

## Cómo ver un puente desde el tren: la fotografía estereoscópica en el desarrollo ferroviario argentino



“Álbum 1”, 1907-1910,  
fotografía, montagem  
(detalhe).

### *Ana Bonelli Zapata*

Doutoranda em História na Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales (Eidaes) da Universidad Nacional de San Martín (Unsam). Professora da Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo da Universidad de Buenos Aires (UBA), Argentina. Bolsista do Conicet. abonelli@unsam.edu.ar

## Cómo ver un puente desde el tren: la fotografía estereoscópica en el desarrollo ferroviario argentino\*

*How to see a bridge from the train: the stereoscopic photography and the railway development in Argentina*

*Ana Bonelli Zapata*

### RESUMEN

El objetivo de este trabajo es reflexionar sobre el uso de la cámara estereoscópica en Argentina durante las primeras décadas del siglo XX en el ámbito ferroviario y, en particular, en relación con las prácticas sobre el espacio urbano. Si bien la cámara ha sido utilizada con frecuencia como herramienta técnica para el registro de obras de ingeniería, su uso excedió los fines puramente operativos. Por ello, se tomará como caso de estudio el fondo fotográfico de la compañía constructora Hume Hermanos, con el fin de relativizar la idea del uso de este dispositivo para un “registro” testimonial o descriptivo, evidenciando cruces entre expectativas y sentidos diversos.

**PALABRAS CLAVE:** fotografía estereoscópica; espacio urbano; ferrocarril.

### ABSTRACT

*The purpose of this paper is to study the use of the stereoscopic camera in Argentina in the railway context in the early twentieth century, in particular in relation to practices on urban space. While the camera has often been used as a technical device for the recording of engineering works, its use went beyond purely operational purposes. For this reason, I will take as a case study the photographic collection of the construction company Hume Hermanos, in an attempt to rethink the idea of the use of this device for a testimonial or descriptive “record”, highlighting the crossings between different expectations and meanings.*

**KEYWORDS:** stereoscopic photograph; urban space; railway.



Las primeras décadas del siglo XIX fueron testigos de una gran cantidad y variedad de innovaciones técnicas que modificaron la percepción y la experiencia del espacio. La irrupción de la locomotora a vapor en la década de 1830 implicó la contracción del espacio a la vez que una ampliación nunca vista de las distancias a las que los sujetos podían aspirar.<sup>1</sup> La ingeniería transformó al espacio de manera radical. El ferrocarril exigió nuevas infraestructu-

\* Este artículo fue posible gracias a la beca doctoral otorgada por Conicet para mi investigación sobre la vinculación entre las artes gráficas y el desarrollo ferroviario en Argentina. A su vez, es producto de las discusiones en el marco del seminario Espacios en disputa: lecturas de historia social de la ciudad, de la Escuela Idaes de la Universidad Nacional de San Martín, dirigido por la Dra. Cristiana Schettini Pereira. Agradezco la lectura atenta de docentes y colegas, así como del equipo editorial de la revista *ArtCultura*. En un contexto de continuos ataques al sistema científico argentino, es necesario destacar el rol fundamental de estas instituciones en el desarrollo de nuestras sociedades.

<sup>1</sup> Cf. SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The railway journey: the industrialization of time and space in the nineteenth century*. California: University of California Press, 2014. Disponible en <<http://ebookcentral.proquest.com/lib/wisc/detail.action?docID=1686847>>. Acceso en 28 feb. 2025.

ras que requerían de un conocimiento técnico avanzado y en constante actualización. La construcción de puentes, túneles o terraplenes por donde circulaba el tren fue entonces un elemento constante del paisaje, con variaciones según las características del terreno y las expectativas políticas y económicas de los responsables. Antes que un cuerpo unificado de teorías y prácticas, el ferrocarril demandó una fragmentación de disciplinas y sentidos en torno al espacio, así como identidades móviles, fugaces y muchas veces contrapuestas.

En paralelo, surgieron nuevos dispositivos ópticos que materializaron lo que Jonathan Crary denomina un “régimen de visión moderno y heterogéneo”<sup>2</sup>, como contrapunto de aquel que predominó hasta finales del siglo XVIII, y que tenía su eje en la visión monocular, externa al sujeto y neutral, una perspectiva cartesiana. Por el contrario, en los mismos años en que surge la máquina a vapor y es aplicada a un medio de transporte, se fue consolidando una nueva visualidad, un nuevo régimen escópico que Martín Jay describe como un “terreno en disputa... una diferenciación de subculturas visuales”.<sup>3</sup> Terreno en el que la fragmentación y la movilidad, nuevamente, resultan elementos centrales para comprenderlo.

En este trabajo me interesa reflexionar sobre el uso de la cámara estereoscópica en Argentina durante las primeras décadas del siglo XX en el ámbito ferroviario y, en particular, en relación con las prácticas sobre el espacio urbano. Si bien el ferrocarril implicó cambios similares a nivel global, en América Latina, a diferencia del caso europeo, se configuró en el imaginario colectivo como el agente que transformó un espacio vacío en territorio y paisaje nacional, dándole un sentido dentro de la organización nacional e internacional. Al poder de la técnica para aniquilar distancias y tiempos se le sumó el de reforzar la autoridad política central y el modelo económico agroexportador, de acuerdo a los intereses de los capitales extranjeros y las elites locales. Por lo tanto, el uso de la fotografía estereoscópica en el registro de las obras ferroviarias no se encuentra escindido de la consolidación de este modelo, así como de sus propias contradicciones.

Con el fin de relativizar la idea del uso de este dispositivo para un “registro” testimonial o descriptivo, evidenciando cruces entre expectativas y sentidos diversos en torno al espacio, se analizará una imagen perteneciente al Fondo Hume de la Universidad de San Andrés, como punto de partida para reflexionar sobre la relación entre el ferrocarril y la visualidad en la Argentina del cambio de siglo.

### **Ingenieros civiles y fotógrafos aficionados: la familia Hume en Buenos Aires**

La actividad de la familia en Buenos Aires puede rastrearse desde mediados del siglo XIX, con la llegada de Alexander en 1868 y su hermano Washington Hume en 1882 para trabajar como ingenieros en diversos proyectos ferroviarios. En ese mismo año fundaron su primera compañía y se asociaron

<sup>2</sup> CRARY, Jonathan. *Las técnicas del observador: visión y modernidad en el siglo XIX*. Murcia: Cendeac, 2008, p. 17.

<sup>3</sup> JAY, Martin. *Campos de fuerza: entre la historia intelectual y la crítica cultural*. Buenos Aires: Paidós, 2003, p. 223.

con la firma de financistas británicos Mieggs & Sons para hacer frente a las demandas de obras de ingeniería, en un contexto de fuerte desarrollo ferroviario, portuario y urbanístico. Ambos hermanos se integraron a las élites locales de manera temprana. Ingenieros formados en Europa, provenían de una familia con amplia experiencia y contactos entre las compañías ferroviarias y los financistas británicos (elemento particularmente importante en el contexto económico y político de la época). El uso de tecnologías modernas se convirtió en una marca de distinción, no sólo en el ámbito laboral.

En 1887 adquirieron la línea (hasta entonces estatal) del Ferrocarril Central Norte entre Tucumán y Córdoba, comprometiéndose a completar el tendido y a modernizarlo donde hiciera falta.<sup>4</sup> La línea, sin embargo, fue transferida al poco tiempo a la compañía privada del Central Córdoba que, en 1903, recibió la autorización para construir el trayecto hasta la ciudad de Buenos Aires, uniendo la región norte del país con la capital, de cuyas obras se encargó la misma empresa de los hermanos Hume. Ya sea en calidad de administradores o constructores, la familia se mantuvo vinculada a este ferrocarril, así como con otras grandes líneas estatales o privadas, como el Ferrocarril Central Argentino, el Ferrocarril del Oeste o el Ferrocarril del Sud. Luego de varias idas y vueltas, adquisiciones, ventas y deudas, Bertram Cunningham y Albert Stewart Hume (sobrinos de Alexander y Washington), fundaron en 1908 una segunda firma Hume Hermanos, la que, además de las obras de construcción, se expandió hacia otros mercados, en particular durante la Primera Guerra Mundial.

Bertram Cunningham y Albert Stewart Hume fueron grandes aficionados a la fotografía, a la vez que ingenieros civiles, y documentaron con detalle, como se verá más adelante, el avance de las obras junto con paisajes, escenas rurales y urbanas así como escenas de la vida cotidiana de los trabajadores y sus familias. Los hermanos comprendían bien las posibilidades que las fotografías abrían para su profesión, no sólo en cuanto instrumentos de medición y registro, sino también como poderosas herramientas de comunicación y publicidad.

Pero no eran los primeros en hacerlo. Su padre, Walter Cunningham Hume, se había radicado en Australia siendo muy joven, desempeñándose como agrimensor. En el libro escrito sobre la historia de la familia, su nieto Roland mencionaba que

*una de sus aficiones, raras en aquellos tiempos, era la fotografía, cuando todavía se tenía que preparar uno mismo las emulsiones y hacer las placas. Años después de su muerte mi hermano [...] encontró entre sus papeles una serie de fotos antiguas. Las mandó a la universidad de Brisbane [Australia] donde causaron sensación porque constituían una documentación casi única de cómo había sido la colonia en sus comienzos. Ahora son ítems rarísimos de museo.*<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Sobre las posibles causas y consecuencias de esta adquisición, ver LÓPEZ, Mario Justo. El modelo de empresas privadas con regulación estatal en la Argentina (1907-1930). En: GÓMEZ, Teresita y VIDAL OLIVARES, Javier y (eds.). *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX y XX)*. Buenos Aires: Eudeba, 2019. Para otra mirada, más concentrada en los actos de corrupción, ver SCALABRINI ORTIZ, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. 7. ed. Buenos Aires: Plus Ultra, 1975.

<sup>5</sup> HUME, Roland Cunningham. *Historia de dos familias*. Buenos Aires: S./e., 1976, p. 77.



Figura 1. Publicidad de Hume Hermanos en el *Central Argentine Railway Magazine*. Enero de 1918.

De los dos hermanos, fue Bertram el que continuó con más impulso la pasión de su padre: “pasaba horas en el cuarto oscuro revelando fotografías y haciendo otros trabajos pues tenía la teoría de que los juguetes deberían hacerse uno mismo y no simplemente comprarlos hechos. Era sorprendente hasta dónde llegaba su ingenio”.<sup>6</sup>

Resulta interesante la comparación de la fotografía con un “juguete” que realiza Roland Hume cuando escribe sus memorias. Y es que, precisamente, las más de 1500 fotografías estereoscópicas de la colección escapan a su caracterización como simples registros técnicos o recursos de agrimensura, utilizados de manera sistemática en las obras de ingeniería civil o topografía durante el siglo XIX y hasta la aparición de la fotogrametría digital.

### Fundamentos de la fotografía estereoscópica

En las placas de vidrio emulsionadas se reproducen dos fotografías casi idénticas, capturadas en el mismo momento, pero en ángulos diferentes, permitiendo que, mediante un visor especial, la imagen fuera percibida de manera tridimensional. De esta manera era posible percibir la distancia entre dos objetos, así como reconocer ciertas características del espacio desde diferentes puntos de vista. Pero también permitía otros consumos vinculados a las nuevas prácticas de sociabilidad de fin de siglo, como el turismo o la pornografía, gracias, precisamente, a esa ilusión de tangibilidad más que de semejanza, y a la demanda de posesión (virtual) del objeto retratado.<sup>7</sup> Esta técnica

<sup>6</sup> *Idem, ibidem*, p. 90.

<sup>7</sup> Sobre los fundamentos técnicos de la fotografía estereoscópica y sus diferentes aplicaciones, ver CÁRDENAS QUIROGA, Elsa *et al.* La estereoscopia, métodos y aplicaciones en diferentes áreas del conocimiento. *Revista Científica General José María Córdova*, v. 13, n. 16, Bogotá, D.C., 2015. Sobre su uso específico en la ingeniería civil, ver QUIRÓS ROSADO, Elia. *Introducción a la fotogrametría y cartografía aplicadas a la ingeniería civil*. Cáceres: Universidad de Extremadura, 2014.

tiene sus orígenes en el cambio de régimen visual producido durante las primeras décadas del siglo XX. Siguiendo a Jonathan Crary, el estereoscopio es el dispositivo óptico que mejor evidencia los “puntos de intersección en los que los discursos filosóficos, científicos y estéticos se solapan con técnicas mecánicas, requerimientos industriales y fuerzas socioeconómicas”<sup>8</sup> del siglo XIX.

Es precisamente el físico británico Charles Wheatstone quien analiza el fenómeno de paralaje binocular durante la década de 1830, en un contexto en el que la posición del observador comienza a ser un problema para los estudios sobre la visión, perdiendo ésta su privilegio ontológico como verdad inmutable y objetiva. Otro físico, David Brewster (inventor del caleidoscopio a comienzos del siglo) creó a partir de los descubrimientos de Wheatstone un visor especial para poder apreciar la ilusión de la tridimensionalidad a partir de dos fotografías capturadas con unos centímetros de diferencia, lo que abre la puerta a su comercialización y popularización. Lejos de la visión monocular propia de la perspectiva renacentista, la estereoscopia remite a una “reconciliación de la disparidad” entre dos imágenes que son ligeramente diferentes, generando la sensación de distancia.<sup>9</sup>

A finales de la década de 1840 se conjugaron las investigaciones sobre la óptica y el desarrollo de la fotografía, y se comenzó a utilizar el proceso de albúmina en vidrio para crear las imágenes que se proyectaban luego con una linterna. Luego de no pocos inconvenientes, en 1860 y con el uso del colodión, la fotografía se popularizó, y los estereogramas en vidrio se hicieron comunes sobre todo en Gran Bretaña hasta la Primera Guerra Mundial. Para poder recrear el efecto de tridimensionalidad era necesario poseer el visor, aunque algunas cámaras lo traían ya incorporado. Algunos visores “de salón” llegaron a ser aparatos similares a los de la televisión, y era costumbre que las familias se reunieran alrededor para admirar las últimas vistas adquiridas en los bazares o comercios del ramo. Al mismo tiempo, se abarataron los equipos de captura de las imágenes por lo que se desplegaron distintos usos de las fotografías estereoscópicas, como tarjetas postales o de visita.

La técnica de la estereoscopia requería de conocimientos especiales y una aproximación diferente a la composición tanto de los elementos como de éstos en el espacio.<sup>10</sup> Si bien sigue vigente el “imperativo de inmovilidad” que exige la búsqueda del dominio de lo real<sup>11</sup>, el uso de este tipo de dispositivos, con su doble lente y su relación con la mirada humana a partir del cálculo del paralaje binocular, implica una percepción más cercana a la experiencia espacial que es inseparable de la experiencia del viaje en ferrocarril.

Resulta interesante pensar estos cambios dentro de cierta “ecología medial”, concepto que Tom Mole desarrolla para entender las vinculaciones entre literatura y artefactos, según la cual el cambio en un medio, por mínimo

<sup>8</sup> CRARY, Jonathan, *op. cit.*, p. 24.

<sup>9</sup> *Idem, ibidem*, p. 159.

<sup>10</sup> Cf. PASTORINO, Esteban, y ALEXANDER, Abel. Fotografía estereoscópica Argentina. *FoLa* – Museo de Fotografía Itinerante. 2020. Disponible en <<https://fola.com.ar/portfolio-item/fotografia-estereoscopica-argentina/>>. Acceso en 8 ene. 2025.

<sup>11</sup> Cf. CORTÉS ROCCA, Paola. *El tiempo de la máquina: retratos, paisajes y otras imágenes de la nación*. Buenos Aires: Colihue, 2011, p. 33.

que sea, implica necesariamente la modificación de los demás.<sup>12</sup> Estos cambios, además, se insertan en un “sistema socio-técnico”, que es el conjunto de las relaciones o “coherencias” entre los conjuntos técnicos y sociales, y que explica cada innovación como un nuevo modo de acción y experiencia humanas, más allá del artefacto puntual, ya sea ferrocarril o cámara fotográfica.<sup>13</sup> Bajo esta última perspectiva, la innovación o cambio tecnológico no sólo impacta en otras técnicas o medios, sino que involucra el uso de nuevas habilidades y conocimientos, los que implican objetivos también nuevos, constituyentes de los mismos artefactos.<sup>14</sup>

Tanto el ferrocarril como la fotografía pueden pensarse como medios discursivos que implican prácticas sobre el territorio, en un contexto en el cual la visión se entronca con la posesión de lo visto (y representado). Hoy en día las distintas técnicas de reproducción de imágenes estereoscópicas (no sólo fotográficas) y su utilización como herramienta de análisis o proyección en disciplinas tan diversas como la medicina, la arquitectura o la ingeniería de software descansa en el mayor “grado de realismo [de las imágenes], muchas veces no esperado por el observador”.<sup>15</sup> Sin embargo, la cámara fotográfica, particularmente en su relación con el espacio, es mucho más que un complejo aparato de captura. Como desarrolla Paula Cortés Rocca: “Fotografiado, narrado, mapeado y fragmentado en piezas exhibibles, el territorio se transforma en paisaje a través de estos signos que lo marcan de manera inalterable y que no pueden desligarse ni ponerse después del resto de la maquinaria que actúa sobre él”.<sup>16</sup>

La fotografía nos permite problematizar la dimensión espacial, precisamente, por el recorte que la cámara realiza de ese mismo espacio. Un recorte que, particularmente en el caso de las imágenes estereoscópicas, implica la posición de aquel que observa, registra y vuelve a observar. Se trata, en palabras de Crary de una “reconstitución técnica de un mundo ya reproducido y fragmentado en dos modelos no idénticos, modelos que preceden a la experiencia unificada o tangible que tiene lugar en su percepción inmediatamente posterior”.<sup>17</sup> El registro, el archivo y la reproducción de las imágenes tomadas por los hermanos Hume implica la reconstrucción de un territorio que, a su vez, está en pleno proceso de configuración.

Para que el paisaje sea experimentado como tal, debe necesariamente, ser un recorte del mundo. Cuando Graciela Silvestri reflexiona sobre los modos en que el sector del Riachuelo fue procesado para la cultura argentina, encuentra que la noción de paisaje implica de por sí un recorte, una distancia estética que otorga sentido a la mirada sobre las cosas que lo rodean: “la visión que propone el paisaje necesita de la delimitación y de la separación para

<sup>12</sup> Ver MOLE, Tom. *What the victorians made of romanticism: material artifacts, cultural practices, and reception history*. Princeton: Princeton University Press, 2017, p. 17.

<sup>13</sup> Aquí hago un cruce entre las definiciones de “sistema técnico” de Bertrand Gille y de “sistema socio-técnico” de Günter Ropohl. Ver BERTRAND, Gille. *Introducción a la historia de las técnicas*. Barcelona: Crítica/Marcombo, 1999, y ROPOHL, Günter. *Philosophy of socio-technical systems*. *Society for Philosophy and Technology*, v. 4, n. 3, s./l., 1999, p. 59.

<sup>14</sup> Cf. ROPOHL, Günter, *op. cit.*, p. 70.

<sup>15</sup> RODRÍGUEZ QUESADA, Ana Luisa et al. *La fotogrametría arquitectural digital y sus aplicaciones*. Universidad de Holguín, Facultad de Ingeniería, Departamento Ingeniería Civil, s./f., p. 60.

<sup>16</sup> CORTÉS ROCCA, Paola, *op. cit.*, p. 14.

<sup>17</sup> CRARY, Jonathan, *op. cit.* p. 169.

comprender ‘aquel extenderse infinitamente más lejano’, más allá del cuadro presente ante nuestros ojos”.<sup>18</sup> A su vez, la experiencia misma del paisaje es modificada por el ferrocarril como medio de transporte de pasajeros y mercancías. No se trata solo de la velocidad y el peligro como nuevos elementos disruptivos de la sociedad, sino que es el sujeto el que pasa a formar parte de un sistema físico de bienes móviles e intercambiables. El mismo encasillamiento en asientos numerados en coches que, muchas veces, se diferencian poco y nada de los vagones de carga, fija a los viajeros en su condición de espectadores, a través de la ventanilla, de un paisaje que discurre tan rápidamente que sólo puede ser capturado mediante otro artefacto tecnológico.

En el caso local, la gran mayoría de los fotógrafos que experimentaron con la estereoscopia lo hacían con fines vinculados a prácticas sociales diversas. Si bien la mayoría de ellos abordaron escenas de la vida cotidiana y viajes, también hubo casos en los que la fotografía estereoscópica permitió registrar la actividad profesional, como medicina, agrimensura o arquitectura.<sup>19</sup> Esto no era extraño, ya que la fotografía misma se había convertido en un instrumento operativo tanto para la investigación científica como para las prácticas sobre sujetos y espacios.<sup>20</sup>

En ese marco, las compañías ferroviarias acostumbraron desde fechas tempranas a encargarse del registro de sus obras a fotógrafos profesionales, tanto para uso interno como para la difusión de sus avances en el territorio argentino.<sup>21</sup> Además de ser utilizadas para un registro de los trabajos realizados o en proceso, incluso como un documento testimonial para las casas matrices de las compañías, estas imágenes proveían un extenso y nutrido repertorio de paisajes de una nación que aún no poseía límites definidos. Junto con el avance del ejército y de las vías, la fotografía asentaba visualmente, representaba y al mismo tiempo materializaba el dominio sobre el espacio y sus riquezas. Entre estas fotografías, aquellas que mostraban la construcción de puentes, túneles o terraplenes aportaban no sólo una vista del territorio, sino la huella directa de la acción humana (de la ingeniería y la política, más precisamente) sobre ese territorio. Se visibilizaba así el proceso mismo de transformación, dejando a veces en la sombra a los sujetos para focalizar en los materiales, máquinas y herramientas del trabajo.<sup>22</sup>

La técnica exigía la superposición de planos para dar el efecto de tridimensionalidad, lo que resultaba complejo para fotografiar espacios muy

<sup>18</sup> SILVESTRI, Graciela. El Riachuelo como paisaje. *Punto de Vista*, v. XX, n. 57, Buenos Aires, abr. 1997, p. 11.

<sup>19</sup> El desarrollo de la fotografía estereoscópica en Argentina se puede rastrear en distintos artículos, especialmente ALEXANDER, Abel. Argentina a través de la sorprendente tercera dimensión. *Hilario: Artes Letras Oficios*, Buenos Aires, mar. 2024. Disponible en <<https://www.hilariobooks.com/la-voz-de-los-expertos/argentina-a-traves-de-la-sorprendente-tercera-dimension>>. Acceso en 31 jan. 2025, y CALVO, Jorge, y GRECO, Jorge. De linternas y estereoscopios: el uso de las imágenes. En: *Historia de la fotografía: 9º Congreso de Historia de la Fotografía*. Rosario: Sociedad Iberoamericana de Historia de la Fotografía, 2006.

<sup>20</sup> Sobre la fotografía como instrumento para transformar a los sujetos en objetos operativos científicamente, ver PANTOJA, María Claudia. *Monstruos de papel: fotografía, medicina y cultura impresa en la Argentina (1870-1915)*. Artes Series. Montevideo: University Nacional de Gral. San Martín, 2024.

<sup>21</sup> En agosto de 1857 Antonio Pozzo había registrado la inauguración del primer tren en Buenos Aires, con su locomotora “La Porteña”. Desde aquel momento figuraba en sus trabajos comerciales como “Fotógrafo Municipal y del Ferrocarril del Oeste”.

<sup>22</sup> Ver TELL, Verónica. *El lado visible: fotografía y progreso en la Argentina a fines del siglo XIX*. Buenos Aires: Unsam Edita, 2017, en especial el capítulo 3: Registros del progreso material. Imágenes urbanas y obras de infraestructura.



abiertos, pero ideal para espacios constituidos por diferentes objetos en planos cercanos, medios y lejanos. En este sentido, la elección de la fotografía estereoscópica para registrar obras de infraestructura ferroviaria no era casual. La relación entre el objeto y el espacio circundante estructuraba y daba sentido a la imagen. La fotografía estereoscópica introdujo modos particulares de apropiarse de esos espacios para los ingenieros de las empresas constructoras, para los gerentes de las compañías ferroviarias, para los funcionarios y burócratas de los organismos reguladores o para los mismos trabajadores que detenían su trabajo ante el paso de la locomotora y la cámara para quedar registrados, como parte indisoluble del espacio.

### Puentes y fronteras

El Fondo Hume de la Universidad de San Andrés se compone de distintos tipos documentales, entre los cuales se pueden encontrar 1519 fotografías estereoscópicas sobre placas de vidrio.<sup>23</sup> La colección de fotografías abarca un importante arco temporal, desde 1893 hasta 1940 y, además de las mencionadas copias sobre vidrio incluye tres álbumes y diez fotografías en papel. Si bien el asunto principal de las mismas son las obras de ingeniería civil realizadas por las distintas compañías de la familia Hume, también se pueden encontrar registros de los viajes familiares, accidentes ferroviarios, paisajes urbanos o rurales. En algunos de estos últimos, el espacio natural se torna predominante, más allá de las huellas de la presencia humana.



Figura 2. "Sin título" (<eap563\_udesa\_huhe\_fot\_vid\_1386>). Fotografía estereoscópica (placa de vidrio), 4,5 x 10,7 cm.

Otras veces la obra de ingeniería aparece tangencialmente, como un elemento más, o como un proyecto a ser construido, una marca a ser trazada en la naturaleza. Si bien existe una gran cantidad de imágenes tomadas en ambientes rurales o incluso desérticos, esto responde a las características de

<sup>23</sup> El Fondo Hume se puede consultar en la web de la Biblioteca Max von Buch de la Universidad San Andrés, ubicada físicamente en la provincia de Buenos Aires. Disponible en <<https://ceya.udesa.edu.ar/index.php/hume-hermanos>>.

las obras realizadas por la compañía, la que se especializaba en la construcción de puentes, túneles y carreteras.

Algunas fotografías de la colección, también estrechamente vinculadas a la actividad profesional, hacen foco en los detalles de las construcciones o maquinaria. El objetivo principal de estas últimas placas, a las que en varias ocasiones se les ha adherido una inscripción con más detalle, sería el registro de las técnicas o materiales implementados. Lo que resulta llamativo es que la utilización de la cámara estereoscópica abre la posibilidad de ser vistas de manera tridimensional y en contextos diversos, y, si bien como ya se mencionó es una herramienta frecuente en las obras de ingeniería, los variados encuadres en esta serie remiten a una práctica más lúdica o experimental, priorizando puntos de vista o detalles que, más allá de aportar información técnica, comprometían la subjetividad del autor y una relación particular con el dispositivo fotográfico.



Figura 3. "Tarvia sept. 31" (<eap563\_udesa\_huhe\_fot\_vid\_1222>). Fotografía estereoscópica (placa de vidrio), 4,5 x 10,7 cm.



Figura 4. "Campamento de obra ferroviaria y exhibición de tortuga" (<eap563\_udesa\_huhe\_fot\_vid\_0068>). Fotografía estereoscópica (placa de vidrio), 4,5 x 10,7 cm.

Las distintas compañías de la familia Hume realizaron una gran cantidad de obras para distintas líneas ferroviarias, puertos e industrias como frigoríficos, fábricas de cemento o calzado. Y si comparamos las fechas extremas del fondo fotográfico podemos comprobar que, de una u otra manera, el regis-

tro a través de la cámara se mantuvo como constante, con un incremento a partir de 1908, con la creación de la compañía de Bertram y Albert Hume. Sin embargo, a diferencia de lo que podría esperarse en un fondo de estas características, las copias no están presentadas de manera seriada según la obra, comitente o cronología, sino que aparecen mezcladas, tanto las tomas estereoscópicas sobre vidrio como aquellas en papel que han sido reunidas en álbumes, en cuyas páginas pueden verse imágenes de obras en construcción, maquinaria y retratos familiares.



Figura 5. "Álbum 1" (<eap563\_udesa\_huhe\_alb1\_009.a.jpg>), 1907-1910. Fotografías blanco y negro sobre papel.

La cantidad de fotografías del Fondo Hume, y la variedad en los temas retratados, obliga a repensar las prácticas en torno a esta técnica. Si bien es posible pensar en su operatividad para registrar materiales, técnicas o incluso obstáculos en la construcción, no todas las imágenes se corresponden con este uso, incluso aquellas que se realizaron en contexto ferroviario. Son esas imágenes híbridas las que permiten ingresar en las expectativas en torno al espacio y el rol de la máquina fotográfica, especialmente la estereoscópica, en su ordenamiento y apropiación.

En algunas de las placas de la colección Hume, puede observarse la leyenda "Verascope Richard". La Verascope era una de las cámaras comercializadas por la casa de Jules Richard en Francia desde finales del siglo XIX, y fue la primera en tener un formato fácilmente transportable: la placa medía 4,5 cm de alto por 10,7 cm de ancho, mientras que la máquina no pasaba de los 15 cm. Además, en el mismo aparato se incluía tanto la cámara como el visor. En otras fotografías de la colección incluso es posible ver la valija en que se trans-

portaba la cámara junto con las placas, apoyada en el suelo, a veces junto a la sombra del fotógrafo. La Vérascope se comercializaba en Francia desde 1893 y en los primeros años del siglo XX ya era utilizada por aficionados de Buenos Aires.<sup>24</sup>

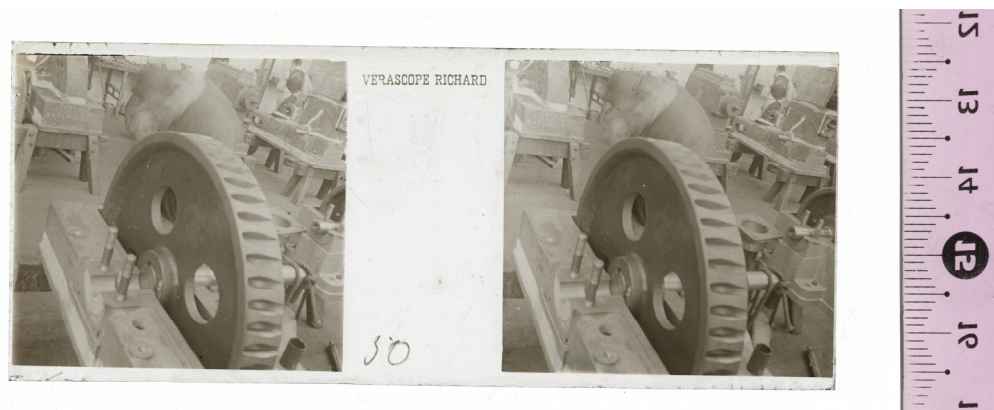


Figura 6. “Taller metalúrgico” (<eap563\_udesa\_huhe\_fot\_vid\_1453>). Fotografía estereoscópica (placa de vidrio), 4,5 x 10,7 cm.

Resulta interesante pensar en la necesidad de portabilidad de la máquina junto con el visor. Esto remite a un uso cotidiano, y explica las más de mil quinientas fotografías del Fondo, así como la variedad de temas y la experimentación en los registros. Lejos de utilizarse únicamente con un fin profesional, la cámara era parte del equipamiento con el que viajaba la familia. Como se verá más adelante, la cámara era utilizada incluso desde el tren en movimiento, tensionando aún más el estatuto de verosimilitud fotográfica.

Quisiera detenerme en una fotografía en particular. Dentro de esta extensa serie, la fotografía número 1421 resulta un interesante punto de partida para pensar de qué manera esta herramienta se conjugó con el ferrocarril para configurar los modos de ver, experimentar y representar el espacio a partir de imágenes técnicas. En la imagen se puede ver un puente del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (hoy San Martín) en la ciudad de Buenos Aires, concretamente entre los actuales barrios Saldías y Barrio Parque. En un plano más cercano se puede ver un cruce de vías, correspondientes a las líneas del Ferrocarril Central Argentino (hoy Mitre) y Ferrocarril Central Córdoba (hoy Belgrano).<sup>25</sup> Entre las vías y la estructura metálica hay una casilla precaria de chapas, y, junto a su puerta, dos hombres conversan. Hacia la derecha de la imagen se puede observar otra estructura de chapas, probablemente el obrador, ya que el puente se encontraba aún en construcción. La fotografía está tomada desde un tren en movimiento, a juzgar por la sombra que proyecta

<sup>24</sup> Ver, por ejemplo, PÉREZ BAYO, Adriana y DE LA IGLESIA, Irene. Rescate de dos colecciones de fotografías estereoscópicas. En: *Historia de la fotografía, op. cit.*

<sup>25</sup> Agradezco a Jorge Waddell por su ayuda para la identificación del puente. La denominación de las líneas con nombres de próceres o personajes ilustres de la historia argentina se realizó luego de la nacionalización y estatización del sistema ferroviario mediante el Decreto 32.574 del 1ero de marzo de 1948.



hacia la vía y el humo de la locomotora que oculta en parte al puente y a las copas de los árboles.



Figuras 7 y 8. Instalaciones ferroviarias. Se ve cruce a nivel vías trocha ancha y angosta (<eap563\_udesa\_huhe\_fot\_vid\_1421>), c. 1912. Fotografía estereoscópica (placa de vidrio), 4,5 x 10,7 cm.

Este puente era una de las obras de infraestructura llevadas a cabo por el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico en los primeros años de la década de 1910, momento en que fue autorizada a trasladar su estación terminal hacia la zona de Retiro, junto a las de las otras dos compañías mencionadas (también en construcción por esos años). No eran las únicas obras que cambiarían la fisonomía de la ribera norte del Río de la Plata. Es en esos años que se construye el Puerto Nuevo, después de décadas de discusiones sobre su ubicación y morfología, y el barrio del Retiro fue consolidándose como un espacio de tránsito, con la importante influencia de los capitales agroexportadores, apun-

talada simbólicamente con la Torre de los Ingleses.<sup>26</sup> Por otro lado, en los bosques de Palermo, donde había estado emplazada la residencia de Juan Manuel de Rosas medio siglo antes, se dan lugar distintos proyectos de la oligarquía tendientes a ordenar y resignificar el espacio, ampliando la urbanización más allá del arroyo Maldonado.

Otras fotografías de la colección Hume toman también como referente a los puentes y túneles, especialidad de la compañía. Pero por lo general nos encontramos con amplias tomas que permiten dar cuenta de la proporción de las obras insertas en el paisaje, jugando con los diferentes planos y puntos de vista. Sin embargo, la fotografía del puente en Saldías-Barrio Parque permite reflexionar sobre prácticas mucho más complejas. La imagen remite a un espacio cruzado (literal y metafórico) tanto por líneas del ferrocarril como por conflictos y negociaciones entre Estados, empresas y organizaciones obreras. En este contexto, el espacio no es un simple escenario de las prácticas sociales, sino que produce una identidad de clase basada en la separación entre quién queda adentro y quién afuera.



Figura 9. Puente ferroviario en obra (<eap563\_udesa\_huhe\_fot\_vid\_1090>). Fotografía estereoscópica (placa de vidrio), 4,5 x 10,7 cm.

Las vías señalan, precisamente, dos espacios netamente diferenciados. De un lado, aprovechando los terrenos utilizados para los festejos del Centenario en 1910, el entonces director de Parques y Paseos Carlos Thays proyectó dos sectores residenciales separados por la actual avenida Figueroa Alcorta con una impronta que continúa hoy en día, con grandes casonas, calles curvas y arboladas, como un “oasis” en la ciudad. Era el lugar elegido por terratenientes y diplomáticos extranjeros, debido a la inmediatez del centro político y económico de la ciudad capital como a la campaña. Se trata del actual Barrio Parque, sede de numerosas embajadas y espacios culturales como el Museo Latinoamericano de Buenos Aires, que alberga una de las colecciones privadas de arte más importantes.

<sup>26</sup> En la construcción de esta torre, obsequio de la colectividad británica a la Argentina por su Centenario, participaron diversas compañías de ingeniería, entre ellas la misma Hume Hermanos.

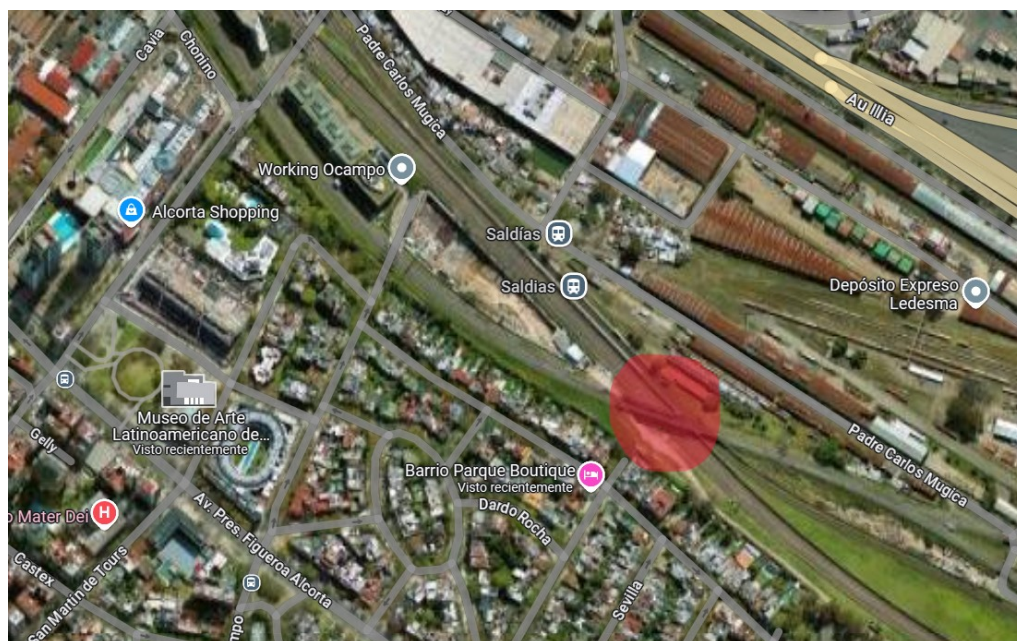


Figura 10. Ubicación del puente. Google Maps.

A su vez y a partir de las consecutivas crisis económicas y políticas, del otro lado de las vías se fueron creando barrios precarios, efímeros en la intención pero que perduraron hasta el día de hoy, con serios problemas en cuanto a la posesión de la tierra y la infraestructura. En los primeros años de la década del treinta se estableció en los terrenos costeros el barrio conocido como Villa Desocupación o Villa Esperanza. Sin mujeres ni niños, el barrio se presentaba en la prensa y en los debates como un espacio masculino, obrero, anárquico y marginal, y, si bien cercano en distancia geográfica al centro porteño, las vías y la historia fueron posicionando ese espacio en un “otro” distante, ajeno y peligroso.<sup>27</sup> En algunos momentos se levantaron otras voces, haciendo énfasis en el problema de fondo de la desocupación, la crisis del sistema, y la cruel desigualdad de la que las vías se hacían eco, como parteaguas, a la vez que como elemento constituyente de la injusticia social.<sup>28</sup>

La imagen fotográfica no puede ser reducida a la categoría de registro, precisamente por las características técnicas de su producción, circulación y consumo. Como se vio en la introducción, la cámara estereoscópica aparece indisolublemente ligada al desarrollo científico y técnico del siglo XIX, pero también a los regímenes de visión y a una experiencia novedosa del paisaje para el urbanismo y la ingeniería; las expectativas con relación a la medición y regulación del espacio y las condiciones de posibilidad de reproducción técnica de la imagen. En la fotografía del puente de Saldías-Barrio Parque opera un

<sup>27</sup> Sobre el ordenamiento de la ciudad de Buenos Aires a partir de los criterios de seguridad, y la relación entre marginalidad y control policial, ver CAIMARI, Lila. *Mientras la ciudad duerme: pistoleros, policías y periodistas en Buenos Aires, 1920-1945*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2012, en especial el capítulo 5: Los lugares del desorden.

<sup>28</sup> Valeria Snitcofsky recupera testimonios vinculados con los movimientos políticos o intelectuales, quienes rescatan la figura del “desocupado” como víctima del sistema. Ver SNITCOFSKY, Valeria Laura. *Villas de Buenos Aires: historia, experiencia y prácticas reivindicativas de sus habitantes (1958-1983)*. Tesis (Doctorado en Antropología) – UBA, Buenos Aires, 2015.

recorte que es a la vez estético y operativo. Al recurrir a la estereoscopia como dispositivo técnico el encuadre es duplicado y, al mismo tiempo, desplazado. La fotografía es un fragmento de la realidad, pero no es un fragmento fijo y unívoco. La distancia que el observador, desde un ferrocarril en movimiento, sostiene ante la cosa representada (el puente, la casilla, el trabajador) se desdibuja cuando, en un visor estereoscópico, esa imagen se vuelve tridimensional. El objeto implica también un ancla en lo temporal, en tanto soporte de la memoria, del acontecimiento cruzado por las prácticas y expectativas. La fotografía, de esta forma, excede el registro visual de la obra para consolidar un ritmo en el espacio y tiempo particular.

### Representaciones y prácticas en torno al ferrocarril

Resulta interesante la definición de “representaciones de la ciudad” que brinda Jorge Liernur en su ensayo “La ciudad efímera”: “Entiendo por ‘representaciones de la ciudad’ las imágenes unitarias o de totalidad que construimos de ella sobre la base de los testimonios parciales, visuales o no, con que contamos para un período determinado. Las ‘representaciones’ a que me refiero no necesariamente se configuran como totalidades o son aceptadas o formuladas de modo consciente y explícito”.<sup>29</sup>

Liernur considera a la representación como una reconstrucción del acontecimiento histórico, en tanto manifestación de la memoria, y, como tal, son imaginadas en un espacio y con formas determinadas. Por otro lado, siguiendo a Roger Chartier en su ya clásica definición, las representaciones clasifican y excluyen, son estructuras del mundo social y, lejos de ser un objeto dado, son “productos históricos de las prácticas articuladas (políticas, sociales, discursivas)”.<sup>30</sup> En este sentido, la fotografía del puente, como parte de una serie y de una práctica vinculada a la ingeniería como cuerpo de conocimientos y a la vez disciplina transformadora del propio espacio en que se constituye, no deja de ser un recorte y una representación en la que la mirada se cruza indiscutiblemente con estos debates, desde una subjetividad particular en la que juegan elementos de pertenencia étnica, profesional y de clase.

La propiedad del espacio ferroviario era foco de acalorados debates en las sesiones del congreso o en la firma de contratos. La concesión de tierras a los costados del tendido ponía en juego no sólo la posibilidad de expropiación del Estado, sino también una clara postura en cuanto al rol de los capitales extranjeros en el desarrollo económico de la nación. Mientras un sector de la élite gobernante abría los brazos al progreso técnico, aún si eso significaba entregar el territorio a los ingleses, franceses o norteamericanos, otras voces se oponían a la extranjerización desmedida y buscaban una mayor intervención de los políticos y empresarios locales.

En este contexto, la voz autorizada del ingeniero o agrimensor, y las herramientas técnicas como la fotografía brindaban respuestas “certeras” en

<sup>29</sup> LIERNUR, Jorge Francisco. La ciudad efímera. En: LIERNUR, Jorge Francisco, y SILVESTRI, Graciela (eds.). *El umbral de la metrópolis: transformaciones técnicas y cultura en la modernización de Buenos Aires (1870-1930)*. Buenos Aires: Sudamericana, 1993, p. 217.

<sup>30</sup> CHARTIER, Roger. La historia cultural redefinida: prácticas, representaciones, apropiaciones. *Punto de Vista* 39, Buenos Aires, 1990, p. 48.



cuanto al espacio. Medían y delimitaban, recortaban y transformaban el espacio según leyes matemáticas y ópticas que no habilitaban discusión. Sin embargo, la propia disciplina de la ingeniería se había consolidado en los años previos al Centenario (1910), en un contexto en el que el proceso de urbanización de Buenos Aires se cruzaba con intereses e ideologías diversos y las prácticas sobre el espacio urbano eran a la vez manifiestos estéticos y políticos.<sup>31</sup>

## Movimiento y control

Andreas Fahrmeir señala dos modos en que las ciudades controlan el movimiento de ciudadanos y extranjeros: por un lado, las construcciones físicas, como murallas y estaciones de frontera; por el otro, un universo de documentos oficiales, técnicos, literatura gris, *ephemera*, destinada a registrar, diferenciar y ordenar las prácticas posibles en su espacio interno.<sup>32</sup> En la modernidad esta última estrategia es la que se potencia a partir de los desarrollos en las tecnologías de impresión y reproducción de textos e imágenes, siendo las fotografías de registro policiales un punto álgido y controversial.<sup>33</sup>

El ritmo que marca la locomotora está relacionado con la forma en que la sociedad organiza las dimensiones espacio temporales, y se configura como un acuerdo social difícilmente discutible. Las vías del ferrocarril son la materialización de ese ordenamiento que separa la ciudad organizada, centro económico, cultural y político, de un espacio “otro”, de lo inestable de la frontera, así como el de los asentamientos precarios, desorganizados, marginales precisamente porque están del otro margen de las vías. La estación ferroviaria se transforma así en un punto de control, una frontera infranqueable para aquellos que llegan por distintos medios y terminan habitando en el espacio que se designa como el de los inmigrantes, enfatizando su condición de otredad y transitoriedad. Pronto, las barreras de papel, la falta de documentos y los tiempos de una administración burocrática cuyos intereses están del otro lado de las vías, generan un “amontonamiento” de personas que se convierten en un riesgo para la misma ciudad que las había corrido hasta ese lugar.

El ferrocarril y el registro fotográfico materializan, para Fahrmeir, la puerta de entrada y salida. Son las tecnologías de la modernidad, las que permiten el desplazamiento y el cambio a partir de la transformación del espacio y de su representación; una transformación que se hace materialmente palpable en las distintas “obras de arte”.<sup>34</sup> El desarrollo técnico de la fotografía

<sup>31</sup> Ver LIERNUR, Jorge Francisco y SILVESTRI, Graciela (eds.), *op. cit.*

<sup>32</sup> Ver FAHRMEIR, Andreas. Conclusion: cities and states: papers and walls. En: GREEFS, Hilde y WINTER, Anne (eds.). *Migration policies and materialities of identification in European cities*. New York: Routledge, 2019.

<sup>33</sup> Ver, entre otros, CUARTEROLO, Andrea. El viaje en la era de la reproductibilidad técnica. Discursos etno-geográficos en los primeros travelogues argentinos. *Revista Cine Documental*, Buenos Aires, 2011. Disponible en < [http://revista.cinedocumental.com.ar/3/articulos\\_05.html](http://revista.cinedocumental.com.ar/3/articulos_05.html)>. Acceso en 8 ene. 2025, y PENHOS, Marta. Frente y perfil. Una indagación acerca de la fotografía en las prácticas antropológicas y criminológicas en Argentina a fines del siglo XIX y principios del XX. En: *Arte y antropología en la Argentina*. Buenos Aires: Fundación Telefonica/Fundación Espigas/Fondo para la Investigación del Arte Argentino, 2005.

<sup>34</sup> Con este término se designa a las estructuras como puentes, túneles, canales o muros que hacen a la infraestructura vial. Para una conceptualización interesante sobre el rol del ingeniero en el diseño de estas estructuras desde una dimensión estética, véase MANTEROLA, Javier. *La obra de ingeniería como obra de arte*. Pamplona: Editorial Laetoli, 2010.

estuvo profundamente relacionado desde sus comienzos a los cambios en los medios de transporte, y, particularmente, a la nueva experiencia del viaje originada por las máquinas a vapor, ya sea sobre tierra, mar, o, en el cambio de siglo, aire. Además de erigirse como la herramienta de registro y evidencia del viaje, la fotografía y los diversos dispositivos ópticos ligados al espectáculo “transmitían al espectador común la experiencia perceptiva del viaje sin ninguno de sus costos e inconvenientes”.<sup>35</sup> La apropiación del territorio nacional iba en paralelo, de esta forma, con la identificación y exclusión en términos de representación del territorio de la otredad, de lo exótico, desconocido y, en gran medida, peligroso.

La figura humana como parte del paisaje (y no como tema central de la fotografía) se repite en otras tomas de la colección, cruzándose las intenciones supuestas de los registros, los actores y las prácticas tanto en relación con la técnica fotográfica como con el espacio representado. En las imágenes donde el paisaje o la obra en construcción es el elemento central, los sujetos retratados aparecen, generalmente, con sus elementos de trabajo en la mano o manteniendo una postura acorde al estatus o función. Por lo general son los mismos trabajadores de la compañía, en plena actividad de construcción o inspección, y contadas veces miran hacia la cámara. Sus siluetas aparecen desenfocadas, en movimiento, e incluso disimulados entre las piedras, estructuras de acero, hormigón o madera. En todo caso, siempre aparecen como elemento fundamental en la composición del espacio, realizando una acción que justifica su inclusión en el recorte. En las tomas familiares, por el contrario, los sujetos son retratados en situaciones de ocio, evidenciando otros vínculos y consumos de la fotografía, así como del mismo espacio ferroviario.



Figura 11. H 27 [“Demolición”] (<eap563\_udesa\_huhe\_fot\_vid\_1025>). Fotografía estereoscópica (placa de vidrio), 4,5 x 10,7 cm.

<sup>35</sup> CUARTEROLO, Andrea, *op. cit.*



Figura 12. “Campamento de obra ferroviaria” (<eap563\_udesa\_huhe\_fot\_vid\_0960>). Fotografía estereoscópica (placa de vidrio), 4,5 x 10,7 cm.

Los sujetos en nuestra imagen, sin embargo, están conversando amparados por una casilla de chapas, ajenos a la locomotora que pasa, al puente y a la estructura provisoria que lo contiene. Sólo es posible caracterizarlos como trabajadores por su ubicación en el espacio concreto, no hay más atributos que su posición geográfica y simbólica. No aparecen sus herramientas, no están realizando una acción significativa para la obra en cuestión. Sus cuerpos son, aparentemente, un accidente de la imagen. Precisamente esa condición accidental es la que nos permite abrir otras lecturas posibles.

A partir de los últimos años del siglo XIX la cuestión obrera se colocó en el centro de la escena política y económica. En 1904 se sucedieron diferentes huelgas generales que afectaron, sobre todo, a la actividad agroexportadora. Como analiza Laura Caruso en el caso de los trabajadores portuarios, las prácticas y significados en torno al espacio público se tornaron centrales en las disputas por la resolución del conflicto, tanto por parte de los trabajadores como por las empresas y el Estado.<sup>36</sup> El trabajo se ubica en el centro de las reflexiones contemporáneas sobre el espacio y la movilidad, particularmente para los sectores obreros, y comienza a ser visto como “constitutivo y constituido en el proceso de configuración de sus subjetividades colectivas y la acción obrera”.<sup>37</sup> Es así como la identificación del trabajador ferroviario con el espacio se da en el marco de estos intercambios y conflictos, y su representación a través de una imagen técnica no está exenta de la densa carga simbólica que se desarrolló en el apartado anterior. Fotografía, trabajo y espacio apare-

<sup>36</sup> A finales de febrero de ese mismo año se declara una importante huelga ferroviaria que desplazará la zona de conflicto hacia el noreste de la ciudad, precisamente el espacio donde luego se levantará el puente en cuestión. Esta movilización tuvo como eje a los oficios menos calificados, y fue desconocida por el sindicato, ya consolidado, de La Fraternidad que nucleaba a maquinistas y foguistas. Ver POY, Lucas. Huelgas portuarias y ferroviarias en el “granero del mundo”: la disputa por el control del lugar de trabajo. Buenos Aires 1903-1904. En: TEDESCHI, Sonia Rosa y PRESSEL, Griselda (comps). *Historias, regiones y fronteras: cruces teórico-metodológicos, experiencias de investigación y estudios de caso*. Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, 2018.

<sup>37</sup> CARUSO, Laura. La huelga, el carnaval y los comicios: el mundo del trabajo portuario en Buenos Aires y la configuración de una comunidad obrera, verano de 1904. *Historia Crítica*, n. 73, Bogotá, 2019, p. 188. Disponible en <<https://doi.org/10.7440/histcrit73.2019.08>>. Acceso en 8 ene. 2025.

cen estrechamente unidos en la construcción de un imaginario en torno al progreso económico y material de la ciudad.<sup>38</sup>

Lo que identifica al trabajador ferroviario en la fotografía del puente es su estar ahí, en ese preciso momento. Pensar en diferentes “racionalidades” que se cruzan y en la relación entre lo individual y lo colectivo permite ingresar a este espacio no como el entorno donde se habilita un determinado “género de vida”, sino a lo “ferroviario” como una identidad en proceso que implica solidaridades y conflictos propios de la construcción de esa sociedad y que están fuertemente relacionados con las prácticas constituyentes de ese espacio (la construcción del puente, el establecimiento de una casilla de vigilancia o la impasibilidad ante el paso de la locomotora).<sup>39</sup>

En la década de 1910 se acentuaron los conflictos obreros, y aquellos que involucraron a los gremios ferroviarios se expresaron en la opinión pública como de suma relevancia, por su impacto en la dinámica comercial interna y externa del país, pero también por la visibilidad que adquirirían al tomar como eje el espacio público. Las estaciones y talleres de las distintas compañías aparecían repletos de huelguistas o, en su contrapartida, vacíos de trabajadores. La huelga de 1917, en la que se reunieron los tres gremios de la rama,<sup>40</sup> implicó a su vez la participación de las familias ferroviarias, ocupando otros espacios como las calles y plazas.<sup>41</sup> En estas huelgas el control sobre la técnica y sobre el espacio público resultaron factores fundamentales, al punto de definir el éxito o el fracaso de las estrategias.

En las fotografías de la colección Hume la mirada es propiedad del ingeniero, que inspecciona y vigila. La cámara no registra sólo el avance del proyecto, sino que es una herramienta de control sobre los trabajadores. En las memorias sobre sus antepasados, Roland Hume recuerda que su tío abuelo, Washington, quien había trabajado en la primera compañía durante la década de 1880, poseía las condiciones de un “caudillo”. Sin embargo, ya en el siglo XX, el ingeniero debía ser no sólo un líder sino un empresario. El mismo desarrollo de la disciplina lo ubicaba a caballo entre el oficio y las artes liberales, entre la mecánica y el conocimiento especializado de las leyes físicas, químicas y humanas.

### Sujetos y espacios ferroviarios: otras capturas posibles

En el ferrocarril la máquina, la técnica, es omnipresente. Aún hoy, entre los ruidos que rebotan en los andenes y los techos de hierro y vidrio de las grandes terminales es imposible abstraerse de la “maravilla” de la tecnología que ha transformado nuestras percepciones del tiempo y del espacio de mane-

<sup>38</sup> Cf. CICHERO, Marta *et al.* *Producción y trabajo en la Argentina: memoria fotográfica, 1860-1960*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes/Banco Rice, 2002.

<sup>39</sup> Sigo aquí el análisis de Bernard Lepetit sobre los modos en que las relaciones sociales definen identidades y solidaridades también en función de los espacios que se ocupan. Ver LEPETIT, Bernard. La historia urbana en Francia. *Secuencia*: Revista de Historia y Ciencias Sociales, n. 24, Ciudad de México 1992, p. 24.

<sup>40</sup> El gremio ya citado, La Fraternidad, y las recientemente creadas Federación Obrera Ferrocarrilera (que agrupaba al personal de talleres, tráfico, vías y obras) y la Asociación Argentina de Telegrafistas y Empleados Postales.

<sup>41</sup> Cf. PALERMO, Silvana. Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: la huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la Gran Guerra. *XXI Jornadas de Historia Económica*, Asociación Argentina de Historia Económica, Universidad Nacional de Tres de Febrero, 2008.

ra radical. Aún dentro de los coches el pasajero no puede olvidarse que está en un espacio diferente, donde la misma noción de movimiento se subvierte. Michel de Certeau pone en palabras esta experiencia de manera asombrosa, y encuentra, en el riel y la ventanilla, esos elementos que funcionan también de frontera móvil entre los inmóviles espacios del adentro y el afuera:

*Fuera, otra inmovilidad, la de las cosas, montañas imperantes, verdores extendidos, pueblos detenidos, columnatas de edificios, negras siluetas urbanas en el malva de la tarde, centelleos de luces nocturnas en un mar anterior o posterior a nuestras historias. [...] No tienen más movimiento que el que provocan entre sus masas las modificaciones de perspectiva momento a momento; mutaciones de apariencia engañosa. Como yo, tampoco cambian de sitio, pero la vista sola deshace y rehace continuamente las relaciones que mantienen entre ellos estos puntos fijos.*

*[...] La ventanilla es lo que permite ver; el riel, lo que permite atravesar. Se trata de dos modos complementarios de separación. Uno crea la distancia del espectador: no tocarás, mientras más ves, menos tienes: desposeimiento de la mano en favor de un mayor recorrido del ojo.<sup>42</sup>*

La fotografía estereoscópica también pone en evidencia la “naturaleza de su estructura funcional”, como instrumento de medición y control. Y también se posiciona, como la ventanilla del tren, en ese filo impreciso entre un referente material, concreto, “real”, y la mirada subjetiva, la mirada de quien produce y de quien observa la imagen, así como las indefiniciones del mismo proceso que explican diferencias de matices, rayados o huellas dactilares impresas. Precisamente esa evidencia de la técnica, del artificio, es la que, según Crary, dificultó el éxito de la estereoscopia frente a otros dispositivos. Las imágenes producidas no eran lo “suficientemente fantasmagóricas”<sup>43</sup>, por lo que enseguida perdió en la batalla como medio de entretenimiento masivo y popular.

Por otro lado, el recorte que hace el fotógrafo implica un nuevo ordenamiento material y simbólico, tanto del espacio como de los sujetos retratados. En este sentido, los sentidos de la imagen estereoscópica no pueden reducirse a su rol en la agrimensura o registro técnico. Su práctica como afición tampoco explica completamente la cantidad inmensa de placas, la exhaustividad en el registro de un accidente o una viga quebrada. Pensar en un contexto en el que las huelgas obreras y las acciones de los grupos anarquistas eran sumamente temidas por la elite, y se implementaban acciones (con mayor o menor grado de legalidad) tendientes a evitarlas, también invita a ir más allá de la imagen como registro del puente en construcción o el cruce de las tres vías. Queda la posibilidad de que los trabajadores que conversan en la casilla no sean el “accidente” sino el motivo central de la fotografía. No poseer otras tomas del lugar ni de la situación no permite ahondar más en esta hipótesis, pero puede, al menos, prevenirnos de otorgarle un único sentido.

Si, para el siglo XX, la estereoscopia había cedido su lugar como juguete óptico, su capacidad de recrear una estructura tridimensional continuó siendo operativa, no tanto para registrar un detalle, sino para volver tangible

<sup>42</sup> CERTEAU, Michel de. *La invención de lo cotidiano I: artes de hacer*. México D.F: Universidad Iberoamericana, 1996, p. 123 y 124.

<sup>43</sup> CRARY, Jonathan, *op. cit.*, p. 178.

la integración final de la obra con el paisaje. La fotografía del puente Saldías-Barrio Parque nos remite a otra frontera entre el interior y el exterior de un tren en movimiento: el propio sujeto, invisible en la imagen, pero parte intrínseca de ella. Si las vías del ferrocarril resignificaron el espacio y marcaron un límite infranqueable entre clases sociales, la fotografía estereoscópica es un testimonio del artificio, y del proceso de apropiación de un paisaje a partir de una mirada en apariencia neutra, pero cargada de tensiones histórica y geográficamente situadas.

*Artigo recebido em 12 de maio de 2025. Aprovado em 16 de junho de 2025.*