

Revista RIEL Y FOMENTO
Políticas ferroviarias e imaginario federal, 1920-1935

Ricardo Cicerchia

Universidad de Buenos Aires,
Consejo de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
rcicerchia@conicet.gov.ar

Cecilia Rustoyburu

Universidad Nacional de Mar del Plata,
Consejo de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
ceciliarustoyburu@conicet.gov.ar

Recibido: 09/06/2016

Aceptado: 24/06/2016

Resumen

Este artículo presenta la revista *Riel y Fomento* publicada por Ferrocarriles del Estado entre 1922 y 1935. Se destaca su relevancia como fuente histórica por tratarse de una publicación institucional de una agencia estatal y porque constituye un testimonio del entramado social y cultural, principalmente porteño, de dicho período. En sus páginas y formatos se refleja el proceso de conformación de una comunidad de lectores-ciudadanos-consumidores.

Riel y Fomento abonó a la construcción de un nacionalismo cultural articulando lo tradicional y lo nuevo, lo local y lo global, como plataformas de valor de una identidad que hizo indispensable el `estar informado´. Argentinidad, indianismo y conciencia continental se fundieron en un relato técnico, cosmopolita y actualizado. En sus primeros años predominaron las notas relativas al ferrocarril y a la colonización agrícola, pero desde 1931 fue incluyendo secciones del hogar, el ocio y el confort. Fue interpelando también a cierta mentalidad viajera y excursionista, reconfigurando el imaginario ferroviario en un instrumento más íntimamente ligado a la ampliación de una ciudadanía de tipo federal.

Palabras clave: ferrocarril; políticas ferroviarias; imaginario federal; modernización cultural

RIEL Y FOMENTO Magazine**Railway policies and federal imaginary, 1920-1935****Abstract**

This article presents *Riel y Fomento* magazine published by the State Railways between 1922 and 1935. Its relevance as a historical source is noted for being an institutional publication of a state agency and because it is a testimony mainly Buenos Aires, social and cultural framework of that period. In its pages and formats the process of forming a community of readers-citizens-consumers is reflected.

Riel y Fomento contributes to the construction of a cultural nationalism articulating traditional and new, local and global, as platforms value of an identity that was essential to 'be informed'. *Argentinidad*, *indianismo* and continental consciousness coalesced into a technical, cosmopolitan and updated story. In its early years they predominated notes on the railroad and agricultural colonization, but since 1931 was including sections of the home, leisure and comfort. It was also questioning a certain mentality and traveling trekker, reconfiguring the imaginary rail an instrument more closely linked to the expansion of citizenship of federal type.

Keywords: railway; railway policies; federal imaginary; cultural modernization

Revista *RIEL Y FOMENTO*

Políticas ferroviarias e imaginario federal, 1920-1935¹

Introducción

En la época dorada del *laissez faire*, la empresa estatal de los ferrocarriles se constituyó, por su envergadura, complejidad y extensión, en uno de los trayectos nacionales fundamentales de la Argentina moderna. La Administración General de Ferrocarriles del Estado comenzó a funcionar en 1910, año de la conmemoración del Centenario. Esta institución fue el resultado de una ya larga experiencia que desbordó la mera retórica celebratoria, para convertirla en ejemplo de auténticas políticas de Estado (Palermo, 2006; Salerno, 2003). En dicho proceso de modernización también se destacó el papel de los organismos públicos que se nutrieron de profesionales de sólida formación técnica conformando una burocracia de prestigio. Con el ferrocarril surgieron nuevos poblados, crecieron antiguas localidades que pasaron de pequeños caseríos a centros urbanos, se expandieron actividades económicas complementarias, nuevas tecnologías y prácticas culturales. Entendemos que el medio ambiente, la economía y la sociedad fueron afectados en un todo por la presencia de esta arteria de circulación, transporte y comunicación (Cicerchia, 2013; López y Waddell, 2007; Schvarzer, Regalsky y Gómez, 2007; Wright, 1986; Lewis, 1983; Regalsky, 1995).

El ferrocarril fue también un potente dinamizador de las economías regionales, obrando además como un puente cultural, siendo un factor integrador de la comunidad nacional. Los trenes alteraron derechos sociales, instituciones, estructuras de negocios, tradiciones, valores y sentidos del territorio y el tiempo. Por un lado, reforzaron el papel de los polos de concentración económica con las consecuentes hegemonías políticas y de clase pero, al mismo tiempo, facilitaron otro tipo de correspondencia entre el medio rural y urbano, abasteciendo las ciudades de productos agrícolas y al campo de ciertas

¹ NOTA DE LOS AUTORES

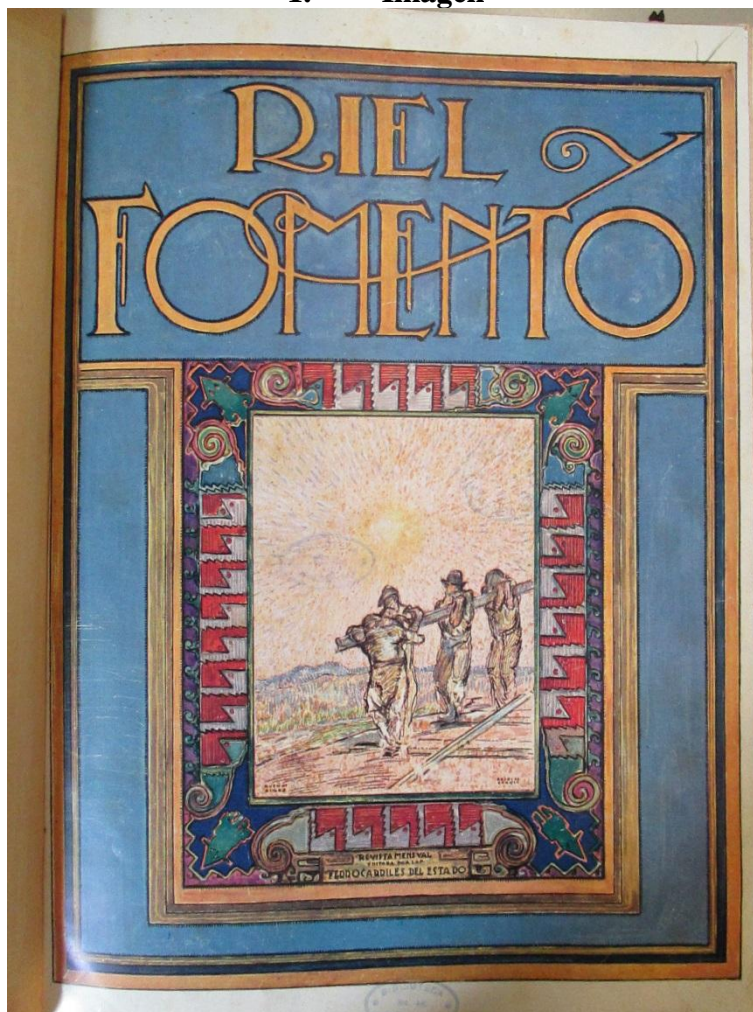
La serie relevada y digitalizada (por primera vez) de la publicación está prácticamente completa (131 números). Se inicia en mayo de 1922 y se extiende hasta la edición 141 de julio de 1935. Se trató de una publicación mensual con casi 13 años de circulación, salvo algunas interrupciones circunstanciales. El trabajo con las fuentes fue realizado en la Biblioteca Nacional, en el marco del Equipo de Historia Regional, bajo la dirección de Ricardo Cicerchia.

El artículo está dedicado a la memoria del profesor Norberto Álvarez.

manufacturas necesarias para el consumo y la producción. Más importante aún, reestructuraron el espacio local tanto en sus recursos como en su sociabilidad (Cicerchia, 2014).

Una extensa red ferroviaria se consolidó a partir de la organización nacional. El ferrocarril estatal, sin lugar a dudas, se impuso como el potencial transformador que en materia de infraestructura había traído aparejada la vitalidad, no sin contradicciones, del régimen político. A partir de la sanción de la ley Sáenz Peña, cierta estabilidad refrendó para las elites regionales la posibilidad de tomar decisiones en áreas tan sensibles como el diseño de la red ferroviaria. Los Ferrocarriles del Estado, aun considerando que el capítulo ferroviario y su cuantioso déficit fue siempre objeto de críticas desde la asunción de Alvear a fines de 1922, contó con una serie de dispositivos vinculados a su permanente expansión, entre ellos y en articulación con la sociedad civil: la revista *Riel y Fomento*.

1. Imagen



Tapa, *Riel y Fomento*. Número 1, mayo 1922.

Lectura sobre rieles... estatales

Riel y Fomento fue el órgano oficial de Ferrocarriles del Estado entre 1922 y 1935. Sus oficinas de redacción y administración funcionaron en la Sección Fomento Agrícola de la Dirección de Tierras, Colonización y Fomento, de la cual dependía. A diferencia de las publicaciones de las empresas extranjeras, como Ferrocarril del Sud, se trató básicamente de una revista institucional abierta a la información global y a las estéticas nacionalistas en boga. En sus páginas se combinaron informaciones destinadas a expertos en temas ferroviarios, agricultores, viajeros, interesados en los avances tecnológicos e incluso seguidores de temas literarios. El primer número fue publicado en mayo de 1922, un mes después del triunfo electoral de Marcelo T. de Alvear. Por entonces, el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado era Domingo Fernández Beschtedt, fundador de la primera escuela de mecánica-agrícola de la República Argentina. Se publicó casi sin interrupciones hasta julio de 1935, sin anunciar previamente su cancelación.

La revista fue el proyecto de un actor, el Estado, en ejercicio de su capacidad para la definición, ejecución y comunicación de sus políticas. También un acto de modernización y racionalidad en el marco de un espacio institucionalizado y, sobre todo, un órgano de información y difusión. *Riel y Fomento* estuvo delineada con una clara intención cultural de capturar a un universo ampliado de lectores y configurar un espacio de circulación de distintos discursos y lenguajes con el fin de consolidar un proyecto cultural modernizante.

En el marco de una visión nacional, laica, federal y americanista (devota de las tradiciones precolombinas y los relatos nativistas y etnográficos, como los del ya admirado Fausto Burgos), paradigma que nunca excluyó la atención y aprendizaje de las experiencias globales, su propósito se centró en la defensa del ferrocarril del Estado, su crecimiento y la concreción de sus proyectos regionales y transnacionales como los de Huayquitina, Trasandino, o La Quiaca-Villazón.

En la editorial del primer número, Fernández Beschtedt ya confirmaba que *Riel y Fomento* debía ser una tribuna de acción, formación y divulgación al servicio de un genuino nacionalismo. Allí se definieron siete objetivos: la dignificación de la carrera administrativa de los empleados ferroviarios; la oferta de un campo de aplicación para los técnicos ferroviarios, ingenieros civiles y mecánicos argentinos; el mejoramiento de las condiciones de vida y de trabajo de los obreros del riel y la aplicación del sistema

Halsey, ya implementado en Ferrocarriles del Estado; la insistencia en la eliminación de los trámites burocráticos innecesarios; el fomento del turismo nacional; la defensa de los árboles; y la difusión y el conocimiento del arte nacional.

Además fue consistente su ataque al latifundio, promoviendo la colonización de tierras fiscales en favor de los pequeños campesinos y jornaleros e inmigrantes. Posición claramente manifestada en la editorial del segundo número, en junio de 1922, bajo el título “Democracia rural”:

Apuntamos como una de las causas más graves de aquel desequilibrio, la extensión y número de latifundios incultos – aún en las provincias más ricas – como consecuencia del ausentismo permanente de sus propietarios, atraídos por la vida sibarita 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 (*Riel y Fomento*, junio de 1922, p. 14).

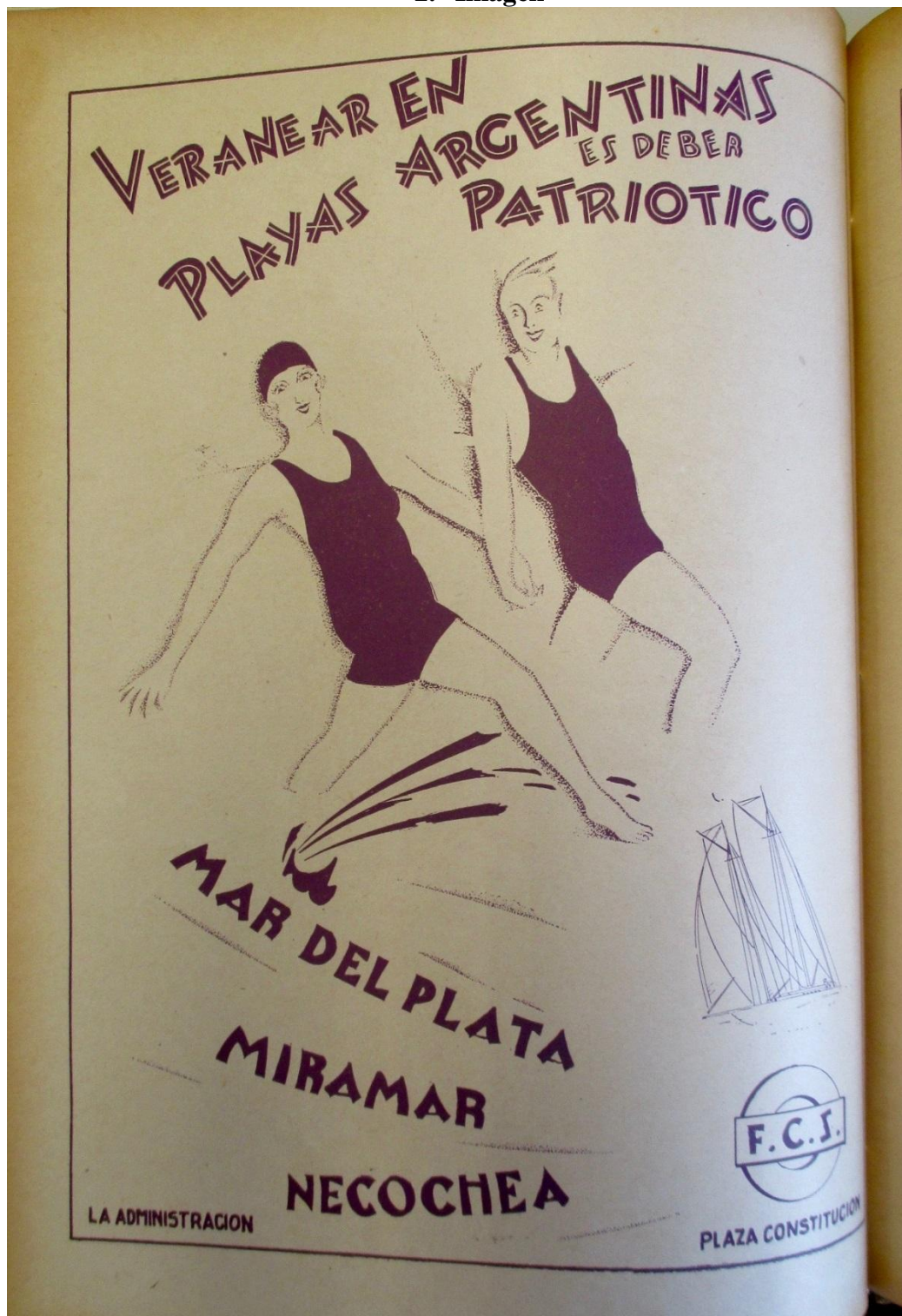
Así también lo resume en el número de agosto de 1922, bajo el título “El latifundio-factor negativo”, donde se subrayaba la diferencia entre el latifundio de patriarcado de comienzos de la independencia con una comunidad rural hermanada, y el latifundio de explotación con peonada miserable o labriegos nómades. Un sistema que aumentaba los costos y la ganadería expansiva ocasionando graves perjuicios a las zonas agrícolas sin sistema ferroviario. Con datos tomados del diario *La Razón* de junio 1922, se sentenciaba que la ganadería en un campo de 10.000 hectáreas demandaba apenas 50 vagones de hacienda al año, mientras que en un terreno diversificado se ampliaría a 533 vagones. Y en relación a sus nefastas consecuencias, llamaba la atención sobre la necesidad de una legislación agraria bajo el principio de la propiedad para quienes la trabajan y la lucha por un proletariado agrario digno y noble. El texto, de fuerte carácter ideológico, se coronaba con la famosa ilustración de “El Canto al Trabajo” de Rogelio Yrurtia.

Con esta visión, tales barreras obedecían, entre otros factores, al dominio de la ciudad como centro político y hegemónico frente a la debilidad de las pequeñas comunas. La promesa invocaba un proyecto de colonización ferroviaria en base a la división de los grandes feudos que debería “facilitar la propiedad de la tierra para

quienes la trabajan, como solución de un importante problema social, y sin violencias ni despojos para sus actuales propietarios” (*Riel y Fomento*, junio de 1922, p. 15).

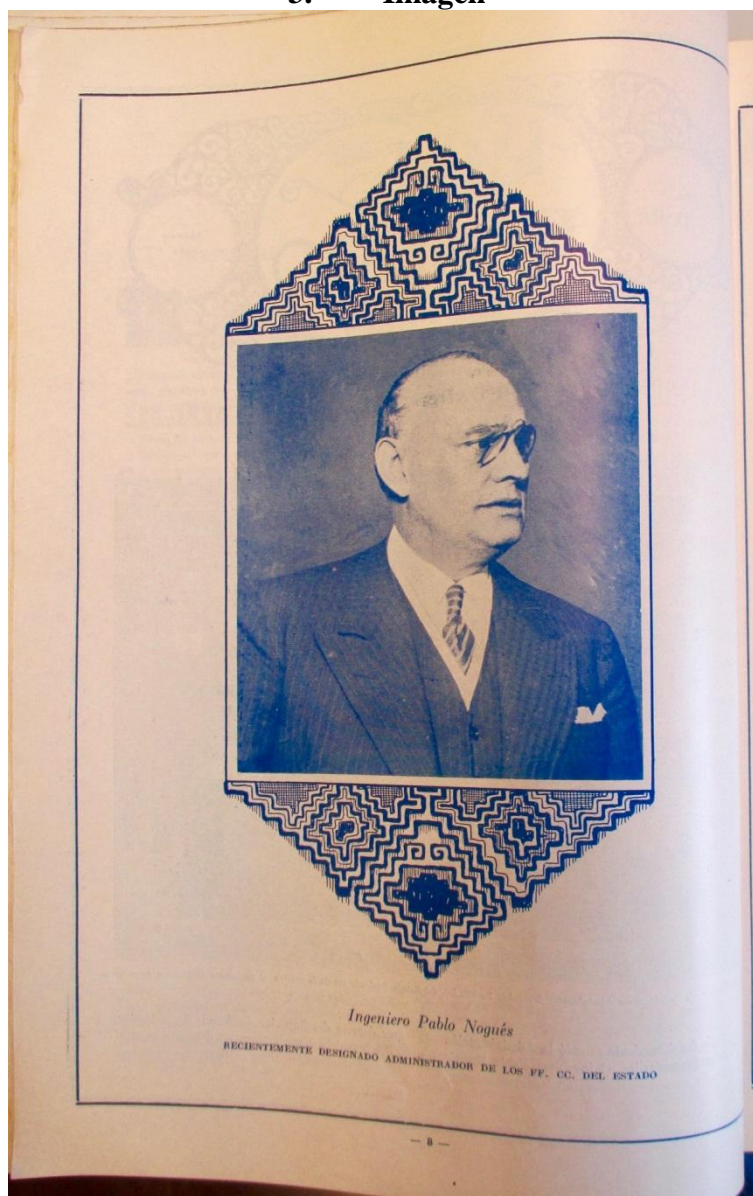
Durante los gobiernos radicales las editoriales fueron acompañando la política ferroviaria nacional. Allí se transmitían novedades sobre el avance de obras, inauguración de ramales, acuerdos con los países vecinos y anuncios de proyectos estatales. Luego del golpe de Estado, la sección pasó a denominarse “Actualidades”. Durante el gobierno de Uriburu, bajo la gestión del Teniente Rocco al frente de los Ferrocarriles del Estado, este espacio se ocupó casi exclusivamente al estímulo del turismo y al impulso de las obras públicas. En 1932, al asumir Agustín P. Justo, Rocco fue reemplazado por el ingeniero Pablo Nogués, un prominente representante del empresariado estatal, ingeniero civil y profesor de la asignatura Ferrocarriles y Tecnología en la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires. Su gestión al frente de los Ferrocarriles del Estado ha sido valorada por su capacidad para reorganizar las finanzas y reducir el déficit en que se encontraban en 1932. Además, durante su mandato, y en competencia con los ferrocarriles privados, se adquirieron en 1934 el Tranvía a Vapor de Rafaela, el Ferrocarril Trasandino y el Ferrocarril Central del Chubut. Durante su gestión, la columna editorial de *Riel y Fomento* se reinstaló en las primeras páginas bajo el título “Nuestra palabra”. A página completa, las notas, de tono más generalista y de actualidad, variaron desde la oposición a la guerra entre Paraguay y Colombia con argumentos que hacían hincapié en la confraternidad americana hasta apelaciones al patriotismo vinculándolo a la importancia de veranear en el país. Un giro gradual pero evidente.

2. Imagen



“... es deber patriótico”. Publicidad del FCS, *Riel y Fomento*, Número 120, noviembre 1932.

3. Imagen



Retrato del Ingeniero Pablo Nogués en la editorial que anunció su nombramiento al frente de Ferrocarriles del Estado”, *Riel y Fomento*, Número 119, marzo 1933.

Política, tecnología y cultura: el relato del progreso

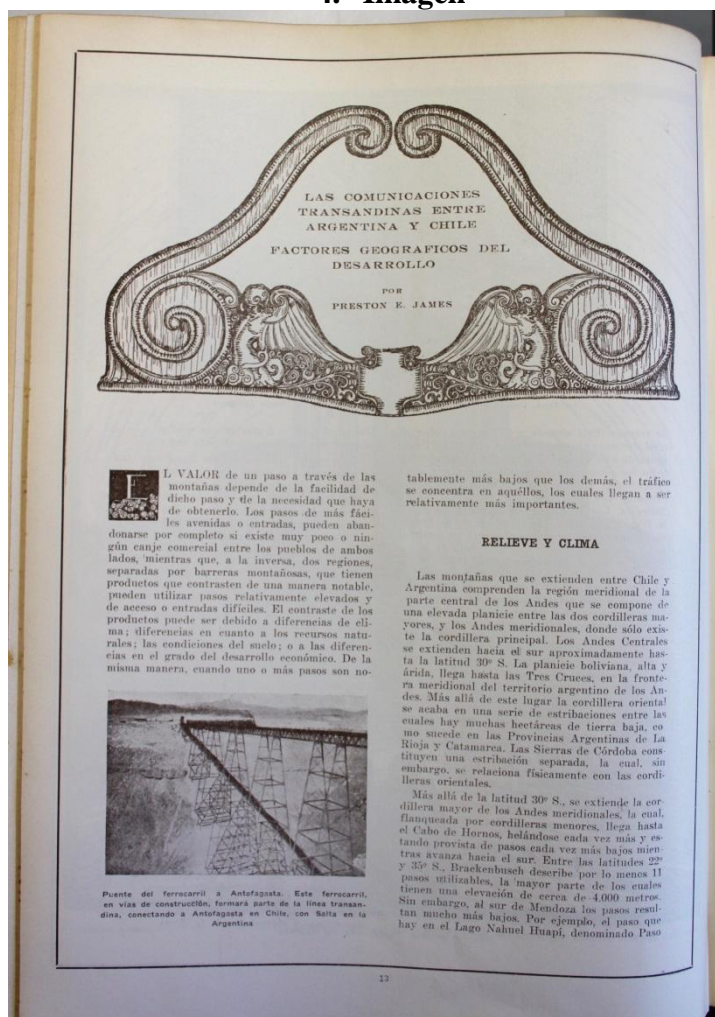
En sus primeros tres años de vida, la revista se presentó como un robusto mensual de casi 100 páginas, tapa a color, a un costo similar al de los diarios de tirada nacional: 0.50 pesos m/n. Una simple comparación la iguala con la popular *Para Tí*, que para la misma década cerraba sus ediciones en torno a las 110 páginas. Las revistas de la época, sobre todo las culturales, apenas superaban las 50 páginas y circulaban con irregular frecuencia. A modo de ejemplo podemos citar *Nervio. Crítica-Artes-Letras*, publicada entre mayo de 1931 y noviembre de 1936 con un total de 48 ediciones.

En un tamaño estándar de 33x24 centímetros, *Riel y Fomento* se imprimía en papel ilustración a un solo color, con algunas páginas a dos o más colores. La tapa (carátula) estaba editada en un gramaje mayor a todo color y combinaba reproducciones de óleos, acuarelas y fotografías de autor enmarcados en guardas o filigranas ocres, azules y bordós. En su interior calculamos un promedio de 30 textos entre notas y artículos y cerca de 200 imágenes (ilustraciones, reproducciones, fotografías, planos y cartografías), en general en blanco y negro o sepia.

La suscripción anual para Argentina y América del Sud era de 5 pesos m/n y de 4 pesos oro para América del Norte; a partir de septiembre de 1922 comenzaron a cobrar 1 peso cada número atrasado y desde 1925 valdría 0,20 pesos cada ejemplar y 2 pesos la suscripción anual. Por entonces la *Novela Semanal*, el semanario de mayor tirada en el país, se vendía a 10 centavos el ejemplar con una suscripción anual de 2 y 5 pesos dependiendo de la inclusión de los suplementos. No hay detalle de su tirada, pero sí se anunciaban los nombres de los particulares y empresas que la distribuían en distintos lugares del país abarcando casi todo el territorio nacional.

Riel y Fomento ofrecía varias secciones destinadas a los agricultores y un correo de lectores referido a sus consultas. Entre 1924 y 1926 se produjo una ampliación de estas temáticas que interpelaban y aconsejaban a los colonos con frondosos avisos publicitarios de nuevos productos. Las cuestiones ferroviarias las desarrollaban en la columna que informaba el avance de las obras de construcción de las nuevas líneas, en las notas sobre las características arquitectónicas de las estaciones y en las “Noticias ferroviarias de todas partes”. También adquirieron mayor presencia las gacetillas sobre expresiones artísticas argentinas e iberoamericanas.

4. Imagen



“Las comunicaciones trasandinas entre Argentina y Chile. Factores geográficos del desarrollo”, *Riel y Fomento*. Número 71, abril 1928.

Abundaron además columnas ensayísticas ilustradas, reportes institucionales, notas de carácter técnico-científico, de interés general, turístico, histórico y cultural, todas profusamente ilustradas. En los años finales se incorporarían secciones para el hogar, la mujer, el espectáculo (cinematografía y radio), y deportes (en especial automovilismo y *foot-ball*). Aunque desde los inicios se reproducían cuentos y relatos, en mayo de 1924 se incorporó la sección “Bibliografía”, con recomendaciones sobre obras literarias.

Este ímpetu modernista y nacional se activaba con el fomento del turismo nacional, vinculándolo al desarrollo de las economías regionales. Fue una constante de la revista el ánimo federalista que inspiraban sus contenidos, emparentado con el mismo espíritu de una cultura ferroviaria estatal. En cada edición se destacaba información sobre alguna de las provincias argentinas. Las más promovidas fueron Córdoba (Sierras), Jujuy (Quebrada de Humahuaca) y la región patagónica (Lago Nahuel Huapi).

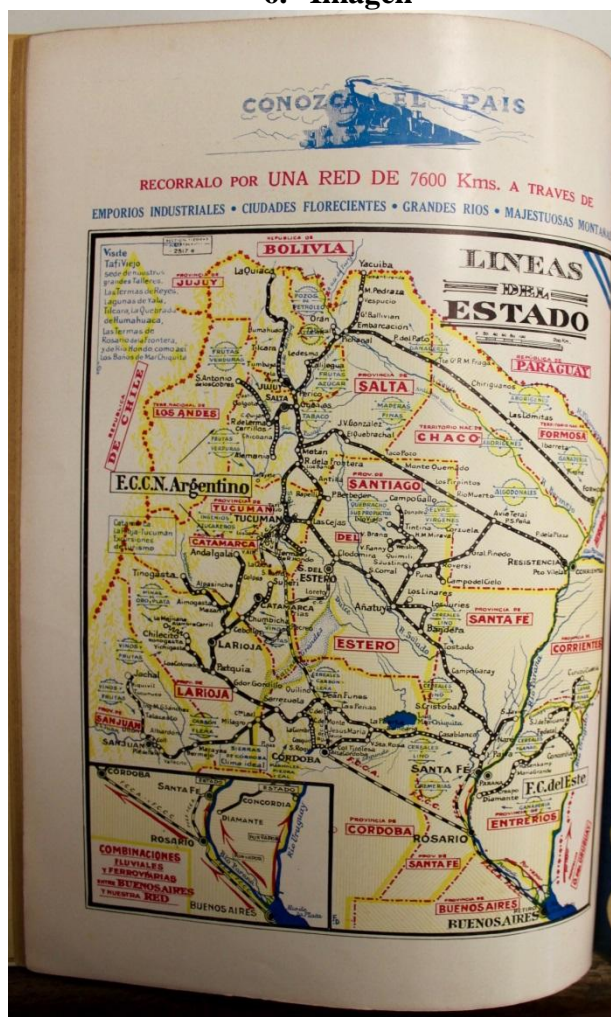
5. Imagen



“Córdoba. Huerta Grande. Saltos del Río en Piedras Grandes”, *Riel y Fomento*. Número 4, agosto 1922.

Luego de 1930, durante las presidencias de Uriburu y Justo, *Riel y Fomento* pasó a depender de la División de Turismo, Publicidad y Cartografía de los Ferrocarriles del Estado a cargo del ingeniero Adolfo Stegmann, quien era miembro de la revista desde sus orígenes. Desde entonces se publicaron amplias coberturas sobre las regiones de influencia del ferrocarril.

6. Imagen



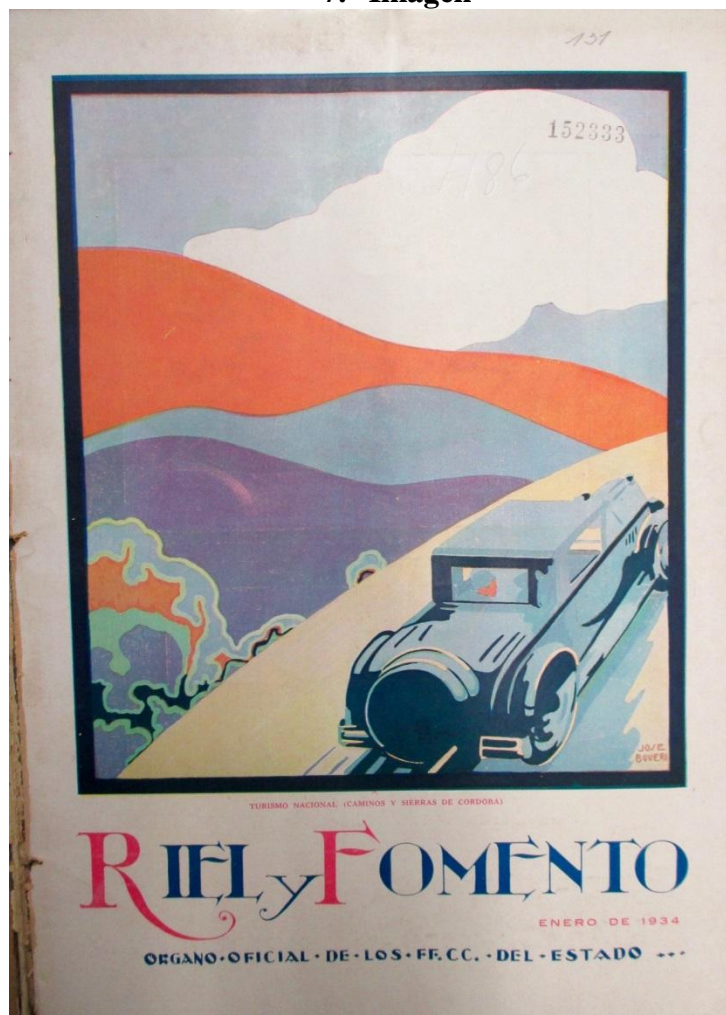
“Conozca el País...”, *Riel y Fomento*, Número 140, junio de 1935.

Ya en la órbita de la División, la revista fue modificando su formato y su frecuencia. En abril de 1932 interrumpió la regularidad mensual que había mantenido durante diez años, suspendida hasta noviembre de 1932, cuando reapareció ya con un estilo más similar al de los *magazines* modernos. Su volumen se había reducido a la mitad y se editaba solo a dos colores, con la típica cubierta de diseño y papel ilustración. El precio era 0.30 pesos m/n por número, con una suscripción anual de 3,60 pesos m/n y de 5 pesos m/n con el número Almanaque.

En los últimos años, la difusión de las obras de gobierno, las reproducciones de discursos de las autoridades y las novedades culturales tuvieron mayor porte que las referidas al mundo ferroviario, al fomento agrícola y a la capacitación técnica. Ya en la línea de las revistas culturales y de actualidad, se le otorgaron mayor centralidad a las columnas destinadas a las mujeres y las labores del hogar, los cuentos, la poesía, las fotos de astros del cine, los comentarios de películas y las referencias a emisiones

radiales, definitivamente orientada a un público urbano, al parecer más atento al espectáculo y las artes.

7. Imagen



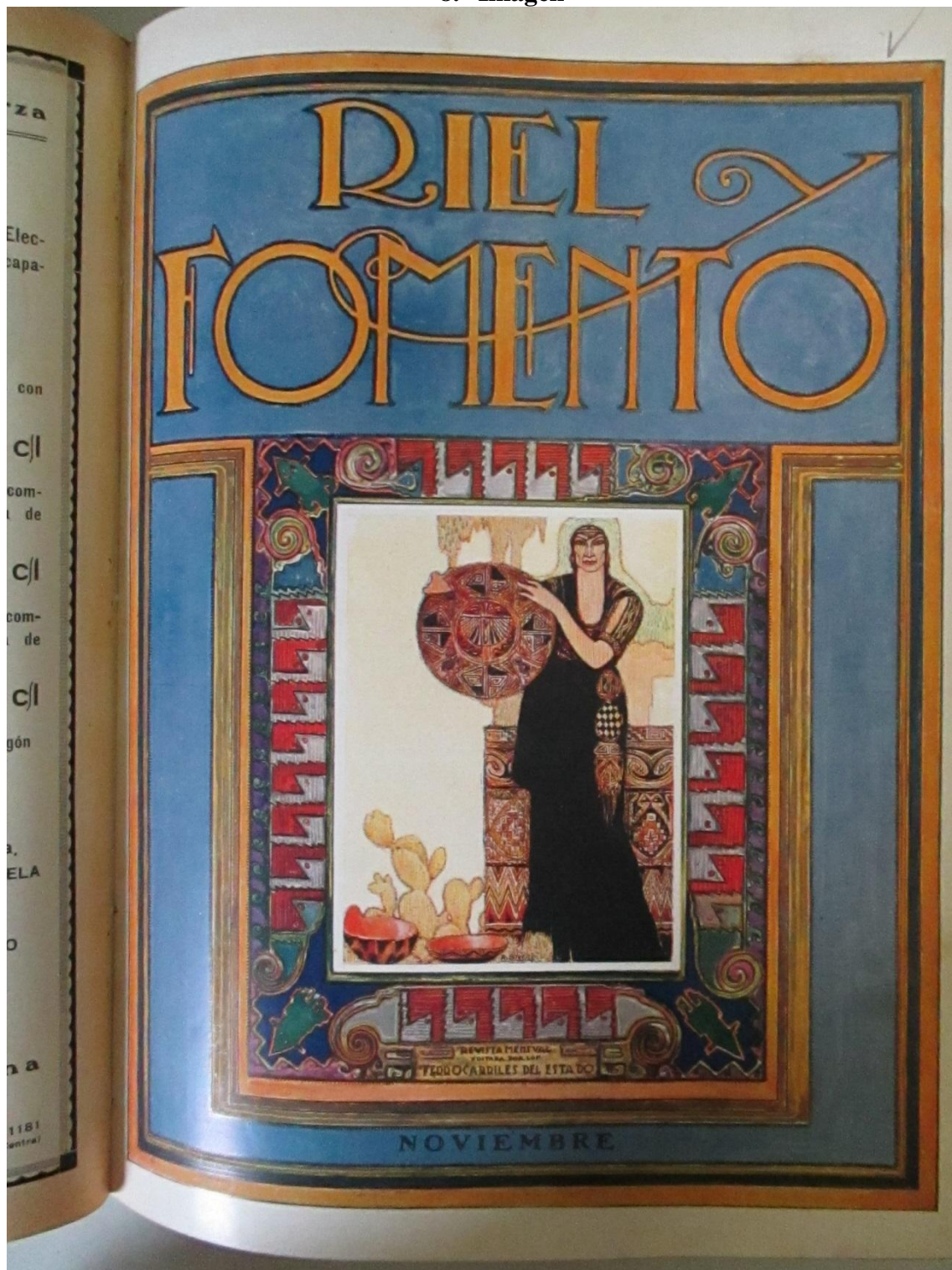
Edición que ofrece una portada renovada ilustrada por José Boveri, *Riel y Fomento*, Número 131, enero 1934.

Desde noviembre de 1932 cada número incluyó una descripción a varias páginas de provincias argentinas, auspiciados por empresas de la zona y publicidad oficial sobre todo provincial y municipal y con gran despliegue fotográfico. Cada número exploraba su geografía, fomentando el turismo, al mismo tiempo que daba cuerpo a las acciones de los gobiernos locales. Para entonces *Riel y Fomento* ya poseía prestigio y reconocimiento. En los primeros meses de 1934 se reproducen comentarios en *Il Mattino d'Italia*, *Noticias Gráficas* y *La Literatura Argentina*, todas publicaciones denominadas “de actualidad”, donde se reflejaba tanto la trayectoria como los cambios editoriales, destacando el nuevo aspecto gráfico, sentido artístico y calidad de los contenidos.

En cuanto a las ilustraciones, el equipo de notables colaboradores estuvo integrado, desde sus comienzos, por José Boveri, Atilio Boveri, Cayetano Donnis, J. Martínez Ferrer, Juan G. Hohmann, Alfredo Guido, Gregorio López Naguil, Lorenzo Gigli, Raúl Rosanino y Hugo Garbarini. Y algunos de ellos continuaron trabajando hasta 1935. Durante años, las tapas fueron ilustradas con escenas gauchescas o arte indígena. Con este predominio, se reprodujeron pinturas de Rodolfo Franco, Alfredo Gramajo Gutiérrez, Atilio Boveri, Hugo Gargarino, José Antonio Terry, J. Pardo y Guido Buffo, entre otros. También, tuvieron gran impacto y cierta novedad para las cubiertas, las fotografías de Adolfo Stegmann, Luis Giacometti y E. Moresco.

Con una estética visualista, de rica tradición en el país, *Riel y Fomento* se movió entre el dibujo, la descripción y las bellas artes, junto a una profusa utilización del periodismo gráfico. Mucho de su iconografía se nutrió de elementos del diseño y el ornamento de acuerdo a los cánones artísticos y propuestas estilísticas manifestados en los clásicos *Eurindia* (1924) y *Silabario de la decoración americana* (1930), ambos de Ricardo Rojas. Los registros se movieron entre el eclecticismo de José Boveri y el ornamentalismo del artista-ferroviario Gramajo Gutiérrez. Sin descuidar el carácter pintoresquista, las producciones fueron expresando las modas artísticas, con mucha influencia del *art nouveau*, sobre todo a partir de los números finales de 1932, donde, provocativamente, las editoriales aparecen en la falda de una figura femenina estilizada, emblema del cartel modernista, que bien movilizaba la relación entre el mensaje institucional y la vanguardia estética.

8. Imagen



Acuarela por José Boveri
Carátula *art nouveau*, Número 7, noviembre 1922

9. Imagen



Editorial “Nuestra Palabra”, *Riel y Fomento*, Número 121, diciembre 1932.

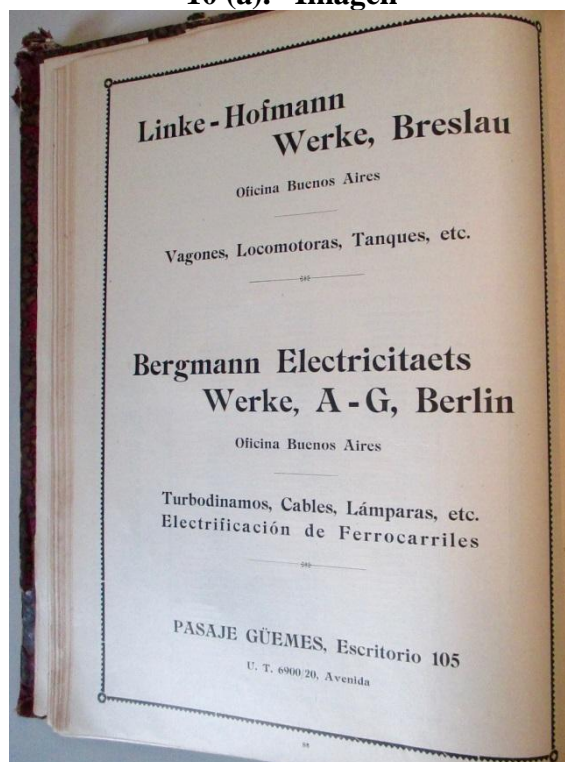
La revista incluyó una importante cantidad de publicidad oficial de Ferrocarriles del Estado y de empresas privadas. *Riel y Fomento* tuvo una agresiva política de auspicio de empresas tanto nacionales como extranjeras, en particular aquellas vinculadas a la expansión del sistema ferroviario estatal y al mundo financiero. Además de distinguir a las élites políticas locales, los empresarios y comerciantes lugareños encontraron un artefacto promocional de alcance nacional. En los comienzos, el público se constituyó sobre todo por agricultores y personas vinculadas al ferrocarril. Por tal motivo, los principales anunciantes fueron proveedores de los ferrocarriles, contratistas e importadores de maquinarias e insumos para el campo, bancos y aseguradoras.² Esta

² Staudt y Cía (Fried, Krupp A-G); Ingeniero Marcelino J. Paz (maquinaria ferroviaria, coches, vagones y locomotoras alemanas); Consolidated Steel Corporation (de Estados Unidos); Agencia J. J. Copello de Ford; Compañía General de Obras Públicas (S.A.); Agentes J. Banham e Hijo; Edmundo Wagenknecht representante de Hugo Stinnes S.A. de Hamburgo; Castro & Cordero Importación; Stanley W. Lewis & Cía. Representantes e Importadores; Hirschberg & Cía Ltda.; Compañía General de Aceites; Thyssen Lda. Compañía industrial y mercantil; Galena-Signal Oil Company; Compañía de Tierras y Bosques

orientación se fue complementando hacia fines de la década de 1920 con la promoción de productos de consumo familiar “novedosos” como leche condensada, cacao, galletitas Bagley, cerveza Quilmes, Cinzano, cigarrillos Reina Victoria y Tango.

Una gran cantidad de anuncios ocuparon páginas impares. Se les dedicó cerca del 25% del espacio de cada número. Los artículos o servicios ofrecidos eran consistentes con las temáticas que se abordaban. Ciertamente, destacaban las publicidades de gran impacto visual. Aunque desde 1926 disminuye la estructura publicitaria, la nómina de las empresas no varió considerablemente, incorporando a partir de 1928, las exitosas propagandas para los viajes de verano de Ferrocarriles del Sud escoltadas por los mapas y guías de Ferrocarriles del Estado.

10 (a). Imagen



Campos del Cielo Ltda. S.A.; Wayss & Freytag S. Inyectores “Metropolitan”; Agentes de Blanch Hermanos & Cía.; Explosivos y accesorios para voladuras Dupont; Trefileries et Laminoirs du Havre (Francia) J. de Facieu & Cía.; Donnell & Palmer; Cercos y gatos; Mannesmann Lda. Caños y tubos; Edgar Sharpe (Importador de material ferroviario); Otto Franke & Cía. Techoid (Importadores de Evans, Thornton & Cía de techos pizarra); Percy Grant Co. Ltd. (Materiales antifricción, linotipos, monotipos, bronce); Ferretería Francesa; Estrabou & Cía. Satyc; Sociedad Anónima Técnica y Comercial; Importadora de maquinarias Sulzer para todas las industrias nacionales; A. Ramallo Knudsen & Cía.: Middletown Car Company; Linke-Hofmann; Werke, Breslau; Wm. H. Müller & Cía (La Haya); Robert, Pusterla & Cía.; Francisco Francioni & Cía.; Van Peborgh & Willemen.; Petróleo Combustible Itaca Cía. Argentina; Grupo Klöckner y Cía. Fairbanks-Morse; Hume Hermanos; Quebrachales Tintina S.A.; Compañía Western Electric Argentina; All America Cables, INC.; Compañía Argentina de Hierros y Aceros Pedro Vasena e Hijos Ltda.; The Western Telegraph Co. The River Plate Telegraph Co.; y The Pacific & European Telegraph Co.

10 (b). Imagen

Página de publicidad, *Riel y Fomento*, mayo 1922 y noviembre 1924.

Hacia una estética modernista

Es posible hablar de dos tecnologías de la modernidad: los medios de comunicación-traslación, conquistadores de espacios y tiempo, y los medios de comunicación, sobre todo los letrados, fundacionales de la urbanidad emergente de comienzos del Siglo XX. El crecimiento del horizonte de expectativas de los lectores fue el resultado de la adquisición de disposiciones hacia el hábito de la lectura, ganado en nuestro país en un proceso de alfabetización rápido y eficaz. La letra y la ilustración se masificaban como vehículo de cultura, promoción, esparcimiento y aventura, urdiendo por entonces una oferta editorial de nuevo estilo: revistas, semanarios, folletines y colecciones, hitos de un circuito de comunicaciones ampliado. Imposible no destacar el papel de la Editorial Claridad en esta cruzada. También la presencia de sectores populares dinámicos tuvo un importante efecto en los medios (Cicerchia, 2001; Sarlo, 2004; Acree, 2011).

Riel y Fomento constituye un testimonio sobre el entramado social y cultural, principalmente porteño, en las dos décadas mencionadas. Período soberbio en la constitución de la cultura argentina en tanto cultura abierta a lo institucional, las

vanguardias, las novedades estéticas y el progresismo. En sus trece años de existencia, la revista sufrió relativos cambios en sus formas y también en su discurso, los entendemos al calor de los vaivenes políticos del país y por la transformación de una comunidad de lectores que consolidaba su carácter urbano y una ideología de clase media. Como vimos, en los primeros tiempos, las cuestiones referidas al ferrocarril y a la colonización agrícola fueron preponderantes. En los últimos años, sobre todo a partir de 1931, se estimuló un formato más cerrado institucionalmente, que imitaba a sus pares norteamericanos, incluyendo las típicas secciones del hogar, el ocio y el confort. A pesar de dichas transformaciones, la revista fue fiel representante de un proyecto ferroviario estatal, que si bien siguió respondiendo a la hegemonía del litoral atlántico, nunca abnegó de su perfil federalista y de un contrato riguroso, profesional y estético con sus lectores.

En esta etapa de modernización periférica se cristalizó el concepto de nacionalismo cultural. Durante toda su existencia la revista abonó este campo articulando lo tradicional y lo nuevo, lo local y lo global, como plataformas de valor de una identidad que hizo indispensable el `estar informado`. En este sentido, pocos giros se verificaron (a excepción de cierto modernismo estilístico enfatizado a partir de 1932 y las secciones dedicadas a la mujer y el hogar en sus últimas ediciones en la línea trazada por los cada vez más populares *magazine*), en una publicación que atravesó el último año del primer mandato radical, toda la presidencia de Alvear, y la segunda presidencia de Yrigoyen hasta el golpe militar de Uriburu, extendiendo su circulación hasta mediados de 1935. Argentinidad, indianismo y conciencia continental se fundieron en un relato técnico, cosmopolita y actualizado. Revistas de su tipo, abundantes en toda América Latina, se nutrieron sobre todo de la variedad, reflejo de una transformación en las prácticas de lectura y escritura, en los modos de autoridad discursiva de la prensa y en las maneras en que una comunidad de lectores—ciudadanos—consumidores, cada vez más compleja, definía la cultura y el progreso nacional. En el marco de dicho paradigma, *Riel y Fomento*, nuestro caso, aparece y se despliega bajo una curiosidad, la de ser una revista institucional que cumplió con todos aquellos requisitos que exigía la novedad cultural.

Sus variaciones temáticas siguieron las transformaciones culturales subsumidas en un enérgico proceso de urbanización. Sin perder elementos de su esencia, el discurso de la publicación fue interpelando también a cierta mentalidad viajera y excursionista, reconfigurando el imaginario ferroviario en un instrumento más íntimamente ligado a la

ampliación de una ciudadanía de tipo federal. Por lo analizado, entendemos que aun con sus sinuosidades, *Riel y Fomento*, publicación apenas recordada, merece estar en el panteón de las producciones argentinas, institucionales en nuestro caso, en los mismos inicios de una potente trama de registros culturales modernizantes y al servicio de ese magnífico mundo de la lectura.

Referencias bibliográficas

Acree, William (2011). *Everyday Reading: Print Culture and Collective Identity in the Rio de la Plata, 1780-1910*. Nashville: Vanderbilt University Press.

Cicerchia, Ricardo (2001). *Historia de la vida privada en la Argentina* (Volumen II). *Desde la Constitución de 1853 hasta la crisis de 1930*. Buenos Aires: Troquel.

Cicerchia, Ricardo (2014). *Jujuy en el Trópico de Capricornio. Fronteras, visiones y trajinantes*. Rosario: Prohistoria.

Cicerchia, Ricardo (Director/Compilador) (2013). *Caminos de fierro... Tren a Bolivia. El ramal San Salvador de Jujuy- La Quiaca en la primera mitad del Siglo XX*. Rosario: Prohistoria Ediciones.

Lewis, Colin (1983). *British railways in Argentina 1857-1914. A case study of foreign investment*. London: Institute of Latin American Studies, University of London.

López, Mario y Waddell, Jorge (Compiladores) (2007). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Ediciones Lumiere.

Palermo, Silvana (2006). Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: la construcción de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862-1916. *Desarrollo Económico*. Vol. 46. N° 182. pp. 215-243.

Regalsky, Andrés (1995). Las compañías francesas de ferrocarriles y su repercusión en el desarrollo regional de Santa Fe y Buenos Aires, 1880-1930. En Marichal, Carlos (1995). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. México: Fondo de Cultura Económica.

Salerno, Elena (2003). Los comienzos del Estado empresario: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1901-1928). *Documentos de Trabajo. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*. N° 6.

Sarlo, Beatriz (2004). *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Schvarzer Jorge, Regalsky Andrés y Gómez Teresita (2007). *Estudios sobre la Historia de Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Wright, Winthrop (1986). *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico, 1854-1948*. Buenos Aires: Emecé.

Además se consultaron:

RailwayAge `Digital Edition`. Simmons-Boardman Publishing Corp. United States of America. Disponible en: <http://www.railwayage.com/>

Revista *Todo Trenes*. Argentina. Parcialmente disponible en <http://revistatodotrenes.blogspot.com.ar/>



Ricardo Cicerchia es Doctor (PhD) en Historia (Columbia University) y se desempeña en la actualidad como Profesor Titular en la Universidad de Buenos Aires e Investigador Principal del CONICET. Presenta una amplia trayectoria como investigador en estas temáticas referidas a los estudios regionales e historia social y cultural. Dirige el UBACYT 2014-2017 *Historia regional, sistemas culturales y políticas públicas. El sistema ferroviario del NOA hacia mediados del siglo XX: el ramal San salvador de Jujuy- La Quiaca*.

Es Coordinador General del SEPHILA (Seminario Permanente de Historia de América Latina Contemporánea) en el Instituto Ravnani, UBA/CONICET; y Director/Fundador de REFMUR (Red Internacional de Estudios de Familia).

Ha sido autor de numerosos artículos sobre este campo en revistas académicas nacionales e internacionales. Entre sus libros recientes: *Argentina-Chile, Chile-Argentina: 1820-2010. Desarrollos políticos, económicos y culturales*. Director/Compilador con Eduardo Cavieres (Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 2012); *Caminos de fierro... Tren a Bolivia. El ramal San Salvador de Jujuy-La Quiaca en la primera mitad del Siglo XX*. Director/Compilador (Rosario, Prohistoria, 2013); *Estructuras, coyunturas y representaciones. Perspectivas desde las formas familiares*. Compilador/Coordinador con Carlos Bacellar y Antonio Irigoyen. (Murcia., EDITUM, 2014); y *Jujuy en el Trópico de Capricornio. Fronteras, visiones y trajinantes* (Rosario, Prohistoria, 2014). Correo electrónico: rcicerchia@conicet.gov.ar

Cecilia Rustoyburu es Investigadora asistente del CONICET y docente de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Participa del UBACYT 2014-2017 Historia regional, sistemas culturales y políticas públicas. El sistema ferroviario del NOA hacia mediados del siglo XX: el ramal San salvador de Jujuy- La Quiaca, bajo la dirección del Dr. Ricardo Cicerchia. Forma parte del Grupo de Investigación sobre Familia, Género y Subjetividades del Centro de Estudios Históricos de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Sus investigaciones han profundizado en la relación de los saberes biomédicos y psi con la construcción social de la infancia y la familia. Ha publicado trabajos sobre estos temas en libros y en revistas científicas nacionales e internacionales. Correo electrónico: ceciliarustoyburu@conicet.gov.ar