

Del espacio aniquilado al espacio disfrutado. Los mapas del Ferrocarril al Pacífico (Argentina, 1899-1930)

From annihilated space to enjoyed space. Maps of the Pacific Railway (Argentina, 1899-1930)

Ana Bonelli Zapata¹

¹Universidad Nacional de San Martín, Centro de Investigaciones en Arte y Patrimonio, perteneciente a la Escuela de Arte y Patrimonio, Buenos Aires, Argentina, abonelli@unsam.edu.ar, ORCID: 0000-0001-5538-8071¹

Artículo. Recibido: 2023/02/17 | **Aprobado:** 2023/05/02

Resumen: Los constantes cambios ocasionados por el desarrollo del tendido ferroviario en Argentina a fines del siglo XIX implicaron la necesidad de visualizar e interpretar tanto un territorio nacional en expansión como el proceso mismo de transformación de ese territorio. Para ello se desplegaron diversas estrategias posibilitadas por las condiciones técnicas de la época que tuvieron a su vez un efecto de sentido e impactaron en la propia percepción del viaje como experiencia novedosa. En este trabajo me propongo abordar esas estrategias, a partir del análisis de cinco mapas murales de la compañía del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, publicados entre 1899 y 1925 y su puesta en relación con otros objetos impresos de la compañía. Tomando como disparador el concepto de space in-between de Wolfgang Schivelbusch, es posible observar una tendencia que va desde la aniquilación del espacio intermedio entre las estaciones (vacío, peligroso o irrelevante) hacia la valorización y disfrute de ese espacio y del viaje como experiencia moderna. Como se intentará demostrar, en este cambio influyeron tanto decisiones políticas y económicas en torno al territorio como el desarrollo de la cultura gráfica y la publicidad en el propio ámbito ferroviario.

Palabras clave: Argentina; cultura gráfica; ferrocarriles; litografía; mapas ferroviarios.

Abstract: The constant changes caused by the development of the railway in Argentina at the end of the 19th century implied the need to visualize and interpret both an expanding national territory and the process of transformation itself. For this purpose, different strategies possible by the technical conditions of the time were deployed, which had an effect of meaning and impacted on the perception of travel as a novel experience. In this work I try to look at these strategies, starting with the analysis of five wall maps published by the Buenos Aires and Pacific Railway Co. between 1899 and 1925 and their relationship with other printed objects of the company. Thinking in Wolfgang Schivelbusch's concept of space in-between, it is possible to observe a trend from the annihilation of the space between the stations (empty, dangerous, or irrelevant) towards the valorization and enjoyment of travel as an experience modern. As I want to demonstrate, this change was influenced by political and economic decisions regarding the territory and the development of graphic culture and advertising discipline in the railway area.

Keywords: Argentina; graphic culture; railway; lithography; railway map.

¹ Centro de Investigaciones en Arte y Patrimonio (CIAP), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Buenos Aires, Argentina. Licenciada en Artes (FFyL-UBA). Doctoranda en Historia (IDAES-UNSAM) con beca CONICET en el Centro de Investigación en Arte y Patrimonio (UNSAM). Su investigación aborda la vinculación entre las artes gráficas y el desarrollo ferroviario en Argentina entre 1880 y 1930, y ha publicado y presentado numerosos trabajos al respecto.

“Basta echar un vistazo sobre el mapa de la república para comprender la razón de ser del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.”
(«Ligera reseña histórica del B.A.P.», 1918)

Introducción

En el año 1872 fue otorgada la primera concesión para la construcción de un ferrocarril que cruzara la Cordillera de los Andes entre Argentina y Chile. Este evento, antecedido por otros proyectos, está inserto dentro de una lógica de construcción de ramales tendientes a ocupar física y simbólicamente un espacio nacional en disputa (en paralelo a las sucesivas campañas militares en los territorios habitados por poblaciones indígenas, el trazado de límites entre los países y las expediciones científicas que caracterizaron la segunda mitad del siglo XIX). Otro objetivo de esta obra es el facilitar el transporte de materias primas hacia el puerto de Buenos Aires, con el objetivo de exportarlas a las grandes ciudades fabriles de Europa, principalmente Inglaterra. Es así como el proyecto modernizador en el área del transporte urbano y rural en la Argentina estuvo fuertemente condicionado por la división internacional entre países dedicados a las *commodities* y aquellos con un importante desarrollo industrial. Si bien el ferrocarril fue ampliando sus ramales conectando pueblos y ciudades, la mayoría de las estaciones intermedias se abrían a medida que los dueños de las estancias o campos lo requerían.

En este sentido, las imágenes cartográficas que se producían y distribuían llevaban implícita la marca del cambio y la obsolescencia casi constante. Esto significaba un consumo relativamente corto que entraba en contradicción con los complejos procesos y altos costos de producción en el campo local. Las compañías ferroviarias, obligadas a mantener los mapas actualizados por la propia lógica de la construcción de las nuevas líneas o ramales, pero también por exigencia de los organismos públicos encargados de su aprobación y control, prefirieron encargar estos objetos a imprentas especializadas en Londres, a expensas del campo gráfico local, debido a diversas razones que, como veremos, exceden lo puramente económico.

Metodología y marco teórico

En este trabajo me propongo abordar las estrategias llevadas a cabo por la compañía del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (en adelante FCBAP) en las primeras décadas del siglo XX para producir los mapas murales que se distribuían entre las oficinas y estaciones con el trazado del sistema ferroviario argentino completo. Para ello, comenzaré contextualizando los objetos dentro de la historia de la compañía, así como las condiciones socio técnicas que hicieron posible la producción y reproducción de grandes imágenes cartográficas.

Los mapas murales, por su tamaño y elementos que lo componen, están destinados a ser expuestos en los muros de oficinas, estaciones, u otros espacios en los que la información desplegada no requiere de un estudio minucioso. A diferencia de los mapas presentados en los proyectos para la aprobación de los funcionarios competentes o de los poderes públicos, o aquellos que se utilizaban específicamente para la construcción de las líneas, estos grandes mapas presentan una información muy general en una pequeña escala. Si bien podemos inferir que se presentaban en los salones o andenes de las estaciones, los mapas murales tuvieron una importante circulación y exhibición en diversos ámbitos de sociabilidad, como clubes de inmigrantes o asociaciones de empresarios.

En este sentido, los mapas murales no pueden ser pensados sin abordar la multiplicidad de otros objetos impresos que circulaban por el ámbito ferroviario, en particular aquellos producidos por la misma compañía para organizar y controlar el espacio geográfico que atravesaban los rieles. Por esto, en un segundo momento, me interesa cruzar estos objetos con las discusiones en torno a ese mismo espacio, y las percepciones sobre las transformaciones que sus contemporáneos dejaron expresadas. Otros objetos de la cultura gráfica ferroviaria, como revistas y libros producidos por la compañía, pueden darnos una pauta tanto de las exigencias hacia las imágenes cartográficas ferroviarias como de la especificidad de estos mapas murales y su rol dentro de esas mismas discusiones. Me interesa pensar estos objetos como parte de la cultura material ferroviaria, como artefactos producidos por y para los sujetos, pero que a la vez ponen en evidencia la relación que estos sujetos mantienen con el espacio y los mismos objetos. Relación no siempre armónica, y que implican tanto exigencias y deseos como intervenciones concretas.²

² Sobre la historia de la cultura material como la historia de cómo los sujetos interactúan con el entorno, ver Miller (2013).

En palabras de Colin Divall y George Revill, pensar las tecnologías de transporte como mediadoras entre lo imaginable y lo material, significa pensarlas como una forma de organización, regulación y generación de objetos, lugares, flujos y personas (2005). Un análisis social de estas tecnologías permite apreciar, según los autores, cómo se reduce el poder de los espacios tradicionales para definir las identidades tanto personales como colectivas, generando redes que se extienden geográfica y socialmente. Y ese análisis debe tener en cuenta no sólo la propia herramienta (en este caso la locomotora, el vagón, el coche de tren), sino otros artefactos que constituyen, de manera integrada, los sistemas de transporte. De esta manera, se comprende a estos sistemas como “procesos completamente significativos, entidades, instituciones —en realidad, elementos de la cultura material” (Divall y Revill, 2005, p. 6).³

El ferrocarril es, bajo esta perspectiva, un hacedor de viajes y un productor de textos e imágenes: desde guías de viaje, nuevos géneros literarios o álbumes de fotografías, hasta tablas de horarios, postales y dibujos técnicos (como los mapas) que circulan por sus mismas vías. De esta manera se altera la “textura de la vida cotidiana y comercial” dando entidad económica, política y social al espacio (Choi, 2015, p. 252) a la vez que se modifica el propio territorio con la creación de poblados que se sueñan ya como futuras ciudades, con sus suburbios y su vida social a imagen de las metrópolis, imagen que los mismos ferrocarriles hacían circular en la extensa y variada producción gráfica que producían y movilizaban.

Según W.T.J. Mitchell (2002) el paisaje (considerado de manera amplia) es un medio de intercambio entre lo humano y lo natural y, a su vez, una mercancía, vinculada al imperialismo decimonónico como una “suerte de trabajo inconsciente”. Si bien los seres humanos han representado el espacio de diversas maneras en toda su historia, es interesante pensar la vinculación entre registro cartográfico y origen de los estados nacionales desarrollada por Denis Wood (2010). Los relevamientos topográficos, la medición de las distancias kilométricas y el registro cartográfico funcionaban, en paralelo a la representación pictórica del paisaje, como un recurso de clasificación y dominación del territorio. El peso dado en las representaciones al espacio intermedio, lo que Wolfgang Schivelbusch llama *in-between* (2014), evidencia su valor político y económico, en tanto espacio vacío, riesgoso, indeterminado, o un territorio a ser ocupado y disfrutado en términos de apropiación simbólica, en tanto paisaje domesticado, comprensible y exento de peligro: un espacio para ser consumido.

³ En inglés en el original: “And it reinforces the notion that transport technologies are much more than just hardware: that they are fully meaningful processes, entities and institutions – indeed, elements of material culture”.

Resulta necesario 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 (Schivelbusch, 2014) vuelve aún más compleja esta lógica. El sistema de tarifas implementado por los ferrocarriles, regido por las distancias entre estaciones, convierten el viaje en una mercancía, y, como tal, en un objeto con un claro sentido político (Appadurai, 1991; Musset, 2018).

Los mapas llevan implícita una especie de habilidad lingüística particular, con un complejo set de reglas tácitas y convenciones (Rudwick, 1976), pero por otro lado brindan un tipo de percepción y una forma de conocer el mundo que es específicamente cartográfica (o *map knowledge*). A su vez, cada nuevo mapa que observamos tiene el poder de desafiar y renovar la manera en que vemos el mundo (Kent, 2017). Los cinco mapas murales analizados en este trabajo no son registros objetivos de un espacio dado, sino las percepciones y experiencias de ese espacio, volcadas en el papel, a partir de tecnologías de reproducción de imágenes específicas, y que, como se verá, involucran posicionamientos políticos no siempre explicitados.

Retomando a Divall y Revill (2005), las tecnologías de transporte son mucho más que sólo *hardware* e implican elementos heterogéneos y dispersos de la cultura material (2005). Entre estos elementos las diversas representaciones gráficas del espacio, puestas en circulación por el ferrocarril, no son reflejos del territorio, sino que poseen una agencia particular, muchas veces en tensión con los discursos o prácticas admitidas por sus mismos contemporáneos.

Resultados

El Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico y la vinculación entre Chile y Argentina

La construcción del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico fue posible gracias al interés de los grupos dominantes en Argentina y Chile, pero particularmente al impulso generado por comerciantes, financistas e ingenieros de origen británico que se instalaron durante el siglo XIX en ambos países. En paralelo, con el

avance militar sobre el territorio y las innovaciones técnicas en las áreas de la agricultura y el transporte, se fundaron estancias, colonias y pequeños poblados en el territorio comprendido entre la cordillera y ambos océanos. El aprovechamiento de las materias primas exigía mejoras en el transporte desde las unidades productivas hacia los puertos, por lo que, en la segunda mitad del siglo, el desarrollo ferroviario se convirtió en eje de las discusiones políticas y económicas tanto en América Latina como en las metrópolis, sede de las casas matrices de las compañías.

En 1851 se inauguró el primer ferrocarril chileno (de Caldera a Copiapó), y en 1857 el Ferrocarril del Oeste cruzó por primera vez las calles de Buenos Aires. En 1872, finalmente, se aprobó el proyecto de los hermanos chilenos Juan y Mateo Clark de construir un ferrocarril que conecte la cordillera con la ciudad de Buenos Aires, en simultáneo al proyecto del Ferrocarril Trasandino, que conectaría las ciudades de Mendoza (en Argentina) y Los Andes (en Chile). Los Clark no eran desconocidos para ambos gobiernos, ya que unos años antes habían instalado una línea telegráfica entre Valparaíso y Buenos Aires, y habían participado en diversos proyectos anteriores, tanto en estos países como en Venezuela (Lacoste, 2013; López, 1996).

Domingo F. Sarmiento, presidente argentino entre 1868 y 1874⁴, fue uno de los principales impulsores del desarrollo ferroviario en ambos países con el objetivo de superar el estancamiento de las poblaciones, llegando a defender en fecha temprana la política de entregar tierras a las compañías ya que “¿cómo se hacen caminos en el desierto, sino de esta manera?” (Sarmiento, 1980, p. 306). Este elogio del ferrocarril como medio de transporte y comunicación pero, particularmente, como elemento transformador del “desierto” en espacio habitable y productivo, lo haría incluso ganarse un lugar como “el primer amigo del Pacific Railway” años después (Excursion over the Buenos Aires and Pacific Railway, 1886, p. 19).

Luego de largos años de discusiones de orden técnico, económico y político, en 1885 se inauguró el primer tramo del FCBAAP entre los pueblos de Mercedes (en la provincia de Buenos Aires) y Villa Mercedes (provincia de San Luis). Pocos años después llegaría a la capital de la República Argentina y, en 1910, gracias a la conexión con el Ferrocarril Trasandino (también propiedad de los hermanos Clark), logra la vinculación en poco más de 30 horas entre Buenos Aires y Valparaíso. Un tiempo sorprendente, considerando que, hasta ese año, los

⁴ Domingo Faustino Sarmiento (1811-1888) ejerció la presidencia de la República entre 1868 y 1874. Fue también maestro, escritor, periodista y militar. Ver Halperín Donghi, 1980.

únicos medios de transporte de carga entre un país y otro eran por mula o por mar, a través del Estrecho de Magallanes.⁵

A fines de siglo, asociado a innovaciones técnicas y a la explotación del confort y el turismo como marca de identidad de sus servicios, la compañía había introducido la iluminación eléctrica en sus instalaciones, así como los primeros coches comedores del país. Se daba comienzo a un proceso de expansión de ramales y adquisición de otras líneas ya construidas, privadas o estatales, como el Ferrocarril Trasandino, el Ferrocarril Gran Oeste Argentino o el Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste. De esta manera, para la década de 1930, la compañía proyectada por los hermanos chilenos Juan y Mateo Clark era ya una de las cuatro principales de la República Argentina, conectando los puertos del Atlántico (Buenos Aires y Bahía Blanca) con la cordillera de los Andes para, desde ahí, fundirse con los ferrocarriles chilenos hasta Santiago y Valparaíso.

El auge del ferrocarril en América Latina se produce relativamente rápido, considerando que la primera línea comercial, propiamente dicha, se abre en Inglaterra en 1825 (entre Stockton y Darlington). El interés de los capitalistas británicos en la apertura de nuevos productos y mercados va de la mano de la modernización de los pueblos y ciudades americanas, los cambios sociales y políticos producidos durante el siglo XIX a raíz del movimiento independentista de las excolonias y la puesta en discusión de los proyectos de Estado-Nación que habilitan las nuevas élites locales (con fuertes vínculos comerciales y familiares con las europeas). Si se produjeron tensiones y conflictos severos entre los sectores rurales y una incipiente burguesía industrial, el rol del ferrocarril como movilizador de la economía y la sociedad nunca fue cuestionado. La necesaria ocupación del territorio fue otro elemento fundamental en este desarrollo, particularmente luego de las guerras civiles, la represión sobre pueblos indígenas y el quiebre de las administraciones centralistas que habían mantenido los virreinos.

Por otro lado, el objetivo de cruzar las fronteras nacionales respondía a una necesidad percibida tanto por los Estados como por las mismas compañías privadas. En un proceso tendiente a la extranjerización del capital y a la injerencia de Gran Bretaña en las grandes empresas de ingeniería, ese mismo objetivo impulsó el desarrollo de una línea transnacional entre Colombia y Venezuela en 1876, y, catorce años después, la creación de una comisión especial en la Conferencia Panamericana de Washington que estudiara la posibilidad de una comunicación ferroviaria que conectara a todos los países del continente (Quesada, 1919). En el caso de Argentina y Chile, la construcción de un ferrocarril transnacional se integraba a la búsqueda de una vía de

⁵ Para un estudio pormenorizado del Ferrocarril Trasandino, ver Lacoste (2013). Sobre la compañía del FCBA y las discusiones políticas y económicas en torno a la misma, ver López (2016; 2018).

comunicación entre el océano Pacífico y el Atlántico en el cono sur, camino iniciado por el Transcontinental en Estados Unidos (finalizado en 1869) y continuado por el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, en México (que recién se inauguraría en 1907).

Los mapas murales del FCBAP

Los constantes cambios ocasionados por el desarrollo del tendido ferroviario implicaron la necesidad de visualizar e interpretar tanto el espacio geográfico en expansión como el proceso mismo de transformación. Para la misma época, las técnicas de producción y reproducción de imágenes técnicas atravesaban también importantes cambios, insertas en un nuevo contexto sociotécnico signado por la denominada Revolución Industrial, la cual tendría un especial impacto en los medios de transporte y comunicación. Así, a la transformación del espacio físico con el tendido de las vías férreas, la creación de nuevos poblados o la alteración de la vida cotidiana en función del paso del ferrocarril, se le sumaba la proliferación de objetos impresos, imágenes multiplicadas en diversos soportes, y una lógica moderna donde lo “nuevo” adquiriría un valor impensable años antes, materializado, entre otros, en la prensa periódica o los anuncios publicitarios.⁶ En el caso de los mapas murales, sus condiciones de producción, circulación y visibilidad los tornan un caso interesante de estudio. Este tipo particular de objetos suelen tener grandes dimensiones y están destinados a ser leídos a cierta distancia. Comúnmente contienen información muy generalizada a pequeña escala, lo que permite la representación de extensos territorios.

Los mapas eran impresos utilizando la técnica de litografía. Mediante una piedra que se preparaba previamente, se dibujaba con materiales grasos la imagen a imprimir, la cual quedaba, debido a la reacción química entre el agua y la grasa, impregnada en la superficie. Luego se entintaba y se pasaba por una prensa de considerables dimensiones. Este procedimiento, inventado por Alois Senefelder a fines del siglo XVIII, permitía la reproducción de imágenes de gran tamaño, y con gran cantidad de detalles, propiciando que sea el propio artista el que interviniera sobre la matriz a imprimir, a diferencia de las técnicas en madera o metal que requerían de la destreza técnica del grabador que pasaba el dibujo al soporte utilizando diversas herramientas específicas.

Debido a estas características fue la técnica preferida para la reproducción de mapas y planos, especialmente luego de otros desarrollos técnicos como la

⁶ Para el caso argentino, ver, entre muchos otros, Goldgel (2013); Malosetti y Gené (2009) y Szir (2005 y 2020).

innovación del proceso de *transfer* en la década de 1840, el que permitía que los cartógrafos dibujaran el mapa en un papel, el que posteriormente era trasladado a la piedra (Holden, 1984). De esa manera, el dibujante podía diseñar la imagen en el sentido de lectura, y no a la inversa (necesario debido a la lógica del grabado).

La impresión de mapas en colores fue posible también gracias a la industrialización y la fabricación de tintas sintéticas durante el siglo XIX, y se realizaba utilizando distintas piedras (una por cada color),⁷ lo que requería de grandes establecimientos, importantes recursos y mano de obra calificada. Estas características del mismo proceso técnico de impresión implicaban decisiones en cuanto a qué tipo de referencias serían utilizadas, por ejemplo, por lo que aquellos mapas con una variedad cromática mayor equivalían a un procedimiento más complejo y costoso. Es por lo tanto que, aún a fines del siglo XIX, es posible encontrar mapas impresos únicamente en tinta negra (una única piedra utilizada) y coloreados a mano, mediante acuarelas o lápices. Luego se le aplicaba una capa de goma arábiga que daba un aspecto brillante a los colores y protegía al objeto de la manipulación y la luz a la que estaba expuesto (Vives i Piqué, 2003).

Este nuevo contexto se comprende también a la luz de las nuevas tecnologías de transporte y comunicación, que, si por un lado permitían la producción y circulación de objetos impresos a lo largo del globo, por el otro demandaban una mayor cantidad de esos mismos objetos. Las empresas ferroviarias, debido a la extensión de los territorios que abarcaban y la variedad de áreas y trabajos que involucraban, necesitaban para su administración un importante número de impresos, que permitieran informar de cambios (horarios, tarifas, trayectos), establecer normas (reglamentos, manuales, instrucciones, boletines de servicio), registrar datos (mediciones, informes de obras, de accidentes, de pasajeros o carga transportada), y particularmente promocionar y dar a conocer sus servicios al público.

Los mapas, particularmente los mapas murales, contribuían tanto al registro del terreno y el recorrido de las líneas férreas, como a objetivos publicitarios. Si bien el FCBAP no era la única línea que atravesaba transversalmente el territorio argentino, la idea de la conexión entre ciudades distantes entre sí permeaba todos los impresos de la compañía, en particular los mapas en los que la representación de las distancias entre las estaciones adquiría, como se verá, una significación especial.

⁷ La cromolitografía es el antecedente de la técnica moderna del offset, la cual funciona a partir de distintas pasadas de la matriz por los rodillos de tinta, según la cantidad de colores necesarios. Sobre este proceso, ver Twyman (2001 y 2013). Los desarrollos de la química y de la óptica que acompañaron la invención y sus transformaciones fueron también centrales en la revolución de la cibernética, los microchips y las memorias ópticas de la actualidad (Okoroanyanwu, 2010).

En este contexto los cinco mapas murales del FCBAP hallados en distintos repositorios, producidos entre 1899 y 1925 por talleres gráficos ingleses, resultan de interés para analizar las expectativas en torno a un territorio marcado por tensiones y contradicciones, así como los modos de reproducción de imágenes cartográficas, en un contexto signado por el desarrollo técnico. El mapa mural más antiguo del FCBAP hallado hasta el momento fue impreso en 1899 en Londres, Inglaterra por McCorquodale & Co., imprenta que trabajaba ya con las compañías británicas para la confección de horarios, planos y mapas (Figura 1).

Figura 1. Argentine Railways, Buenos Aires and Pacific Railway Company, 1899, 84 x 65 cm, Impreso por McCorquodale & Co. en Londres

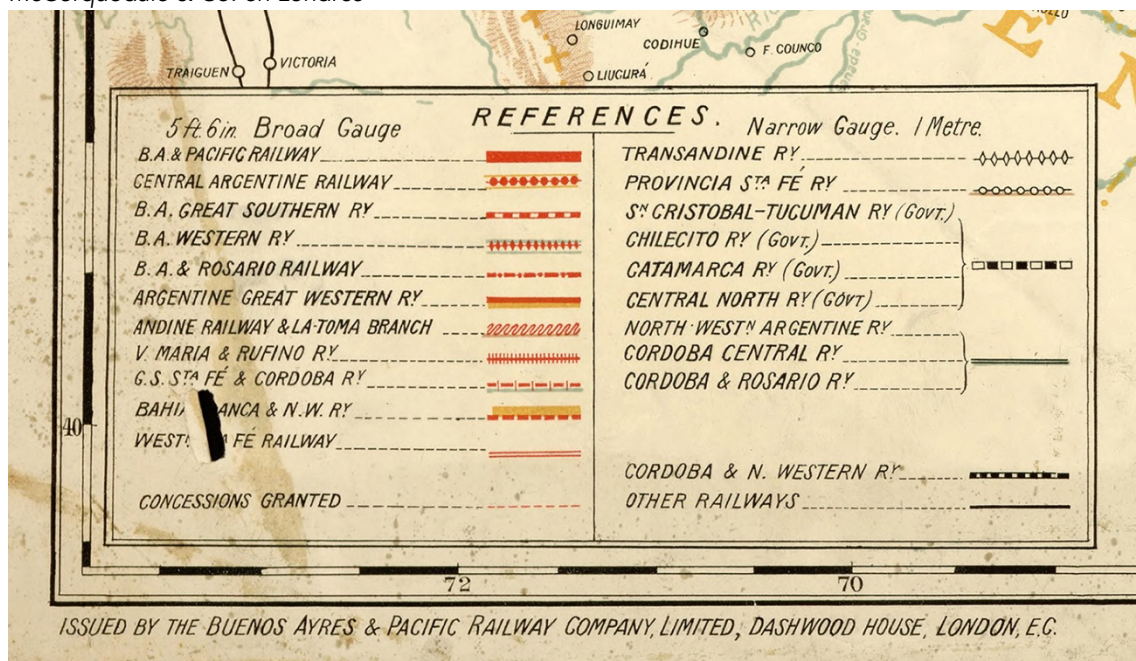


Nota: Library of Congress, <https://www.loc.gov/item/2021668478/>

George McCorquodale había comenzado a trabajar con la industria ferroviaria en el año 1846, cuando firmó su primer contrato con la compañía London & North Western Railway. A partir de ese inicio en la ciudad de Newton, pronto adquiere o crea nuevas empresas, talleres litográficos, fábricas de papel o de insumos en distintas ciudades de Inglaterra, convirtiéndose en un importante emporio vinculado a la industria gráfica (Simm, 2014).

A primera vista resalta la paleta limitada de colores utilizados: cian para los límites naturales; rosa para resaltar los relieves; amarillo para los límites políticos y para los nombres de provincias y países limítrofes; y rojo y negro para los ferrocarriles. Frente a la poca variedad cromática, sin embargo, se despliega una interesante diversidad de tipos de líneas para hacer legible la complejidad y heterogeneidad del tendido ferroviario argentino, que incluía trochas de distinto ancho, así como gestiones privadas o estatales. Vemos entonces líneas rectas simples, dobles, discontinuas, onduladas, con trazos y puntos, con círculos o diamantes conectados, con cortes transversales, con recuadros alternados blancos o negros, etc (Figura 2).

Figura 2. Argentine Railways, Buenos Aires and Pacific Railway Company, 1899, 84 x 65 cm, Impreso por McCorquodale & Co. en Londres



Nota: Library of Congress, <https://www.loc.gov/item/2021668478/> (detalle).

El segundo mapa fue publicado en 1909 y no posee datos de imprenta (Figura 3).

Figura 3. Map of Argentine Railways, Buenos Aires and Pacific Railway Company, 1909, 97 x 66 cm

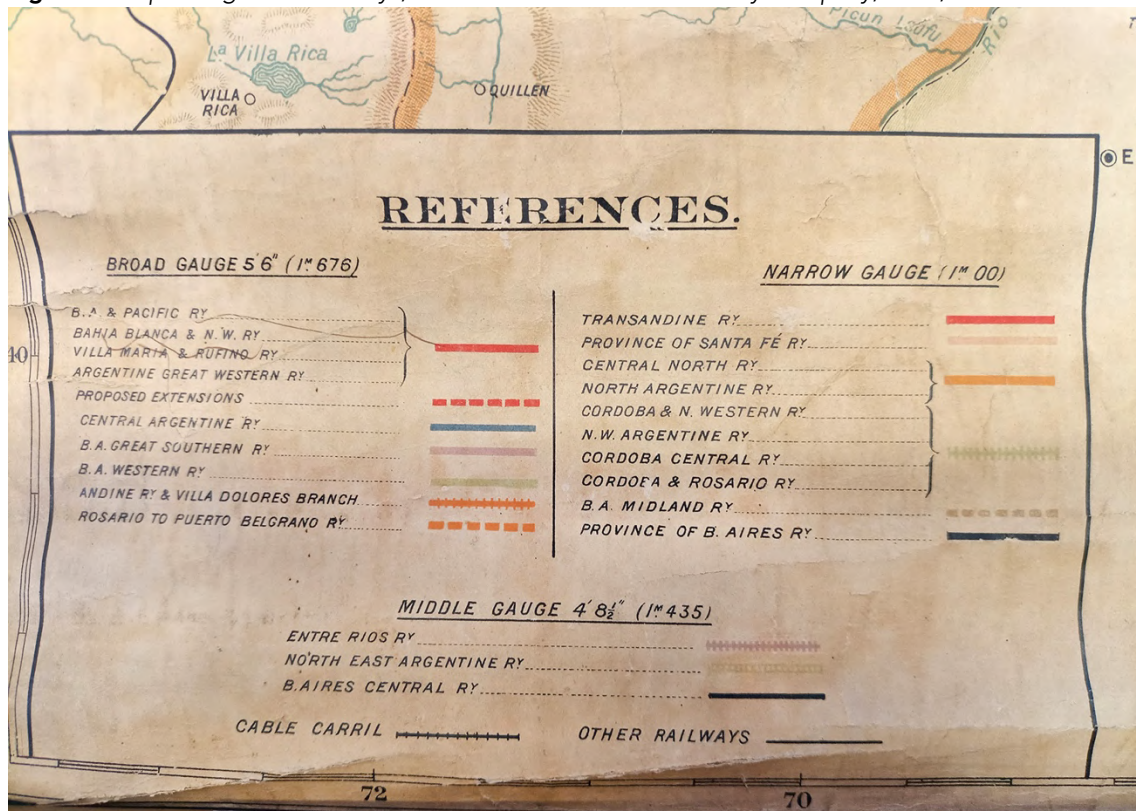


Nota: Biblioteca Nacional Mariano Moreno.
https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=000079684&local_base=GENER

La diferencia de diez años con el primer mapa significó importantes cambios fácilmente identificables. En primer lugar, se destaca la inserción de una bandera

argentina con las palabras “FERROCARRILES ARGENTINOS” que contrasta con la cartela en la esquina superior derecha con el nombre en inglés: “Map of the Argentine Railways”. A su vez la escala es expresada tanto en millas inglesas como en kilómetros (unidad de medida utilizada en Argentina). Se han sumado las inserciones de Bahía Blanca y Mendoza a la tradicional de Buenos Aires, capital de la República, correspondientes a las extensiones y adquisiciones mencionadas anteriormente. En cuanto a las referencias, el color rojo quedó reservado para las cuatro líneas administradas por el FCBAP, mientras que las otras compañías aparecen con colores y trazados diferentes. Las líneas onduladas o en zigzag han desaparecido, privilegiando la recta y la variedad cromática para diferenciar las distintas trochas y administraciones (Figura 4).

Figura 4. Map of Argentine Railways, Buenos Aires and Pacific Railway Company, 1909, 97 x 66 cm



Nota: Biblioteca Nacional Mariano Moreno, https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=000079684&local_base=GENER (detalle).

El tercer objeto, impreso pocos años después, nos puede ya dar una pauta sobre el desafío que comentábamos respecto a la velocidad de los cambios asociados al territorio y al ferrocarril, pero particularmente a los mapas como complejas tecnologías de información visual. Impreso en 1911 por Waterlow & Sons, otra imprenta con sede en Londres, mantiene ciertos elementos idénticos a la versión de dos años antes, particularmente en el mapa base⁸ del territorio argentino y la ubicación de las inserciones (Figura 5).

⁸ El mapa base es aquel que se utiliza como fondo para referenciar una información geográfica.

Figura 5. Map of Argentine Railways, Buenos Aires and Pacific Railway Company, 1911, 93 x 64 cm, Impreso por Waterlow & Sons en Londres



Nota: Library of Congress, <https://hdl.loc.gov/loc.wdl/wdl.11313>

Debido a estas similitudes es posible inferir que el mapa anterior, de 1909, también fue realizado por Waterlow & Sons. Esta imprenta, al igual que McCorquodale & Co., se especializaba en trabajos para las compañías

ferroviarias, así como impresos bancarios, billetes o acciones, llegando a ser una de las más reconocidas a nivel internacional (Grace's Guide Ltd, s.f.). También era proveedora de insumos de papelería y librería de diferentes compañías ferroviarias y financieras en Argentina.

Sin embargo, dos cambios importantes llaman la atención: el cuadro de referencias debió trasladarse a un sector sobre el Atlántico, por encima de la inserción de Bahía Blanca; y la bandera argentina se movió igualmente hacia el noroeste, sobre la cordillera.

La causa de ambas modificaciones fue la necesidad de ubicar en el mapa la proyección de dos líneas de ferrocarriles del gobierno nacional estipuladas por la Ley 5559 o "de fomento de los territorios nacionales", sancionada el 28 de agosto de 1908. Esta ley ordenaba la construcción de líneas férreas conectando poblaciones lejanas, y el posterior reparto de tierras para su población, en un claro quiebre respecto a las políticas anteriores que privilegiaban la distribución de los terrenos esperando que fueran los inversores privados los que impulsaran el desarrollo y la ocupación de estos.

En el mensaje que el presidente José Figueroa Alcorta envía en 1906 al Congreso junto con el proyecto de Ley esta nueva mirada respecto al territorio se hace explícita: "No hay ya desiertos en la República", dice. Y continúa: "ya no hay desiertos; lo que queda son tierras fiscales desocupadas, codiciado objeto de una solicitud casi febril. No hay más salvajes, y los que se aventuran en el corazón de la Patagonia no necesitan agruparse en escuadrones armados, pues tienen allí la vida tan segura como en los suburbios de las ciudades [resaltado mío]" (Figueroa Alcorta, 2005 [1924], p. 56).

A diferencia de las políticas en relación con el reparto de tierras públicas llevadas por los gobiernos anteriores, este documento ordenaba que sea el Estado el que lleve adelante la empresa ferroviaria, plenamente consciente del papel jugado por los rieles en la valorización (económica y política) del territorio.

Los cambios en la presentación de la información entre un mapa y otro no fueron azarosos entonces, sino que respondieron a la necesidad de hacer legible la transformación y, particularmente, de una nueva mirada respecto al territorio. Paola Cortés Rocca, en su trabajo sobre el rol de la fotografía en las campañas militares de la última mitad del siglo XIX, concluye que si el denominado desierto, ese "dispositivo geográfico, económico, histórico, estético, político y cultural" (2011, p. 117), se transformó en "territorio nacional", fue gracias a la violencia del ejército a la vez que a la impresión de las huellas de la modernidad. Para la autora, los ferrocarriles y telégrafos avanzaban en paralelo a los alambrados, el registro fotográfico y los fusiles Rémington (2011). Si durante el

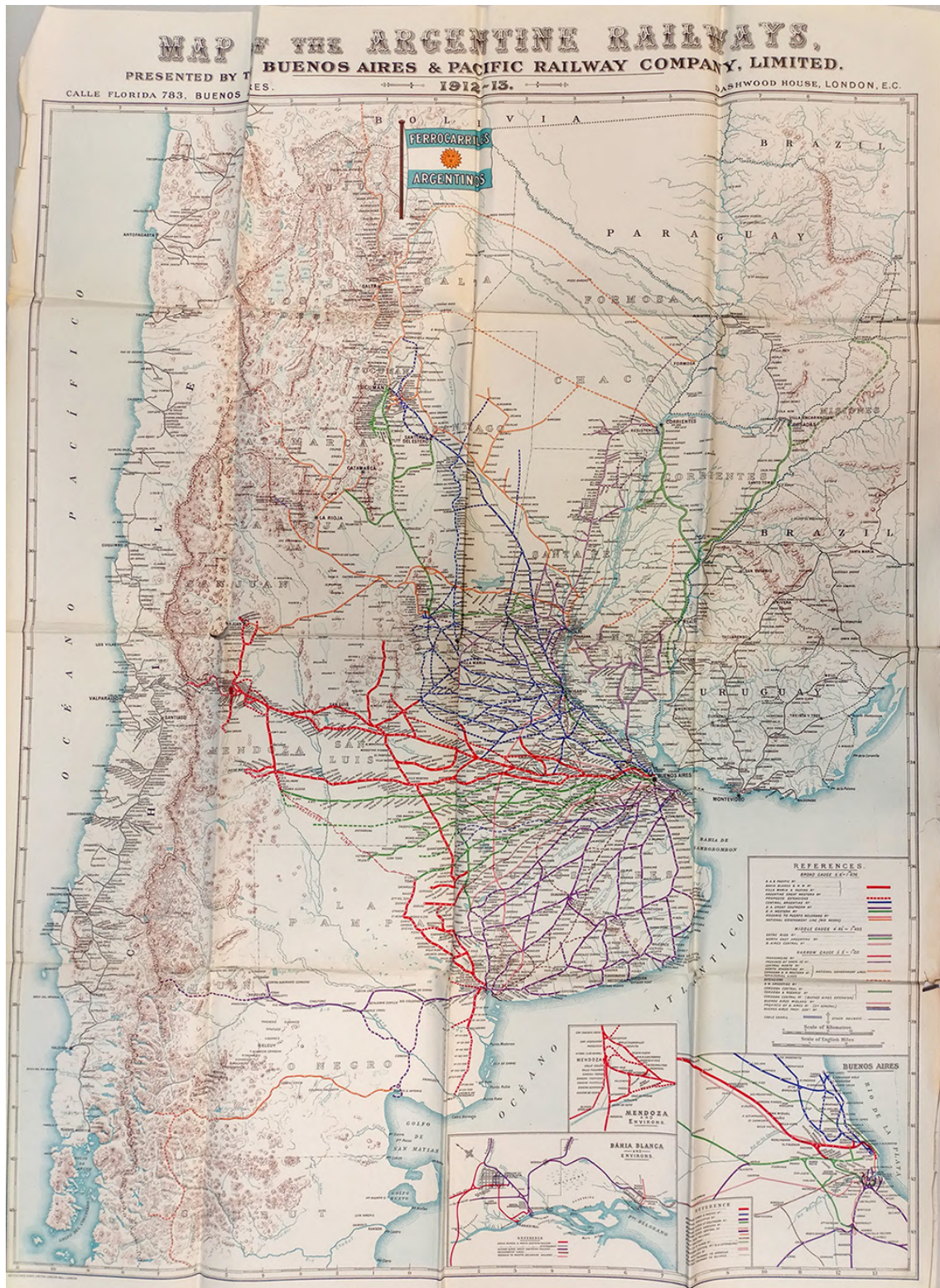
siglo XIX el uso del término desierto implicaba un posicionamiento filosófico respecto al estatus de las poblaciones indígenas, y un espacio no tanto vacío sino necesario de ser vaciado, en el siglo XX se trata de un espacio que ha sido ya registrado, censado, dividido y loteado.⁹

En un primer momento la llanura pampeana se pobló de pequeñas aldeas separadas entre sí por un territorio indefinido, pensado exclusivamente para la actividad ganadera (Aliata, 2010). En el cambio de siglo, en vísperas del centenario de la independencia argentina, las élites gobernantes ya habían aprendido que el “regalar las tierras” no significaba poblarlas. Era necesario realizar una inversión previa, un sacrificio para las arcas del Estado, pero, al mismo tiempo, un posicionamiento político respecto a la planificación del transporte y las comunicaciones a nivel nacional y regional. Es por esto que, al tiempo que se loteaba el territorio antes “desierto”, se proyectaba las vías del ferrocarril y el tendido telegráfico, y se establecían estaciones en parajes inhóspitos, pensando ya en el ejido ortogonal de las plazas, escuelas, hospitales y cementerios de las futuras poblaciones.

El año siguiente la imprenta de Waterlow & Sons reimprime el mapa, esta vez con nuevos cambios debidos a las extensiones de las líneas férreas, tanto estatales como privadas (Figura 6).

⁹ Fermín Rodríguez realiza una interesante inversión de los términos nación y desierto, precisamente para encontrar que fue necesario primero el vaciamiento discursivo del territorio antes de la campaña militar. Así, el desierto es “el nombre para una ausencia de política” (Rodríguez, 2010, 15). Si no era posible controlarlo, registrarlo, regularlo, estaba, entonces, vacío. También resulta interesante pensar la dificultad de registrar el territorio y la población, precisamente por esa contradicción en el status del indígena, dificultad que persiste hoy en día. Ver al respecto Otero (2006, 350).

Figura 6. Map of the Argentine Railways, Buenos Aires and Pacific Railway Company, 1912, Impreso por Waterlow & Sons en Londres



Nota: Harry Usher Papers, National Railway Museum, York, Inglaterra. https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=000331987&local_base=GENER

Sin embargo, si en el mapa de 1911 los impresores decidieron cambiar únicamente el lugar de las referencias y la bandera argentina, en este nuevo impreso necesitaron utilizar otro mapa del territorio argentino como base para

luego imprimir las líneas de las diferentes compañías. Hacia el noroeste, el mapa debió ampliarse para incluir el proyecto de extensión del Ferrocarril Argentino del Noreste, incorporando el Territorio Nacional de Misiones (hasta ese momento literalmente fuera de los mapas del FCBAP).¹⁰ Además se amplió la imagen hacia el sur, llegando hasta Punta Clara e incluyendo el Río Chubut y las extensiones proyectadas tanto por el gobierno nacional como por la compañía del Ferrocarril del Sud.

Esta última extensión posibilitó a su vez la unificación de las inserciones y el cuadro de referencias en la esquina inferior derecha, simplificando la lectura del mapa propiamente dicho. En este mismo sentido se eliminó la cartela con el nombre de la línea, el cual se ubicó en el margen superior, fuera del marco, con grandes letras ornamentadas que remiten a las tipografías publicitarias, y desaparecieron las siglas de las diferentes compañías que acompañaban las líneas de color (Figura 7).

Figura 7. Comparación del sector correspondiente a la inserción de la ciudad de Buenos Aires. A la izquierda, el mapa de 1911, a la derecha el mapa de 1912. Ambos impresos por Waterlow & Sons



Nota: Library of Congress (mapa de 1911) y National Railway Museum (mapa de 1912).

De esta manera, la lectura activa, no lineal, del mapa exigía un constante ida y vuelta entre el territorio y el cuadro de referencias. Pero, sobre todo, y teniendo en cuenta sus condiciones de visualidad (colgado en una pared, dentro de un marco o vitrina, a gran altura), el mapa mural adquirió características publicitarias, como la tipografía y el uso del color para dirigir la atención hacia la línea principal (siempre en rojo).

El espacio se percibía entonces atravesado por las líneas tenues de las divisiones políticas y los accidentes geográficos, pero, principalmente, por las líneas saturadas del tendido férreo. Líneas continuas en el caso de las vías ya en funcionamiento, o discontinuas para aquellas proyectadas o en construcción. Las

¹⁰ Llamativamente, el territorio de la actual provincia de Misiones había aparecido en otro mapa impreso por Waterlow & Sonsen el año 1908 para el Ferrocarril Central Argentino (FCCA), actualmente en la Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Aquí el territorio es aún parte de la provincia de Corrientes, tal como figuraba en la Constitución Nacional de 1864. Sin embargo, los productores parecieron desconocer que en 1881 ya se había federalizado el territorio (Zouvi, 2008).

únicas interrupciones eran los diferentes poblados, puntos blancos que no se animaban a sobresalir del río de color que les daba un lugar, tanto en el mapa impreso como en el mismo territorio. Esta estrategia emulaba la realidad del origen de muchos de esos poblados, ya que a medida que se consolidaban las líneas discontinuas, proyectadas, sobre el territorio, surgían nuevas ciudades, nuevos puntos en el mapa.

De un desierto sin historia, a ciudades con futuro

Estas “ciudades sin historia” según Eduardo Hourcade (1999, p. 163), nacidas a un costado del riel, en conjunto con las compañías privadas colonizadoras, tenían sin embargo un pasado en las expectativas y las convenciones respecto a la sociabilidad urbana de aquellos que llegaban a organizarlas y poblarlas.¹¹ Este impulso, liderado por el Estado, fue también generador de un nuevo fenómeno: la ciudad moderna, cosmopolita, proceso que es posible rastrear tanto en los discursos políticos como en las obras artísticas y literarias (Fara, 2020; Saítta, 2011). Para reforzar la condición de modernidad de las grandes ciudades se hizo necesario establecer una clara dicotomía entre lo urbano y lo rural, entre el futuro y el pasado, como metáfora a su vez de la fragmentación de la vida moderna (Ballent et al, 1993).

El ferrocarril aparece en este contexto como un dispositivo ambiguo, generando una contracción y a la vez una ampliación del espacio. Por un lado, eliminaba las distancias, aniquilando ese espacio intermedio, propio del viaje, de lo transitorio: el *in-between* de Wolfgang Schivelbusch (2014). Por el otro, el ferrocarril habilita el espacio a ser experimentado por un mismo sujeto de maneras hasta ese momento inconcebibles.

Ese espacio, que separa la producción de los puertos, es peligroso, necesario de eliminar a través de la tecnología. Esto es claro en el discurso de quien llevó a cabo una de las campañas militares con más peso en territorio argentino, lo que le permitió incluso acceder al sillón presidencial a fines del siglo XIX: Julio Argentino Roca. En 1886 un grupo de personas fueron invitadas por Juan Clark a hacer una excursión en ferrocarril desde Buenos Aires hasta Chile, entre ellos el periodista británico Edward T. Mulhall.¹² Al finalizar el primer tramo del trayecto, éste envía un telegrama a Roca, ya presidente de la Argentina, con las siguientes palabras: “¡Otra inauguración de ferrocarril! Otra victoria. Acabamos

¹¹ Sobre la creación de los poblados en paralelo al avance del ferrocarril, ver Bianchi (2020), Gaignard (1966), Martínez Jurczynszyn (2011), Martínez (2013) y Míguez (2016), entre otros.

¹² Abogado y periodista británico, radicado en Argentina, quien será conocido por ser el fundador, junto a su hermano Michael, del periódico *The Standard*. Ver Mulhall (2021).

de cruzar inmensas planicies sobre el Ferrocarril Pacífico. Felicitaciones”.¹³ Roca le responde: “Realmente envidio su excursión, ya que hubiera deseado mucho haber recorrido en un coche de ferrocarril esas inmensas praderas que tantas veces he cruzado y vuelto a cruzar a lomos de un caballo ‘patria’, esperando a cada vuelta del campamento ser atacado por los indios” (Excursion over the Buenos Aires and Pacific Railway, 1886, p. 26).¹⁴

Esta percepción del ferrocarril como tecnología que acorta las distancias subjetivas es compartida ya entrado el siglo XX. En diciembre de 1917 la compañía comenzó a publicar una revista mensual ilustrada, con dirección de Federico Grant, e impresa en Buenos Aires. En el mes de agosto de 1918 aparece una breve nota titulada “El ferrocarril y el progreso”, firmada por Mauricio Yanov, en la cual comentaba: “Surge de aquí la mejor demostración de todo lo que le debemos los argentinos al ferrocarril: sin él seríamos nosotros un país de muchas distancias, que es como decir, de muchos distanciamientos” (Yanov, 1918, p. 10). La distancia era percibida para Yanov, precisamente, en términos de desierto. Lo que estaba entre las ciudades o poblados, no existía, no tenía relevancia más que como ese espacio transitivo y transitorio, el cual sólo generaba pérdida de tiempo. Yanov quien define al ferrocarril como “un sistema de acortar distancias”, siguiendo al economista francés Pierre Paul Leroy-Beaulieu, sustenta su argumento con un punteo de las diferentes medidas de la velocidad de un tren, incluyendo el escaso minuto “por cada estación atravesada sin parar” (Yanov, 1918, p. 10).

Si el territorio era un gran vacío peligroso, precisamente, por sus distancias, el ferrocarril permite transformarlo y darle nuevos sentidos. Unos años después de la primera excursión en el FCBAP es Roca mismo quien viaja, durante su segundo mandato como presidente, para la inauguración de la prolongación del Ferrocarril del Sud de Bahía Blanca a Neuquén. En el discurso de Guillermo White, representante de la compañía en Argentina, se explicita el rol del ferrocarril en la modificación de la percepción misma del territorio argentino: “Hoy día lo habéis cruzado sin sentir sus rachas heladas y sin que os haya atemorizado su imponente soledad; lo habéis visto, sí, pero como se siente al huracán, desde el abrigado sillón cercano al fuego” (*Ferrocarril del Sud*, 1889, 31). Pero, así como se hace hincapié en el viaje como una experiencia dentro del coche, el ferrocarril propicia también la transformación del propio territorio: “No dudo, señores, que los territorios que acabáis de recorrer y que este ferrocarril ha ligado con el Puerto de Bahía Blanca, serán dentro de un futuro no

¹³ En inglés en el original: “Another railway inauguration! Another victory. We have just crossed immense plains on the Pacific Railway. Congratulations”.

¹⁴ En inglés en el original “I really envy your excursion, as I should have much desired to have gone in a railway carriage over those immense prairies which I have so often crossed and recrossed on the back of a ‘patria’ horse, expecting at every turn in the camp to be attacked by Indians”.

muy lejano el asiento de pueblos y ciudades" (*Ferrocarril del Sud*, 1889, 32) (Figura 8).

Figura 8. Fotografía publicada en las primeras páginas del libro *Inauguración oficial de la prolongación de Bahía Blanca al Neuquén*, Buenos Aires, Imprenta y Taller de Fotograbados de Fausto Ortega, 1899



**EXMO. SR. PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y SEÑORES. DEMARCHI, ZORRILA Y WHITE**

Nota. En la fotografía se puede ver al presidente Julio Argentino Rica (el tercero de izquierda a derecha) y a Guillermo White, representante local de la compañía, señalando fuera del marco. University of Michigan Library, <https://search.lib.umich.edu/catalog/record/990013535630106381>

En este sentido, ese espacio intermedio sí se torna relevante. El viaje en ferrocarril es una experiencia cotidiana novedosa, que expande el espacio haciendo accesibles nuevos territorios, los que, al ser atravesados por los rieles, dejan de ser desierto para convertirse, potencialmente, en algo más, algo a imaginar, a ser creado. Las estaciones o cruces ferroviarios se transformaron rápidamente en pequeños asentamientos que, al tiempo que daban forma material a un espacio con características netamente ferroviarias, se vinculaban con esas imágenes de modernidad que el mismo ferrocarril proveía (Bianchi, 2020; Hourcade, 1999).

Mapas y ephemera

En 1912 un socio del Club de Residentes Extranjeros de Buenos Aires lamentaba que el mapa de los ferrocarriles argentinos del salón "lleva fecha de 1908 y ya no presta utilidad" (*Club de Residentes Extranjeros, s/f, p. 133*). De esta manera, los mapas, lejos de ser objetos pensados para describir un territorio y fijar visualmente sus elementos, pueden ser considerados parte de la extensa ephemera impresa que acompañó y apuntaló el desarrollo del ferrocarril. Así como se imprimían centenares de boletos, abonos, afiches, horarios, libros y hojas de distancias y tarifas, se imprimieron y reimprimieron mapas de manera casi constante.¹⁵

El quinto y último mapa del FCBAP impreso en Londres que encontramos en este período fue publicado en 1925, también por Waterlow & Sons (Figura 9).

Figura 9. *Map of the Argentine Railways, Buenos Aires and Pacific Railway Company, 1925, 91 x 71 cm, Impreso por Waterlow & Sons en Londres*



Nota: Biblioteca Nacional Mariano Moreno,
https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=000079685&local_base=GENER

¹⁵ Sobre las múltiples (y variadas) definiciones de ephemera desde una mirada archivística remitimos a Clinton (1981). Para tensionar y llevar al límite esas posibles definiciones, ver Twyman (2008).

Aunque, trece años después, el mapa base utilizado por la imprenta sigue siendo el mismo que en 1912, las inserciones, los colores y líneas utilizados para diferenciar las compañías y ramales, han sido modificados, en virtud de las adquisiciones, ventas o modificación de los proyectos. El ramal propuesto entre los pueblos de Colonia Alvear y Toay, en la provincia de La Pampa, proyecto que simbolizaba no sólo el interés de la compañía en diversificar los puertos destinados a la exportación de los productos mendocinos, sino también la decisión de los accionistas en consolidar al FCBAP como un ferrocarril colonizador y agrícola, queda inconcluso ante las nuevas condiciones impuestas por la Gran Guerra entre 1914 y 1918 y el desencanto de los primeros colonos en la provincia de La Pampa (Martínez Jurczynszyn, 2011; Valeri, 1979). Debido a esto, la compañía vende sus ramales hacia Bahía Blanca al Ferrocarril del Sud, y se focaliza en las actividades comerciales y turísticas de la zona central del país, con la mirada puesta en la región cuyana.

Estos cambios en la política de la compañía, ligados a procesos complejos a nivel nacional y transnacional, como la guerra, los cambios en los valores de las *commodities* o la consolidación de un nuevo estilo de vida vinculado al ocio y al turismo, se ven reflejados en las modificaciones materializadas en los mapas murales. La inclusión de dos nuevas inserciones, San Juan y San Rafael, responden a una nueva mirada respecto a esas dos ciudades, y funcionan como contrapeso al haber borrado la línea punteada que no llegó a consolidarse como ramal. Lo que vemos en este mapa no es tanto la representación de una realidad como la materialización de disputas, debates y contradicciones en torno al ferrocarril y la transformación del territorio.

Los mapas no son meras descripciones, sino el intento de dar una explicación científica (Musset, 2018), y con ello, de modificar el espacio físico en su propia materialidad. En la presentación gráfica del mapa ferroviario se juegan no sólo conocimientos técnicos que involucran identidades profesionales, étnicas e históricas¹⁶, sino las nociones acerca de cómo debe ser ese espacio transitado por el ferrocarril, transformado, de desierto en paisaje, de pasado en futuro, de lo imaginado a lo real. En palabras de Denis Wood, estamos siempre mapeando lo invisible o lo inalcanzable o borrrable, el futuro o el pasado... transformándolo en todo lo que no es, precisamente, lo real, lo cotidiano (Wood, 2010).

Carla Lois (2009, párr. 7) también se pregunta dónde radica la potencia del mapa, "si en lo que parece reflejar o en la memoria que activa". En el caso de los mapas ferroviarios, esa memoria se entronca con el futuro de manera

¹⁶ Sobre la educación técnica y su rol dentro de la organización de las compañías ferroviarias ver Ayuso (2017), Badaloni (2016). Richards (1993) también analiza el lugar de privilegio que el conocimiento técnico tiene dentro del régimen de control del imperio británico.

particular al evidenciar, a través de representaciones codificadas del territorio, las disputas en torno al espacio por parte de las compañías y los organismos estatales, así como el proceso de conformación de redes de pertenencia entre los mismos pueblos, construida a partir del tendido ferroviario y su consolidación gráfica en el mapa. La geografía no es suficiente por sí sola para mapear un territorio, sino que necesita de los “imperativos de la etnografía estatal” (Richards, 1993, p. 21). Los ingleses creían tener tanto la tecnología como el conocimiento científico para representar a los demás, y por ello los mapas murales del FCBAP debían ser impresos en Londres, aun cuando en Buenos Aires no faltaran imprentas y talleres litográficos capaces de llevar adelante estos trabajos.¹⁷

Si la tecnología visual es la que señala la manera en que la soberanía sobre el territorio se construye “a partir de nuevas formas de conocimiento, clasificación y dominio de lo existente, es decir, nuevas formas de visibilidad” (Cortés Rocca, 2011, p. 14), la elección de la compañía de imprimir los mapas en Londres iba mucho más allá de una cuestión de afinidad o nostalgia de inmigrante. La misma preocupación por el estilo visual del mapa implica un posicionamiento particular. Siguiendo a Alexander Kent, el estilo trae “orden al caos” (Kent, 2017, p. 1). Se buscaba de esta manera la unificación de un estilo particular de mapa ferroviario, con sus tendidos claramente diferenciados por trocha y tipo de administración, y en la cual el color rojo para la línea principal era el elemento que estructuraba el espacio cartográfico, a la vez que la percepción del espacio físico ferroviario.

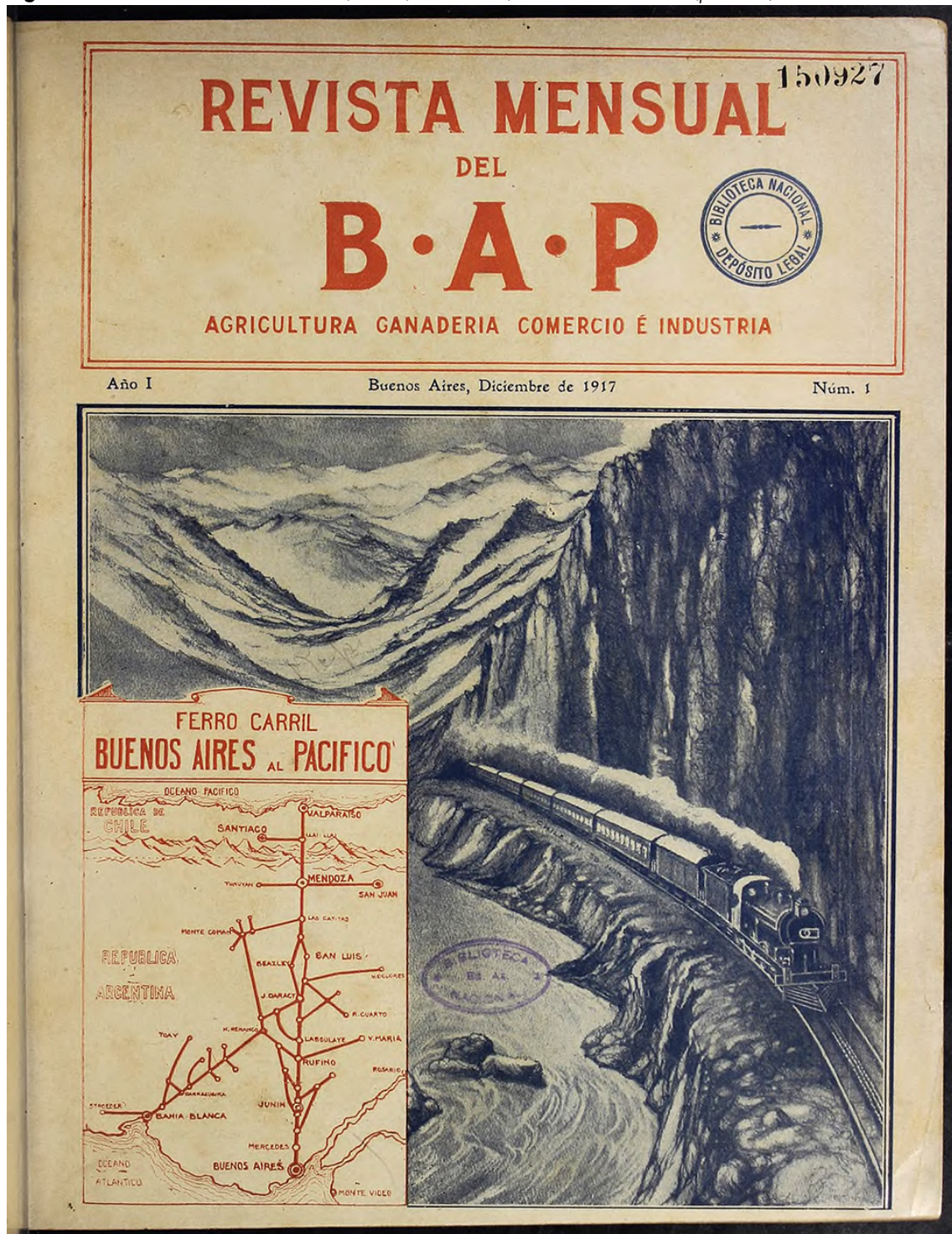
De la aniquilación del espacio al disfrute del viaje en ferrocarril

Los mapas murales no eran las únicas imágenes cartográficas que circulaban por la compañía. Muchos objetos impresos llevaban mapas insertos y en relación más o menos directa con otros contenidos. Además de la profusión de mapas portátiles o folletos, en cuyos reversos se incluían los horarios o tarifas de los pasajes, y destinados a un uso cotidiano por parte de los pasajeros o los mismos empleados del ferrocarril, los mapas con el recorrido de la línea se transformaron en una marca de identidad de la compañía, al punto de figurar en la portada de la revista mensual que el FCBAP comenzó a editar en diciembre de 1917.

En el primer número de la Revista del B.A.P. aparece una interesante ilustración como portada (Figura 10).

¹⁷ Por ejemplo, los Talleres de la Penitenciaría Nacional, responsable de los Mapas de la Dirección de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas; la Compañía Sudamericana de Billetes de Banco, que realiza el maravilloso Atlas de Carlos de Chapeaurouge en 1901; Kapelusz y Cía. que imprimen una serie de mapas escolares de tamaños similares; o Peuser que realiza mapas ferroviarios con referencias cromáticas y tenía su propio cartógrafo: L. Beuermann; entre otros.

Figura 10. Revista Mensual del B.A.P., Año I, Número 1, diciembre de 1917 (portada)



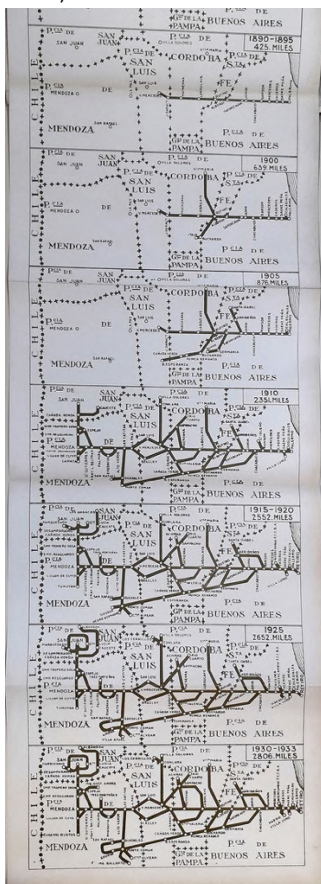
Nota: Biblioteca Nacional Mariano Moreno.
https://catalogo.bn.gov.ar/F/?func=direct&doc_number=001214832&local_base=GENER

Se distingue un ferrocarril circulando por las vías al costado de un caudaloso río, a los pies de la montaña. En la esquina inferior izquierda se resalta, de manera similar a las inserciones cartográficas, un mapa con el trayecto de la línea. Las paradas, pequeños puntos en el espacio blanco del territorio, se conectan como nodos en una red lineal sin espesura, sin variaciones, que une, como una flecha, la costa del Atlántico con la del Pacífico. La escasa referencialidad del mapa, que

contrasta con la ilustración que lo rodea, solo se ve interrumpida por la cadena montañosa de los Andes y una corriente de agua que pareciera ser el ancho estuario del Río de la Plata. La representación de la experiencia del viaje omite, visualmente, cualquier tipo de interrupción (ni siquiera alude a los dos obligados transbordos que se debían hacer debido a la diferencia de trocha del FCBAP, el Trasandino y el Ferrocarril de Chile). A diferencia de los mapas murales que analizamos anteriormente, la dirección utilizada es vertical, partiendo de Santiago y Valparaíso (Chile) desde el marco superior hasta Bahía Blanca y Buenos Aires en el inferior. Esta imagen remite a los itinerarios o guías de viaje en las cuales se reforzaba el orden de lectura vertical de las estaciones en paralelo a la disposición gráfica de las mismas (Choi, 2015, p. 254).

Otro ejemplo en este sentido lo encontramos en un libro que la compañía pública por el 50° aniversario de su creación. El extenso desarrollo histórico y el inventario de equipamientos e infraestructuras es acompañado por un desplegable en el que se ve una sucesión de ocho mapas que hacen visible el crecimiento del tendido ferroviario desde Buenos Aires hasta la cordillera de Los Andes, que ha pasado a ser una sucesión de puntos y cruces (Figura 11).

Figura 11. *Buenos Aires and Pacific Railway, Company History and Characteristics 1882-1933, Buenos Aires, 1933*



Nota: Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

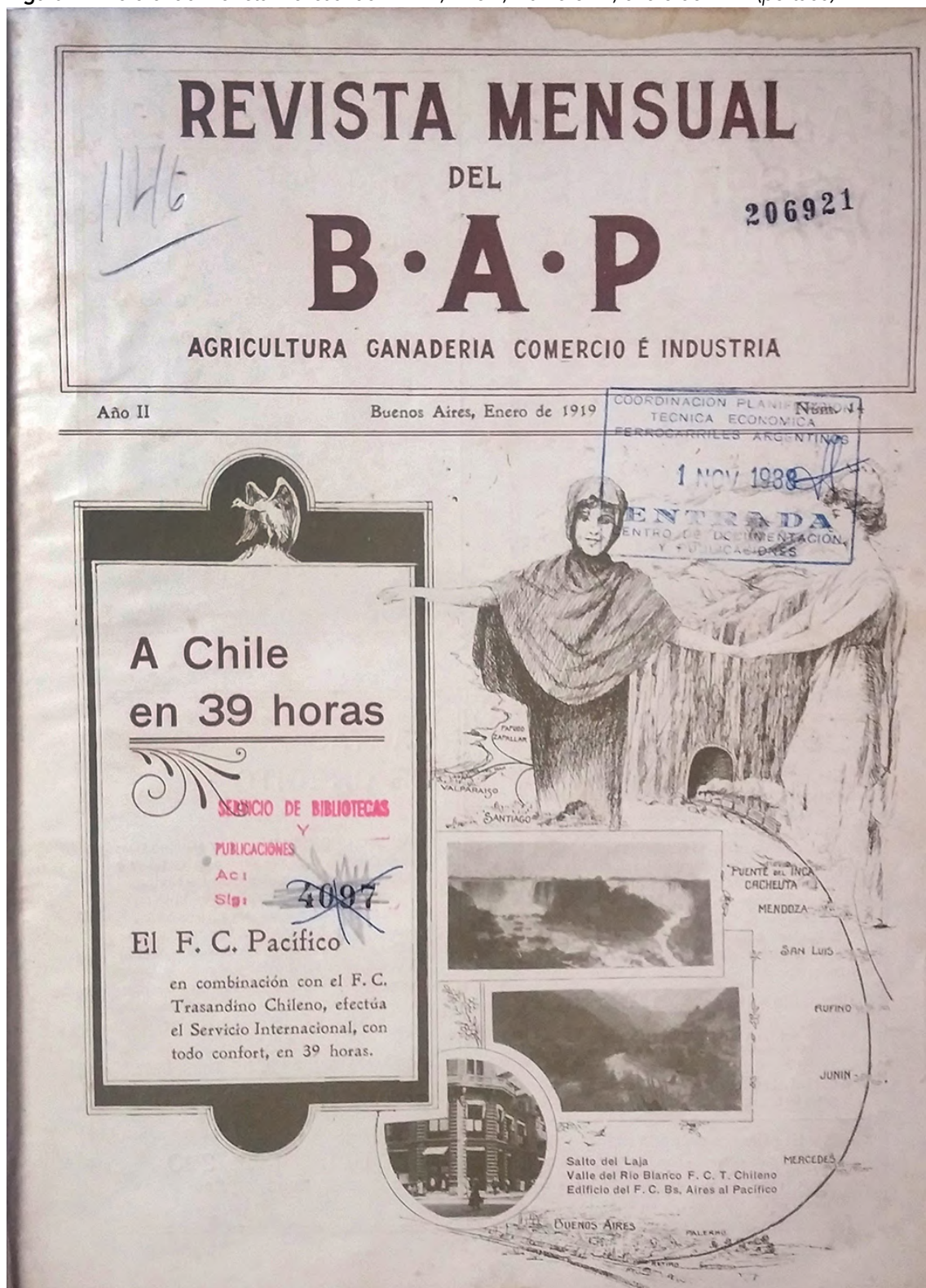
Lo que se observa, al pasar rápidamente la vista del primer mapa al último, es una línea negra que avanza conectando puntos “sueños” en el espacio en blanco. El espacio exterior intermedio, mientras tanto, pierde relevancia y entidad mientras no se consolida como una nueva estación y próximo pueblo. Edward Tufte, en su estudio sobre los modos de representación de datos, describe distintas estrategias visuales que se han utilizado a lo largo de la historia para transformar las imágenes estáticas, fijas en una hoja, en variables temporales (2005). Entre ellas, el uso de diagramas consecutivos expresa una secuencia de actividades consecutivas, y las líneas punteadas (o *dotted lines*) conducen el movimiento de los ojos dentro de las imágenes.

La estructura de los mapas, así como los diversos elementos gráficos utilizados, transmiten información a la vez que producen sensaciones estéticas (Pellicer, 1993). Entre estos elementos gráficos el punto y la línea establecen coordenadas no sólo espaciales, sino también temporales. El punto “es la unidad mínima e indica un punto de energía en el campo visual, la célula de la imagen; su significado es esencialmente señalizador y marcador en el espacio” (Pellicer, 1993, p. 311). La línea, por su parte, introduce el devenir del tiempo en el mapa, siendo conexión y a la vez movimiento. La línea es el ferrocarril y es movimiento y progreso. La inmovilidad y la desconexión entre puntos distantes, tal como explicitaba Mauricio Yanov en 1917, era, simplemente, el atraso. La dimensión temporal (pasado, presente y futuro), en el caso del desplegable, es privilegiada ante la descripción espacial del territorio. La sucesión de mapas funciona más como una narración histórica representada visualmente a partir de elementos cartográficos (algo así como las viñetas de las historietas) que como un mapa del territorio propiamente dicho.¹⁸

Poco más de un año después del surgimiento de la Revista, en enero de 1919, se opera un interesante cambio en la portada de la revista. A partir de este momento la imagen presenta dos mujeres, una a cada lado de las vías. Las alegorías femeninas de Chile y Argentina se dan la mano mientras que señalan un recuadro que, reforzando el carácter publicitario del impreso, explicita el tiempo que lleva el viaje entre ambas capitales (Figura 12).

¹⁸ Sobre las historietas, la representación del tiempo y el movimiento en las imágenes impresas y las estrategias de lectura no lineal que implican, ver también Twyman, 1994.

Figura 12. Referencia: Revista Mensual del B.A.P., Año II, Número 14, enero de 1919 (portada)



Nota: Centro de Estudios Históricos Ferroviarios Scalabrini Ortiz, Museo Nacional Ferroviario, Buenos Aires, Argentina.

En esta imagen el recorrido ya no toma la forma de una flecha recta, sino que se convierte en un camino curvo que pareciera tomar impulso desde la ciudad de Buenos Aires en el margen inferior de la página para adentrarse en un túnel excavado en la montaña y reaparecer después en la costa chilena. Los pueblos

también dejaron de ser puntos idénticos en un espacio en blanco, sino que ofrecen un mayor desarrollo visual (particularmente en el caso de Buenos Aires, donde aparecen incluso puntos de referencia como Palermo o Retiro), reforzado por las tres fotografías que cierran el círculo. La línea recta que antes conectaba las estaciones-puntos se convierte ahora en la representación de las propias vías del ferrocarril, por las que pasa, raudo, el tren que ingresa en el túnel.

Más que un itinerario posible, esta imagen actualiza el viaje en sí mismo. El espacio *in-between* adquiere densidad en tanto experiencia de un interior moderno, así como las propias publicidades de turismo de la compañía insisten en el confort y los servicios de los coches restaurante, dormitorios o en la luz eléctrica que permite llevar una vida “normal” durante las casi 40 horas del recorrido. Las fotografías insertas en la ilustración remiten a las vistas que el pasajero podía obtener cómodamente sentado en los coches del ferrocarril, al pasar junto al Salto del Laja o el Valle del Río Blanco, ya en Chile. Los marcos rectangulares refuerzan la relación visual con las propias ventanas del ferrocarril, las que suelen aparecer en las páginas internas de la Revista, así como con el canon artístico del paisaje. La tercera fotografía, diferenciada de las anteriores por un marco circular, presenta al edificio del Bon Marché, la sede central del FCBA en el barrio de Retiro en Buenos Aires, en donde funcionaban las oficinas de turismo y promoción comercial de la compañía.

Ejemplos similares podemos encontrar en el interior de la propia revista donde el mapa es acompañado por la presencia visual del territorio, convertido en paisaje, a través de fotografías rectangulares (Figura 13).

Figura 13. Revista Mensual del B.A.P., Año I, Número 3, marzo de 1918



Nota: Biblioteca Nacional Mariano Moreno.

De esta manera, el ferrocarril era presentado en su doble condición de conector entre distancias y poblador, colonizador de un territorio antes desierto, ahora habitado. Mapa y fotografía funcionaban como correlatos, a su vez, de la descripción textual del viaje, que finalizaba, para no olvidarnos que el viaje también (y sobre todo) era una mercancía, con el precio del trayecto total.

En estos últimos ejemplos, encontramos que el punto y la línea por sí solos no resultan suficientes para representar esta nueva espacialidad. Los editores de la revista de la compañía hicieron necesaria la incorporación de otros medios (fotografía, ilustración, texto) para armar, al igual que un rompecabezas, una experiencia atravesada por múltiples estímulos. El pasajero ya no transita por un espacio *in-between*, sino que el tiempo del viaje se ha formalizado como una mercancía, un objeto para el disfrute (y el consumo). En esta nueva intermedialidad, el viaje y el espacio aparecen a la vez fragmentados e integrados. Esa multiplicidad de medios (visuales, verbales) que aparecen de manera simultánea para el lector son imposibles de comprender de manera aislada.¹⁹

Pero este cambio en la representación hubiera sido imposible años atrás. Hasta que no aparece el fotograbado, a fines del siglo XIX, no es factible incorporar fotografías o mapas en la misma página que el texto impreso. La litografía es una técnica de impresión plana, sin relieve, que requiere de sus propios materiales y prensas. La inclusión de una fotografía a la página de un libro o un periódico se realizaba, hasta ese momento, pegando las imágenes individualmente en el espacio dejado en blanco por la tipografía, o mediante grabadores que las pasaban a un taco de madera, capaz de ser impreso junto con el texto. La intermedialidad de la revista, la posibilidad de experimentar, en la lectura, la multiplicidad del viaje responde a las nuevas posibilidades de las técnicas gráficas, al igual que la cromolitografía permitió organizar visualmente el territorio y consolidar un estilo de mapa mural ferroviario en el que los colores diferenciaban y jerarquizaban a las compañías.

Conclusiones

Los mapas murales ferroviarios abren la posibilidad de problematizar la percepción del espacio y su representación gráfica a partir de las condiciones sociotécnicas de reproducción de imágenes. Lejos de considerarlos reflejos de datos objetivos, deben ser considerados en su propia materialidad, como

¹⁹ Sobre el concepto de intermedialidad, ver Mitchell y Hansen (2010) y González Aktories et al. (2021).

artefactos que ordenan la propia experiencia del viaje, mediatizada a través de su representación y reproducción en variedad de formatos y soportes.

De esta manera, además de ampliar y agilizar la circulación de mercancías a nivel regional y global, la combinación del ferrocarril con los desarrollos de la industria gráfica permitió percibir y vivenciar el viaje a través del espacio de maneras inéditas hasta entonces. El ferrocarril importó un nuevo sistema de comportamientos y expectativas, en el cual la velocidad se estableció como el nuevo principio de la modernidad, y la circulación (de sujetos, objetos, o ideas) era sinónimo de progreso. Es así como la propia experiencia del tránsito pasa a estar inexorablemente ligada a la interioridad del coche o del vagón, y el paisaje es percibido como aquello estático que es posible observar “cómodamente” sólo desde la posición privilegiada del pasajero. En ese proceso, el espacio *in-between* aniquilado, vaciado simbólicamente y físicamente a partir de la construcción del desierto como figura discursiva a la vez que violentado en las campañas militares, se transformó, en las primeras décadas del siglo XX, en un espacio a ser consumido. El ferrocarril, que antes anulaba las distancias objetivas entre ciudades, ahora las resignifica.

Cada uno de estos mapas apuntaba a objetivos y sensaciones diferentes. En tanto racconto y descripción de la historia (es decir el pasado) de la compañía, el elemento a resaltar pasa a ser la línea como aquella que conecta distancias, creando nuevos poblados a la vez que transforma ese espacio vacío en territorio. Sin embargo, cuando el mapa está orientado a una promoción del turismo, se hace necesaria la intermedialidad entre dibujo técnico, ilustración, texto y fotografía para otorgarle presencia física al espacio intermedio y al propio sujeto consumidor del viaje como experiencia. Entonces la línea no puede ser recta, y el espacio debe ser, no solo territorio, sino paisaje, tal como apuntaba Mitchell, en un sentido estético y político. Los mapas murales, por su visibilidad privilegiada en los salones principales de las estaciones o clubes, o en las oficinas de los gerentes, se ubican en un lugar intermedio, en el que las diferencias cromáticas, permitidas por los avances de las técnicas gráficas, operan en un sentido similar a las fotografías, haciendo visible la elusiva densidad del espacio.

Referencias bibliográficas

Aliata, F. (2010). Las raíces del árbol de la libertad. El legado ilustrado en la fundación de pueblos en la pampa bonaerense durante el siglo XIX. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.59222>

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

- Ayuso, M. L. (2017). *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera: La Fraternidad, entre la política y la pedagogía (1887-1927)*. 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.
- Ballent, A., Daguerre, M., & Silvestri, G. (1993). *Cultura y proyecto urbano: La ciudad moderna*. Centro Editor de América Latina.
- Bianchi, P. (2020). El suburbio moderno en pueblos de montaña: Cacheuta como caso de estudio (1900-1950). *Claves. Revista de Historia. Universidad de la República, Uruguay, 6 (11)*, 351-379.
- Choi, T. Y. (2015). The Railway Guide's Experiments in Cartography: Narrative, Information, Advertising. *Victorian Studies, 57 (2)*, 251-284.
- Clinton, A. (1981). *Printed ephemera: Collection, organisation, and access*. Bingley.
- Club de Residentes Estranjeros (1889-1981) Libro de Peticiones. Documento disponible en la Biblioteca Max von Buch (Colecciones Especiales y Archivos), Universidad de San Andrés (Referencia AR UDESA-CEYA 2003-1-X)*.
- Cortés, P. (2011). *El tiempo de la máquina: Retratos, paisajes y otras imágenes de la nación*. Colihue.
- Divall, C., & Revill, G. (2005). Cultures of transport: Representation, practice and technology. *Journal of Transport History, 26*, 99-111.
- Excursion over the Buenos Aires and Pacific Railway (1886)*. The Standard Printing Office.
- Fara, C. (2020). *Un horizonte vertical: Paisaje urbano de Buenos Aires 1910-1936*. Ampersand.
- Ferrocarril del Sud. (1889) Inauguración oficial de la prolongación de Bahía Blanca al Neuquén* Imprenta y Taller de Fotograbados de Fausto Ortega.
- Figueroa Alcorta, J. (2005). Mensaje enviado al Congreso el 18 de mayo de 1906. En D. Campbell (Ed.), *La Patagonia Argentina. Estudio gráfico y documental del Territorio Nacional de Santa Cruz* (edición virtual) (p. 56). Kraft. <https://patlibros.org/lpa/index.htm>
- Gaignard, R. (1966). Origen y evolución de la pequeña propiedad campesina en La Pampa seca argentina (el caso de la Provincia de la Pampa). *Desarrollo económico, 6 (21)*, pp. 57-76.
- Goldgel, V. (2013). *Cuando lo nuevo conquistó América: Prensa, moda y literatura en el siglo XIX*. Siglo Veintiuno Editores.
- González Aktories, S., Cruz Arzabal, R. & García Walls, M. (Eds.) (2021). *Vocabulario crítico para los estudios intermediales. Hacia el estudio de las literaturas extendidas*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Grace's Guide Ltd. (s.f.). Waterlow and Sons. Grace's Guide To British Industrial History. Recuperado 1 de febrero de 2023, de https://www.gracesguide.co.uk/Waterlow_and_Sons

Holden, M. S. (1984). The Development of Lithographic Cartography and the Conservation Treatment of a Large Varnished Map. En *The Book and Paper Group Annual*. Recuperado 1 de febrero de 2023, de <https://cool.culturalheritage.org/coolaic/sg/bpg/annual/v03/bp03-08.html>

Hourcade, E. (1999). La pampa gringa, invención de una sociabilidad europea en el desierto. En F. Devoto & M. Madero, *Historia de la vida privada en la Argentina* (pp. 159-183). Taurus.

Kent, A. (2017). Cartographic Style and the Aesthetic Fix. *The Cartographic Journal*, 54(1), 1-4. <https://doi.org/10.1080/00087041.2017.1291556>

Lacoste, P. (2013). *El Ferrocarril Trasandino*. Editorial IDEA.

Ligera reseña histórica del B.A.P. (1918). *Revista Mensual del B.A.P.*, 1 (8), 11-13.

Lois, C. (2009). Imagen cartográfica e imaginarios geográficos. Los lugares y las formas de los mapas en nuestra cultura visual. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIII (298). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-298.htm>

López, M. J. (1996). La quiebra de los hermanos Clark. *Boletín de Historia Ferroviaria* 3, *Todo es Historia*, 344, 45-48.

López, M. J. (2016). La suma del capital privado y público en la construcción de las primeras líneas ferroviarias (1857-1886). En M. J. López, J. E. Waddell, & J. P. Martínez (Eds.), *Historia del ferrocarril en Argentina: La política ferroviaria entre 1857 y 2015* (pp. 19-56). Carapachay: Lenguaje Claro Editora.

López, M. J. (2018). El modelo de empresas privadas con regulación estatal en la Argentina (1907-1930). En J. Vidal Olivares & T. Gómez (Eds.), *Los ferrocarriles en América Latina: Historia y legado (siglos XIX y XX)*. Eudeba.

Malosetti Costa, L., & Gené, M. (2009). *Impresiones porteñas. Imagen y palabra en la historia cultural de Buenos Aires*. Edhasa.

Martínez Jurczynszyn, C. (2011). Historia de la Colonia Alvear (1901-1914). *Revista de Historia Americana y Argentina*, 46, 177-205.

Martínez, M. (2013). Los pueblos del desierto. Conquista, urbanización y colonización del territorio de La Pampa, Argentina (1879-1930). *Registros*, 9 (10), 38-59.

Míguez, E. J. (2016). *Las tierras de los ingleses en la Argentina (1870-1914)*. UAI Editorial.

Miller, P. (2013). *Introduction: The Culture of the Hand*. En *Cultural Histories of the Material Word*. Ann Arbor: The University of Michigan Press.

Mitchell, W.J.T. (Ed.). (2002). *Landscape and power*. University of Chicago Press.

- Mitchell, W.J.T. y Hansen, M. (Ed.). (2010). *Critical Terms for Media Studies*. University of Chicago Press.
- Mulhall, L.E. (2021). La Familia Mulhall y The Standard. *SUPLEMENTO Ideas*, II (8), 47-64.
- Musset, A. (2018). La parábola del mapa topográfico a escala 1/1: La geografía entre representaciones cartográficas y realidades imaginadas. *Revista Faro*, 1 (27), 120-142.
- Okoroanyanwu, U. (2010). *Chemistry and lithography*. SPIE Press; John Wiley and Sons.
- Otero, H. (2006). *Estadística y Nación. Una historia conceptual del pensamiento censal de la Argentina moderna, 1869-1914*. Prometeo.
- Pellicer, F. (1993). El color en el lenguaje cartográfico. *Geographicalia*, 30, 309-320.
- Quesada, E. (1919). *Primera Conferencia Panamericana*. Imprenta Schenone.
- Richards, T. (1993). *The imperial archive: Knowledge and the fantasy of empire*. Verso.
- Rodríguez, F. (2010). *Un desierto para la nación: la escritura del vacío*. Eterna Cadencia.
- Rudwick, M. (1976). The emergence of a visual language for geological science 1760-1840. *History of Science*, 14 (3), 149-195.
- Sáitza, S. (2011). La cultura. En E. Míguez (Ed.), *Argentina, la apertura al mundo, 1880-1930*. (pp. 263-310) Fundación Mapfre; Taurus.
- Sarmiento, D. F. (1980) (8 de agosto de 1857). Discurso en el Senado del Estado de Buenos Aires. En T. Halperín Donghi, *Proyecto y construcción de una nación: Argentina, 1846-1880*. Biblioteca Ayacucho (p. 306).
- Schivelbusch, W. (2014). *The Railway Journey. The industrialization of time and space in the nineteenth century*. University of California Press. <http://ebookcentral.proquest.com/lib/wisc/detail.action?docID=1686847>
- Simm, G. (2014). *George McCorquodale. Master Printer*. Newton-le-Willows: Willow Printing and Design Ltd.
- Szir, S. (2005). Los orígenes de la cultura visual masiva en Buenos Aires y sus condiciones materiales de posibilidad. III Congreso Internacional de Teoría e Historia de las Artes. XI Jornadas CAIA, pp. 219-230.
- Szir, S. (2020). Consumo, gráfica y publicidad en las revistas ilustradas. Buenos Aires, siglo XIX. *Anuario TAREA*, 7, 80-105.
- Tufte, E. (2005). *Visual Explanations. Images and quantities, Evidence and Narrative*. Graphic Press.
- Twyman, M. (1994). Emergence of the graphic book in the 19th century. En R. Myers & M. Harris (Eds.), *A Millennium of the Book: Production, Design and Illustration in Manuscript and Print, 900-1900*. Oak Knoll Press.

- Twyman, M. (2001). *Breaking the mould: The first hundred years of lithography*. British Library.
- Twyman, M. (2008). The Long-Term Significance of Printed Ephemera. *RBM: A Journal of Rare Books, Manuscripts, and Cultural Heritage*, 9 (1).
- Twyman, M. (2013). *A history of chromolithography: Printed colour for all*. British Library Oak Knoll Press.
- Valeri, R. (1979). *Cronología crítica de los ferrocarriles en el Territorio de La Pampa (1891-1927). Contribución al estudio del papel del riel en el poblamiento de las tierras americanas de frontera*. Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de La Pampa.
- Vives i Piqué, R. (2003). *Guía para la identificación de grabados*. Arco Libros.
- Wood, D. (2010). *Rethinking the power of maps*. Guilford Press.
- Yanov, M. (1918, agosto). El ferrocarril y el progreso. *Revista Mensual del B.A.P.*, 1(9), 10.
- Zouvi, S. (2008). La federalización de Misiones. En G. Iuorno & E. Crespo (Eds.), *Nuevos espacios. Nuevos problemas. Los territorios nacionales*. EDUCO, Universidad Nacional del Comahue, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco-Cehepyc.