

**Fabio Eduardo Ares** | [fabioares\\_dcv@yahoo.com.ar](mailto:fabioares_dcv@yahoo.com.ar)  
Facultad de Artes. Universidad Nacional de La Plata. Argentina

Recibido: 6/3/2020  
Aceptado: 12/6/2020

## RESUMEN

Un letrero ferroviario situado en el perímetro de la traza histórica de la ciudad de La Plata despierta los sentidos del observador. En la inmediatez, el objeto se constituye en señal y se aleja del sistema identificador que supo integrar. A la vez, elementos como tiempo, lugar y materialidad completan su aura para transformarlo en símbolo mediante un proceso mistificador, que lo ubica como hito urbano y representante de la identidad barrial.

## PALABRAS CLAVE

Semiótica; signos; símbolos; patrimonio; identidad

## ABSTRACT

A railway sign located on the perimeter of the historical layout of the city of La Plata awakens the senses of the observer. In the immediacy, the object becomes a signal, moving away from the identifier system that it knew how to integrate. At the same time, elements such as time, place and materiality complete its aura to transform it into a symbol through a mystifying process, which places it as an urban landmark and representative of neighborhood identity.

## KEYWORDS

Semiotics; signs; symbols; heritage; identity

# Letrero de plataforma del apeadero La Cumbre

De objeto de diseño  
a símbolo e hito urbano

The Platform Sign  
at Train Station La Cumbre

From Design Object  
to Symbol and Urban Landmark

# ARTÍCULO

«Hay prácticas de mistificación, de monumentalización, que son positivas para la cultura, pues crean situaciones irreversibles.»  
Norberto Chaves (1991)

1. El concepto de tipografía urbana incluye a la rotulación, la letrografía y la caligrafía como diferentes formas de producción de letras.

Los usos tipográficos de una ciudad<sup>1</sup> son una muestra significativa de su patrimonio y de su identidad. La letra constituye el registro textual de las actuaciones políticas, económicas, tecnológicas y sociales de la comunidad en un determinado tiempo histórico. Esta forma de expresión trasciende las fachadas y abarca toda la ciudad para conformar el «paisaje tipográfico» (Silva Gouveia y otras, 2009, p. 339). De esta manera, a la letra asociada al ambiente público construido, se le agrega la incorporada al diseño de la información, la aplicada sobre objetos y la que se encuentra en movimiento (como la vinculada al transporte). Pensemos que, en este territorio, una tipografía podría identificar un edificio y decir qué empresa u organización funciona dentro de sus paredes; ordenar la circulación a través de las señales y la nomenclatura o la numeración domiciliaria; ayudar a comercializar un determinado producto; conmemorar un acontecimiento del pasado u homenajear a un prócer; o simplemente decorar un espacio valiéndose de sus capacidades expresivas, como en los casos del filete, el *graffiti* y el *lettering*.

Este artículo fue realizado sobre la base del trabajo final que presenté en 2018 como alumno del seminario Teoría y Crítica Cultural en América Latina, a cargo del profesor Daniel Belinche, en el marco del Doctorado en Artes —Facultad de Artes (FDA), Universidad Nacional de La Plata (UNLP)—.



Figuras 1a y 1b. Letrero de plataforma del apeadero La Cumbre

Durante el desarrollo de mi tesis —que se titulará *La Plata, ciudad de Letras. Recuperación y puesta en valor del patrimonio tipográfico platense*—, se catalogarán las letras que se consideren históricas, se las ubicará dentro de zonas patrimoniales de La Plata y se las registrará de acuerdo a parámetros propios de la comunicación visual y el arte tipográfico, con el fin de analizar los resultados volcados para conocer los usos tipográficos históricos de la ciudad y, finalmente, poder compararlos con resultados obtenidos en otras ciudades en las que tuve la oportunidad de trabajar, como Buenos Aires, Valparaíso y Colonia del Sacramento.

### EL CASO QUE NOS CONVOCA

Durante los recorridos que realicé junto con el colega Octavio Osoreo para el proyecto *Tipografía Histórica Ferroviaria* (2012), pude relevar un sinnúmero de letreros ferroviarios que pertenecieron a distintas líneas, en diferentes lugares del país. Uno de estos, situado en la circunvalación de La Plata, llamó particularmente mi atención no solo por su singularidad, sino, también, por su capacidad simbólica, una experiencia que me gustaría analizar a continuación.

Se trata del letrero de plataforma del apeadero La Cumbre [Figuras 1a y 1b], único sobreviviente de la antigua parada correspondiente al ramal P1 del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, la primera dentro del trazado platense y que era destinada únicamente al servicio de pasajeros, y que desapareció tras el avance urbano posterior a la clausura del servicio, que sucedió el 6 de julio de 1977.

### ESPACIO, TIEMPO Y MATERIALIDAD DEL SIGNO

Hablar del letrero principal de una estación de ferrocarril en términos de singularidad es una suerte de contradicción si lo entendemos como parte de un *sistema* señalético. En realidad, forma parte de un conjunto de carteles de factura industrial, un estereotipo que tiene como fin informar sobre el lugar geográfico, un nodo dentro del recorrido que media entre un punto de salida y otro de llegada.

Coincido con la mirada del arquitecto Jorge Tartarini (2012), quien vinculó claramente los carteles al equipamiento del ferrocarril, cuando afirma:

[...] cuando hablamos sobre el sistema ferroviario y su carácter integrado [...] es necesario detenernos en la señalización utilizada por las empresas en las estaciones, tanto en el edificio de pasajeros como en cada una de las construcciones anexas, y en los carteles que anunciaban su nombre en el predio (p. 269).

Es necesario resaltar que la única variable dentro del estereotipo la constituye la letra que fue utilizada en cada letrero. Un sistema dentro del sistema. En este caso uno de signos alfabéticos, cuya combinación permite saber de inmediato el lugar en que uno se encuentra posicionado. Íntimamente vinculadas a la totalidad del sistema ferroviario, observamos letras asociadas a la arquitectura de las estaciones (casa de pasajeros, andenes, galpones, predio general), a las vías (señalamiento, rieles, durmientes, postes, puentes, etcétera), al material rodante (locomotoras, vagones y otros vehículos ferroviarios), y a los objetos de diversa índole que formaban parte del funcionamiento del servicio, también a las imprentas y el material impreso.

Si pudiéramos plantarnos frente al objeto letrero y suscribirlo solamente a la categoría de *signo*, podríamos entenderlo como un fiel representante de ese lugar en ese tiempo —por más que no conociéramos ese sitio o bien estuviéramos de paso— y como el representante de esa compañía en particular, pues es diferente a los carteles utilizados por otras empresas. Esta última condición rompería la relación entre la espacialidad, entendida en este caso como geografía, y el tiempo cronológico. Pararse ante la cosa letrero plantea una disrupción entre la distancia física y la distancia temporal. Más adelante retomaré este punto.

Podríamos verificar, además, algunos valores propios de este tipo de signos, como la «urbanidad», la «autoseñalización», la «legibilidad», la «informatividad» y «la reproducibilidad» (Chaves, 1991, p. 16).

La *urbanidad* refiere a la escala del signo en relación con la ciudad en la que se encuentra inserto. Este letrero es como una especie de ciudad en sí mismo... remite de inmediato a urbe. Una ciudad de hormigón —un material en auge en la época de su emplazamiento, ocurrido a mediados de siglo xx—, de columnas poderosas, que remite en parte a algunas características de la arquitectura platense.

La *autoseñalización* es la capacidad de este signo para ser ubicado rápidamente donde uno espera encontrarlo, su capacidad de ser figura y de ser encuadrado más allá del fondo complejo y muchas veces desconocido que plantea su entorno inmediato.

Esta condición se verifica en cualquier letrero ubicado en un andén ferroviario, y por lo tanto también en este. La estructura aquí tapa lo subyacente.

Por *legibilidad* entendemos a la calidad de la percepción del texto contenido dentro del soporte continente. En este aspecto el cartel posee un rango alto, facilitado y asegurado por un diseño tipográfico de estilo geométrico —estilo propio del rubro— y por un contraste óptimo, provisto por las letras blancas sobre fondo negro.

La *informatividad* es la posibilidad de transmitir cierta cantidad de datos con una alta economía informativa. En este sentido, este, y sus compañeros de sistema (y afirmaríamos que todos los letreros de plataforma) cumplen con creces este cometido, por supuesto, mientras el usuario comparta la lengua en la que está compuesto el texto.

Otro valor que aportó el arquitecto argentino Norberto Chaves (1991), y que sirve para analizar este caso particular, es la *reproducibilidad*. Este tópico hace referencia a la capacidad de este signo de entenderse como parte de un conjunto de características similares, cualidad que cumple de manera excepcional gracias a su particular diseño tipográfico, y de manera aceptable si se lo compara con los rasgos generales que tiene la segunda generación de letreros de plataforma pertenecientes a otra empresa: el ferrocarril Compañía General de Buenos Aires (luego Ferrocarril General Belgrano). Si bien estos carteles no comparten diseño tipográfico, sus soportes tienen las mismas dimensiones y técnica de fabricación,<sup>2</sup> lo que indicaría o bien que el Provincial se inspiró en ellos o, incluso, que podrían haberse producido en el taller de vía y obras del Compañía General.<sup>3</sup>

El último valor semiótico que podría citar es la *universalidad*, entendida como la capacidad de este tipo de signo (y de su sistema estereotipado) de integrarse a contextos diversos. Esto se verifica en cada estación y localidad que integra el recorrido ferroviario, ya que pertenece a una serie de pocos elementos que se repiten en cada nodo y, por lo tanto, cargan consigo la capacidad de reconstruir un todo, equivalente en este caso al ramal y a la línea.

En nuestra historia ferroviaria es posible asociar una tipografía con una determinada compañía. Cada empresa ferrocarrilera eligió para sus letreros una en particular, como es el caso de la incluida en los letreros del ramal P1 del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. Se trata de una letra curiosa, tanto por haber sido

2. Según reza el *Plano original para tableros indicadores de hormigón armado*, fechado el 2 de enero de 1941.

3. Para Jorge Waddell (2013), historiador del ferrocarril y titular de la Fundación Museo Ferroviario, los letreros del Ferrocarril Provincial podrían estar relacionados con los de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, e incluso con los del Ferrocarril Midland, ya que desde 1954 estas empresas se fusionaron para crear la empresa estatal Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires y en 1957 se incorporaron a la red del Ferrocarril Nacional General Belgrano.

colada junto con el soporte de hormigón armado como por lo particular de su diseño, que puede describirse como de tipo *display*, de caja alta o capital (solo en mayúscula) y de estilo constructivista, de construcción modular, realizada a partir de las formas geométricas básicas y de trazo uniforme, es decir, sin modulación. Sin lugar a dudas, su rasgo diferencial lo aportan los apéndices rectangulares que posee más allá de las líneas de base y de mayúsculas, al parecer solamente un detalle estético que a simple vista genera una especie de salto en la línea de texto.

## EL LETRERO COMO HITO URBANO

La idea original del gobernador Dardo Rocha fue que los ferrocarriles arribaran desde la periferia hasta La Plata, flamante capital de la Provincia de Buenos Aires, a través de su perímetro de circunvalación, pero sin atravesarla —condición que fue respetada por el Ferrocarril Provincial pero no por el Ferrocarril del Sud—. El apeadero al que hacemos referencia se encontraba entre las estaciones Arturo Seguí y Gambier, y se situó en la intersección de las avenidas 31 y 32, ¡exactamente en la esquina oeste del cuadrado platense!, lo que suma un nuevo atributo a nuestro objeto: su condición de *hito*.

Los hitos o «mojones», como los denominó el arquitecto Kevin Lynch [1960] (2008), dentro de su clasificación de elementos visuales en el espacio urbano, son un tipo de punto de referencia, por lo general un objeto físico simple, elegido por el público entre un sinnúmero de estímulos visuales. Su carácter de hito urbano, por lo tanto, es otorgado por la gente con el transcurso del tiempo, y son objetos que ayudan a recordar el pasado y representan elementos de la *identidad* de esa comunidad. Para Lynch [1960] (2008), el concepto de patrimonio urbano se basa en el reconocimiento del valor de este tipo de hitos y de su conservación.

Bajo esta misma mirada, podríamos señalar dos nuevos valores para nuestro letrero: uno que tiene que ver con lo *urbanístico*, no precisamente por sus cualidades formales o expresivas, sino más bien con su posición geográfico-espacial dentro del plano platense [Figura 2] —bien podría decirse que la ausencia de un mojón que marque el vértice oeste del cuadrado de La Plata es suplida por este cartel—. Y un valor *simbólico* otorgado por la comunidad, especialmente la del barrio instalado a su inmediato alrededor, una pequeña porción del actual San Carlos<sup>4</sup> que se reconoce como habitante de La Cumbre, se identifica con el hito y lo apropia como parte de su historia y/o su tradición.<sup>5</sup>

4. Actualmente, hablar de La Cumbre es referirse a un sector informe dentro de la actual delegación municipal San Carlos.

5. Acciones en buena parte sintetizadas en el trabajo de la Sociedad de Fomento La Cumbre.

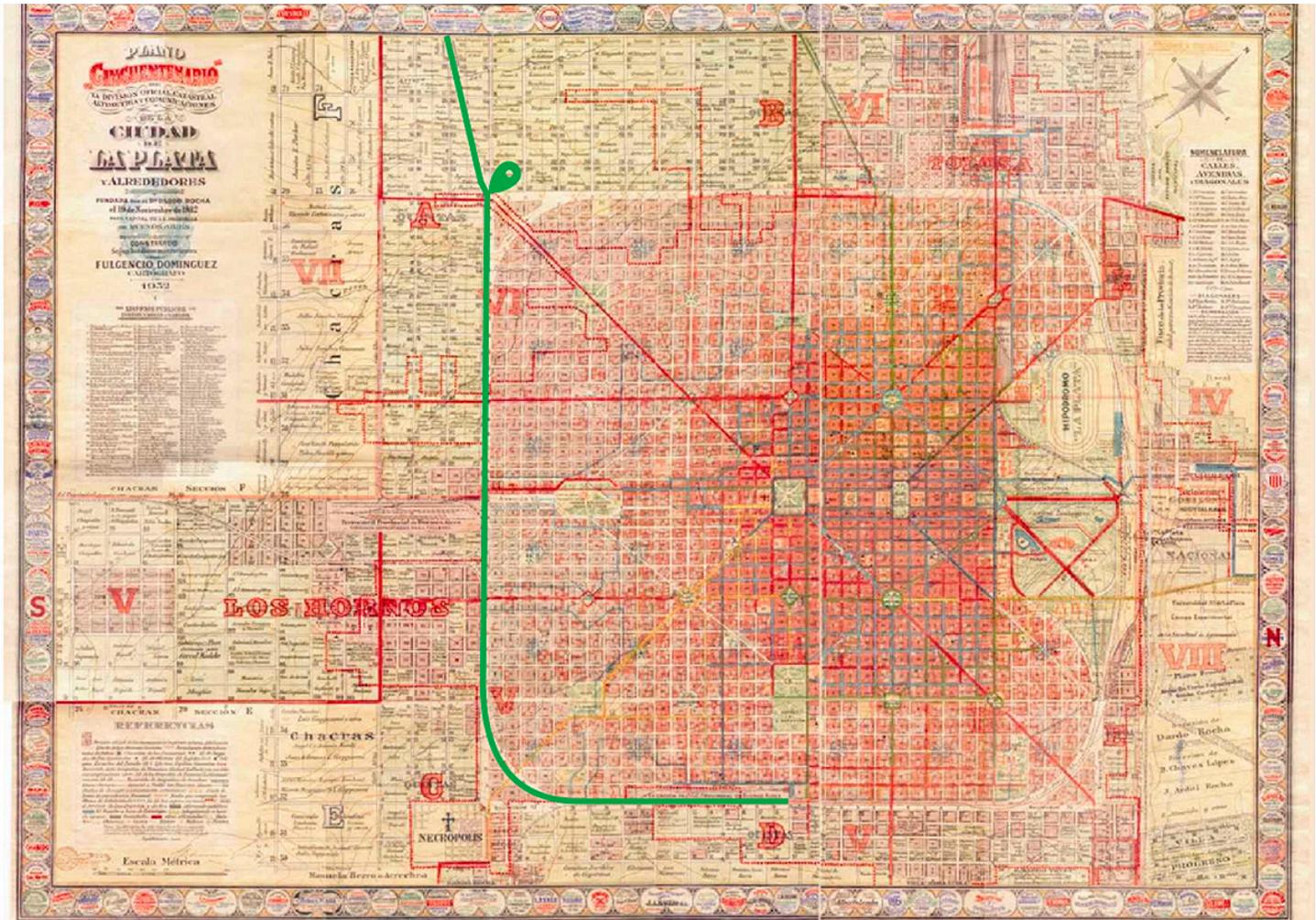


Figura 2. Trazado del Ferrocarril Provincial y posición geográfica del paradero La Cumbre. Plano Cincuentenario de la Ciudad de La Plata y alrededores (1952), de Fulgencio Domínguez

Sería posible, entonces, agregarle a este análisis un valor de tipo *histórico*... un valor que permite, por ejemplo, reivindicarlo como *patrimonio*. Un legado propio de su tiempo real cronológico que perdura y se suspende, que merece ser conservado y puesto en valor para las generaciones futuras, como muestra del arte industrial y como hito urbano. En palabras de Chaves (1991), mediante un proceso de «mistificación» que es capaz de salvarlo de la «depredación» (p. 25).

## SEMIOSIS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN SÍMBOLO

Los letreros que llevan el nombre de las estaciones, conocidos como tableros o *nameboards* (llamados comúnmente nomencladores), parecen ser el paradigma de la relación letra-ferrocarril. Funcionan al mismo tiempo como indicadores e identificadores, hablan del lugar donde se ubican y también de la empresa que los instala, brindan pistas de su origen y su tiempo. En nuestro país



Figura 3. Fotografías de la colección *El tren y la gente* (gentileza de Ezequiel Semo, Patricio Larrambebere y Archivo ABTE)

6. De esta idea se habló durante la cursada del Seminario.

7. Sus letras, recuperadas en forma de fuente tipográfica por Tipografía Histórica Ferroviaria, son utilizadas tanto por la Asociación Amigos del Ferrocarril Provincial como por la organización Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, para el diseño de algunas de sus piezas gráficas.



Figura 4. Rescate tipográfico y recreación de un letrero realizado por Tipografía Histórica Ferroviaria para la Asociación Amigos del Ferrocarril Provincial (2013)

no es necesario buscarlos en museos, pues en muchos casos, han sobrevivido a las empresas que los fabricaron o importaron e, incluso, a las estaciones que supieron identificar, a veces demolidas o abandonadas tras el proceso de vaciamiento que sufrieron nuestros ferrocarriles a partir de la segunda mitad de la década del sesenta del siglo xx. Suelen convivir con carteles de diferentes momentos históricos y en incontables ocasiones se perpetuaron como las únicas imágenes que los pasajeros pudieron observar de un determinado pueblo —pueblo que probablemente haya surgido y evolucionado a partir del desarrollo del ferrocarril—.

Es común ver fotografías de gente posando junto a letreros ferroviarios, como queriendo decir: «Miren hasta dónde llegué», o bien, «pertenezco a este lugar» [Figura 3]. ¿Sería posible este fenómeno si simplemente se trataran de señales?

Sabemos que las fronteras entre los tipos de signo son extremadamente permeables. Podríamos sostener que nuestro letrero es una señal, pero no dentro de la concepción de Umberto Eco (1973), quien la vincula a aspectos propios de la naturaleza, sino, más bien, a la de aquellos estudiosos que la cuentan entre los signos artificiales que no son símbolos. La señal es capaz de influir en la conducta humana sin dar lugar a reinterpretaciones (por ejemplo, el mamotreto blanco de hormigón con dos columnas es equivalente a estación o parada. Si se suma la lectura lineal de las letras L, A, C, U, M, B, R, E, también indica una posición dentro del recorrido: el pasajero continúa su viaje o se baja allí).

Pero como *no hay nada de natural en la historia*,<sup>6</sup> también podríamos afirmar que nuestro letrero fue un símbolo de la empresa, capaz de transferir atributos propios de su identidad, y que, además, a través de un proceso semiótico mistificador, suspendió el tiempo cronológico, se transformó y se resignificó para ser un hito urbano, un representante del barrio e, incluso, como evocador de dos organizaciones patrimonialistas [Figura 4].<sup>7</sup>

## REFLEXIONES FINALES: DE AURA Y MALVONES

El filósofo alemán Walter Benjamin (en Didi-Hubermann, 1997) nos legó el concepto de «aura», aquella que confiere al objeto la capacidad de transmitir una serie de connotaciones más allá de su visibilidad y su presencia inerte.

«Nunca vemos solo lo que vemos», se dijo en algún pasaje del seminario de Belinche. Este «fenómeno aurático» (Didi-Hubermann,



Figura 5. El hito urbano de La Cumbre y sus malvones. Fotografía de Marcelo Querecetti (2009)

1997, p. 98), se puede verificar de inmediato ante la contemplación del letrero de plataforma del apeadero La Cumbre, un objeto capaz de señalar lo que no está; de evocar la fascinación del niño que fuimos ante el paso de la locomotora del Provincial; de despertar la frustración del adulto ante la parada que ya no es, debido al proceso de desmantelamiento sufrido por nuestros ferrocarriles; de presentarnos al *monumento* capaz de representar a un barrio sin reconocimiento municipal; de demarcar el límite más occidental de la trama platense o, simplemente, al descubrirlo como macetero, de recordarnos la obsesión de la abuela por sus malvones [Figura 5].

Para Benjamin (en Didi-Hubermann, 1997), la reproducción seria de un objeto es antiaurática. El estereotipo, en este caso, sería incapaz de despertar cualquier percepción retórica, sería incapaz de alterar la relación tiempo-espacio real. Este fenómeno solo podría verificarse en nuestro letrero en la inmediatez de la señal. Esto no se verifica en nuestro letrero como símbolo.

## REFERENCIAS

Ares, F. E. (2013). Entrevista a Jorge Wadell [Entrevista]. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Chaves, N. (1991). *Señalización y patrimonio urbano*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Asociación de Diseñadores Gráficos de Buenos Aires.

Didi-Hubermann, G. (1997). *Lo que vemos, lo que nos mira*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Manantial.

Domínguez, F. (1952). *Cincuentenario de la Ciudad de La Plata y alrededores* [Plano]. La Plata, Argentina: Dirección Oficial Catastral Altimetría y Comunicaciones. Recuperado de [http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/geodesia/deptos/inv\\_historica/laplata\\_1952](http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/geodesia/deptos/inv_historica/laplata_1952)

Eco, U. [1973] (1988). *Signo*. Barcelona, España: Labor.

Lynch, K. [1960] (2008). *La imagen de la ciudad*. Barcelona, España: Gustavo Gilli.

Querecetti, M. (agosto de 2009). Apeadero La Cumbre [Entrada de blog]. Recuperado de <http://www.plataforma14.com.ar/Querecetti6A.html>

Silva Gouveia, A. P., Farias, P. L. y Gatto, P. S. (2009). Letters and cities: reading the urban environment with the help of perception theories [Letras y ciudades: leer el entorno urbano con la ayuda de teorías de percepción]. *Visual Communication*, 8(3), 339-348. Recuperado de <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1470357209106474>

Tartarini, J. D. (2012). *Patrimonio Ferroviario Bonaerense*. La Plata, Argentina: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.