

La revista *Riel y fomento* y su proyecto de modernidad americanista (1922-1928)

A revista *Riel y fomento* e seu projeto de modernidade americanista (1922-1928)

The magazine *Riel y fomento* and its project for an americanist modernity (1922-1928)

Pablo Javier Fasce¹



Resumen: La siguiente ponencia se centra en *Riel y fomento*, revista argentina publicada por la Administración General de los Ferrocarriles del Estado entre 1922 y 1935. Con un enfoque explícitamente nacionalista, la publicación abordó asuntos de la actualidad ferroviaria argentina acompañados de artículos vinculados al fomento del turismo y la difusión de las artes y la arquitectura. La investigación estará centrada en el período 1922-1928 y profundizará en varios aspectos, como la participación de artistas e ilustradores, las contribuciones realizadas por gestores e intelectuales y el rol de las imágenes y artículos en la revista. Como hipótesis principal, sostengo que *Riel y fomento* articuló en sus páginas un proyecto de modernización social y cultural centrado en el poder “civilizador” del ferrocarril, traducible en el crecimiento agrícola e industrial y en el desarrollo de una cultura auténtica de valores americanistas.

Palabras clave: Modernidad; Nacionalismo; Americanismo; Políticas culturales; Andes.

Resumo: O seguinte artigo enfoca a *Riel y fomento*, uma revista argentina publicada pela Administração Geral das Ferrovias do Estado entre 1922 e 1935. Com uma abordagem explicitamente nacionalista, a publicação abordou questões de notícias ferroviárias acompanhadas de artigos relacionados à promoção do turismo e a disseminação das artes e arquitetura. A pesquisa será focada no período 1922-1928 e será aprofundada em vários aspectos, como a participação de artistas e ilustradores, as contribuições de gestores e intelectuais e o papel das imagens e artigos na revista. Como hipótese principal, argumento que *Riel y fomento* articulou em suas páginas um projeto de modernização social e cultural focado no poder “civilizatório” da ferrovia, traduzível no crescimento agrícola e industrial e no desenvolvimento de uma autêntica cultura de valores americanistas.

Palavras chave: Modernidade; Nacionalismo; Americanismo; Políticas culturais; Andes.



Abstract: The following paper focuses on *Riel y fomento*, an argentinian magazine published by the General Administration of the State Railways between 1922 and 1935. With an explicitly nationalist approach, the publication addressed railways issues accompanied by articles related to the promotion of tourism and the dissemination of arts and architecture. The research will be focused on the period 1922-1928 and will delve into several aspects, such as the participation of artists and illustrators, the contributions made by managers and intellectuals and the role of images and articles in the magazine. As a main hypothesis, I argue that *Riel y fomento* articulated in its pages a project of social and cultural modernization centered on the “civilizing” power of the railroad, translatable in agricultural and industrial growth and in the development of an authentic culture of Americanist values.

Keywords: Modernidad; Nationalism; Americanism; Cultural policies.



Es indudable que las revistas culturales son un objeto privilegiado para indagar en los procesos de modernización en Latinoamérica. Desde finales del siglo XIX sus páginas se ofrecieron como escenarios de exhibición de las novedades de la tecnología, la industria y el entretenimiento para los ojos ávidos de un creciente número de lectores interesados en los febriles cambios sociales y económicos que atravesaron a los países de la región. Por otra parte, las revistas también fueron dispositivos predilectos de artistas, escritores e intelectuales que, en solitario o agrupados, las utilizaron como plataformas para conformar lazos de solidaridad, redes de intercambio, espacios de debate y, sobre todo, para construir y visibilizar posicionamientos en la arena cultural. Este artículo tiene como objeto de investigación a una revista en la que arte, industria y política se entrelazan para gestar un proyecto estético-político de espíritu americanista.

A lo largo de las páginas que siguen me adentraré en *Riel y fomento*, una revista argentina que ha sido parcialmente estudiada hasta la fecha². Editada entre 1922 y 1935, la publicación funcionó como órgano oficial de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, organismo que comenzó a funcionar en 1910 y que tenía bajo su órbita a las líneas de trenes de capitales públicos. Sin embargo, aunque un lector desprevenido podría suponer un alto grado de especificidad temática, la revista no se ciñó estrictamente a los asuntos ferroviarios. Como se demostrará a lo largo del texto, *Riel y fomento* congregó a un conjunto amplio de intelectuales, escritores, técnicos y artistas que, desde un enfoque en común, trataron una diversidad de asuntos que van desde la agricultura y la botánica hasta la plástica y el urbanismo; lejos de ser una acumulación desordenada, cada una de estas voces contribuyó a la conformación de un proyecto integral de modernización social con una marcada impronta americanista y articulado alrededor del efecto dinamizador del tren.

En los próximos apartados trabajaré con lo que creo que puede considerarse como un primer período de la revista, que va desde su primer número hasta los inicios del año 1928 y que está marcado por la continuidad de buena parte del elenco editor y su enfoque estético-político³. El análisis se detendrá en varios aspectos de la publicación. En una primera instancia, describiré sus características fundamentales, recuperando aspectos de su formato, periodicidad y secciones; luego profundizaré en el enfoque ideológico general de la publicación, desentrañando las implicancias de la idea de modernidad propuesta en sus páginas. A continuación indagaré en el proyecto estético de la revista, que se materializó a través de los artículos vinculados a la teoría y la crítica de las artes, la difusión de obras y de patrimonio arquitectónico, las imágenes e ilustraciones




presentes en cada página, entre otras variantes. Este recorrido se enmarcará en el giro de las políticas ferroviarias de la época y su posible vínculo con una tradición nacionalista y americanista en formación que reconfiguró el vínculo del arte argentino con las provincias y el mundo andino⁴.

Una revista ferroviaria y un proyecto de modernización y soberanía

Riel y fomento se publicó entre 1922 y 1935 de manera mensual, con algunas intermitencias a partir de 1932; esta periodicidad nos pone frente a un conjunto de sesenta y ocho números durante el período de nuestro interés⁵. Con un promedio de cien páginas por edición, un veinticinco por ciento de espacio dedicado a publicidades y una amplia profusión de ilustraciones y fotografías, la dimensión material de la revista la presenta como un proyecto ambicioso; esta característica va en consonancia con la amplitud de temas presentes en sus sumarios, lo que permite deducir una expectativa de interpelar a un espectro amplio de lectores y de diferenciarse de las publicaciones ferroviarias vinculadas a capitales extranjeros (tales como *Ferrocarril sud*) que se concentraban en contenidos especializados. Si bien no conocemos la tirada mensual ni las dimensiones de la red de distribución, es posible suponer que *Riel y fomento* llegaba a muchas regiones del país y de Sudamérica dado que, como afirma Cicerchia, la revista “[...] tuvo la extraordinaria ventaja de viajar en tren.” (CICERCHIA, 2016, p. 160).

En el segundo número se explicitaron los nombres de los miembros del equipo editor: dirigida por Rodolfo Franco, contó entre sus redactores y colaboradores a los escritores Fernán Félix de Amador, Arturo Capdevilla, Atilio Chiáppori, Arturo Lagorio, Edmundo Montagne, Carlos Muzzio Saenz Peña y Julio Noe, los ingenieros Emilio Rebuelto y Adolfo Stegmann, el naturalista Clemente Onelli, el médico Enrique Susini y el arquitecto Martín Noel, entre otros⁶. Este conjunto de agentes destacados en distintas áreas de los campos de la cultura, la ciencia y la gestión estatal es, a priori, un factor que prestigia a la revista. Nos referiremos en el apartado siguiente a las trayectorias de Franco, Chiáppori y Noel. En relación al resto de los nombres mencionados, sirven como ejemplo de su grado de consagración los siguientes datos: Stegmann ocupó cargos jerárquicos dentro de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, entre los que se cuenta la dirección de la División de Turismo, Publicidad y Cartografía; Capdevilla fue miembro de la Academia Argentina de Letras y de la Academia Nacional de la Historia; Félix de Amador fue miembro de la Comisión y la Academia Nacional de Bellas Artes; El naturalista Onelli fue designado Secretario General de la



Comisión de Límites y posteriormente dirigió el Jardín Zoológico de la ciudad de Buenos Aires desde 1904 hasta su muerte. Pero, además, la variedad de campos de experticia de estos sujetos permitió que la publicación contuviera un amplio espectro temático de artículos, sobre el que profundizaremos más adelante. Al mismo tiempo, una red de cronistas y contribuyentes de diversas partes del país (como el escritor salteño Juan Carlos Dávalos, que publicó por primera vez en el quinto número) o incluso de América y Europa (tales como el intelectual peruano Luis Valcarcel, el escritor chileno Alberto Romero o el periodista y dramaturgo español Rafael Marquina) le dieron proyección internacional.

La revista hizo explícito un enfoque político-ideológico a través del cual imprimió unidad a la amplia gama de asuntos tratados en sus páginas. En la nota que funcionó como editorial del primer número, la redacción afirmó que *Riel y fomento* sería una “tribuna de acción y nacionalismo” con una serie de propósitos claros: la dignificación de la carrera administrativa en la gestión estatal, el mejoramiento de las condiciones de los profesionales y obreros ferroviarios, el perfeccionamiento de las normas administrativas, la defensa del árbol y la difusión del turismo y del arte nacional⁷. El eje que ordenaba estos temas era el ferrocarril y, más específicamente, el de capitales públicos. En otro artículo del mismo número el escritor Clemente Onelli explicitó que, mientras que los ferrocarriles privados solo se movían por el afán de lucro, los estatales cumplían con un rol social:

Los otros, los del Estado, trepan por las montañas, agujerean cerros, marchan al borde de los precipicios [...] broncan, jadean, tienen resoplidos de bestia vigorosa bajo el yugo y no traen a Buenos Aires ningún dividendo; pero traen consigo los aromas de las brisas serranas, el eco del murmullo de las cascadas, el saludo y el contacto con los pueblos hermanos, el sentimentalismo, el nacionalismo y la poesía que tanta falta hacen a esta metrópoli de los dividendos (ONELLI, 1922, p. 43).

Este párrafo es revelador en varios sentidos. Si bien investigaciones anteriores han señalado que la revista respondió a los intereses electorales del radicalismo⁸, también resulta evidente que el nacionalismo con el que la revista se filia es el de aquella tradición intelectual que, de acuerdo a la historiografía, tuvo sus inicios durante los años cercanos al centenario de la Revolución de Mayo: con Manuel Gálvez, Ricardo Rojas y Leopoldo Lugones como sus máximos exponentes, esta corriente de pensamiento concibió a la identidad nacionalidad como una esencia inmanente vinculada a una serie de prácticas, valores y tradiciones del pasado



originados en la cultura de los sectores populares rurales a los que revalorizaron y erigieron como alternativa a los cambios que afectaban a la dinámica estructura social argentina de inicios del siglo XX⁹. De este modo, la contraposición entre el tren del Estado y el de capitales privados se espeja con la dicotomía entre la “metrópoli de los dividendos” y la poesía de las regiones “interiores” del país, lo que nos pone frente a una valoración positiva de las provincias como reservorios de tradición. Si bien a priori esta postura puede parecer anti moderna, la revista construyó un proyecto de cambio y crecimiento para el país centrado en los trenes del Estado. En un número posterior se publicó una transcripción de parte del discurso que el presidente Hipólito Yrigoyen pronunció durante la apertura de sesiones del congreso del año 1922, en el que se expuso sobre el sentido de sus políticas ferroviarias. El mandatario afirmaba que el Estado afrontaba una tarea patriótica al hacerse cargo de la gestión de los ferrocarriles tras muchos años de desidia gubernamental; bajo su órbita se iniciaba una nueva etapa de expansión de las líneas férreas orientada a solucionar los problemas de atraso y desigualdad de las regiones del país. El programa auguraba una multiplicidad de logros:

Ese plan consulta, en primer término, la realización de estos grandes objetivos fundamentales: afirmar y afianzar con el riel del Estado la aproximación y la unidad política y social de las diversas regiones del país; facilitar la explotación de sus riquezas, acercando, por el menor recorrido, y la economía del transporte, las zonas productoras a los mercados de consumo; abrir, por la acción del Estado, las zonas confinadas del país, llevando, por nuevas rutas ferroviarias, su producción e intercambio hacia otros grandes mercados; y conseguir, por fin, que la red del Estado, alcanzando la plenitud de su desarrollo, ejerza, en la industria del transporte ferroviario, la función reguladora que le corresponde.¹⁰

De este modo, al reproducir y apropiarse de las palabras del presidente, *Riel y fomento* se adjudicaba el rol de vocera del proyecto ferroviario del ejecutivo. Yrigoyen ya había comenzado con un proceso de cambio: en 1920 vetó una ley impulsada por la mayoría conservadora del senado que pretendía conformar una empresa de capitales mixtos encargada de gestionar las líneas férreas del país, hecho que significó el fin de la tendencia a delegar en privados la operación de las líneas que el Estado construía, lo que también permitió al ejecutivo a mantener el control de una herramienta clave para lograr la integración regional y garantizar el éxito político frente a los embates



opositores (SALERNO, 2008, p. 668), (PALERMO, 2012, p. 66). Este giro fue sostenido y profundizado luego de que Marcelo T. De Alvear sucediera al primer presidente de la nueva etapa democrática argentina. Al recuperar el control de los trenes y privilegiar las necesidades de las provincias por sobre los parámetros de rentabilidad de las empresas privadas, el gobierno pretendía gestar un proceso de unificación nacional posibilitado por el efecto modernizador del riel, garante de la presencia del Estado en todo el territorio.

Para el imaginario radical el ferrocarril reinsertaría a las provincias aisladas en la vida nacional y las insuflaría de vitalidad; en sintonía con esa idea, *Riel y fomento* organizó los contenidos de sus páginas para acompañar ese efecto dinamizador en todas sus facetas. Muchas de las secciones habituales de la revista atendieron a temas vinculados a la producción de las distintas regiones del país y su mejoramiento a partir de la aplicación de tecnología y conocimiento: tales fueron los casos de “Consultorio agrícola” (página dedicada al asesoramiento de lectores que enviaban cartas a la redacción), los artículos sobre temas rurales y forestales del ingeniero agrónomo Martín Ledesma¹¹ o los textos sobre las industrias y la minería del norte argentino de los ingenieros Colavecchia y Revuelto¹². En ocasiones las notas sobre aquellos temas incluyeron propuestas para una profunda reorganización de la producción y la economía nacional, que dejan ver el espíritu modernizador de la revista. En una serie de editoriales en los que se plantea una reflexión sobre la necesidad de desarrollo de una “democracia rural”, los textos llegan a reclamar lo que podría entenderse como una reforma agraria:

Apuntamos como una de las causas más graves de aquel desequilibrio, la extensión y número de latifundios incultos – como consecuencia del ausentismo permanente de sus propietarios, atraídos por la vida sibarítica de la urbe centralista, y sin otro interés por sus propiedades rurales que el de esquilmar a sus arrendatarios, ni más satisfacción propia, que la de sentir halagada su hueca vanidad con la posesión infecunda de millares de hectáreas. Son estos los valores negativos que detienen y traban el desarrollo de nuestra democracia rural.¹³

El posicionamiento de la revista en favor de la pequeña propiedad fue contundente. Un artículo posterior al citado argumentó que el latifundio era anacrónico y peligroso para la civilización y el progreso de la República, dado que no promueve el desarrollo de sistemas mixtos de agricultura y ganadería que aumenten la producción y requieran de mayor mano de obra, manteniendo de ese modo al proletariado urbano en condiciones de hacinamiento y desalentando el



desarrollo de los mercados regionales, por lo que el editorial no duda en afirmar que “El latifundio [...] resulta no solo un obstáculo, sino peor aún, el verdadero enemigo del ferrocarril.”¹⁴ Como contracara, *Riel y fomento* dedicó varias páginas al elogio del cooperativismo, al que proponía como un modo de optimizar el salario obrero a partir del aporte a una institución que, por estar enteramente dedicada a la búsqueda del beneficio colectivo, generaba la reducción del costo de vida¹⁵; de modo muy conveniente a sus propósitos, la revista utilizó las crónicas sobre las condiciones de trabajo en los talleres ferroviarios de Tafí Viejo¹⁶ como ejemplo de los beneficios obtenidos por la aplicación de nuevas metodologías en la organización de la estructura laboral¹⁷.

Los temas ferroviarios ocuparon una porción significativa de cada edición. En secciones estables como “Las nuevas líneas de los Ferrocarriles del Estado” y “Noticias ferroviarias de todas partes”, la revista ofrecía actualizaciones acerca del crecimiento de la red pública de trenes¹⁸ junto a información sobre la actualidad de los rieles del mundo. En ocasiones los artículos sobre temas del exterior fueron una oportunidad para expresar un posicionamiento en relación a determinadas políticas: tal fue el caso de las evaluaciones sobre el planeamiento ferroviario norteamericano, al que la revista consideró como un ejemplo de colonización moderna del territorio a partir del fomento del desarrollo urbano que provocaba el ferrocarril¹⁹. *Riel y fomento* también fue una plataforma de difusión y legitimación de los proyectos de construcción desarrollados por el Estado, que durante la década de 1920 se centraron especialmente en el desarrollo de la línea que uniría las ciudades de Viedma y Bariloche en el sur y el trazado desde Salta y Huatiquina en el norte, un proyecto que se continuaba en las vías férreas que recorrerían el territorio chileno desde el paso andino hasta el puerto de Antofagasta. Sobre la primera iniciativa, la revista afirmó que se trataba de una oportunidad de integrar a la región patagónica a la economía del país tras décadas de aislamiento, fomentando el crecimiento de la explotación forestal y del desarrollo del turismo en la zona del lago Nahuel Huapi, “[...] una de las regiones más hermosas del mundo”²⁰. Por otra parte, el llamado “Ferrocarril trasandino del Norte” era presentado como una de las obras de mayor relevancia histórica para las provincias del Noroeste Argentino, dado que la posibilidad de conectarlas con un puerto en el pacífico se ofrecía como una oportunidad de fomentar el desarrollo de las industrias de la región, agobiadas por los costos del transporte hacia Santa Fe y Buenos Aires, y de este modo saldar una deuda con una de las zonas donde el “alma nacional” podía encontrar su raíces más antiguas; al mismo tiempo, esta obra ferroviaria se constituiría como un aporte a la unidad sudamericana, hecho



que quedaba constatado en las apreciaciones positivas que el cronista Alberto Romero enviaba desde el otro lado de la cordillera de los Andes²¹.

En suma, *Riel y fomento* se constituyó como órgano de difusión de un proyecto ferroviario pensado como punta de lanza de la ampliación de la influencia del Estado y su capacidad de modernizar la sociedad; las páginas de la revista complementaron el efecto del riel haciendo explícito el amplio espectro de campos sobre los que llegaría su influjo. Desde esta perspectiva, la dimensión estética (y visual) de la publicación fue un elemento fundamental de su programa.

Un proyecto estético para una modernidad regional

Si consideramos que ya desde el siglo XIX la creación y expansión de la red ferroviaria tuvo aparejado el desarrollo de una cultura visual vinculada a imaginarios de modernización, resulta comprensible que el giro nacionalista proyectado por *Riel y fomento* incluyera también una dimensión estética²². Varios aspectos señalan la importancia de este aspecto de la revista. En primer lugar, su director fue Rodolfo Franco (1889-1954), artista plástico que había retornado en 1918 al país luego de haberse formado en Europa y que durante esos años logro consolidarse como una figura central del campo artístico local, dado que fue designado miembro de la Comisión Nacional de Bellas Artes y creó los talles de escenografía de la Escuela Superior de Bellas Artes de la Nación y del Teatro Colón, entre otros hechos destacados²³. No he encontrado indicadores que permitan comprender los motivos que llevaron a la designación de Franco²⁴, pero no deja de resultar llamativo que se lo haya elegido por sobre los cuadros técnicos de la Administración General de los ferrocarriles que estaban también vinculados a la revista. Además de Franco, un amplio número de artistas contribuyó con la publicación, principalmente a través de la realización de ilustraciones en cada uno de los números; si bien los nombres variaron a lo largo del tiempo, entre los que más participaron se encuentran Cayetano Donnis, José Boveri, Alfredo Gramajo Gutiérrez, Adolfo Bellocq y Alfredo Guido, entre otros. De un modo similar que con los escritores y hombres de ciencia mencionados en el apartado anterior, la inclusión de un conjunto de artistas plásticos consagrados fue un elemento que prestigió a la publicación. Donnis fue secretario de la Academia Nacional de Bellas Artes, secretario fundador de la Sociedad Nacional de Arte Decorativo y director honorario de la Academia de Bellas Artes de Santiago del Estero; en décadas posteriores Boveri realizó decoraciones murales para el edificio de la Dirección de los Ferrocarriles del Estado y dirigió el Museo Provincial de Bellas

Artes de la ciudad de La Plata; Gramajo Gutiérrez (que durante muchos años fue empleado de la dirección de ferrocarriles) fue designado en 1920 por Leopoldo Lugones como el “pintor nacional”; Bellocq, figura clave del grabado argentino del siglo XX, enseñó aquella disciplina en la Escuela Superior de Bellas Artes y la Escuela de Artes Decorativas de la Nación; Alfredo Guido recibió en 1924 el máximo galardón del Salón Nacional de Bellas Artes por su óleo americanista *La chola desnuda* y tiempo después se transformó en la máxima autoridad de la ya mencionada Escuela Superior²⁵. No he encontrado fuentes ni indicios que me permitan constatar si esta comunidad de artistas se formó a partir de lazos que precedían al trabajo en la revista; no obstante, resulta significativo que ese equipo estuviera compuesto por figuras en ascenso que, al menos en las páginas de *Riel y fomento*, exhibieron una notable afinidad estética.

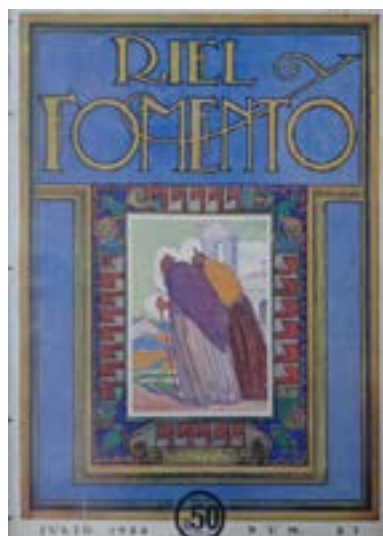
Las imágenes (y especialmente, las artísticas) ocuparon una amplia porción de *Riel y fomento* y se presentaron de diversos modos. El lector se topaba con ellas al primer encuentro con la revista, dado que todas las tapas (el único folio impreso en varios colores) incluía una reproducción de una obra, que podía ser de Franco o alguno de los varios colaboradores, enmarcada en una guarda con grecas y diseños precolombinos y sobre la que se dispone el nombre de la publicación (Figura 1).

Figura 1 - Portadas de *Riel y fomento*

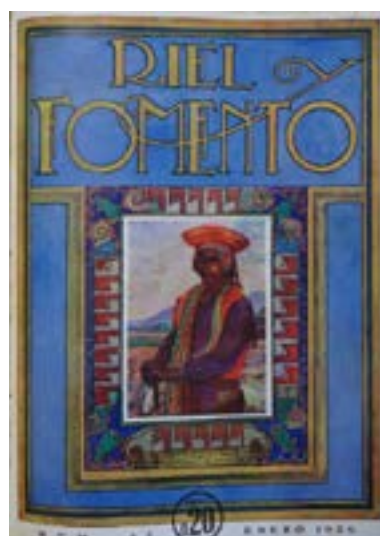


Fonte: Atilio Boveri, acuarela (n. 7, nov. 1922)

Fonte: Leonie Mathis de Villar, *Patio colonial de Tilcara* (n.15, jul. 1923)



Fonte: Alfredo Gramajo Gutiérrez, *Brujas* (n. 27, jul.1924)



Fonte: Emilio Centurión, *El regidor de Catamarca* (n. 45, ene. 1926)

En el interior casi todas las notas y artículos estaban acompañadas de alguna ilustración, que podía consistir en la reproducción de un dibujo, grabado o pintura, ocupando parcial o totalmente la página (Figura 2), o también de diseños y ornamentos ubicados en los encabezados o los bordes del texto (Figura 3). Estas imágenes tienen una característica en común: todas responden a los parámetros de una tendencia a la que muchos estudios coincidieron en denominar como “nativismo”. Este término ha sido utilizado para designar a un amplio conjunto de obras (mayormente pictóricas) centradas en la representación de los distintos paisajes de las regiones del país (tales como la llanura pampeana, las serranías de Córdoba o el altiplano del Noroeste) y a sus pobladores criollos o indígenas; explícitamente vinculadas a las ideas de los intelectuales nacionalistas ya mencionados, este universo de temas y tipos visuales buscó constituirse como una solución al debate sobre las características del “arte nacional”, que atravesaba al campo artístico argentino desde finales del siglo XIX²⁶.

Figura 2 - Ilustraciones en *Riel y Fomento*



Fonte: Ilustración de Alfredo Gramajo Gutiérrez, n. 21, p. 45, ene.1924.



Fonte: Aguafuerte de Alfredo Guido, n. 17, sep. 1923.

Figura 3 - Encabezado de la sección de Agricultura



Fonte: *Riel y fomento*, n. 3, p. 63, jul. 1922.

Resulta evidente que la revista adoptó el nativismo como el campo específico de su propia visualidad. Incluso las fotografías que acompañan varios artículos se hacen eco de sus convenciones, presentando vistas panorámicas de paisajes montañosos e instantáneas de los pobladores de las provincias que recuerdan a las pinturas y dibujos reproducidos en la misma revista (Figura 4). Incluso resulta llamativo que Bellocq, artista vinculado al grabado de temática social y de militancia obrera, realizara ilustraciones en clave nativista (Figura 5): este y otros indicios parecen señalar que el enfoque fue una condición impuesta por el grupo editor.

Figura 4 - Fotografías de Chilecito, La Rioja, tomadas por el ingeniero Adolfo Stegmann



Fonte: Stegmann (1922, p. 16)

Figura 5 - Ilustración de Adolfo Bellocq



Fonte: *Riel y fomento*, n. 22, p. 51, feb. 1924.


Por otro lado, resulta claro que los imaginarios nativistas no eran una mera elección decorativa, sino que también presentaban un vínculo con el proyecto modernizador del ferrocarril. Ya he mencionado que uno de los proyectos más visibilizados por la revista fue el de la línea al puerto de Antofagasta, que vendría a reparar una deuda histórica del país con la región. Uno de los aspectos de la economía del noroeste que se verían más beneficiados por los efectos del riel sería la minería, una industria que, según la revista, resultaba “natural” por tener su origen en el mundo indígena (REBUELTO, 1922); una ilustración que acompaña a un texto sobre el desarrollo de la siderurgia en Jujuy presenta una trama ornamental en la que se mezclan dibujos de discos y hachas ceremoniales precolombinas de los valles calchaquíes, planteando de este modo una continuidad entre el pasado y el presente desde lo visual (Figura 6). De este modo, las imágenes complementaban el discurso escrito y condensaban en potentes metáforas visuales los objetivos ideológicos de la revista.

Figura 6 - Encabezado de artículo sobre la industria siderúrgica en Jujuy



Fonte: *Riel y fomento*, n. 8, p. 81, dic. 1922.

Resulta importante destacar que casi la totalidad de las imágenes a las que aludimos en el párrafo anterior están vinculadas a paisajes, personajes y motivos del noroeste argentino. Esta región resultaba particularmente atractiva para la conformación de los imaginarios nativistas, dado que en ella se combinaban todos los elementos de interés para ese campo temático: el elemento telúrico del paisaje, el pasado (precolombino y colonial) aún visible en el patrimonio arqueológico y arquitectónico y una población (indígena o mestiza) que evidencia la pervivencia de ese sustrato histórico en el presente²⁷. Pero al mismo tiempo, el noroeste podía ser concebido como una zona de contacto con la región más amplia de los Andes Centrales, en la que la historia Argentina se acerca a las de Bolivia y Perú a partir de la identificación de un sustrato cultural en común, que hunde sus raíces en tiempos anteriores al ciclo de las independencias nacionales. A las imágenes se sumaban las contribuciones de corresponsales de los países mencionados, entre los que se destacaron el ya mencionado Valcarcel y Horacio Carrillo, embajador argentino en Bolivia; los artículos sobre arquitectura colonial y la cosmogonía inca y tiwanakota se complementaban con aquellos referidos al patrimonio arquitectónico y arqueológico del área argentina²⁸. De este modo, *Riel y fomento* pretendió realizar un aporte a la construcción de una perspectiva estética americanista, que trascendía las fronteras contemporáneas para plantear una identidad artística común a la región.

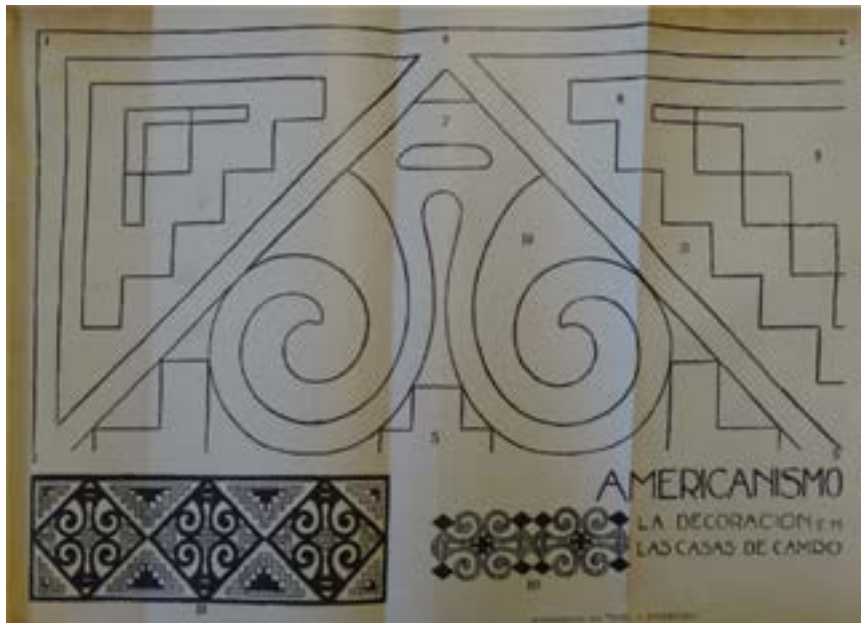


Además de la inclusión de imágenes, la revista desplegó un espectro amplio de artículos vinculados a distintos asuntos estéticos. La presencia de la plástica se amplió a través de los textos dedicados a distintos artistas argentinos, que incluían a antiguos pioneros²⁹, figuras contemporáneas consagradas (GUTIÉRREZ, 1922) y personajes olvidados a los que la revista pretendía rescatar³⁰; estas páginas en conjunto proponían un canon para la historia del arte local, orientado por una noción de “argentinidad” que se traducían visualmente en la profundización de la vía nativista. La publicación también extendió su programa a las artes musicales, gracias a los frecuentes aportes de Vicente Forte reunidos en la sección “Música y nacionalismo”; pero posiblemente una de sus aristas más interesantes fue la inclusión de notas dedicadas a disciplinas y problemas que se salen de los límites de las artes “mayores”. Además de publicar reseñas sobre exposiciones de artes aplicadas e industriales³¹, *Riel y fomento* incluyó textos sobre alfarería y platería precolombina (AMADOR, 1922a, 1922b) y difundió motivos de decoración americanista (Figura 7); la inclusión de estas disciplinas permitió ampliar las referencias al pasado cultural de la región y, de este modo, abonar a una conceptualización más compleja y abarcadora de la estética americanista. El crítico de arte (y posterior director del Museo Nacional de Bellas Artes de Argentina) Atilio Chiáppori contribuyó a esta amplificación de las discusiones estéticas con una sección recurrente titulada “El ferrocarril pintoresco”, donde exponía reflexiones y propuestas relacionadas a la estética edilicia y urbana de las localidades influidas por el tren estatal. En sus afirmaciones puede verse una correspondencia entre el desarrollo económico y el impulso artístico que generaba el efecto modernizador del riel:

Apúntase, solamente, los medios para adoptar, tanto en las obras de vialidad, como en las construcciones de la explotación o al servicio del turista, los materiales y estilos “más propios y convenientes” al pasmoso paisaje que ha de comprenderlos. Y es natural que se piense, primero, en el ferrocarril, pues es harto sabido que todo trayecto ferroviario apareja una zona de influencia; que, así como en las tierras de gleba o de selva se convierte en “zona de fomento” – agrícola, forestal, etc. – en las regiones de panoramas maravillosos ha de traducirse en “zona de fomento pintoresco” (CHIÁPPORI, 1922, p. 53).



Figura 7 - Lámina con motivo decorativo americanista



Fonte: *Riel y fomento*, n. 9, ene. 1923.

Los artículos vinculados a temas de arquitectura tuvieron un rol especial a la hora de explicitar el posicionamiento estético y construir el posicionamiento americanista de la revista. Casi todos los números incluyen notas (escritos mayormente por Félix de Amador, Ricardo Gutiérrez y Ángel Guido) dedicadas a la descripción del patrimonio edilicio colonial presente en el noroeste, Bolivia y Perú. A partir de la revalorización de las formas y ritmos de las construcciones andinas los textos sostuvieron la existencia de un estilo netamente americano, que podría constituirse como la base de una nueva identidad estética argentina:

Es así que viendo de nuevo con ojos que vuelven y se recuerdan, nos hemos sobrecogido hasta la emoción más pura, ante la severa belleza de las arquitecturas coloniales; formas desvanecientes y ruinosas, a cuyas carcomidas piedras se adhiere como un helecho vivaz, la tradición lugareña. Y hemos comprendido: que si entre tantos perfiles exóticos que nos invaden, deseamos desentrañar el propio, aquel que significa algo más que el capricho vano o la tiranía utilitarista, es allí, en aquellos apartados rincones mediterráneos, junto a las “piedras que cantan” – según el dicho de France, - que debemos ir a buscar el punto de partida, para reanudar el hilo roto de la tradición (AMADOR, 1922c, p. 39).



En estas palabras resuenan las ideas del arquitecto (y en ese entonces presidente de la Comisión Nacional de Bellas Artes) Martín Noel, a quien muchos de los artículos mencionan como un referente incuestionable en el estudio del patrimonio americano y la revitalización del estilo colonial en la arquitectura contemporánea³²; el arquitecto y gestor cultural también se desempeñó como escritor y desde sus textos sostuvo la idea de que la arquitectura colonial, en la que se fusionaban elementos españoles e indígenas, había sido el primer aporte del nuevo continente a la historia universal del arte³³. Es posible que esta posición haya sido validada por la Administración General de los Ferrocarriles del Estado. En una nota que reproduce parte del discurso pronunciado por el director Fernández Beschtedt en el acto de colocación de la piedra fundamental del nuevo edificio de la institución ferroviaria, el director elogió el proyecto realizado por Noel, quien “[...] ha expuesto con su completo dominio del arte y su habitual galanura de estilo lo que representa en el orden estético este nuevo hogar de los Ferrocarriles del Estado.”³⁴ Resulta significativo que la piedra fundamental que se colocó había sido traída desde la Quebrada del Toro: mediante este acto el edificio quedaba vinculado simbólicamente al noroeste, sitio de la mayor obra ferroviaria radical y de la tradición estética y cultural más auténticamente americana.

Cierre de ciclo y conclusiones

A finales de 1927 Rodolfo Franco renunció a la dirección de *Riel y fomento* (ROCA, 2016, p. 159). Hasta esta fecha, no he encontrado indicadores que expliquen qué fue lo que motivó este apartamiento. De cualquier manera, su partida vino aparejada de cambios evidentes en la revista: además de alteraciones en el diseño, el enfoque americanista fue menguando hasta desaparecer de las tapas y el contenido, privilegiando en su lugar a artículos vinculados al fomento del turismo en cada provincia, a las que la revista les dedicó números especiales. No resulta factible que este giro haya tenido relación al nuevo mandato de Yrigoyen iniciado en 1928, dado que su segundo período parece haber sido el más afecto al pensamiento nacionalista³⁵. En todo caso, el cambio en la revista indica el peso que había tenido Franco en la selección del enfoque y los contenidos.

Si bien este trabajo no agota los aspectos a investigar de *Riel y fomento*, los resultados obtenidos permiten realizar algunas reflexiones. A lo largo del período que estudiamos la revista articuló un programa modernizador que tuvo como eje central a la expansión ferroviaria propiciada por los gobiernos radicales. El riel del Estado fue concebido como un dispositivo clave para gestar la unidad



económica y política del territorio nacional; el crecimiento de sus redes traería aparejado un efecto dinamizador de los territorios sobre los que recaería su influencia, constatable en la economía pero también en la esfera de la cultura. De este modo, *Riel y fomento* desplegó un programa de modernización integral que aspiraba a una reforma global de la sociedad. El enfoque nacionalista de la revista, que abogaba por el desarrollo de las economías e industrias regionales, propició la adopción del nativismo y su deriva lógica en el americanismo como perspectiva estética; en continuidad con la tendencia totalizante, la publicación pretendió abarcar la totalidad de las manifestaciones artísticas, a las que presentó como aspectos de un proyecto integral. Así, *Riel y fomento* construyó una propuesta en la que los conceptos de “modernidad” y “tradición” se integran en una unidad que proyecta a la historia, la cultura y el desarrollo económico argentino en un derrotero regional.

Referencias

AMADOR, Fernán Félix de. Platería Americana. *Riel y Fomento*, Buenos Aires, n. 1, p. 27 – 29, mayo 1922a.

AMADOR, Fernán Félix de. Alfarería calchaquí. *Riel y Fomento*, Buenos Aires, n. 3, p. 21 – 23, jul. 1922b.

AMADOR, Fernán Félix de. La supervivencia colonial en Salta. *Riel y Fomento*, Buenos Aires, n. 4, p. 39, ago 1922c.

AMIGO, Roberto. La hora americana 1910-1950: el americanismo del indianismo al indigenismo. In: AMIGO, Roberto (curador). *La hora americana 1910-1950 (catálogo de exposición)*. Buenos Aires: MNBA, 2014.

ARMANDO, Adriana. Alfredo Guido y el americanismo en los años veinte. In: AMIGO, Roberto (curador). *La hora americana 1910-1950 (catálogo de exposición)*. Buenos Aires: MNBA, 2014.

BENEDETTI, Alejandro. El ferrocarril a Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso: aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes. *Revista Escuela de Historia*, Salta, UNSA, año 4, v. 1, n. 4, 2004. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/pdf/reh/n4/n4a07.pdf>. Acceso en: mayo 2013.

BIDDLE, Nicholas. Hipólito Yrigoyen, Salta, and the 1928 presidential campaign. In: BRENNAN, James; PIANETTO, Ofelia (ed.). *Region and Nation: politics, economics and society in twentieth-century Argentina*. New York: Palgrave Macmillan, 2000.

BONELLI ZAPATA, Ana. Cultura gráfica y desarrollo ferroviario en el Río de la Plata, 1880-1910. *Tarea*, Buenos Aires, v. 4, n. 4, p. 168 - 177, 2017. Disponible en: <http://www.unsam.edu.ar/revistasacademicas/index.php/tarea/article/view/278/348>. Acceso en: mar. 2018.



CHIÁPPORI, Atilio. El ferrocarril pintoresco, breves sugerencias de estética ferroviaria. *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 1, p. 53, mayo 1922.

CICERCHIA, Ricardo; RUSTOYBURU, Cecilia. Revista Riel y Fomento: políticas ferroviarias e imaginario federal (1920-1935). *Pasado abierto, Revista del CEHis*, Mar del Plata, n. 3, ene./jun., 2016. Disponible en: <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/1777>. Acceso en: mar. 2018.

CICERCHIA, Ricardo. "Rieles y fomento". In: CICERCHIA, Ricardo. *Raros artefactos: travesías, idearios y desempeños de la sociedad civil en la construcción de la modernidad, Argentina 1850-1930: posdatas de la historia cultural*. Rosario: Prohistoria, 2016.

CORTI, Francisco. *Vida y obra de Adolfo Bellocq*. Buenos Aires: Tiempo de Cultura, 1977.

DEVOTO, Fernando. *Nacionalismo, fascismo y tradicionalismo en la Argentina moderna: una historia*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2002.

ESPINAR CASTAÑER, Esther. "Gregorio López Naguil y la crítica artística orientalista en Buenos Aires". In: *Cuadernos del CILHA*, Mendoza, v. 13, n. 1, 2012. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/pdf/ccilha/v13n1/v13n1a07.pdf>. Acceso en: marzo de 2018.

FASCE, Pablo. "El noroeste argentino como entrada al mundo andino: nativismo y americanismo en los debates estéticos de principios de siglo XX". In: *Artelogie*, París, n°12, 2012. Disponible en: <https://journals.openedition.org/artelogie/1843>. Acceso en: julio de 2018.

GOEBBEL, Michael. *La Argentina partida: nacionalismos y políticas de la historia*. Buenos Aires: Prometeo, 2013.

GÓMEZ, Teresita; TCHORDONKIAN, Silvia. Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y el cuarenta. *Documentos de trabajo del CESP*, Buenos Aires, n. 40, jul. 2014. Disponible en: http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2015/11/Redes-viales-y-ferroviarias-en-las-d%C3%A9cadas-del-treinta-y-del-cuarenta.-Doc.-40-T_0.pdf. Acceso en: mayo de 2019.

GUTIÉRREZ, Ramón; GUTMAN, Margarita; PÉREZ ESCOLANO, Víctor. *El arquitecto Martín Noel: su tiempo y su obra*. Sevilla: Junta de Andalucía, 1995.

GUTIÉRREZ, Ricardo. Un pintor de los valles calchaquíes: Jorge Bermúdez. *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 8, p. 31 – 32, dic.1922.

LUDMER, Josefina. *El género gauchesco: un tratado sobre la patria*. Buenos Aires: Eterna Cadencia, 1988.

LVOVICH, Daniel. *El nacionalismo de derecha: desde sus orígenes a Tacuara*. Buenos Aires: Capital Intelectual, 2006.

MUÑOZ, Miguel Ángel. Un campo para el arte argentino. In: WECHSLER, Diana (coord.). *Desde la otra vereda: momentos en el debate por un arte moderno en la Argentina (1880-1960)*. Buenos Aires: Ediciones del Jilguero, 1998.



NOAKES, Richard. Representing 'A Century of Inventions': nineteenth-century technology and Victorian *Punch*. In: HENSON, Louise et al. *Culture and Science in the Nineteenth-Century Media*. Aldershot: Ashgate, 2004.

NOEL, Martín. *Estudios y documentos para la historia del arte colonial*. Buenos Aires: FFyL-UBA, 1934.

NOEL, Martín. *Palabras en acción*. Buenos Aires: Peuser, 1945.

PALERMO, Silvana. Los ferrocarriles del Estado entre la política electoral y la modernidad administrativa: la revista *Riel y fomento* a comienzos del 1920. *Revista Estudios del ISHiR*, Rosario, UNR, año 2, n. 3, 2012. Disponible en: <http://web2.rosario-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR/article/view/164/187>. Acceso en: marzo 2018.

PENHOS, Marta. Nativos en el salón. Artes plásticas e identidad en la primera mitad del siglo XX. In: PENHOS, Marta; WECHSLER, Diana (coord.). *Tras los pasos de la norma: salones nacionales de Bellas Artes (1911-1989)*. Buenos Aires: Ediciones del Jilguero, 1999.

PIGLIA, Melina. *Autor, rutas y turismo: el Automovil Club Argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2014.

PRIETO, Adolfo. *El discruso criollista en la formación de la argentina moderna*. Buenos Aires: Siglo XXI, 1988.

ROCA, Cora. *Rodolfo Franco. El fundador de la escenografía argentina*. Buenos Aires: Eudeba, 2016.

RODRÍGUEZ AGUILAR, María Inés; RUFFO, Miguel. *Las cosas del creer: estética y religiosidad en la obra de Alfredo Gramajo Gutiérrez*. Buenos Aires: Fundación OSDE, 2011.

SALERNO, Elena. Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia. *História, ciencias, saúde, Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.15, n. 3, jul-sept, 2008. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/3861/386138038006.pdf>. Acceso en: marzo 2018.

SINNEMA, Peter. Representing the Railway. In: SINNEMA, Peter. *Dynamics of the pictured page: representing the Nation in the illustrated London News*. Aldershot: Ashgate Publishing, 1998.

SZIR, Sandra. Riel y fomento. Revista mensual ilustrada, órgano oficial de los FF.CC. del Estado. In: GENÉ, Marcela; MALOSETTI COSTA, Laura (ed). *Revistas ilustradas en la Biblioteca del Departamento de Artes visuales 'Prilidiano Pueyrredón', Instituto Universitario Nacional de Arte*. Buenos Aires: IUNA, 2007.

ONELLI, Clemente. La poesía de los Ferrocarriles del Estado. *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 1, p. 43, mayo 1922.

STEGMANN, Adolfo. Chilecito, La Rioja. *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 4, p. 16, ago., 1922.

REBUELTO, Emilio. Minería en el Norte. *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 1, p. 17-19, mayo 1922.

Notas de fim

¹Doctor en historia por el IDAES/UNSAM. Becario posdoctoral del CONICET, docente de grado en la Universidad de Buenos Aires (UBA) y de posgrado en el Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de San Martín (IDAES/UNSAM). E-mail: pablo.fasce@gmail.com

²Hasta la fecha, la revista ha sido objeto específico de pocas investigaciones, si bien ha sido utilizada como fuente para pesquisas centradas en otros temas. En un libro colectivo sobre revistas ilustradas, Sandra Szir realizó el primer acercamiento a la publicación que he registrado hasta la fecha, describiendo su formato, enfoque y contenidos generales, así como al grupo de escritores e ilustradores que la llevaron adelante (SZIR, 2007, p. 118 - 120). Silvana Palermo ha indagado en los dos primeros años de la revista, que coincidieron con la segunda mitad del mandato de Domingo Fernández Beschedt en la Administración General de los Ferrocarriles del Estado; la autora demostró como la publicación funcionó como una plataforma de la política ferroviaria radical, efectiva tanto a los fines electorales del partido como a las tareas modernizadoras de los cuadros técnicos del organismo (PALERMO, 2012). Ricardo Cicerchia y Cecilia Rustoyburu han publicado un conjunto de artículos centrados exclusivamente en *Riel y fomento* en los que abordaron a la totalidad de los números de la revista, identificando sus características principales y proponiendo una lectura general de la publicación (CICERCHIA; RUSTOYBURU, 2016) (CICERCHIA, 2016). No obstante, aunque estos trabajos han aportado a la comprensión del proyecto editorial, los aspectos vinculados al proyecto estético que más interesan a esta investigación no fueron tratados en profundidad hasta el momento.

³Aquí sostengo una posición diferente a la de Cicerchia y Rustoyburu, que no señalaron discontinuidades hasta 1932, donde se observa un cambio más marcado en el diseño de la publicación. También planteo una cronología diferente a la de Palermo, que se centró en el vínculo entre la revista y los objetivos de la administración de Fernández Beschedt.

⁴También es pertinente señalar en este punto que el período a estudiar de *Riel y fomento* se corresponde con un proceso de incremento del transporte automotor en el país: en buena medida gracias a la incidencia de asociaciones civiles como el Touring Club Argentino y el Automóvil Club Argentino (que, entre otras actividades, publicaron revistas especializadas comparables a la que nos compete aquí), el Estado dedicó recursos y esfuerzos a la construcción de una red vial de alcance nacional que propició el veloz incremento del parque automotor y llevó a una convivencia entre el ferrocarril y los automóviles a partir de la década de 1930 (PIGLIA, 2014), (GÓMEZ; TCHORDONKIAN, 2014).

⁵La revista publicó ciento cuarenta y un números en total. Cabe mencionar aquí que para realizar esta investigación consulté la colección disponible en la Biblioteca Nacional "Mariano Moreno" de Argentina, donde se encuentran faltantes los ejemplares correspondientes al año 1933 y que van desde los números ciento veintidós al ciento treinta.

⁶Completaban la lista publicada los nombres de Ricardo Gutiérrez, Ernesto Longobardi, Carlo Muzzio Sáenz Peña, José Oria, R. Sánchez Bustamante, Marco Sibelius, Luis Bouché, Pablo Cabrera, Rafael Emiliani, Emilio Frey, Martín Gil, Martiniano Leguizamón y C. Rostoff. Es necesario destacar que la revista no publicó con regularidad la lista de los integrantes del equipo editorial, por lo que es difícil identificar los cambios a lo largo del tiempo; no obstante, la recurrencia de algunos nombres de autores que fueron publicando con posterioridad da cuenta de un conjunto creciente de colaboradores que trabajaron con asiduidad para *Riel y fomento*.



⁷S.t., *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 1, mayo de 1922, p. 15.

⁸Esta postura es sostenida especialmente por Palermo; por otra parte, Cicerchia afirma que, si bien es correcto vincular el enfoque de la revista con los intereses políticos del radicalismo, reducir la revista a este aspecto implica subestimar sus contenidos y su dimensión estética (CICERCHIA, 2016, p. 160).

⁹La bibliografía que ha abordado al nacionalismo cultural del Centenario es muy extensa como para poder reseñarla en este artículo; para un abordaje general del tema y de los proyectos de cada uno de los intelectuales mencionados, ver: (DEVOTO, 2002), (LVOVICH, 2006), (GOEBBEL, 2013). Resulta pertinente rescatar algunas observaciones realizadas por estos autores. Los tres coinciden en señalar que una parte considerable de los tópicos del nacionalismo cultural ya se encontraban plantados en el pensamiento de finales del siglo XIX, por lo que la llegada de los intelectuales del Centenario no fue percibida en términos disruptivos; en sintonía con esto, los escritores que mencionamos no plantearon una impugnación o alteración del panteón de héroes nacionales erigido por la tradición liberal. Por otro lado, existieron diferencias notorias en el pensamiento de los tres exponentes: mientras que Gálvez enfatizaba la herencia española en la identidad nacional argentina, Rojas subrayó la fusión del elemento europeo con las culturas originarias de América y Lugones construyó una genealogía que vinculaba a los payadores pampeanos con los rapsodas griegos. Por otra parte, las operaciones de los intelectuales nacionalistas también se montaron sobre representaciones que circulaban en el campo cultural desde hace tiempo: tal es el caso de la lectura que Rojas y Lugones hicieron del *Martín Fierro* como texto central de la gauchesca, un género literario cuya vitalidad durante las últimas décadas del siglo XIX ha sido demostrada por los clásicos estudios de Josefina Ludmer y Adolfo Prieto (LUDMER, 1988), (PRIETO, 1988).

¹⁰“Política ferroviaria nacional. Plan orgánico y constructivo de los Ferrocarriles del Estado”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 3, p. 14, jul. 1922.

¹¹Por ejemplo, los textos “La tierra de promisión” (n. 14, junio de 1923), “Noticias de colonización” (n. 39, julio de 1925) o “El cultivo del Formio en el Delta” (n. 54, octubre de 1926).

¹²Entre otros: Ing. Emilio Reuelto, “Minería en el Norte” (n. 1, mayo de 1922), D. Collavecchia, “Las industrias del Norte Argentino” (n. 7, noviembre de 1922), Ing. Emilio Reuelto, “Minería en Tinogasta” (n. 8, diciembre de 1922), D. Colavecchia, “Las industrias del Norte Argentino” (n. 10, febrero de 1923).

¹³“Democracia rural”, *Riel y fomento*, n. 2, Buenos Aires, p. 14, jun. 1922.

¹⁴“El latifundio. Factor negativo”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 4, p. 31 – 15, ago. 1922.

¹⁵Rafael P. Emiliani, “Cooperación”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 2, jun. 1922. F.M.S., “Cooperativismo”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 3, jul. 1922. Los artículos proponen al cooperativismo como una alternativa al aumento de costo de vida que, desde su perspectiva, se genera por el aumento de los salarios y la reducción de la jornada laboral; en contraposición, sostienen que el modelo del cooperativismo inglés demuestra como el aporte de los obreros a aquella institución permitió eliminar la usura de los intermediarios en el comercio.

¹⁶Inaugurados en 1912 en la ciudad de Tafí Viejo, provincia de Tucumán, fueron los talleres de mayor magnitud de las líneas operadas por el Estado argentino.



¹⁷“La vida obrera en Tafí Viejo”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 8, dic. 1922. Palermo señaló que estos artículos podrían haber tenido la intención de revertir las tensiones y antagonismos suscitados durante la huelga ferroviaria de 1917, que tuvo a los talleres de Tafí como epicentro (PALERMO, 2012, p. 76).

¹⁸Es importante recordar en este punto que durante las cuatro primeras décadas del siglo XX la construcción de ferrocarriles acaparó alrededor del 30% del presupuesto de obras públicas, siendo la década de 1920 una de las de mayor inversión tras la superación de la crisis económica (SALERNO, 2008, p. 669).

¹⁹“Colonización ferroviaria”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 8, p. 17 – 19, dic. 1922.

²⁰“El ferrocarril al gran lago y la Red Patagónica Complementaria”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 11, p. 11 – 13, mar. 1923.

²¹“Huaytiquina-Antofagasta. Puerta del norte para salir al mundo”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n.10, p. 11 – 12, feb. 1923. Alberto Romero, “Chile ante el ferrocarril a Salta”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 4, p. 17 – 19, ago. 1922. Romero plantea su artículo como una respuesta a las críticas del proyecto que se efectuaban desde Chile y que veían en la llegada de productos argentinos una amenaza para el agro local; en contraposición, el escritor argumenta que la conexión trasandina permitirá abastecer al también postergado norte de Chile a menor costo. Por otra parte, Palermo ha señalado que *Riel y fomento* realizó una cobertura especialmente detallada de los eventos vinculados a la construcción del ferrocarril a Huaytiquina, dado que aquella iniciativa sintetizaba los ideales de progreso y reparación que el radicalismo sostenía como estrategia política para lograr aumentar su caudal de votos en el noroeste (PALERMO, 2012). Para una síntesis de la historia de los avatares de la construcción de esta línea férrea, ver: (BENEDETTI, 2004).

²²Los estudios sobre cultura gráfica e imagen impresa han señalado en varias ocasiones el vínculo entre el desarrollo de los ferrocarriles y los imaginarios de modernización difundidos por la prensa y las revistas ilustradas durante el siglo XIX. Peter Sinnema profundizó en las representaciones visuales y escritas presentes en el periódico inglés *The Illustrated London News*, que a mediados del siglo XIX difundió noticias e imágenes en las que los ferrocarriles eran figurados como maravillas tecnológicas capaces de disolver las distancias entre espacios remotos, pero también como máquinas que podían generar accidentes trágicos de proporciones inusitadas (SINNEMA, 1998). Por otra parte, Richard Noakes señaló las ambivalencias puestas en juego por el periódico satírico inglés *Punch* a la hora de representar los avances científicos, entre las que el tren era presentado como el símbolo del progreso por excelencia, pero también como fuentes de catástrofes y especulación financiera (NOAKES, 2004). En el ámbito local, Ana Bonelli Zapata ha señalado como, a partir de las últimas décadas del siglo, el sistema ferroviario argentino y la cultura gráfica experimentaron un proceso de desarrollo en paralelo, lo que incentivó la aparición de representaciones visuales en las que el tren era asociado a los valores de la modernidad tecnológica (BONELLI ZAPATA, 2017).

²³La trayectoria de Franco ha sido poco indagada. Hasta el momento, el estudio más profundo es la biografía publicada por Cora Roca: (ROCA, 2016).

²⁴Según Roca, fue el escritor Fernán Félix Amador quien propuso a Franco dirigir la revista; sin embargo, la autora confunde al poeta con el director de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, que era su padre (ROCA, 2016, p. 123).



²⁵Sobre la obra y trayectoria de Bellocq, Guido, Gramado Gutiérrez y López Naguil, ver: (CORTI, 1977), (ARMANDO, 2014), (RODRÍGUEZ AGUILAR; RUFFO, 2011), (ESPINAR CASTAÑER, 2012).

²⁶Sobre los orígenes conceptuales y el desarrollo del nativismo, ver: (MUÑOZ, 1998), (PENHOS, 1999) (AMIGO, 2014). Es importante señalar que no todos los autores coinciden en el uso exclusivo de este término: por ejemplo, Amigo distingue entre distintas categorías entre las que se cuentan el “hispanismo”, “indigenismo” e “incaísmo”. No obstante, he optado por emplear solamente el término nativismo dado que considero que refleja la indeterminación e intercambiabilidad de muchas de las imágenes al interior de este campo temático. He desarrollado con mayor detenimiento estos argumentos en otro artículo de mi autoría (FASCE, 2019).

²⁷He profundizado en las particularidades del noroeste argentino en la conformación de los imaginarios nativistas en el artículo mencionado anteriormente.

²⁸ Por ejemplo: Horacio Carrillo, “En el gran lago sagrado de los Incas” (n. 8, diciembre de 1922), Luis Valcarcel, “Cuzco la capital de los Incas” (n. 23, marzo de 1924).

²⁹“Pintores Argentinos. Pedro Prilidiano Pueyrredón”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 1, p. 50, mayo 1922.

³⁰“Un pintor criollo. Carlos de la Torre”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 5, p. 37, sep. 1922.

³¹“Exposición Comunal de Artes Aplicadas e Industriales”, *Riel y fomento*, Buenos Aires, n. 44, p. 11 – 19, dic. 1925.

³²Quien se refería a Noel de este modo con mayor énfasis era precisamente Chiáppori, que en sus textos sobre edificación ferroviaria afirmaba que en las obras del arquitecto ya se encontraban los ejemplos que la dirección de los ferrocarriles estatales debía tomar en consideración. Sobre la figura de Noel, ver: (GUTIÉRREZ; GUTMAN; PÉREZ ESCOLANO, 1995).

³³Puede encontrarse una síntesis de estas ideas de Noel en los libros que compilan las clases de arquitectura colonial dictadas en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires y en las conferencias que pronunció en distintos congresos y eventos nacionales e internacionales: (NOEL, 1934, 1945).

³⁴“La nueva política ferroviaria nacional y la obra constructiva de los FF.CC. del Estado en el gobierno del Dr. Hipólito Yrigoyen”, *Riel y Fomento*, Buenos Aires, n. 6, octubre de 1922, p. 16.

³⁵Al respecto, véase el estudio de Nicholas Biddle sobre la campaña electoral de Yrigoyen y su abordaje del problema del petróleo nacional en Salta: (BIDDLE, 2000).