

Cuando el arte viaja en tren. La *Revista del Ferrocarril Sud* como espacio de exhibición y circulación del paisaje argentino (1925–1936)

Ana Bonelli Zapata

Centro de Investigaciones en Arte y Patrimonio (CIAP)

Escuela de Arte y Patrimonio (EAYP)

Universidad Nacional de San Martín (UNSAM)

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)

abonelli@unsam.edu.ar

<https://doi.org/10.14409/culturas.2025.19.e0062>

Resumen

En julio de 1925 aparece el primer número de la *Revista del Ferrocarril Sud*, editada por el escritor y periodista Héctor Olivera Lavié e impresa por el Establecimiento Gráfico Argentino, dirigido por José Eugenio Compiani. En sus portadas, a diferencia de otras revistas similares, se reprodujeron frecuentemente obras de arte, tanto argentino como extranjero. Lejos de ser una publicación técnica especializada en temáticas ferroviarias o agrícolas, la *Revista del Ferrocarril Sud* se consolidó como una plataforma de exhibición para los artistas argentinos y se insertó de manera particular en el campo artístico local. La reiteración de nombres, especialmente el de Atilio Malinverno, y la preferencia de representaciones del paisaje nacional dan cuenta de las estrategias desplegadas, así como el rol clave de Olivera Lavié y Compiani en el diálogo con las bellas artes. Por otro lado, la reproducción de obras de arte a partir de técnicas gráficas innovadoras significó una estrategia publicitaria para

Cuando el arte viaja en tren. La *Revista del Ferrocarril Sud* como espacio de exhibición y circulación del paisaje argentino (1925–1936). Ana Bonelli Zapata. Centro de Investigaciones en Arte y Patrimonio (CIAP), Escuela de Arte y Patrimonio (EAYP), Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)



destacar la capacidad técnica de la imprenta, así como el «buen gusto» de los consumidores de la revista y usuarios del ferrocarril.

En este sentido se analizaron las portadas de la *Revista del Ferrocarril Sud* entre julio de 1925 y junio de 1936, con el fin de entender su papel en la distinción de la revista y en la puesta en circulación de imaginarios visuales relacionados con el paisaje nacional. Se rastrearon los contactos entre las bellas artes, la industria gráfica y la práctica editorial en el contexto local. La revista emerge a partir de esta investigación como una fuente crucial y hasta ahora inexplorada para la historiografía del arte argentino.

Palabras clave:

revistas ilustradas, bellas artes, cultura gráfica, paisaje, ferrocarril

Quando a arte viaja em trem. A Revista del Ferrocarril Sud como espaço de exposição e circulação da paisagem argentina (1925-1936)

Resumo

Em julho de 1925, foi publicado o primeiro número da *Revista del Ferrocarril Sud*, editada pelo escritor e jornalista Héctor Olivera Lavié e impressa pelo Establecimiento Gráfico Argentino, dirigido por José Eugenio Compiani. À diferença de outras revistas semelhantes, suas capas frequentemente reproduziam obras de arte, tanto argentinas como estrangeiras. Longe de ser uma publicação técnica especializada em temas ferroviários ou agrícolas, a *Revista del Ferrocarril Sud* consolidou-se como uma plataforma de exposição para artistas argentinos, destacando-se no cenário artístico local. A reiteração de nomes, especialmente o de Atilio Malinverno, e a preferência por representações da paisagem nacional são evidências das estratégias utilizadas, bem como do papel fundamental desempenhado por Olivera Lavié e Compiani no diálogo com as artes plásticas. Por outro lado, a reprodução de obras de arte por meio de técnicas gráficas inovadoras foi uma estratégia publicitária para salientar a capacidade técnica imprensa, bem como o “bom gosto” dos consumidores da revista e dos usuários das ferrovias.

Palavras-chave:

revistas ilustradas, artes plásticas, cultura gráfica, paisagem, ferrovias

Nesse sentido, as capas da *Revista del Ferrocarril Sud* entre julho de 1925 e junho de 1936 foram analisadas para entender seu papel na distinção da revista e na circulação de imaginários

visuais relacionados à paisagem nacional. Foram traçados os contatos entre as artes plásticas, a indústria gráfica e a prática editorial no contexto local. A revista emerge desta pesquisa como uma fonte crucial e até agora inexplorada para a historiografia da arte argentina.

When art travels by train. The *Revista del Ferrocarril Sud* as an exhibition and circulation space for the Argentinian landscape (1925-1936)

Abstract

The first issue of the *Revista del Ferrocarril Sud* was published in July 1925, edited by the novelist and journalist Héctor Olivera Lavié and printed by the *Establecimiento Gráfico Argentino*, managed by José Eugenio Compiani. Unlike other similar magazines, its covers frequently reproduced artworks, both Argentinian and foreign. Far from being a technical publication specializing in railway or agricultural themes, the *Revista del Ferrocarril Sud* became a platform for the exhibition of Argentinian artists and was inserted in a particular way in the local artistic field. The reiteration of names, especially that of Atilio Malinverno, and the preference for representations of the national landscape are evidence of the strategies deployed, as well as the key role played by Olivera Lavié and Compiani in the dialogue with the fine arts. On the other hand, the reproduction of artworks using innovative graphic techniques was an advertising strategy to highlight the technical capacity of the printing house, as well as the ‘good taste’ of the magazine’s consumers and railway users.

In this sense, the covers of the *Revista del Ferrocarril Sud* between July 1925 and June 1936 were analyzed to understand their role in the distinction of the magazine and the dissemination of visual imaginaries related to the national landscape. This research traced the contacts between the fine arts, the graphic industry and the publishing practice in the local context. The magazine emerges as a crucial and —until now— unexplored source for Argentinian art historiography.

Key words:

illustrated magazines,
fine arts, graphic
culture, landscape,
railway

Introducción¹

En julio de 1925 aparece el primer número de la *Revista del Ferrocarril Sud* (en adelante *RFS*), dirigida por Héctor Olivera Lavié e impresa por el *Establecimiento Gráfico Argentino*.² De publicación mensual, sus casi cien páginas incluían artículos y anuncios dirigidos a un público heterogéneo, desde notas técnicas hasta secciones literarias, consejos de moda o entretenimiento infantil. Sus portadas reprodujeron una importante cantidad de pinturas de artistas argentinos, muchas presentadas en salones y exposiciones. En junio de 1936, once años después, comentaban que esta estrategia había respondido al objetivo de «estimular las actividades artísticas del país, vinculando al nombre de nuestro *magazine* el de muy meritorios y esforzados valores pictóricos argentinos» (*RFS*, 1936). De esta

forma, la revista intentó distinguirse de otras similares e intervenir en el campo de las bellas artes y en el proceso de conformación de un canon del paisaje nacional.

El magazine se insertó tardíamente entre las publicaciones de las compañías ferroviarias argentinas, cuyos antecedentes podemos encontrar en las revistas de los Ferrocarriles Central Argentino (1911), Buenos Aires al Pacífico (1917) y Oeste (1922), así como la más conocida *Riel y Fomento*, editada por el Departamento de Tierras, Colonización y Fomento de los Ferrocarriles del Estado desde 1922, dirigida por Rodolfo Franco. En 1926 apareció también la revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, dirigida por Adolfo Travascio, conformando así un universo variado e interrelacionado de revistas ferroviarias argentinas.³

1. Este trabajo es parte de mi investigación doctoral sobre la cultura gráfica ferroviaria argentina entre 1890 y 1930, realizada gracias a una beca CONICET. Para el mismo fue fundamental el relevamiento de ejemplares de la *RFS* en diversos archivos ferroviarios y colecciones privadas, así como la búsqueda y el contraste con fondos documentales de artistas y publicaciones periódicas, algunos de ellos digitalizados, pero otros disponibles en repositorios públicos como la Fundación Espigas o el Museo Nacional de Bellas Artes. Agradezco a mis colegas del Centro de Investigación en Arte y Patrimonio (UNSAM/CONICET) por las orientaciones recibidas sobre ciertos artistas y, en particular, al grupo de escritura académica. Agradezco especialmente al equipo de edición de la revista y a quienes evaluaron el manuscrito por sus comentarios y sugerencias.

2. La primera concesión para un ferrocarril hacia el sur de la provincia de Buenos Aires se hizo en 1861 y, al año siguiente, se constituyó la sociedad en Londres, Inglaterra. En 1888, la línea ya conectaba la capital argentina con el puerto de Bahía Blanca, llegando hasta Neuquén a finales del siglo XIX, avanzando junto con la campaña militar denominada «Conquista del Desierto». Para 1925 poseía más de 500 estaciones, algunas construidas por la misma compañía y muchas otras por pequeñas empresas anexadas a la línea troncal desde 1898. En 1948, con la nacionalización impulsada por el gobierno peronista, pasó a conformar la línea General Roca, en alusión al protagonista de aquella campaña militar.

3. Si bien muchas de estas revistas no han sido analizadas en profundidad, los trabajos de Fasce (2019), Cicerchia y Rustoyburu (2016) sobre *Riel y Fomento* o la tesis de Malena Tanevitch Brazuinas (2024) sobre

A diferencia de estas publicaciones, la *RFS* ofrecía en sus portadas imágenes de gran impacto visual, realizadas por tricromía, con una riqueza cromática y un acabado brillante particular. Se trataba de una técnica de grabado que consistía en la superposición de tres placas (una por cada color primario) que se imprimían de manera sucesiva (según un orden determinado) mediante un sistema de registro. No solo requería de máquinas modernas sino de mano de obra capacitada para que la yuxtaposición de las tintas generara las mezclas de color deseadas. Las portadas de las otras publicaciones ferroviarias consistían en diseños únicos reiterados en cada número (*Central Argentine Railway Magazine*) o fotografías monocromas relacionadas con el ámbito rural (*Revista Mensual del BAP* o *El Oeste*). Las publicaciones de las compañías estatales, por otro lado, reproducían pinturas o grabados de sus directores, también artistas plásticos.

Mi intención es, a partir de estas portadas, evidenciar y analizar los contactos poco estudiados entre el universo ferroviario, la industria gráfica y las bellas artes en Argentina a principios del siglo xx. Parto de la hipótesis de que es en este cruce donde la revista adquiere mayor relevancia como fuente novedosa para

la historiografía del arte y de la cultura visual en Argentina. Más allá de funcionar como herramienta de difusión de saberes técnicos asociados a un grupo específico de lectores, la revista se conformó como una plataforma de exhibición y circulación de obras de arte asociadas a las actividades de la compañía ferroviaria, a la vez que de la capacidad técnica de la imprenta. Siguiendo a Sandra Szir, los vínculos históricos entre la imagen y la imprenta se potenciaron a partir del siglo xix, debido a cambios técnicos y sociales que generaron una «convergencia de la cultura impresa con la imagen multiplicada» y permitieron la circulación de representaciones y sentidos de manera masiva, aunque, muchas veces, efímera (Szir, 2016:116). El análisis de estos objetos como soportes de esas imágenes y, a la vez, como artefactos, permite recuperar los diferentes actores que intervinieron en su producción y circulación, a la vez que rastrear las complejas redes configuradas a partir de los mismos objetos.

Tomo como caso de estudio los primeros once años, ya que a partir de julio de 1936 cambiará su nombre y su diagramación, respondiendo a un nuevo contexto y a cambios dentro de la propia compañía. En efecto, en 1935 se unificaron los directorios

la *Revista del Ferrocarril Provincial* son interesantes por el abordaje de las redes de contacto con distintos sectores de la cultura y la política argentina. Otros autores han tomado las revistas de las compañías privadas de capitales británicos como fuente para analizar otras problemáticas, como las relaciones laborales (Badaloni, 2021) o el papel jugado en la colonización y el desarrollo agropecuario, especialmente pampeano (López, 2022).

de los ferrocarriles del Sud y Oeste, por lo que, a mediados del año siguiente, la *RFS* se consolidó como el órgano de difusión de ambas compañías. Esta unificación respondía a la necesidad de las empresas ferroviarias de capitales británicos de hacer frente a un nuevo escenario político y económico. Con la coordinación de ambas administraciones se perseguía, al menos en el discurso, ahorrar en gastos superfluos, así como evitar la competencia en gran parte del territorio bonaerense. A su vez, se fortalecía la posición de las empresas ante conflictos laborales o legales, elemento crucial en el nuevo contexto político argentino. No sería la única estrategia, ni las únicas compañías en implementar, e incluso exigir al gobierno nacional, la coordinación de los transportes (López, 2024).

Un escritor, un impresor, una revista

La *RFS* estuvo dirigida desde su primer número por Héctor Olivera Lavié, periodista y escritor argentino. Constaba, en promedio, de unas 96 páginas en negro más las tapas a color, pero en números especiales llegó a tener más de 120 páginas internas. La publicaba el Departamento Comercial del Ferrocarril cuyas oficinas estaban en el edificio de la estación Constitución, en Buenos Aires. Los avisos eran administrados por el Agente General, Rómulo Guerrico, hijo de quien era el presidente del directorio local de la compañía, Fernando

Guerrico. La impresión estaba a cargo del Establecimiento Gráfico Argentino (en adelante EGA), como lo declaran las publicidades insertas en sus páginas internas, algunas de ellas con ilustraciones de Francisco Fábregas. En julio de 1936, la revista comenzó a denominarse *Sud-Oeste*, debido a la fusión de las compañías del Sud y del Oeste, y continuó así hasta 1947.

Olivera Lavié saltó a la fama con su novela *El Caminante* al ganar el primer premio del Concurso Municipal de Lectura en 1921. Desde entonces, sus relatos aparecieron en revistas como *Caras y Caretas* o *La Novela Universitaria*, mientras publicaba libros de diversa índole, desde ensayos hasta la novela histórica *Las Montoneras*. Con más de veinte años al frente de su edición, su nombre se hallaba íntimamente ligado al de la revista. En octubre de 1930 los editores de *La Literatura Argentina* comentaban que habían «debido buscar al escritor Olivera Lavié en las oficinas del Ferrocarril Sud, empresa que le cuenta entre sus prestigiosos colaboradores». El escritor confesaba entonces que «como no tengo vocación de maestro y no me gusta cierta clase de periodismo me he refugiado aquí...» («Una novela gemela», 1930:42).

La dirección de Olivera Lavié definió a la *RFS* como una revista «de carácter mixto» (*RFS*, julio de 1925:73), lo que será reiterado constantemente. Las secciones versaban sobre investigaciones técnicas dirigidas al productor agropecuario, noticias sobre los empleados ferroviarios y artículos históricos sobre la

compañía preparados por el ingeniero William Rögind. Pero también incluía una extensa sección literaria, notas sobre moda o consejos de belleza, una página infantil con juegos, retratos de actores de Hollywood y avances en la radiotelefonía. Por lo general, los meses de verano incluían notas sobre los puntos turísticos de la red, como Mar del Plata, Tandil, Necochea o Quequén, así como números especiales dedicados a distintos pueblos o ciudades. Esta «mixture» en las notas se observaba también en las imágenes que poblaban las páginas. Cada ensayo, ya sea técnico o literario, ofrecía como mínimo una ilustración o la reproducción de una fotografía alusiva.

Más allá de ser el órgano de difusión de la compañía, las notas ferroviarias resultaban escasas en comparación con el peso que tenían en publicaciones similares. El público al que se dirigían era el trabajador agropecuario, principalmente el colono que trabajaba la tierra en la vasta zona cruzada por la línea del Ferrocarril Sud. Al comenzar el año 1928, el equipo editor deseaba:

saludar con sincera y espontánea cordialidad a nuestros lectores y anunciantes. Lógicamente nos referimos al trabajador de la tierra, obrero formidable del progreso y de la riqueza pública; y con él a los propulsores de la industria, del comercio, de la iniciativa, de la experiencia, por igual gestores todos del ritmo armonioso de la civilización y del progreso... (*RFS*, enero de 1926:27).

El principal objetivo era, entonces, servir de guía para los productores, participando de la estrategia reformista que impulsaba el gobierno nacional, estimulando el desarrollo técnico y la transformación en la distribución de la tierra productiva. Pero si ese era el «destino preestablecido», los responsables, decían, habían escuchado a sus lectores, y de esa escucha:

nació una evidencia: la Revista tendría un carácter mixto, ameno, de lectura agradable, de diversas secciones con una fundamental, la técnica. El hogar del campo era el reducto que debíamos conquistar con nuestra hoja impresa, y no nos bastaba la simpatía del colono o del agricultor; queríamos más; queríamos el afecto de la señora y el de los hijos. (*RFS*, julio de 1931:26).

Si las notas cumplían con lo exigido por el lector y su familia, la calidad estética y material de la revista era el broche de oro que la hacía especialmente atractiva. Cayetano Milito, propietario del Haras Ojo de Agua, felicitaba al editor «por la perfecta y bonita presentación, sin contar con lo interesante que ella resulta hasta en la parte de los avisos» (*RFS*, enero de 1930:5). Comentarios como este, de parte de supuestos lectores o anunciantes, se repetirán a lo largo de todos los números. Precisamente, el contenido y el aspecto «híbrido» distinguió a la *RFS* del resto de las revistas ferroviarias, aun cuando estas también fueran ampliando las secciones

e incluyendo notas literarias y de interés general hacia los últimos años. Su diagramación y particularmente sus portadas fueron esenciales para su distinción en el poblado campo de las revistas. No solo el director o los lectores mencionados hacían hincapié en este aspecto, sino que las mismas publicidades de la imprenta lo elevaban como bandera.

El EGA había sido constituido en sociedad anónima recién en 1920, pero su antecedente era la imprenta de Emilio Gunche, Germán Wiebeck y José Turtl fundada en 1889. En 1913 se había sumado un colaborador, formado como litógrafo en el taller de Galli Hnos., que, para la década de 1920, figuraba como su mayor responsable: José Eugenio Compiani. Además de ser el director del EGA, Compiani era un colaborador asiduo en la revista publicada desde 1928 por el editor Lorenzo J. Rosso, *La Literatura Argentina*, y, ese mismo año, había fundado otra publicación, *Orientación*, que se proponía como la revista «de la joven Gente de Letras», con el objetivo de «luchar por la restauración del espíritu, del idealismo, de la filosofía y de la buena literatura» («Norte», 1928:3). Fue presidente del Consejo Escolar de Lomas de Zamora y del Ateneo Iberoamericano de Buenos Aires, espacios desde los cuales fundó revistas y bibliotecas («El Ateneo Ibero-Americano», 1937:38). Sus pares lo consideraban «artista, obrero, industrial, filántropo» («José Eugenio Compiani, espíritu integral», octubre de 1931), y la

prueba de que se podía «manejar máquinas, acumular capitales y ser artista en la emoción del ritmo y de la armonía». El escritor Carlos Sanguinetti llegó incluso a elogiar «la aristocracia espiritual del burgués Compiani» («José Eugenio Compiani», septiembre de 1930:9).

Su faceta relacionada con las bellas artes fue puesta en juego en las críticas de arte publicadas en distintas revistas y sabemos que poseía una importante colección de pinturas, algunas de las cuales aparecen reproducidas en *Orientación*, como *Mañana brumosa en el Riachuelo* de Juan Sol (febrero de 1929), *Luz de mediodía* de Benito Quinquela Martín y *Crepúsculo dorado* de Pío Collivadino (marzo de 1929). Pero también las podemos encontrar en la *RFS*. En el número de febrero de 1926, una pequeña nota en alusión a la imagen de la portada nos contaba que:

Gracias a la deferencia del Sr. José Eug. Compiani, que ama el arte y lo practica también, podemos ofrecer al lector uno de los más simpáticos y atrayentes cuadros de Peláez; nos referimos al *Petiso de los mandados*. Adquirido por el Sr. Compiani para su descollante galería privada, nos lo facilitó para su reproducción en la carátula de la Revista [...] (*RFS*, febrero de 1926:5).

Las portadas y el paisaje nacional

Desde su aparición, la *RFS* incluía portadas ilustradas y con un importante uso del color. Las dos primeras insertaban a la

revista en el universo impreso de las compañías ferroviarias de capital británico. En la primera aparecía una imponente locomotora, firmada por el dibujante de la revista, mientras que en la segunda se podía ver el retrato del Príncipe de Gales, futuro rey Eduardo VIII de Inglaterra, de visita en el país en ese momento (Figura 1). Gracias a comentarios aparecidos en la *RFS* es posible confirmar que el dibujante era Martín Gimeno, pintor y escultor de origen catalán. Gimeno había llegado a la Argentina con apenas 22 años, insertándose rápidamente en el ambiente artístico y

editorial. Colaboraba en varias revistas y periódicos como ilustrador y crítico de arte, pero la relación con la *RFS* sería la de mayor duración. Su rol parecía ser el de «orlista, diagramador y dibujante» («Cómo se hace nuestra revista», julio de 1936), es decir, quien realizaba las ilustraciones, pero también componía las páginas.

Entre julio de 1925 y junio de 1936 se publicaron un total de 132 números, de los cuales se hallaron hasta el momento 120 portadas. Están impresas en tricromía, lo que implicaba un costo y un tiempo de producción mucho mayor que la impresión a una o dos tintas, pero resultó fundamental para la reproducción de obras de arte, especialmente los paisajes. Sin embargo, tuvo consecuencias negativas para su conservación. Como es usual en este tipo de publicaciones, las revistas sueltas se encuadernaban en un único volumen anual y muchas veces se quitaban las portadas. Además, algunos ejemplares poseen gran parte de sus páginas deterioradas debido a la humedad o a las malas condiciones de los archivos originales. El barniz con el que se protege la tricromía agravó esta situación. Como contrapartida, a partir de 1932 comenzaron a reproducir las portadas de números anteriores en la contratapa, lo que permitió reponer algunas de las imágenes desaparecidas.

Lo primero que llama la atención es que únicamente el primer número presenta un motivo ferroviario. Unos pocos casos, correspondientes a efemérides o eventos



Figura 1. Portada de la *Revista del Ferrocarril Sud*, 1(1), julio de 1925. Ilustración de Martín Gimeno. Ejemplar ubicado en la Biblioteca Bernardino Rivadavia, Bahía Blanca.

importantes, son diseños creados para la *RFS*, como el escudo argentino o las visitas de la familia real británica en 1925 y 1931. A partir del año 1930 aparecen también fotografías de estancias y establecimientos de la zona de influencia del Ferrocarril del Sud, como Tandil, Tamangueyú, Gutiérrez, Chapadmalal, Huetel o Lomas de Zamora, y diseños asociados a la práctica turística.

Casi noventa de las portadas halladas reproducen obras de arte, de las cuales al menos sesenta son paisajes rurales o de los lagos del sur. Si bien hay varios nombres extranjeros, un gran número lo ocupan artistas argentinos, como Mary Petty, Atilio Malinverno, Eliseo Themis Speroni, Enrique Muiño, Juan Carlos Durán o el fotógrafo Hilario Bazzana, entre muchos otros. También es posible encontrar tres reproducciones de óleos de Luis Macaya sobre el Riachuelo, publicadas entre noviembre de 1925 y octubre de 1926; y once que representan figuras o escenas gauchescas. Entre estas últimas encontramos fotografías de Francisco Ayerza coloreadas,⁴ y obras de artistas paradigmáticos del canon nacional como Cesáreo Bernaldo de Quirós o el ya mencionado Juan Peláez. Dentro

de este grupo hay al menos cinco obras que podrían vincularse con el desarrollo del turismo en la costa bonaerense, entre las que destaca la figura de Richard Hall, artista escocés residente en Mar del Plata. Por último, encontramos un grupo de tono más intimista, *Top o' the Morning* del húngaro Philip de László o *En la quinta* de Leonie Matthis.⁵

En cuanto a la nacionalidad de los artistas, de los cincuenta y dos nombres relevados, al menos veintiocho son argentinos nativos o inmigrantes y participaban en salones nacionales y exposiciones en galerías de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca o Córdoba. Además, se reproducen obras de artistas extranjeros como Jean Baptiste Camille Corot, George Inness, Edward Willis Redfield o George Oyston. En estos casos es posible suponer que las imágenes tomadas para las portadas circulaban a través de otras publicaciones. La manipulación de los títulos les permitía reducir esta distancia, como *Entrée de village, environs de Beauvais du côté de Voisinlieu*, de Corot, titulada como *Plenitud*,⁶ o *Early Morning, Tarpon Springs* de Georges Innes, titulada *Amanecer*.⁷

4. Sobre estas composiciones, ver Tell, 2013.

5. De László, S. (1912). *Top O' the Morning* [óleo sobre tela]. Colección privada. <https://www.delaszlocatalogueraisonne.com/catalogue/the-catalogue/laszlo-stephen-philip-de-top-o-the-morning-4366>. Respecto a la obra de Matthis, ver más adelante.

6. Corot, J.B.C. (s/f). *Entrée de village, environs de Beauvais du côté de Voisinlieu* [óleo sobre tela]. Musée du Louvre. <https://collections.louvre.fr/en/ark:/53355/cl010059435>.

7. Innes, G. (1892). *Early Morning, Tarpon Springs* [óleo sobre tela]. Art Institute of Chicago. <https://www.artic.edu/artworks/64729/early-morning-tarpon-springs>.

La manipulación va más allá de los títulos de las obras y abre un primer interrogante sobre el objetivo de estas portadas. En octubre de 1933 se reprodujo un paisaje titulado *Flacidez*, atribuido a Ribot. Podría tratarse de Théodule–Augustin Ribot, artista francés fallecido en 1891 cuyas obras podían verse en los salones porteños, pero que se caracterizaba por retratos e interiores. Incluso los escasos paisajes de su obra poseen un estilo completamente diferente al de la imagen (Falcón–Wiebe, 2014). La portada, sin embargo, reproduce una postal de Mecklemburgo, Alemania, que circuló durante los primeros años del siglo xx. La atribución a un artista reconocido, cuyo nombre era familiar para los lectores, algunos de ellos también coleccionistas de arte, posicionaba a la revista en el campo cultural y la vinculaba a los códigos ya consagrados del paisaje como género artístico.

La definición de un «paisaje» nacional para los artistas argentinos fue objeto de debate desde finales del siglo xix, cuando la llanura pampeana dejó de percibirse como un espacio peligroso y se insertó en el entramado económico y político mundial. El ferrocarril fue central en este proceso, ya que permitió apropiarse técnicamente y dejar una huella permanente en el territorio, evidencia del avance de la civilización sobre la «barbarie».⁸ Pero

también significó un acercamiento mediado al paisaje natural, ajeno a la actividad humana. En esos términos se refería Rafael Obligado al conocimiento *mediado* de la pampa que habría tenido el primer director del Museo Nacional de Bellas Artes, Eduardo Schiaffino: «Siempre sospeché [...] que nuestro pintor había visto la Pampa desde las ventanas de un ferrocarril lanzado a escape, durante una sequía, con el aburrimiento y fastidio de tales viajes» (Obligado, 1943:53).

Podemos separar dos grandes grupos de paisajes en las portadas de la *RFS*: aquellos referidos a zonas rurales y los que representan zonas de interés turístico, como los lagos del sur, las sierras o las playas bonaerenses. Así, las representaciones del territorio nacional se asociaban con las dos actividades facilitadas y promovidas por la compañía: la agricultura y el turismo. Si el paisaje pampeano llevaba una carga de «tradición política y literaria en relación con la construcción de la nación» (Malosetti, 2007:96), las obras reproducidas asumían esa carga (en especial aquellas con figuras humanas), a la vez que habilitaban una experiencia estética, utilizando planos intermedios y ricas paletas cromáticas. Objetos como árboles, parvas o ranchos alejaban el foco de atención de la amplitud ilimitada de la

8. Sobre el rol del ferrocarril en la conformación del territorio nacional, en paralelo a las campañas militares de finales del siglo XIX, ver Cortés Rocca, 2011; Míguez, 2016; Schäffner, 2008.

llanura, mientras marcaban una distancia con el lector. La misma distancia en la que los objetos son aún discernibles desde la ventanilla del tren.

Para Jens Andermann, los mapas, los relatos de viajes, el relevamiento topográfico y los paisajes visuales (entre otros dispositivos) son «tecnologías complementarias» con las que la mirada avanza y, en términos imperiales, se apropia de la naturaleza (2000:103). Las obras de arte reproducidas en las portadas de la *RFS*, que miran a la llanura «en clave pastoral» (Molozetti Costa, 2007:96), funcionaban en paralelo a los relatos literarios, la historia de los nombres de las estaciones, las fotografías de las grandes estancias o las escenas gauchescas del interior. El proceso de construcción del paisaje forma, siguiendo a W. J. T. Mitchell, identidades sociales y subjetivas asociadas al rol de la llanura en el posicionamiento internacional del país (2002). Considerar al paisaje como un proceso (un verbo, dirá Mitchell), implica un punto de vista desde el cual se delimita el espacio, se lo fragmenta y se lo significa (Silvestri, 1997:11). Entre este punto de vista y el paisaje media una distancia y, en el caso de las portadas de la *RFS*, esa distancia está dada por el ferrocarril como tecnología que no solo permite llegar, sino observarlo *estéticamente*, desde un lugar diferente, aislado, seguro. Es la distancia que media también entre lo cotidiano y lo plausible de ser convertido en obra de arte (Malozetti Costa, 2007:87).

El ferrocarril promovió no solo el viaje, sino el uso y la apropiación del territorio. Wolfgang Schivelbusch habló de la «aniquilación del espacio intermedio» que el ferrocarril produjo en Europa, pero en Argentina fue necesario construir antes ese espacio (Schivelbusch, 2014). Mientras en un primer momento los artistas (y sus comitentes) priorizaron a la ciudad ante la «pobreza» de la llanura, el acceso abierto a otros territorios evidenció una variedad paisajística antes solo imaginada. Pero también la llanura fue transformándose, al instalarse los rieles y las estaciones, junto a estancias, colonias, puertos y ciudades. Si, como dice Laura Molozetti Costa, «el desierto no fue paisaje» (2005:292), el ferrocarril, y las imágenes que circularon a través de sus vías, jugaron un rol esencial en la transformación de ese «desierto» en paisaje.

La Revista del Ferrocarril Sud como un dispositivo curatorial

Aquí se hace necesario un cambio en los términos utilizados. Si hasta ahora se ha mencionado al «lector» es porque así lo nombraban los editores de la revista, focalizando en el contenido textual del impreso. Sin embargo, la relevancia del discurso visual en la revista nos remite a un *lectoespectador*, definido por Vicente Luis Mora como el «receptor de una forma artística compuesta por *texto más imagen*», que recibe e interpreta de manera simultánea ambos códigos, en un ejercicio «en el que se expanden las posibilidades de

flujo informativo y de sentido entre dichas manifestaciones» (2012:19). Esta figura nos permite pensar a la *RFS* como un *dispositivo curatorial* en términos de María Andrea Giovine Yáñez, en el que las decisiones editoriales implican una «diseminación de repertorios visuales y la conformación de imaginarios estéticos» (2023:90). La definición de Geraldine Rogers de las revistas como «dispositivos de exposición, arquitecturas de aparición periódica que disponen de manera conjunta lo visible y lo legible» (2019:12) también nos permite pensar a las portadas de la *RFS* como un modo de intervención en el campo artístico, aun cuando su contexto de lectura no lo incluía como variable primaria.⁹

Si bien existen investigaciones que analizan la reproducción de obras de arte en las revistas, se centran en general en aquellos impresos «voceros de grupos que se proponen postular una agenda y desplegar una política cultural mediante una intervención en el campo intelectual» (Tarcus, 2020:33). En estos casos, las portadas funcionan también como un «espacio de enunciación», desde el cual se accede tanto a las propuestas como a las «tramas de problemas y debates en las que

[las revistas] se inscriben o las cuales activan» (Dolinko y García, 2013:178). Aunque estos autores se enfocan en revistas culturales, cuyos vínculos con el campo artístico son evidentes, el caso de la *RFS*, hasta ahora relegada al ámbito ferroviario o agrícola, es paradigmático. Además de las obras de arte, se incluían textos literarios, ensayos históricos, comentarios sobre exposiciones o concursos artísticos o problemas sociales contemporáneos como la educación y la desocupación. En este complejo tecnológico e intermedial las portadas dan cuenta y permiten desplegar esa red tejida a partir de la revista, así como las discusiones (políticas, éticas y estéticas) que la atraviesan y que circulan gracias a ella. El paisaje, en este sentido, no es accesorio y circunstancial, sino que respondió a un programa editorial que propuso un imaginario espacial en el que ferrocarril e imprenta definían las características y posibilidades del territorio nacional.

Las portadas de la *RFS* no solo permitieron la contemplación de las obras de arte (aunque una contemplación mediada, a partir de una «traducción heterofuncional» en términos de Giovine Yáñez),¹⁰ sino que

9. Hago referencia a la definición de Annick Louis de una «lectura propuesta por las formas» para diferenciarlo de «la recepción efectiva» de la revista (2014:43). El lector propuesto por la *RFS* (al menos durante esta primera etapa) era el productor agrícola de la zona pampeana y su familia, no los intelectuales, artistas o coleccionistas, aunque los roles podían yuxtaponerse.

10. Según la definición de Giovine Yáñez, una traducción heterofuncional es «cuando la obra traducida tiene una función distinta a la original». En el caso de las obras de arte reproducidas, dice la autora, esta traducción impide (o, al menos, no favorece) que se dé la función estética (Giovine Yáñez, 2023:96).

delimitaron lo que consideraban paisaje nacional y su representación pictórica a aquellas zonas a las que el Ferrocarril Sud permitía llegar, así como impulsaron a determinados actores cuya labor se circunscribía a esas zonas. Muchos de los artistas vivían al sur de la ciudad de Buenos Aires, como Horacio March o Leonie Matthis; o solían pasar largas estancias en los puntos más lejanos de la red, como Mary Petty o Américo Panozzi en Bariloche, o Richard Hall en Mar del Plata. Tanto Olivera Lavié como Compiani vivían y trabajaban en los suburbios del sur de Buenos Aires (Adrogué y Lomas de Zamora), y los talleres del EGA estaban a escasos metros de la oficina de redacción y la estación emblema de la compañía.

Atilio Malinverno

Uno de estos artistas nos permite profundizar en las relaciones entre la *RFS* y el EGA o, mejor dicho, entre Olivera Lavié y Compiani. Se trata de Atilio Malinverno, quien se había formado con Reinaldo Giudici y Ernesto de la Cárcova en la Sociedad Estímulo de Bellas Artes. Luego de un viaje por Europa se instaló en Quilmes y se dedicó de lleno al paisaje.

La obra de Malinverno gira en torno a la zona servida por la compañía y remite a un espacio cotidiano, en el que se unen la naturaleza y la técnica para resaltar la belleza de la llanura pampeana. Construcciones humildes, caminos, canales o parvas prolijamente acomodadas, dejan

ver la huella humana como el elemento que completa, que anima la naturaleza (Figura 2). En la revista *Orientación*, dirigida por Compiani, Olivera Lavié decía sobre el artista que «para llegar a este resultado es indispensable una previa identificación del artista con el lugar y con el ambiente que se trata de fijar. Malinverno no pinta lo que no siente, lo que no estudia, lo que no vive [...] es sobre todo y ante todo, un paisajista innato, un animador de naturaleza, un espléndido artista del color» («Atilio Malinverno», 1928:19).

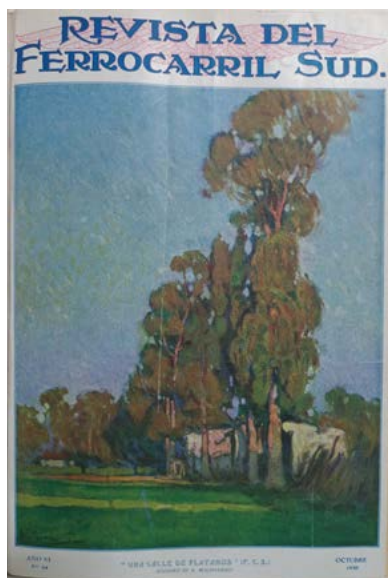


Figura 2. Portada de *Revista del Ferrocarril Sud*, 6(65), octubre de 1930. Reproducción de Malinverno, A. (c. 1925). *Una calle de Plátanos* [óleo]. Ejemplar ubicado en la Biblioteca Bernardino Rivadavia, Bahía Blanca.

En julio de 1927 apareció la primera de las obras reproducidas de Malinverno en la *RFS*,¹¹ que era acompañada por una extensa nota sobre el artista, firmada por Olivera Lavié, que finalizaba con la promesa de que la *RFS* «publicará sucesivamente y a intervalos, varias telas de Malinverno» (*RFS*, julio de 1927:61). Casi un año después, en mayo de 1928, la misma nota fue publicada en la revista *Orientación*, cuyo director era, como ya fue mencionado, Compiani. Pero hay más: la misma nota apareció en el catálogo de la exposición homenaje un año después de la muerte de Malinverno, realizada en la galería Müller en 1937. Precisamente, cuando falleció el artista, la *RFS* se hizo eco del dolor por su partida. Junto con su retrato publicaron una pequeña nota en la sección de «Informaciones y notas», en la que comentaban que el pintor era «amigo dilecto de esta casa. [Solían] verlo con gran frecuencia en [la] redacción, animoso, jovial, inquieto, traído y llevado por su afán de trabajo y de realización» (*RFS*, julio de 1936:9).

De dispositivo curatorial a publicidad turística

Malinverno y Gimeno no fueron los únicos artistas vinculados a la *RFS*. A partir de 1931

aparecieron algunas portadas ilustradas por el escocés William Gentles Hurrie, quien había ingresado en ese momento al ferrocarril como artista comercial. Formado en la *Glasgow School of Art* y la *Central School of Arts and Crafts* de Londres, Hurrie trabajó en agencias de publicidad en Gran Bretaña antes de llegar a la Argentina contratado por el *Entre Ríos Railway* (Damus, 2008). Hurrie, al igual que muchos artistas contemporáneos, habitó un espacio intermedio entre las bellas artes y la ilustración comercial. En 1933 participó con un grabado en el xxiii Salón Nacional y en 1934 ilustró, junto a Pablo Fontán (dibujante del FCCA), el libro *Rieles Argentinos*.¹²

Para las portadas de febrero y abril de 1931, Hurrie diseñó portadas con colores plenos y fuertes contrastes, con los nombres de las dos ciudades, Miramar y Tandil, en grandes letras mayúsculas. Perfectamente podrían haber sido afiches destinados a la vía pública, similares a los de Tom Purvis para el *London North Eastern Railway* en Inglaterra y en ese mismo año.¹³ Estos cambios implicaron un primer (y tímido) corrimiento del eje de los primeros años. En 1931, el turismo pasó a ocupar mayor espacio en el interior

11. Esta es una de las portadas que pude recuperar por haber sido reimpressa en la contraportada del número de julio de 1935.

12. Se trata de un libro ilustrado, destinado a un público infantil, escrito por Jaime Cruz y prologado por Enrique Loudet.

13. Sobre los afiches de Purvis, ver Green y Rewse-Davies, 1995.

de la revista y se publicaron números especiales con información gráfica y datos comerciales e históricos de los principales balnearios a los que el tren llegaba. El desarrollo de un turismo popular (asociado también a la creciente competencia del transporte automotor) a la vez que la profesionalización de las oficinas de publicidad de las compañías ferroviarias impactó de esta manera en la *RFS*, aunque le costaría tiempo conquistar las portadas. En estos años se puede observar no solo la promoción de la actividad turística, sino una constante preocupación por orientarla. Los mismos editores manifestaban que «el turismo no debe interpretarse como placer librado solo al individuo sino en forma de concepto y función de gobierno. Disciplinar y organizar el turismo [...] equivale a realizar, terminantemente, obra patriótica» (*RFS*, enero de 1933:29).

En 1934 se modificó la diagramación completa de las portadas. El encabezado con el nombre de la *RFS* y las alas características desaparece y las imágenes comenzaron a ocupar diferentes espacios en las portadas, algunas a plena página y otras en recuadros, jugando en composiciones más dinámicas con el título. Las artes plásticas se combinaban con la fotografía para seguir dando cuenta de los variados paisajes a los que el ferrocarril permitía llegar. Estos cambios de la puesta en página implicaron tanto la experimentación con la tipografía como el uso de colores que jugaban con la paleta de las obras reproducidas, como

en el número de julio de 1935, en el que el dorado de las parvas de trigo y el celeste del cielo pampeano de la obra de Juan Carlos Durán se extienden más allá de la imagen en franjas verticales (Figura 3).

En 1936 se profundizó aún más la importancia del turismo y las portadas adquirieron una estética moderna, vinculada a las piezas publicitarias contemporáneas. Se reemplazaron las obras de arte por diseños propios o apropiados de fuentes diversas. Así, encontramos en el mes de febrero una reversión de la



Figura 3. Portada de *Revista del Ferrocarril Sud*, 11(121), julio de 1935. Reproducción de Durán, J.C. (s/f). *Campo argentino* [óleo]. Ejemplar ubicado en el Centro de Estudios Históricos Ferroviario Scalabrini Ortiz, Museo Nacional Ferroviario.

ilustración realizada por Eugene Iverd para *The Saturday Evening Post* pocos meses antes (Figura 4). Además del problema de por sí interesante de la circulación y apropiación de las imágenes, el agregado del mar como fondo para los dos niños que se balancean se entroncaba con la tendencia turística mencionada líneas antes, al igual que con la identificación de la *RFS* como una revista «familiar». Pero esta estrategia iba incluso más allá.



Figura 4. Portada de *Revista del Ferrocarril Sud*, 11(128), febrero de 1936. Ejemplar ubicado en el Centro de Estudios Históricos Ferroviario Scalabrini Ortiz, Museo Nacional Ferroviario.

En marzo de 1937 se reprodujo una obra de Luis Rossi, titulada *Contemplación*, en la que se observa una mujer joven sentada en el pasto contemplando un paisaje serrano. En el mes de agosto de 1935, *The Saturday Evening Post* había publicado una ilustración de Guy Hoff en la que se observa a la misma mujer, cuya silueta se recorta contra un fondo celeste (Figura 5). Esta práctica de apropiación de imágenes que circulan por la prensa, común durante el siglo XIX,¹⁴ para los años treinta implicaba problemáticas serias, que se vinculan con el proceso mismo de conformación del campo artístico. Esta portada excede al marco temporal de este trabajo, pero resulta relevante precisamente por la atribución que hace la revista. Al contrario de la portada con los niños hamacándose, aquí está la firma de un artista, Luis Rossi, que podría corresponder a quien ganó el primer premio del Salón de Pergamino de 1934 (Basualdo, 2022:63). Sin profundizar demasiado, esta portada evidencia tanto el lugar ocupado (o, al menos, sugerido) por la *RFS* en el campo del arte argentino, pero también los vínculos entre este y el desarrollo del turismo y la publicidad comercial. Además, deja abierto el interrogante sobre la agencia de los propios artistas y la relación (¿comercial? ¿profesional? ¿de amistad?) con los editores de la revista.

14. Ver, por ejemplo, el trabajo de Sandra Szir sobre los diálogos y las apropiaciones en la prensa ilustrada del siglo XIX (Szir, 2017).



Figura 5. Portada de *Sud-Oeste*, 12(141).
Reproducción de Rossi, L. (s/f). *Contemplación*.
Ejemplar ubicado en la Biblioteca Bernardino
Rivadavia, Bahía Blanca.

Conclusiones

Olivera Lavié y Compiani compartían mucho más que un contrato comercial, y las portadas dan cuenta de los diálogos entre ellos y su rol en los debates culturales contemporáneos. En simultáneo, se insertan en un proceso de tecnificación y profesionalización tanto del rol del editor como de las imprentas, no exento de tensiones. Olivera Lavié era empleado del Ferrocarril del Sud, pero también un eximio escritor galardonado y reconocido por sus pares. Compiani era un empresario que había crecido desde sus primeros años

como aprendiz de litógrafo, pero también filántropo, coleccionista y crítico de arte.

Los vínculos con el campo artístico también pueden rastrearse a partir de la selección de las portadas. Sorprende encontrar artistas premiados en salones, como la ya mencionada Leonie Matthis o Guillermina Lucca Piñero. En el primer caso, la obra *En la quinta* de Matthis, que había obtenido el premio a los artistas extranjeros en el Salón Nacional de 1919, fue reproducida en el número de octubre de 1934, titulada como *La casa* (Figura 6). La obra *Parque* de Lucca Piñero fue expuesta en el II Salón de Artes Plásticas de la Agrupación de Artistas Camuatí, en 1933, en el que recibió un premio estímulo. La obra fue reproducida en el último número de la *RFS* antes del cambio de nombre, en junio de 1936. La inclusión de esta última obra mereció una mención especial en la misma revista, comentando que «la *Revista del Ferrocarril Sud* se ha honrado, en repetidas ocasiones, con la publicación de óleos de artistas argentinos. Era una forma de *estimular* las actividades artísticas del país, *vinculando* al nombre de nuestro *magazine* el de muy meritorios y esforzados valores pictóricos argentinos» (*RFS*, junio de 1936:23, destacado mío). Estímulo para determinados artistas, pero, sobre todo, la distinción de la revista como una plataforma de exposición y un espacio de enunciación enmarcado en la configuración del paisaje y el arte nacional.

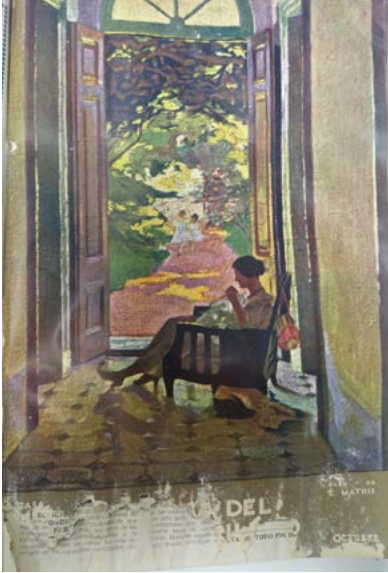


Figura 6. Portada de *Revista del Ferrocarril Sud*, 10(112), octubre de 1934. Reproducción de Matthis, L. (1919). *En la quinta* [óleo]. Ejemplar ubicado en el Centro de Estudios Históricos Ferroviario Scalabrini Ortiz, Museo Nacional Ferroviario.

La elección de Malinverno iba también más allá de una relación de amistad. La posibilidad de reproducir obras de arte implica no solo ciertas condiciones técnicas, sino también el acceso a las obras. Era posible que las obras de los artistas extranjeros (y reconocidos) llegaran a las manos del editor o el impresor a partir de otras publicaciones y fueran copiadas por los dibujantes de la revista o de la imprenta. Pero en el caso de los argentinos, ¿quién buscaba a quién? Si bien no se han hallado documentos que aseguren alguna

respuesta, la mención de Malinverno en las oficinas de redacción da cuenta de una relación cercana entre el artista y el editor. La inclusión de la obra de Peláez, propiedad de Compiani, evidencia también el rol jugado por el impresor, más allá de un contrato comercial.

Las portadas eran la revista, y la revista se distinguía y circulaba gracias a la portada, incluso separada del interior, enmarcada una y encuadrado el otro. Gracias a las características de la industria gráfica de la época, incluso es posible que las mismas obras fueran reproducidas en otras publicaciones. En el número de septiembre de 1931 se anunciaba que los clisés de las portadas se vendían a mitad de precio en la administración, «en perfecto estado para ser reproducidos». (*RFS*, septiembre de 1931:72). Siguiendo una tradición común desde la creación de la imprenta en el siglo xv, los talleres gráficos con menores recursos podían adquirir a bajo costo las matrices o tipos que los más grandes descartaban. De esta manera las imágenes circulaban aún más de lo que sus productores habían proyectado. La difusión de la *RFS* por los ramales ferroviarios amplía aún más las posibilidades. Si bien excede este trabajo, esa circulación extendida habilita a interrogarnos sobre el rol de la *RFS* en la promoción de los artistas argentinos y un imaginario espacial, así como en la creación de otras publicaciones impresas y establecimientos gráficos a lo largo de las vías.

Precisamente esta apuesta de los responsables de la *RFS* por los artistas locales abre fuertes interrogantes sobre la construcción de los paisajes bonaerense y argentino. Si bien desde un espacio marginal a las discusiones académicas, son otros actores, como Olivera Lavié y Compiani, los que pusieron en circulación imágenes que volvían tangible una construcción teórica en torno al territorio. Los títulos con los que se rebautizaron muchas obras apelaban a acciones o gestos cotidianos, con los que los lectoespectadores podían sentirse vinculados. Así, si al comienzo la revista circulaba mayormente en los pueblos rurales, rápidamente alcanzó a los sectores medios urbanos, que se vieron interpelados por otros espacios y prácticas posibles, como el turismo o el descanso en los suburbios, actividades también propiciadas por la compañía en sus anuncios publicitarios.

Otra conclusión que se desprende de este trabajo es la necesidad de ampliar las fuentes consultadas a la hora de investigar sobre el arte argentino. La *RFS*, relegada al ámbito ferroviario o técnico, se muestra sin embargo como una variada galería de imágenes, una especie de archivo de arte en el que dialogan artistas de distintas regiones

del país y extranjeros. Muchos de estos hombres y mujeres permanecen aún en los márgenes de la historia canónica del arte, por cuestiones geográficas, de género, de clase o por las diversas trayectorias personales. Si bien se encontró un hilo conductor que rescata el paisaje nacional y las actividades asociadas al ferrocarril, es posible observar una interesante variedad en cuanto a estilos y aproximaciones, variedad pocas veces vista en salones y exposiciones. Teniendo en cuenta que la mayoría de los catálogos o notas de diarios y revistas sobre estos salones incluían pocas fotografías, prácticamente ninguna a color, las reproducciones de las portadas resultan un acceso inédito a las obras. Los lectoespectadores de la *RFS* las conocían, pero mediadas a través del recorte (formal y estético) que imponía la verticalidad de la revista, así como la huella que dejaba la trama de la tricromía. Ante la lejanía de los pueblos y las estancias, el ferrocarril no solo acercaba mercaderías o turistas, sino que habilitaba la circulación de imágenes de manera rápida y efectiva. Tal vez una mirada más atenta a sus aspectos materiales y visuales tenga como consecuencia el rescate y la puesta en valor de estos objetos, que alguna vez fueron el elemento común en bibliotecas distantes.

Referencias bibliográficas

- Andermann, J. (2000). Entre la topografía y la iconografía: Mapas y nación, 1880. En Montserrat, M. (ed.), *La ciencia en la Argentina entre siglos*. Buenos Aires: Manantial.

- Badaloni, L. (2021). Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX [en línea]. *Travesía*, 23(2), 109–132. Consultado el 20 de febrero de 2025 en: <https://travesia.ct.unt.edu.ar/article/view/236>.
- Basualdo, P. (2022). *La formación de los primeros museos municipales de arte en la provincia de Buenos Aires. Prácticas locales, provinciales y nacionales en el proceso de institucionalización artística bonaerense (1931–1949)*. Tesis doctoral, Universidad Nacional de San Martín. Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales.
- Cicerchia, R. y Rustoyburu, C. (2016). Revista Riel y Fomento. Políticas ferroviarias e imaginario federal, 1920–1935 [en línea]. *Pasado Abierto. Revista del CEHis*, 2(3), 180–201. Consultado el 20 de febrero de 2025 en: <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/1777/1955>.
- “Cómo se hace nuestra revista”. (S/ A. 1936). *Revista del Ferrocarril Sud*, 12 (133), 31–33.
- Cortés Rocca, P. (2011). *El tiempo de la máquina: Retratos, paisajes y otras imágenes de la nación*. Buenos Aires: Colihue.
- Damus, S. (2008). *Who Was Who in Argentine Railways 1860–1960*. Ottawa: DIA Agency.
- Dolinko, S. y García, M. A. (2013). Páginas en conexión: Las revistas culturales en América Latina como escenario visual de la modernidad [en línea]. *Errata*, 11, 177–188. Consultado el 3 de marzo de 2025 en: <https://revistaerrata.gov.co/edicion/errata11-debate-critico-y-teorico>.
- “El Ateneo Ibero–Americano celebra sus bodas de plata”. (S/ A. 1937, septiembre). *Caras y Caretas*, 2032, 38.
- Falcón–Wiebe, A.–J. (2014). *Théodule Augustin Ribot: The Impact of Spanish Painting on the Artist’s Work and Criticism* [Tesis doctoral, Queen’s University].
- Fasce, P. (2019). La revista Riel y Fomento y su proyecto de modernidad americanista (1922–1928) [en línea]. *Antíteses*, 12(23), 257–281. Consultado el 25 de febrero de 2025 en: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/antiteses/article/view/35970>.
- Giovine Yáñez, M. A. (2023). Circulación del arte moderno en impresos: Algunas consideraciones teóricas para situar los impresos ilustrados como dispositivos curatoriales. *Vinco – Revista de Estudos de Edição*, 3(2), 88–109. Consultado el 10 de marzo de 2025 en: <https://periodicos.cefetmg.br/index.php/VINCO/article/view/1110>.

- Green, O., & Rewse-Davies, J. (1995). *Designed for London: 150 Years of Transport Design*. Laurence King Publishing.
- “José Eugenio Compiani, espíritu integral”. (S/ A. 1931, octubre). *Anales. Revista nacional*, 111.
- “José Eugenio Compiani está entregado a una fecunda labor de orden cultural”. (S/ A. 1930, septiembre). *La Literatura Argentina*, 3(25), 9–10.
- López, M. J. (2022). Los ferrocarriles de capital británico y el fomento de la agricultura en la Argentina radical. 1916–1930. *Ejes de Economía y Sociedad*, 6(10), 188–228. Consultado el 10 de marzo de 2025 en: <https://doi.org/10.33255/25914669/6106>
- López, M. J. (2024). Libradas a su suerte. Las compañías ferroviarias de capital británico en la Argentina frente a la desvalorización del peso y el control de cambios. 1930–1939. *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*, 16(21), 29–70.
- Louis, A. (2014). Las revistas literarias como objeto de estudio. En Ehrlicher, H. y Rißler- Pipka, N. (eds.), *Almacenes de un tiempo en fuga: Revistas culturales en la modernidad hispánica* (pp. 31–57). Berlín: Shaker Verlag.
- Malosetti Costa, L. (2005). ¿Un paisaje abstracto? Transformaciones en la percepción y representación visual del desierto argentino. En G. Batticuore, K. Gallo, & J. Myers (Eds.), *Resonancias románticas. Ensayos sobre historia de la cultura argentina (1820–1890)* (pp. 291–303). Buenos Aires: Eudeba.
- Malosetti Costa, L. (2007). *Pampa, ciudad y suburbio (catálogo de exposición)*. Buenos Aires: Fundación OSDE.
- Míguez, E. (2016). *Las tierras de los ingleses en la Argentina (1870–1914)*. Buenos Aires: UAI Editorial.
- Mora, V. L. (2012). *El lectoespectador. Deslizamientos entre literatura e imagen*. Barcelona: Seix Barral.
- Obligado, R. (1943). Sobre el arte nacional. En *Prosas*. Buenos Aires: Academia Argentina de Letras.
- Olivera Lavié, H. (1928, mayo). Atilio Malinverno. *Orientación. Arte, Crítica, Literatura*, 2, 19.
- Rogers, G. (2019). Las publicaciones periódicas como dispositivos de exposición. En V. Delgado & G. Rogers (Eds.), *Revistas, archivo y exposición: Publicaciones periódicas argentinas del siglo XX* (pp. 11–27). La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

- Schäffner, W. (2008). Los medios de comunicación y la construcción del territorio en América Latina. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, 15(3), 822–826. Consultado el 18 de marzo de 2025 en: <https://www.scielo.br/hj/hcsn/a/HhmkbrzPtZ7zF3fKb9TFYmh/>.
- Schivelbusch, W. (2014). *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in The Nineteenth Century*. California: University of California Press. Consultado el 10 de marzo de 2025 en: <http://ebookcentral.proquest.com/lib/wisc/detail.action?docID=1686847>
- Szir, S. (2016). *Ilustrar e imprimir. una historia de la cultura gráfica en Buenos Aires, 1830–1930*. Buenos Aires: Ampersand.
- Szir, S. (2017). Imágenes y tecnologías entre Europa y la Argentina. Migraciones y apropiaciones de la prensa en el siglo XIX. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Consultado el 12 de febrero de 2025 en: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.70851>
- Tanevitch Braziunas, M. (2024). *Una revista moderna para mirar con retina americana. La Revista del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires bajo la dirección artística de Adolfo Travascio (1926–1932)* [Tesis de grado]. Facultad de Artes, Universidad Nacional de La Plata.
- Tarcus, H. (2020). *Las revistas culturales latinoamericanas: Giro material, tramas intelectuales y redes revisteriles*. Buenos Aires: Tren en Movimiento; CeDInCI.
- Tell, V. (2013). Gentlemen, gauchos y modernización. Una lectura del proyecto de la Sociedad Fotográfica Argentina de Aficionados. *Caiana. Revista de Historia del Arte y Cultura Visual del Centro Argentino de Investigadores de Arte*, 3. Consultado el 18 de marzo de 2025 en: <https://caiana.caiana.com.ar/dossier/2013-2-03-d05/>.
- Autor anónimo. Una novela gemela de «El caminante» y otras históricas, tiene en preparación Héctor Olivera Lavié. *La Literatura Argentina*, 3 (26), 42. (1930, Octubre).