibles movimientos.

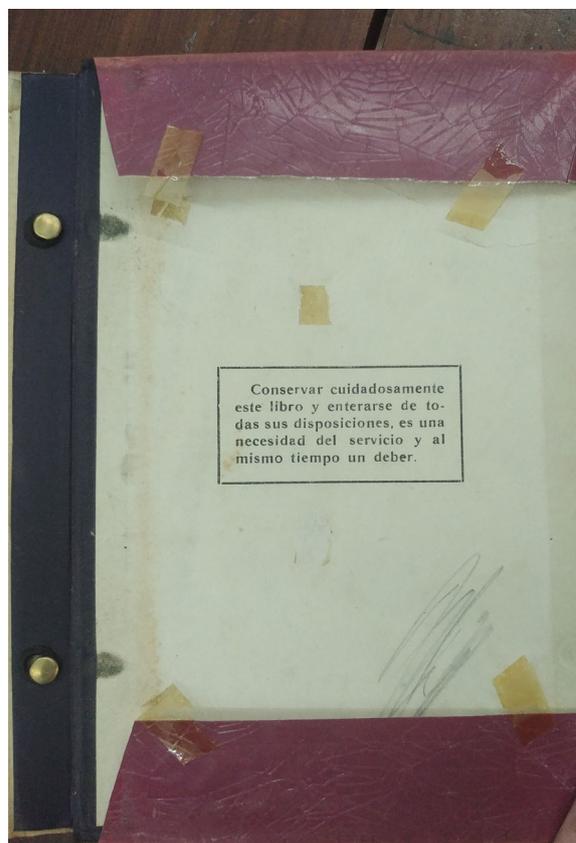


Figura 7: Apéndice del Reglamento General e itinerario de servicio. Departamento de Tráfico, Ferrocarril Central Argentino, Buenos Aires, 1922.

Fuente: colección privada.

La grilla impresa, en apariencia fija, inmutable, dejaba sin embargo espacio para el cambio, siempre y cuando no trastocara el orden establecido. Se ven así renglones formados por puntos suspensivos al final de cada página, o de cada letra en el índice alfabético (Figura 8). La posibilidad del cambio era patente: la misma dinámica de las compañías implicaba una transformación constante, aún sin tener la certeza de su trayectoria. Si en el siglo XIX “el movimiento deja de ser una certeza para ser una probabilidad” (Richards, 1993, p. 79), lo que aparece como incierto (y peligroso) es, precisamente, hacia dónde se dirige ese movimiento. Es por esto que las líneas discontinuas (tanto en las páginas como

reglamentaciones impresas que son añadidas al volumen a modo de reforzar su veracidad, actualizar la información o apropiarse del objeto. Las ausencias también implican usos diferenciados, deterioros de los materiales o decisiones de los sucesivos propietarios de los objetos, como el extenso mapa del “librito” de la Dirección General de Ferrocarriles de 1910, que solo permanece en uno de los ejemplares encontrados (Figura 6).

¿Cómo conciliar la continua transformación de estos objetos, la variabilidad de la propia información suministrada (surgimiento de nuevas estaciones, apertura de ramales, cambios legislativos, etc.) con su utilización durante décadas, gracias a estas diversas estrategias? A un libro impreso en 1912 se le corrigió el nombre de la línea para seguir utilizándolo luego de su nacionalización en 1948, más de treinta años después (FCS, 1912). Otro, impreso en 1924, posee hojas añadidas a las tapas con membretes

que datan de 1956 (FCO, 1924). Y así en la mayoría de los ejemplares. En la práctica, los libros eran fragmentados en piezas de información que se unían en un rompecabezas cambiante y cuya coherencia dependía del lugar, el año y las destrezas de sus usuarios.

Estos mismos itinerarios de los objetos influyen en las prácticas de conservación y catalogación en los archivos. El caso de la Biblioteca Nacional es crucial: de los doce ejemplares de libros de distancias hallados, diez de ellos figuran en la colección de libros, mientras que dos son parte de la hemeroteca y están catalogados como “publicación seriada”. Una de las características de la ephemera, según Alan Clinton, es, precisamente, la dificultad en su catalogación. Para el especialista, sea donde sea que se la ubique, su organización y acceso difícilmente será de acuerdo con una forma general, unívoca (1981, p. 18). En algunos ejemplares es posible rastrear su origen, o al menos suponerlo, pero la mayoría posee una vida social bastante enigmática.

4. Conclusiones

Además de su inserción en el proceso de conformación del territorio nacional, los libros ferroviarios nos permiten ingresar en la dimensión temporal de los objetos impresos y su circulación en el ámbito laboral. La impresión misma de los libros se hacía en un contexto de permanentes cambios, lo que significaba, literalmente, dejar el espacio en blanco para futuras intervenciones, o elaborar variadas estrategias que plasmaran en las hojas impresas la transformación dinámica y permanente del territorio. En contraposición, el conocimiento técnico de ingenieros y empleados, adquirido tanto a través de un exhaustivo aprendizaje como de las prácticas más cotidianas, aparece como algo fijo y objetivo. Sin embargo, los itinerarios de los objetos tensionan esta aparente inmutabilidad, entrecruzando capas temporales en una lectura simultánea.

Este trabajo consistió en una primera aproximación en este tipo de materiales difíciles de catalogar e interpretar, y un intento de ordenar y visibilizar discusiones ya presentes en el terreno de la archivística o bibliotecología. A su vez, se evidenció la gran cantidad y variedad existente en las fuentes primarias para el estudio del ferrocarril, así como sus complejas condiciones de producción. La investigación histórica ferroviaria se fundamenta en gran medida sobre estos objetos, sin problematizarlos. De esta manera, los datos se suelen considerar sin cuestionamientos, olvidando incluso que las distancias no son líneas rectas entre los puntos, sino recorridos sinuosos que establecen un diálogo con las posibilidades de intervención en el territorio y, al mismo tiempo, con la puesta en página y el contexto sociotécnico de las artes gráficas.

A su vez, pensando en un estudio transdisciplinario, este trabajo intentó resaltar las dificultades (y el grado de azar) que intervienen en la investigación histórica. No se trata solo de repensar el acceso a los archivos, sino de consensuar un cuadro de clasificación que resulte útil para investigaciones heterogéneas, asentadas en campos y disciplinas diversos. El desarrollo del ferrocarril a partir de las primeras décadas del siglo XIX significó cambios

en el plano político y económico, así como en aspectos poco estudiados de la experiencia y los artefactos culturales. Las características de las compañías ferroviarias establecidas en Argentina implicaron una producción y consumo nunca vista de impresos administrativos, comerciales, técnicos; su uso por parte de la historiografía no puede sobrevolar su complejidad, sino que debe adentrarse en ella o, al menos, explicitarla.

5. Agradecimientos

Este trabajo se enmarca en mi investigación para obtener el doctorado en Historia de la Escuela de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de San Martín, para la cual obtuve una beca del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Diferentes partes del trabajo se han presentado en las *II Jornadas Internacionales de Arte y Patrimonio* (CIAP, CONICET/UNSAM) y en el *VI Congreso*

Internacional de Epistemología y Metodología (UNLA). Agradezco los comentarios e intercambios en ambas oportunidades.

Mi investigación sería imposible sin la ayuda de archivistas y bibliotecarios que, además de asistir con los materiales necesarios, se han prestado siempre a discutir sobre estos problemas de manera rigurosa y comprometida.

6. Referencias bibliográficas

Álvarez, J. (1936). *Las guerras civiles argentinas. El problema de Buenos Aires en la República*. La Facultad.

Appadurai, A. (Ed.). (1991). *La vida social de las cosas: Perspectiva cultural de las mercancías*. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Badaloni, L. (2011). La familia ferroviaria a principios del siglo XX: bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino. *En Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*. Prohistoria Ediciones.

Badaloni, L. (2016). Ingenieros británicos, ferroviarios comunistas y organización del trabajo en los talleres del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX. *Revista de Historia Industrial*, XXV(63), 63-160.

Badaloni, L. (2017). Listas negras y protesta obrera. El Ferrocarril Central Argentino y sus trabajadores durante la Primera Guerra Mundial. *Historia Crítica*, (66), 45-65.

Bisbal, J. (1934). *Disertación sobre composición de horarios: Reseñando descriptivamente los del F.C.C.A.* Establecimiento Gráfico Argentino.

- Bray, M. I. (1986). *Railway Tickets, timetables and Handbills*. Moorland Publishing.
- Burdett Wilson, R. (1970). *Go Great Western: A history of GWR publicity*. David and Charles.
- Cabanes Martín, A. (2016). Papeles y bits en la Biblioteca. Los Ephemera ferroviarios. En *Jornada sobre Bibliotecas Especializadas. Actas 2010, 2013 y 2016* (pp. 419-453). Xunta de Galicia.
- Choi, T. Y. (2015). The Railway Guide's Experiments in Cartography: Narrative, Information, Advertising. *Victorian Studies*, 57(2), 251-284.
- Cicerchia, R., y Rustoyburu, C. (2016). Revista Riel y Fomento. Políticas ferroviarias e imaginario federal, 1920-1935. *Pasado Abierto. Revista del CEHis*, (3), 180-201.
- Clinton, A. (1981). *Printed ephemera: Collection, organisation, and access*. Bingley.
- Daniel, C. (2014). Imágenes estadísticas en la cultura visual de la Argentina moderna. *Caiana. Revista de Historia del Arte y Cultura Visual del Centro Argentino de Investigadores de Arte*, (5), 80-94.
- Divall, C., y Revill, G. (2005). Cultures of transport: Representation, practice and technology. *Journal of Transport History*, 26(1), 99-111.
- Duckett, B. (2013). Bradshaw mania: Battle of the reprints. *Reference Reviews*, 27(5), 8-12. <http://dx.doi.org/10.1108/RR-04-2013-0076>
- Fasce, P. (2019). La revista Riel y Fomento y su proyecto de modernidad americanista (1922-1928). *Antíteses*, 12(23), 257-281.
- FCCA, (1918). *Distancias kilométricas. 1º de diciembre de 1918*. Sin datos de impresión.
- FCCA, (1922). *Apéndice del Reglamento General e itinerario de servicio. Departamento de Tráfico*. Sin datos de impresión.
- FCCN, (1883). *Memoria de la Administración por el año 1882*. Imprenta de El Eco. <https://catalog.hathitrust.org/Record/101080122>
- FCO, (1924). *Distancias kilométricas en vigencia desde el 15 de marzo de 1924*. Establecimiento Gráfico Argentino.
- FCS, (1912). *Distancias kilométricas. 1º de septiembre de 1912*. Sin datos de impresión.
- Fenton, W. (1992). *Railway printed ephemera: Being a tragi-comic picture of the rise and fall of the railways in Great Britain deduced from some of the bits and pieces of paper they left behind*. Antique Collectors' Club.
- Forsythe, R. (2000). *Is collecting railway ephemera an archaeological task?* IRS Research Workshop on «railway ephemera».
- Gómez, T., y Vidal Olivares, J. (Eds.). (2019). *Los ferrocarriles en América Latina: Historia y legado (siglos XIX y XX)*. Eudeba.
- Hahn, H. P., y Weiss, H. (Eds.). (2013). *Mobility, meaning and the transformations of things: Shifting contexts of material culture through time and space*. Oxbow Books.
- Hewitt, J. (2000). Posters of distinction: Art, advertising and the London Midland, and Scottish Railways. *Design Issues*, 16(1), 16-34.
- Lanciotti, N. (2011). Inversión británica y redes empresariales: La estructura organizativa y las estrategias de gestión del grupo River Plate Trust, Loan and Agency en Argentina, 1881-1962. *Anuario - Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*, 3(3), 84-125.

- Larrambebere, P. (2023). ABTE Agrupación Boletos Tipo Edmondson: Veinticinco años activando la cultura ferroviaria. En F. Ares y L. Contreras (Eds.), *El ferrocarril en Buenos Aires: Miradas en torno a la historia y el patrimonio*. Ministerio de Cultura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Dirección General de Patrimonio, Museos y Casco Histórico.
- López, M. J. (2020). *Trenes ingleses en Argentina. Monopolio y control estatal*. Lenguaje Claro Editora.
- López, M. J. (2022). Los ferrocarriles de capital británico y el fomento de la agricultura en la Argentina radical. 1916-1930. *Ejes de Economía y Sociedad*, 6(10), 188-228. <https://doi.org/10.33255/25914669/6106>
- López, M. J., Waddell, J. E., y Martínez, J. P. (Eds.). (2016). *Historia del ferrocarril en Argentina: La política ferroviaria entre 1857 y 2015*. Lenguaje Claro Editora.
- Makepeace, C. E. (1985). *Ephemera: A book on its collection, conservation, and use*. Gower.
- McDowell, P. (2012). Of Grubs and Other Insects: Constructing the Categories of «Ephemera» and «Literature» in Eighteenth-Century British Writing. *Book History*, 15, 48-70.
- Míguez, E. J. (2016). *Las tierras de los ingleses en la Argentina (1870-1914)* (1a ed). UAI Editorial.
- Morris, B. (2013). *Thesaurus of Ephemera Terms*. Department of Typography and Graphic Communication University of Reading. <https://blogs.reading.ac.uk/typography-at-reading/2014/07/25/thesaurus-of-ephemera-terms/>
- Palermo, S. (2006). Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: La construcción de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862-1916. *Desarrollo Económico*, 46(182), 215-243.
- Reglamento de la Ley 2873 Ley General de Ferrocarriles, Pub. L. No. 90325 (1936). Decreto Nacional 90.325/1936. Sistema Argentino de Información Jurídica. <http://www.saij.gov.ar/90325-nacional-reglamento-ley-2873-general-ferrocarriles-dn19360090325-1936-09-12/123456789-0abc-523-0900-6391soterced>
- Richards, T. (1993). *The imperial archive: Knowledge and the fantasy of empire*. Verso.
- Schivelbusch, W. (2014). *The Railway Journey. The industrialization of time and space in the nineteenth century*. University of California Press.
- Schlatter, E. (Ed.). (1904). *Leyes, contratos y resoluciones referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina*. Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional.
- Schöpfel, J. (2011). Towards a Prague Definition of Grey Literature. *The Grey Journal*, 7(1), 5-18. https://hal.science/sic_00581570
- Schvarzer, J., Regalsky, A. M., y Gómez, T. (Eds.). (2008). *Estudios sobre la historia de los ferrocarriles argentinos (1857-1940)*. Universidad de Buenos Aires.
- Silveira, A. (2015). Comerciantes británicos en el Río de la Plata. En torno a la construcción de una comunidad mercantil (1810-1860). *Anuario del Centro de Estudios Históricos "Prof. Carlos S. A. Segreti"*, 15(15), 265-285.
- Tedín, M. (1897). Estadística de los ferrocarriles nacionales. *Revista Técnica. Ingeniería, arquitectura, minería, industria*, 2(32), 281-283.
- Tufte, E. (2020). *Seeing with fresh eyes. Meaning, space, data, truth*. Graphic Press LLC.
- Twyman, M. (2008). The Long-Term Significance of Printed Ephemera. *RBM: A Journal of Rare Books, Manuscripts, and Cultural Heritage*, 9(1), 19-57.

Wardle, D. B. (1956). Sources for the History of Railways at the Public Record Office. *The Journal of Transport History*, fs-2(4), 214-234. <https://doi.org/10.1177/002252665600200>

Zunino Singh, D., y Giucci, G. (2023). Historia, cultura y movilidad. En *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 125-137). Teseo.