
TIPOGRAFÍA HISTÓRICA FERROVIARIA

Estudio y rescate del patrimonio tipográfico argentino

HISTORIC RAILWAY'S TYPOGRAPHY

Study and Rescue of Argentine Typographic Heritage

FABIO ARES

fabioares_dcv@yahoo.com.ar

OCTAVIO OSORES

octavioosores@gmail.com

Taller de Diseño en Comunicación Visual IB. Facultad de Bellas Artes
Universidad Nacional de La Plata. Argentina

Recibido 20/03/2017 | Aceptado 30/06/2017

Resumen

Las letras no tuvieron el reconocimiento de los aficionados y los historiadores del ferrocarril como parte del patrimonio ferroviario, aun cuando se utilizaron en forma extensiva por las diferentes líneas que operaron en el país desde 1857. Estas usaron sus propios diseños o importaron otros, rasgos que desde nuestro trabajo pretendemos respetar, reconocer y difundir. Este texto recorre la letra ferroviaria a través de su estilo, tipo de generación, función, ubicación espacial, técnica de aplicación, materiales constitutivos y soportes utilizados en relación con la realidad histórica, política y económica de la Argentina.

Palabras clave

Tipografía; diseño; historia; ferrocarril; patrimonio

Abstract

The letters were not recognized by railway fans and railway historians, even though they were extensively used by the different lines that operated in the country since 1857. They used their own designs or imported others, traits that we intend to respect, recognize and disseminate. This text traces the railway typography through its style, type of generation, function, location, application technique, materials and supports used, in relation to the historical, political and economic reality of Argentina.

Keywords

Typography; design; history; railways; heritage



El presente artículo es fruto del programa de estudio y recuperación patrimonial denominado Tipografía Histórica Ferroviaria, que tiene como objetivos investigar los usos tipográficos históricos de las compañías ferroviarias argentinas; recuperar y poner en valor su letra histórica como parte del patrimonio tipográfico nacional; difundir los resultados obtenidos a través de publicaciones, artículos y presentaciones; y generar fuentes tipográficas digitales para el beneficio de organizaciones vinculadas al legado ferroviario. El proyecto fue declarado de interés académico por la Facultad de Bellas Artes (FBA) de la Universidad de La Plata (UNLP) —institución de la que somos graduados y docentes de la carrera Diseño en Comunicación Visual— y comenzó en el año 2012 por iniciativa propia, y como producto de intereses y de experiencias personales previas relacionadas con el diseño, la tipografía y el tren. Este trabajo pretende sumergir a aficionados, curiosos y gente sensible al mundo de la letra y el tren, en un camino hacia la elaboración de una teoría sobre los usos tipográficos de las diferentes empresas que se instalaron en la Argentina desde 1857 y en una propuesta taxonómica para el estudio de la letra en el entorno.

La tipografía no fue ni es tenida en cuenta por los aficionados y los historiadores del ferrocarril, aun cuando fue utilizada de manera extensiva por las diferentes líneas. Cada empresa, estatal o privada, utilizó sus propios diseños, un rasgo distintivo que pretendemos respetar, reconocer y difundir, ya que es un tema poco estudiado en el mundo, inexplorado en nuestro país y que consideramos importante para el estudio y la revalorización del patrimonio tipográfico nacional.

¿Por qué se encuentran allí esas letras? ¿Adónde se ubicaron? ¿Quiénes y cómo las generaron? ¿Desde dónde llegaron? Estas fueron algunas de las preguntas que nos obligaron a ampliar nuestra mirada y a proponer una taxonomía lo suficientemente abarcativa como para ordenar los relevamientos documentales y de campo. Una clasificación que puede ser transferida a trabajos con similares características. Por una parte, por medio de este texto recorreremos las letras ferroviarias a través de su estilo, su tipo de generación, su función, su ubicación espacial, su técnica de aplicación, sus materiales constitutivos y sus soportes en relación con la realidad histórica, política y económica del país. Por otra parte, presentaremos el caso de algunas letras que, a partir de un trabajo de recuperación histórica, se encuentran en proceso de digitalización para la obtención de fuentes tipográficas. Algo de este material ha sido expuesto junto con objetos ferroviarios en diferentes ámbitos educativos y culturales de la Argentina, de México y de Chile, y también fue premiado en la *II Bienal de Diseño de la Universidad de Buenos Aires*.

Breve cronología de los ferrocarriles argentinos

La historia ferroviaria argentina nació con el otorgamiento de una concesión a la Sociedad del Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste para la construcción del ramal que marcó el inicio del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, inaugurado en 1857. Pocos años después, en 1862, la Buenos Aires Great Southern Railway (más tarde, Roca) comenzó la construcción de una línea férrea entre el mercado de Constitución y la localidad de Chascomús, el primer tramo de la que llegó a ser la empresa más importante del ramo. En 1863 empezó la construcción del Ferrocarril Central Argentino (luego, Mitre) entre Rosario y Córdoba; y tres años después, la del Ferrocarril Primer Entrerriano (más tarde, Urquiza), la primera línea ferroviaria de la Mesopotamia.

Hacia 1880 la expansión ferroviaria nacional era muy notable. El desarrollo de la red fue solventado, al principio, por capitales nacionales y al poco tiempo se sumaron, en forma preponderante, británicos y franceses. Su crecimiento exponencial se relacionó con el modelo económico agroexportador basado en la producción de la región pampeana, donde se concentró la mayor cantidad de tendido férreo. Mediante un esquema radial, las principales líneas confluyeron en la ciudad de Buenos Aires (y en su puerto).

El Estado tuvo también una importante participación en la expansión de la red ferroviaria mediante los llamados ferrocarriles de fomento, líneas que llegaban adonde no resultaba rentable para las inversiones privadas. Buena parte de lo que luego fue el Ferrocarril General Belgrano, el más extenso de la red, se construyó a cargo de la empresa Ferrocarriles del Estado, que tendió líneas entre las capitales provinciales, como la de Córdoba a Tucumán, Salta y Jujuy. A fines de siglo XIX, existían alrededor de 16 500 km de vías, de los cuales 2 000 pertenecían al Estado. El tráfico era de 18 millones de pasajeros y 11.8 millones de toneladas de carga. Entre 1946 y 1948, todas las líneas férreas fueron estatizadas y operaron de manera autónoma bajo la órbita de la Empresa Nacional de Transportes (ENT). En ese momento, sus nombres fueron cambiados por los de personalidades de la historia argentina. De este modo, la red ferroviaria argentina, con cerca de 50 000 km de vías, fue una de las más grandes del mundo y sigue siendo la más extensa de Latinoamérica. Tuvo cuatro trochas distintas y conexiones con Paraguay, Bolivia, Chile, Brasil y Uruguay.

En 1958 comenzó un período que podría llamarse de «regresión», ya que fueron implementadas políticas a favor del desarrollo de la red caminera que desarrollaron planes de clausura y levantamiento de vías (como el Plan Larkin). A partir de 1976, en tiempos de la dictadura cívico-militar, comenzó el desguace de la red. En esos tiempos se incrementó el levantamiento de tendidos y la clausura de ramales, lo que generó un grave deterioro de la infraestructura y la desconexión entre poblados del interior. En 1991, Ferrocarriles Argentinos fue desarticulada en vistas de la total privatización de la red ferroviaria, la cual

se efectivizó a partir del siguiente año. El 10 de marzo de 1993, Carlos Saúl Menem decretó el cierre definitivo de Ferrocarriles Argentinos.

Con la asunción de los presidentes Néstor Kirchner y, posteriormente, Cristina Fernández de Kirchner se abrió una nueva etapa en la historia del ferrocarril nacional: fue la mayor inversión en cincuenta años. Se reabrieron ramales, se renovó el material rodante de todas las líneas urbanas y de larga distancia, se fomentó el transporte de carga por tren y se invirtió en el reacondicionamiento de los tendidos. El actual gobierno aún no presentó un plan integral de desarrollo para el sector ferroviario (Universidad Tecnológica Nacional, 2012).

Letra en el entorno: metodología y taxonomía

A diferencia de lo que históricamente sucedió con la investigación sobre tipografía para ediciones, los usos tipográficos en el entorno (en especial los urbanos) fueron —y son— muy poco estudiados en el mundo, menos aún en Latinoamérica. Recién a partir de los años sesenta de siglo XX se comenzó a editar sobre el tema. La gran mayoría de estos trabajos asocian la letra a la arquitectura tanto en aplicaciones permanentes como eventuales y suscriben a la idea de los edificios parlantes.

En concordancia con la investigadora brasilera Priscila Lena Farias, quién desde hace varios años analiza los usos tipográficos de San Pablo (Brasil), observamos la ciudad y el entorno por medio de una mirada amplia y estructural que, por supuesto, incluye el «paisaje tipográfico» (Gouveia, Farias & Gatto, 2009). Farias cita con frecuencia los aportes conceptuales y metodológicos del arquitecto Kevin Lynch, especialmente los enunciados en la obra *The Image of the City* (1960), que muestran la idea de «leer» el ambiente urbano a través de los elementos visuales que lo componen, en una propuesta muy vinculada a la percepción y en donde lo tipográfico es un elemento importante. Dentro de esta concepción, al ambiente público construido se le agrega el diseño de la información. Así se estructuró el libro *Señales. Rotulación en el entorno*, de Phil Baines y Catherine Dixon, que fue dividido en «letras en señales para dirigir e informar» y «letras para nombrar lugares y definir espacios».

Necesariamente se deben generar modelos de clasificación para organizar el producto del trabajo de campo y, en ese sentido, los investigadores proponemos diferentes planos para el análisis de lo registrado. De esta manera, se plantean distintos criterios para el estudio de la letra en el entorno, la mayoría se articula con su función dentro del mensaje y se completa con aspectos variados, como su estilo, su capacidad simbólica o su materialidad. Así, una tipografía puede identificar un edificio y decir qué empresa u organización funciona allí; ordenar la circulación a partir de las señales, 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, aún de forma accidental, es decir, como producto de expresiones populares «no oficiales» como es el caso del *grafitti*. Con relación a esto, la profesora Silvia H. González (2014) sostuvo que la función de la letra —al menos para el caso de las inscripciones arquitectónicas utilitarias o decorativas— está condicionada por factores de diversa índole, como el ambiente, las características del sitio de emplazamiento, las tecnologías y la escala.

Entendemos a la letra histórica como el registro textual de las actuaciones políticas, económicas, tecnológicas y sociales de un pueblo. Una forma de expresión que trasciende las fachadas, que abarca a la ciudad toda y que se extiende a las zonas rurales, incluyendo a la tipografía que se encuentra en movimiento, por ejemplo la incorporada al material rodante. Esta mirada integral necesita de una forma amplia de catalogación. Para ello, proponemos un modelo de abordaje [Recuadro]. La lectura relacional de los tópicos que lo conforman permitirá responder los interrogantes hacia el final de la investigación.

Criterios para el registro de letras patrimoniales

En nuestro proyecto, cada letra que pueda ser individualizada en la etapa de relevamiento debe ser registrada de manera meticulosa y atender a los siguientes tópicos:

- **Estilo** (adaptación propia a partir de la clasificación de la Atypi: con serif, sin serif, caligráficas, de fantasía, de época).
- **Tipo de generación** (caligrafía, tipografía o letragrafía).
- **Función dentro del mensaje visual** (identificativa, expresiva, persuasiva, informativa, estética, fática, conmemorativa, metalingüística).
- **Ubicación** (calles, comercio, edificio, espacios verdes, letrero/marquesina, mobiliario, monumento, transporte).
- **Material constitutivo.**
- **Técnica de aplicación sobre el soporte.**
- **Acabado superficial.**
- **Soporte** (materialidad).
- **Locación exacta dentro de la planta urbana, geolocalización, etc.**
- **Año de colocación** (exacto o estimado).
- **Estado en el que se encuentra.**
- **Documentos anexos** (planos, fotografías antiguas, legislación, bibliografía, etcétera).

Recuadro 1. Modelo de ficha para el registro

Letras de todo tipo

A lo largo de la historia de los ferrocarriles argentinos encontramos caracteres de diferentes estilos: con serif, sin serif, escritas y de fantasía y de época. En esta línea temporal se puede apreciar el desarrollo cronológico del diseño tipográfico.

Las tipografías *con serif* eran de tipo clarendon, industriales y mecánicas. Generalmente, estaban asociadas a la etapa fundacional y a la de expansión de las líneas férreas (desde mediados hasta fines del siglo XIX). Eran, principalmente, de molde y casi exclusivamente importadas desde Inglaterra o Francia. Las *sin serif* fueron primero grotescas y, más tarde, a partir de la segunda década del siglo XX, humanistas y geométricas. Estas últimas, realizadas por dibujantes técnicos vinculados a las empresas. Además, se pueden apreciar escritas informales y formales, en textos escritos y caligrafiados en todas las etapas, de fantasía y de época: según las tendencias históricas de diseño.



Figura 1. Composición realizada a partir de letras ferroviarias

Caligrafía, lettering y tipografía

Existen al menos tres modos de generar letras: trazándolas a mano mediante herramientas escriturales, dibujándolas o diseñando sistemas alfabéticos. Por lo tanto, conviven la producción manual formal e informal, el dibujo de cada uno los signos para generar composiciones especiales, su elección a partir de muestras de diferente tipo y el diseño de tipografías. En las empresas ferroviarias existieron todas estas formas, ya que obtuvieron sus propias letras, las importaron o las seleccionaron a partir de modelos en uso.

Las tareas de producción de letras estaban a cargo de diferentes actores, como dibujantes en las áreas técnicas, empleados de la sección Vía y Obras en los talleres ferroviarios y en otras locaciones y oficiales tipógrafos en las imprentas que poseían las principales compañías.

Usos y funciones

Para la arquitecta Mónica R. Ferrari, «la arquitectura y la ingeniería ferroviaria que acompañó a los tendidos fue parte de un sistema indivisible donde cada elemento componente desarrolló una función específica» (2007: 190). Las letras tampoco se hallan en el sistema ferroviario por casualidad, poseen funciones muy puntuales dentro de los mensajes visuales que emitieron las compañías. Fueron incorporadas para la identificación corporativa, el señalamiento de los tendidos, la indicación de lugares o situaciones, la información de sus servicios y hasta la decoración de sus instalaciones.

Letras en todos lados

Indefectiblemente vinculadas a la totalidad del sistema ferroviario, observamos letras asociadas a diferentes factores, como la arquitectura de las estaciones (casa de pasajeros, andenes, galpones, predio general), las vías (señalamiento, rieles, durmientes, postes, puentes, etcétera), el material rodante (locomotoras, vagones y otros vehículos ferroviarios), objetos de diversa índole que formaban parte del funcionamiento del servicio y las imprentas y el material impreso.

Inclusive, podemos asociar tipografías con una determinada línea férrea, pues fueron utilizadas por una empresa en particular, como es el caso de la que se encuentra en los letreros del ramal P1 del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. Una letra curiosa, tanto por haber sido colada junto con su soporte de hormigón armado como por lo particular de su diseño, que puede describirse como de tipo *display*, de caja alta y estilo constructivista, modular, de formas geométricas básicas y trazo uniforme. Sin dudas, su rasgo diferencial lo aportan los apéndices rectangulares que posee más allá de las líneas de base y de mayúsculas, lo que genera un curioso ritmo en la composición de la línea de texto.

Para Jorge Waddell, historiador del ferrocarril y titular de la Fundación Museo Ferroviario, los letreros del «Provincial» podrían estar relacionados con los de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires y con

Técnica de aplicación

Este tópico refiere a cómo se aplicaron los caracteres al soporte que los contiene. De esta forma, encontramos letras pintadas, caladas, moldeadas, enlozadas, fundidas, grabadas, fijadas, adheridas, impresas, estampadas, estarcidas, etcétera. Por lo general, estas tareas también recaían en la sección Vía y Obras. De lo contrario, los materiales se importaban prefabricados, como es el caso de los carteles enlozados de la *Patent Enamel Co. (de Birmingham, Inglaterra)*, que aún pueden encontrarse en algunas estaciones del Ferrocarril General Roca (originalmente, Buenos Aires Great Southern Railway); los del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP), también de capitales británicos, que llevan el sello «Chromo W-Hampton» y los de las estaciones más antiguas de la línea A del subterráneo de Buenos Aires, fabricados por C. R. Dold (de Offenburg, Alemania).

Letras que esconden historias

Los letreros que llevan el nombre de las estaciones, como tableros o *nameboards* (llamados comúnmente «nomencladores»), parecieran ser el paradigma de la relación letra-ferrocarril. Son al mismo tiempo indicadores e identificadores, ya que hablan del lugar y también de la empresa, brindan pistas de su origen y su tiempo. En la Argentina no necesitamos buscarlos en museos, pues en muchos casos, han sabido sobrevivir a las empresas que los importaron o fabricaron e, incluso, a las estaciones que supieron identificar, a veces demolidas o abandonadas. Aún hoy suelen convivir con carteles de diferentes momentos históricos y en muchos casos, fueron las únicas imágenes que los pasajeros pudieron observar de un determinado pueblo —que probablemente haya surgido y evolucionado a partir del ferrocarril—. También es común ver fotografías de gente posando junto a ellos, como una forma de decir «pertenezco a este lugar» o, simplemente, «miren hasta dónde llegué».

El arquitecto Jorge Tartarini vincula claramente los carteles al equipamiento del ferrocarril al afirmar:

Quando hablamos sobre el sistema ferroviario y su carácter integrado, su coherencia y calidad gráfica y ornamental, 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 (2012: 269).



Figura 3. Letrero original del Compañía General y la tipografía recuperada. Foto: Nicolás Calviño Maggio

Un caso relevante y todavía vigente en la línea General Roca es el de la letra que utilizó el Ferrocarril del Sud a partir de 1925, cuando comenzó a reemplazar los viejos letreros de madera de sus ramales originales con caracteres de hierro o *skeleton letters* ingleses, y a unificarlos mediante la nueva tipología junto con las líneas que fue absorbiendo. Optaron por un sistema constructivo premoldeado de hormigón armado, en consonancia con el auge de la industria cementera y su relación comercial con empresas de ese ramo, como la Compañía Argentina de Cemento Portland —la organización ferroviaria patrimonialista Ferroclub Argentino conserva un acopio de estas letras en su sede de Tolosa, lo que facilitó nuestro relevamiento y posibilitó una digitalización más ajustada a la morfología original—.



Figura 4. Letrero del Ferrocarril del Sud, caracteres de FC Sud y acopio en el Ferroclub Argentino

Actualmente, la mayoría de esos letreros sobrevive en ramales activos e inactivos. Se colaron tres tamaños de letra, de rasgos híbridos, entre geométricos y humanistas, con algunas reminiscencias al diseño Underground, de Edward Johnston, que ya era utilizado por la empresa inglesa London Underground Railways desde hacía unos años, y muy en concordancia con la elección tipográfica para su propio logotipo, el que copió de dicha compañía

La etimología de la palabra tipografía remite directamente a la representación de textos mediante el uso de tipos móviles. Por ende, si existió una *letra de molde* por excelencia en el ámbito del ferrocarril argentino fue la que surtió a los talleres de impresión. Aún hoy pueden encontrarse vestigios de ellos. Resulta relevante para nuestro estudio el caso de la imprenta del Ferrocarril Central Argentino (hoy Ferrocarril Mitre), cuyo repertorio tipográfico es custodiado por el Museo Nacional Ferroviario. Allí pudimos identificar letra inglesa con el sello de Sthepenson & Blake, incluida en un espécimen tipográfico de la firma (c.1910) y que también aparece en el muestrario del taller, de 1924. Además, se ubicaron letras de la fundición argentina Grafex SA, líneas compuestas en linotipia con la leyenda «Línea Mitre», imposiciones para imprimir boletos tipo Edmondson y clisés para la impresión de cupones.



Tipografía histórica ferroviaria | FABIO ARES, OCTAVIO OSORES

Figura 5. Especimen de la imprenta del Ferrocarril Central Argentino (1924) (gentileza de Patricio Larrambere) y tipo móvil (Museo Nacional Ferroviario)

Intentos de unificación tipográfica

Desde la inauguración del primer ferrocarril, en 1857, la comunicación visual y sus aplicaciones tipográficas corrieron por cuenta de cada compañía, lo que hizo que se adoptaran diferentes criterios. La primera intención de unificar la tipografía ferroviaria surgió a partir de la nacionalización llevada a cabo por el gobierno de Perón, cuando se reemplazaron los letreros de algunas estaciones de las líneas San Martín y Sarmiento por los de la línea Roca. Para diferenciarlos, se les aplicó el esquema cromático correspondiente, aunque la idea finalmente no prosperó.

En 1967, durante el gobierno de Juan Carlos Onganía, asumió la presidencia de la Empresa de Ferrocarriles Argentinos (EFEA), el general Juan Carlos De Marchi, quien llevó a cabo un plan integral de modernización de la red, especialmente en áreas de servicios y de material rodante. En 1968, dicha empresa adoptó el nombre y el fonograma Ferrocarriles Argentinos. En este contexto, se estableció una amplia normativa para el material rodante, desarrollada por el Área Técnica de la empresa (Normas FAT). Sus planos, denominados NEFA, marcaron las nuevas reglas para diferentes aspectos del material tractivo y remolcado —vagones cubiertos, borde alto, borde bajo, graneros, tanque y plataforma— entre las cuales se incluye el marcado identificatorio unificado. Esta normativa aún se encuentra en vigencia.

La fuente tipográfica FC Nefa se realizó sobre la base de esos documentos. Algunas letras de caja alta y de estilo *sans serif* geométrico están pautadas en el plano N.º 674. Los números aparecen en el N.º 938, fechado en 1976 —año en que dio comienzo la última dictadura cívico-militar—. Generamos una versión *estencil* de la letra; incluimos entre sus glifos el fonograma «Ferrocarriles Argentinos», consignado en el plano N.º 485 y sumamos los signos del sistema de frenos de los vagones (plano N.º 539) y el pictograma del galgo que identificaba a los vagones aptos para alta velocidad (plano N.º 487), de diseño muy similar al isotipo de la compañía Greyhound Corporation, y frecuentemente confundido con la marca de Ferrocarriles Argentinos.



Figura 6. Normas FAT-NEFA y FC Nefa

Junto con las privatizaciones de los noventa llegaron nuevos concesionarios y, con ellos, nuevos usos tipográficos. Se volvió a la letra *de tipógrafo*, pero esta vez de la mano de las tecnologías digitales. Así, diseños como Frutiger o Helvetica (más adelante Arial) convivieron con los creados por ingenieros o por dibujantes técnicos en los tableros de Vía y Obras. Esta situación se repitió desde entonces con los diferentes operadores que estuvieron a cargo de los servicios, lo que diversificó aún más los criterios de uso.

En la actualidad, se encuentra vigente el esquema Trenes Argentinos, implementado por el Ministerio del Interior y Transporte del gobierno anterior en los ferrocarriles del área metropolitana de Buenos Aires. Un intento unificador, sin muchos precedentes y con el sello de la gestión nacional que se aplicó en los nuevos trenes. Se basó en una selección cromática rígida (celeste bandera, blanco y negro) y en la importante presencia de la superfamilia Fago, del alemán Ole Schäfer. Allí, esta tipografía asume el mismo rol para diferentes funciones (identificar, señalar, informar). Los letreros, que saturan las terminales y las estaciones, están impresos con tecnología *inkjet*, montados sobre chapa o *foamboard*, y poseen algunos problemas de escala tipográfica. El actual gobierno mantuvo este sistema para acompañar un nuevo fonograma de Trenes Argentinos y lentamente incorporó nuevas piezas gráficas.

La coyuntura político-económica del país intentó unificar la comunicación visual en varias ocasiones con suerte dispar y nunca se logró un sistema estable. Por lo tanto, conviven diferentes expresiones visuales (entre ellas las letras) como en planos o capas temporales. Por el bien del patrimonio tipográfico argentino, y particularmente del que tiene que ver con el ferroviario, esperamos que estas expresiones se mantengan junto con los carteles históricos.

Este es apenas el comienzo de un largo viaje. Queda mucho por descubrir dentro de este universo de letras, un aspecto poco conocido de la historia ferroviaria argentina.

Referencias bibliográficas

- Ares, Fabio Eduardo (2013a). *Entrevista a Carlos «Charly» Pérez Darnaud*. Puede pedirse a fabioares_dcv@yahoo.com.ar.
- Ares, Fabio Eduardo (2013b). *Entrevista a Jorge Wadel, Fundación Museo Ferroviario*. Puede pedirse a fabioares_dcv@yahoo.com.ar.
- Ares, Fabio Eduardo y Osoros, Octavio (2013). *Entrevista a Horacio Menéndez, ex guarda y actualmente miembro de la Asociación Amigos de Ferrocarril Provincial*. Puede pedirse a fabioares_dcv@yahoo.com.ar.
- Ares, Fabio Eduardo y Osoros, Octavio (2015). «Station to station: the graphic heritage of the argentinian railways». *Ultrabold. The Journal of St Bride Library*, (17), pp. 12-26. Londres: St Bride Library.
- Baines, Phil y Dixon, Catherine (2004). *Señales. Rotulación en el entorno*. Barcelona: Blume.
- Ferrari, Mónica (2007). «El patrimonio ferroviario en el noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios». *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* N° 12 (pp. 170-200). Madrid: Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria.
- González, Silvia H. (2014). «Memoria de la escritura y la tipografía en la arquitectura y la ciudad». Ponencia dictada durante el Coloquio Argentino de Patrimonio e Historia de la Tipografía. Buenos Aires: Dirección General Patrimonio e Instituto Histórico del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires-Instituto de Investigaciones Bibliográficas de la Universidad Nacional de México.
- Gouveia Silva, Anna Paula; Farias, Priscila y Lena Souza Gatto, Patrícia (2009). «Letters and cities: reading the urban environment with the help of perception theories». *Visual Communication*, 8 (3), pp. 333-342. New York: Sage Publications.
- Tartarini, Jorge Daniel (2012). *Patrimonio Ferroviario Bonaerense*. La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

Referencia electrónica

Universidad Tecnológica Nacional (2012). «Breve historia de los ferrocarriles argentinos, su construcción, su destrucción, su importancia y proyecto de recuperación». *Ingeniería Ferroviaria* (pp. 1-78) [en línea]. Consultado el 10 de agosto de 2017 en <<http://www.cin.edu.ar/descargas/asuntosacademicos/art.%2043/INGENIERIA%20FERROVIARIA/26-02-13%20Ferroviaria%20-%20Cap%20III.pdf>>.