

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino. *Papeles de Trabajo*, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

Entre el panamericanismo y el nacionalismo.
Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino

Cecilia Belej (UBA)

Resumen

En 1942, el Automóvil Club Argentino convocó a un grupo de artistas para realizar cuatro murales en la nueva sede social que el club estaba construyendo en la entonces Avenida Alvear, hoy Avenida Libertador. Ya a principios de la década de 1940 tanto Guido como los otros artistas que lo acompañan en la sede del club, –Soto Acébal, M. Mercedes Rodríguez, Emilio Centurión y Héctor Basaldúa– habían pintado varios murales, entre ellos, los del Ministerio de Economía, los murales cerámicos del subterráneo de Buenos Aires y los del Ministerio de Obras Públicas.

El propósito de este texto es indagar cómo se llevó adelante este encargo analizando en particular el mural realizado por Alfredo Guido: *Carretera Panamericana*. Se presenta en este trabajo una breve reseña histórica del Automóvil Club Argentino y luego se examina la relación entre las características y el proyecto del club y el programa iconográfico plasmado en la obra de Alfredo Guido.

Palabras clave: Arte Mural - Automóvil Club Argentino - Alfredo Guido – Panamericanismo.

Keywords: Muralism Art – Argentinian Automobile Club – Alfredo Guido – Panamericanism.

Introducción

Cuando el edificio de la sede central del Automóvil Club Argentino fue inaugurado el 27 de diciembre de 1942, en tres de sus doce pisos se exhibían murales.⁵²

⁵² La Sede Central del Automóvil Club Argentino es uno de los ejemplos característicos de aplicación del racionalismo en arquitectura en nuestro país. Es obra de un conjunto de arquitectos formado por Antonio U. Vilar, Hector C. Morixe y Jorge Bunge junto a los estudios Sánchez, Lagos y de la Torre y Jacobs, Giménez y Falomir. Los arquitectos no sólo estuvieron a cargo de la construcción del edificio sino



En el primer piso: *Actividades del país* de Emilio Centurión y *Carretera Panamericana* de Alfredo Guido, en el octavo piso *Las estaciones* de Héctor Basaldúa y en el noveno *Un alto en la ruta* de María Mercedes Rodrigué y Jorge Soto Acébal.⁵³ En este trabajo se explora en particular el mural realizado por Alfredo Guido. El motivo de este recorte obedece a cuestiones de espacio y también a que se trata del mural más relevante en términos de quién lo pintó, su importancia dentro del grupo de muralistas de este encargo y de otros, así como por la cantidad de sentidos que se condensan en la obra.

Respecto de los otros murales, se han conservado fotografías en blanco y negro de *Un alto en la ruta* realizado por Mercedes Rodrigué y Jorge Soto Acébal. Éste se encontraba, como mencionamos anteriormente, en el octavo piso, en una de las paredes laterales del gran salón comedor, hoy cubierto por una *boiserie* colocada hace

también del diseño de la gráfica y la construcción de las estaciones de servicio así como las sedes del club que se edificaron a lo largo del país.

⁵³ Recientes catalogaciones de obras murales realizadas por la Secretaría de Cultura de la Ciudad de Buenos Aires, en las que se consigna la existencia de estos murales, no aclaran que tanto el mural de Basaldúa como el de M. Mercedes Rodrigué y Jorge Soto Acébal ya no existen. Son dos los murales que sobrevivieron los sesenta y ocho años que nos separan de su realización: *Carretera Panamericana* de Alfredo Guido y *Actividades del país* de Emilio Centurión. En el año 2000 la Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la ciudad de Buenos Aires realizó un relevamiento de los murales de la ciudad como parte del “Plan de Restauración y Puesta en Valor de Murales”. En el informe final cuando se refiere al ACA dice: “En el Salón de Turismo, sobre tres de sus lados, se ubican los murales de Alfredo Guido (1892-1967) que representan la carretera Panamericana; en el octavo piso, en el hall se aprecia un fresco de Héctor Basaldúa (1895-1976), referido a las estaciones de servicio y en el Salón del Comedor del noveno piso, el mural ‘Un alto en la ruta’ de Jorge Soto Acébal (1891-1974) y María Mercedes Rodrigué de Soto Acébal (1902-1980)”. En el departamento de Arquitectura y Mantenimiento del club no tenían registro, ni recordaban en qué momento se produjeron las modificaciones que resultaron en la pérdida de los murales.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

aproximadamente treinta años. El mural representaba un picnic a la orilla de un arroyo, bajo la sombra de un árbol. Desde su título, *Un alto en la ruta* rinde homenaje a una obra fundadora de la tradición artística argentina: se trata de *Un alto en el camino* o *Un alto en el campo* –de acuerdo con el registro del Museo Nacional de Bellas Artes, de Prilidiano Pueyrredón. Este óleo de 1861 plantea, casi un siglo antes que la obra del ACA, el mismo motivo. Refiere al descanso durante un viaje; en este caso, un viaje en carreta por los caminos polvorientos de la pampa. Muy similar a esta obra es la acuarela del mismo artista *Un domingo en los suburbios de San Isidro* de 1864. En ambas pinturas, Pueyrredón representa un camino que fuga desde la derecha hacia el centro y donde se observa una carreta detenida cuyos ocupantes han descendido para descansar bajo un ombú que ocupa el segmento derecho de la composición. La ausencia de un medio de transporte en el mural de Soto Acébal y María Mercedes Rodrigué no nos impide inferir que los paseantes hayan llegado hasta ese paraje por medio de un automóvil. Pero si más allá del título y el motivo, los únicos elementos en común entre estas obras son un árbol y personajes descansando bajo su sombra, esto es así porque sus temas son diferentes. Mientras en la obra de Pueyrredón el tema es el paisaje, en la obra del ACA es la excursión fuera de la ciudad, donde los paseantes llevan consigo elementos asociados a la modernidad, como los discos y el gramófono que aparecen en primer plano. En el siglo XIX hacer un alto en el camino significaba un necesario descanso durante una travesía lenta y fatigosa, en el siglo XX es una actividad recreativa, en la que el hombre ciudadano disfruta no sólo del aire libre sino también de las comodidades del mundo moderno. Si el viajante representado por Pueyrredón es un gaucho que atraviesa la inmensidad de la planicie, en la visión de los murales del ACA el hombre lleva la civilización donde quiera que vaya... en automóvil.

A propósito de estas cuestiones y retomando el trabajo de Giucci sobre la historia cultural del automóvil, es éste un elemento decisivo de la modernidad cinética, entendiendo a la modernidad –como la definió Sloterdijk– como un proceso que se caracteriza por su rasgo cinético. El automóvil, postula, es un indicador de modernidad asociado al consumo conspicuo, a la velocidad, al glamour y al erotismo, vinculado a los cambios, a la libertad y la independencia (Giucci, 2007).

En cuanto al otro mural destruido, obra de Héctor Basaldúa, no se conservan registros fotográficos en el club y, a pesar de que es mencionado en las revistas y

Papeles de trabajo. Revista electrónica del Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de General San Martín. ISSN 1851-2577. Año 4, N° 7, Buenos Aires, abril de 2011. Dossier: “*Historia del Arte y Estudios Visuales en la UNSAM*”.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

periódicos que cubrieron la inauguración del edificio, nunca aparece fotografiado.⁵⁴ Debido a que se encontraba en el piso donde se ubicaban las dependencias de la Comisión Directiva, la Sala de Reuniones, el Despacho de la Presidencia y la Secretaría General, es posible pensar que un área tan importante haya sido sometida a más de una renovación a lo largo de los años. Su título, *Las estaciones* y algunas descripciones de época, remiten a las estaciones de servicio del club que permitían a los automovilistas recorrer distancias e ir recargando el tanque de combustible o arreglar cualquier desperfecto mecánico en medio del camino.

Ambos murales desaparecidos parecieran conjugar entonces dos ángulos de la visión patriótica del ACA: el automovilista como embajador de la civilización y la modernidad en uno, y el socorro prestado por esa institución donde quiera que éste fuera, en el otro.

El tercero de los murales, *Actividades del País*, fue pintado por Emilio Centurión con la colaboración de Dante Ortolani. El mural se despliega como un friso por encima de la *boiserie* del Salón de Actos, una sala de 22 x 10 metros. Pintado con una paleta colorida en la que predominan tonos rosas, verdes, amarillos y celestes, *Actividades del país* representa los lugares de la Argentina asociados al turismo y a la producción.⁵⁵ Desde su título, remite a aquello que se produce en nuestro país, vinculando la actividad económica con el turismo dentro del territorio, los deportes y el esparcimiento al aire libre. Podemos organizar los motivos representados en dos grupos:

- Actividades recreativas: esquí, ciclismo, rugby, polo, navegación a vela, golf, remo, caza, pesca y estampas de ocio (un picnic, veraneantes en la playa, paseo a caballo, entre otras).
- Actividades productivas: vendimia, pesca industrial, cosecha de la caña de azúcar, alfarería, extracción de petróleo, tareas agrícolas, tala de árboles, fábricas, carga de cereales en el puerto, etc.

⁵⁴ Se ha realizado una búsqueda de alguna imagen del mural, tanto en el archivo del ACA, como en el Archivo General de la Nación y en periódicos y revistas, aunque sin fortuna hasta el momento.

⁵⁵ El mural fue restaurado en 1998 por Cristina Lancelotti, quien le realizó una limpieza y se repararon problemas de filtración y de calefacción de la sala que deterioraban el mural. Datos obtenidos a partir de una entrevista realizada por la autora el 14 de julio de 2008.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino. *Papeles de Trabajo*, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

Es llamativo que entre las actividades productivas que se representan, la mayoría refieren a la producción primaria y al modelo agroexportador, cuando a principios de la década de 1940, la industrialización había avanzado, y el mundo rural se encontraba en crisis. El mural, en cambio, plasmaba con cierto dejo romántico, las apacibles tareas en el campo de aquella Argentina exitosa económicamente como proveedora de materias primas hasta la primera guerra mundial.

Luego de esta breve mención a los murales que se encuentran en el edificio del Automóvil Club Argentino, y para comprender estos encargos de manera cabal, es necesario adentrarnos en las características del Automóvil Club Argentino y reponer el contexto de producción de estas obras.

Un club para los automovilistas

De acuerdo con el estatuto de fundación del ACA, que data de 1904, la institución se fundó con el propósito de:

- a) Incrementar el turismo automovilístico,
- b) petitionar la construcción de caminos,
- c) gestionar la disminución de derechos aduaneros,
- d) construir un gran garage con taller mecánico,
- e) mantener relaciones con similares internacionales. (*Autoclub*, n° 17, jun. 1964, s/n).

Casi medio siglo más tarde, el club parecía haber cumplido gran parte de sus objetivos. Durante la década de 1930, el ACA cobró cada vez más importancia como representante de los automovilistas ante el Estado y como asociación experta en automovilismo, turismo y vialidad. Si la relevancia del club se debía en parte a que los miembros directivos del ACA eran afines a los sectores conservadores del gobierno nacional, también fueron determinantes las estrategias comunicacionales adoptadas por la institución. No solamente aquellas referidas al reclutamiento de socios y a la multiplicación de los servicios que se ofrecían a los adherentes, sino, sobre todo, aquella que vinculaba la imagen del club con una cierta idea de Patria. El Convenio ACA-YPF

Papeles de trabajo. Revista electrónica del Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de General San Martín. ISSN 1851-2577. Año 4, N° 7, Buenos Aires, abril de 2011. Dossier: “*Historia del Arte y Estudios Visuales en la UNSAM*”.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

de septiembre de 1936, por el cual el ACA se comprometía a vender exclusivamente combustibles de la petrolera nacional, fue fundamental para que el club se expandiera por todo el territorio y completase su alcance nacional (Piglia, 2005). Esto se reflejaba en cada tapa de la revista de la institución donde durante años se podía leer la rúbrica: “Haga Patria, use lubricantes YPF”.

El ACA asumía entonces una misión nacional que entendía como patriótica, en tanto asociaba el automovilismo como deporte con la idea de recorrer el territorio, explorar nuevos lugares, y darlos a conocer. Una suerte de empresa de conquista del suelo nacional, cuyo momento cumbre se alcanzaba a través de competencias automovilísticas nacionales e internacionales (Archetti, 2001). Para fomentar el automovilismo, el club organizaba carreras por los caminos de tierra del país, certámenes que con el tiempo fueron extendiéndose más allá de las fronteras. Estas competencias eran verdaderas epopeyas debido a que en algunos tramos no había caminos, ni puentes y los pilotos y mecánicos que los acompañaban debían improvisar soluciones para sortear las dificultades. En 1940, el ACA organizó el Gran Premio Internacional del Norte que unía Buenos Aires y Lima en una carrera de ida y vuelta, cuyo ganador fue Juan Manuel Fangio. Del mismo modo, para 1942 se proyectaba realizar el Premio de las Américas que unía Buenos Aires y Caracas, pero los inconvenientes acarreados por la Segunda Guerra Mundial, aplazaron la competencia.⁵⁶

Otro medio de promoción del ACA fue la publicación, desde 1920, de la revista mensual *Automovilismo*, órgano institucional que se distribuía entre sus socios y donde se exponían las inquietudes de la Comisión Directiva. A principios de la década de 1940, cada tapa de la revista estaba dedicada a algún paisaje del interior del país: los lagos del sur, las sierras de Córdoba, las montañas de Mendoza.⁵⁷ Además de ilustrar los lugares turísticos, se consignaban los deportes de cada zona y época del año: el esquí, el remo, la pesca deportiva, etc. También tenía un lugar preferencial la promoción de las nuevas sedes del ACA en las provincias del interior. Las de Mendoza, Mar del Plata,

⁵⁶ Entre ellos, la escasez de combustibles y de caucho para los neumáticos y la presión que ejerció Estados Unidos, una vez que ingresó al conflicto bélico luego del ataque a la base norteamericana Pearl Harbor en diciembre de 1941, para que los países latinoamericanos rompieran sus relaciones diplomáticas y económicas primero, y más adelante que declarasen la guerra al Eje. A propósito de este tema se puede consultar Boersner (1990).

⁵⁷ A modo de ejemplo podemos citar las portadas de *Automovilismo*: “Las Sedes de Córdoba, La Plata, Mar del Plata, Rosario y San Nicolás” (a. XX, n° 241, ene. 1942); “El Nahuel Huapí a vuelo de pájaro” (a. XXIII, n° 265, ene.1942) y “Paisajes Norteños” (a. XXIII, n° 271, ago. 1942).

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

Salta y Córdoba fueron construidas por el arquitecto Antonio U. Vilar y guardan una estrecha semejanza estilística que logra como resultado una imagen del ACA definida, que se repite en las provincias de la Argentina, creando lazos de pertenencia a un club que tiene por misión favorecer el tráfico y el turismo desde una provincia a la otra en automóvil. Las estaciones se presentan como mojones claramente reconocibles en el camino donde abastecerse y donde encontrar mapas, hoteles y servicio mecánico. Ellas presentan características comunes al mismo tiempo que tienen en cuenta las particularidades regionales. Cada una contaba con estación de servicio, surtidor de nafta y taller mecánico (Ballent y Gorelik, 2001).

Al momento de la inauguración de la nueva sede central –diciembre de 1942– el presidente del club, Carlos Anesi, era uno de los propulsores de la construcción de la ruta Panamericana. Siendo vicepresidente del club, en 1938, escribió el libro *Carretera Panamericana*, en el que consignaba las bondades de una vía terrestre que uniese a los países de América, los problemas a vencer y las posibles soluciones a los mismos. En 1940, se realizó una reunión en Buenos Aires a la que asistieron embajadores de Perú, Chile, Bolivia, Ecuador, Venezuela y Colombia. El objetivo de la misma era acordar la carrera de automóviles que, partiendo desde Buenos Aires, tuviera como destino Caracas: el gran Premio de las Américas, antes referido. La revista *Automovilismo* subrayaba entonces la fibra de *pioneer* de su presidente:

Al tratarse, luego, aspectos relativos a la carretera panamericana, destacó el señor Anesi la necesidad de completarla a la brevedad, sugiriendo que las autoridades viales de cada uno de los países se preocupara por abrirla por donde no existe, o de mejorarla en caso afirmativo, en los lugares donde ya está. Agregó, luego, que la prueba deportiva a lo largo de Sudamérica tenía como finalidad principal la integración (*Automovilismo*, a. XX, n° 249, sep. 1940: s/n).

La construcción de la Carretera Panamericana es uno de los temas recurrentes de la revista, y en el contexto de la Segunda Guerra Mundial, se reavivó esta aspiración argumentando la necesaria unión continental:

Hay un tema que es de nuestra preferencia. Tópico el más trascendental que puede encararse en materia de vialidad en nuestro continente, ninguna insistencia nos ha de parecer excesiva para destacar su importancia o encarecer la necesidad de prestarle la debida atención. Cosa que resulta casi obvia, por lo demás, porque los acontecimientos mismos se han encargado de proyectarlo hacia un primer plano de actualidad en estos momentos. Nos referimos a la Carretera

Papeles de trabajo. Revista electrónica del Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de General San Martín. ISSN 1851-2577. Año 4, N° 7, Buenos Aires, abril de 2011. Dossier: “*Historia del Arte y Estudios Visuales en la UNSAM*”.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

Panamericana. Los angustiosos problemas de la hora han hecho por la difusión del tema más de lo que lograron en mucho tiempo las más eficaces propagandas. América, proyectada hacia adentro por la guerra, por los riesgos del mar, por la inseguridad de las rutas oceánicas, vuelve los ojos sobre sí misma. Y si pudiera materializarse en una figura y en un gesto humanos su reacción, la veríamos volverse hacia la Carretera Panamericana y exclamar, golpeándose la frente: – ¡Pero claro! ¡Si tenía esto aquí! (*Automovilismo*, a. XXIII, n° 266, feb. 1942: s/n).

El proyecto de construir la Panamericana surgió como resultado de la V Conferencia Internacional de los Estados Americanos en 1923 para unir el continente americano con una ruta que, atravesando sus países, conectara los extremos norte y sur del continente. 25.000 kilómetros de un sistema colectivo de carreteras que se extenderían desde el extremo Norte al lejano Sur del territorio americano. El proyecto original surgió de una propuesta de los Estados Unidos, en el marco de su política exterior hacia América Latina tendiente a propiciar reuniones y conferencias panamericanas, a través de las cuales intentaba erigirse en árbitro de posibles conflictos y modelo a seguir.

Se ha señalado que la propuesta de la Panamericana implicaba una concepción del Estado Nación como parte de un cuerpo geográfico más amplio. Por otro lado, la idea de unir Alaska con la Patagonia era poco práctica y hasta anti-económica, pero de un valor retórico altísimo para la construcción de la unidad continental real a la vez que simbólica (Gaitán, 2007). En este sentido el proyecto de la Panamericana será muy caro al Automóvil Club Argentino.

Alfredo Guido: *Carretera Panamericana*

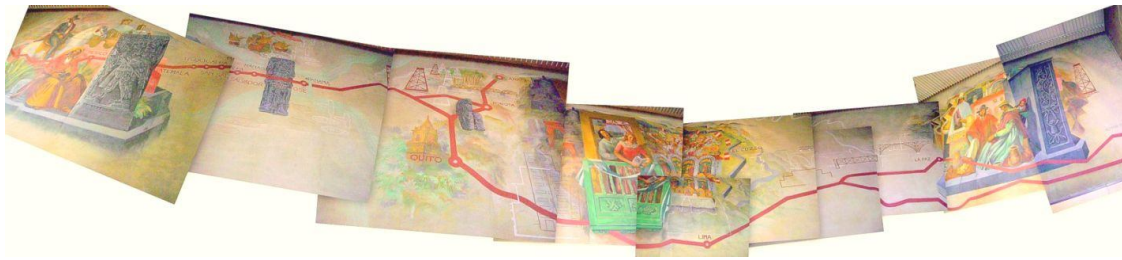
Un viejo y hermoso sueño está tomando visos de realidad. La comunicación por tierra a través de los distintos países de América, idea que hace medio siglo apenas había unos pocos hombres que no le consideraran un sueño irrealizable, está ya en el terreno de las ejecuciones inmediatas, abonada por iniciativas privadas u oficiales, originadas en distintos países, el nuestro entre ellos, y en primer término. *Automovilismo*, 1939.

El mural *Carretera Panamericana*, de Alfredo Guido, se encuentra en el Salón de Turismo, un espacio rectangular de 22 x 10 metros.

Papeles de trabajo. Revista electrónica del Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de General San Martín. ISSN 1851-2577. Año 4, N° 7, Buenos Aires, abril de 2011. Dossier: “*Historia del Arte y Estudios Visuales en la UNSAM*”.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.



Originalmente, se encontraba en la sala un gran mostrador, donde se atendía al público y se brindaba información sobre los destinos turísticos y las facilidades que brindaba el club.



El ACA publicaba mapas y folletos de turismo y ofrecía información sobre los caminos, las estaciones de servicio donde abastecerse así como los campings y hoteles con que contaba el club.

El mural⁵⁸ se despliega sobre dos paredes y partes de las otras dos, ya que éstas se encuentran interrumpidas por ventanas, desde una altura de dos metros hasta el cielo raso, en forma de friso circundante. Realizado en colores terrosos, se trata de paisajes que caracterizan a los países y ciudades que conecta la Panamericana, hilvanados por una gruesa línea rojiza que representa la carretera. El punto de partida –al inicio de la pared de entrada– es Ushuaia, y en el extremo de la pared opuesta, Fairbanks –ciudad de Alaska. En *Carretera Panamericana* observamos una combinación de tres modos de

⁵⁸ No se puede afirmar con certeza en qué técnica fue realizado el mural, aunque podemos aventurar que se trata de un fresco. Al menos se observan con claridad las huellas de las jornadas en las que se fueron realizando las distintas secciones del mural. Según nos han informado en el ACA el mural nunca fue restaurado. El mismo se encuentra en buen estado de conservación, a excepción de la suciedad propia del ambiente.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

representación que se manifiestan en el tamaño y la utilización de los colores y permiten una lectura por capas o planos de lo representado. Las distintas capas o registros aparecen combinados o aislados según el nivel de complejidad con el que se figura cada ciudad en ese *continuum* que conforma la carretera.

Sobre la puerta de acceso al salón, se advierte una escarapela celeste y blanca como si fuera el epicentro de esa red de líneas –la Panamericana– que recorre el mural. Junto al símbolo patrio, observamos la Cruz del Sur y debajo de ambos motivos leemos en letras de color terracota: *Buenos Aires*. De allí parten cuatro líneas gruesas que se bifurcan, tuercen y se extienden por las cuatro paredes, enlazando aquí y allá, vistas de las ciudades y países que une la carretera.



Hacia la derecha de Buenos Aires, siguiendo una de la líneas, encontramos Montevideo; hacia arriba, Río de Janeiro, y hacia abajo, Ushuaia. En cambio, si partimos hacia la izquierda de nuestra capital, una línea nos lleva a Santiago de Chile, La Paz, Cuzco y Lima. Otra ruta que sube sobre la pared nos lleva a Asunción, y en dirección de una cuarta línea que se bifurca recorriendo la pared contigua, llegamos a Quito, Bogotá, Caracas y Panamá. El Canal de Panamá es la única interrupción de la línea de la Panamericana. En torno a este punto estratégico, trazos celestes representan los océanos Pacífico y Atlántico, y en ellos observamos siluetas de barcos de guerra y aviones. Por encima de éstos, en lo que sería el Mar Caribe, tres carabelas recuerdan que ese año –1942– se cumplían 450 años del descubrimiento de América. Desde allí continúa la línea pasando por San José, Managua, San Salvador, Tegucigalpa, Guatemala, México, Laredo, Nuevo Laredo, Texas, Washington, Nueva York, Ottawa y finalmente, Fairbanks.

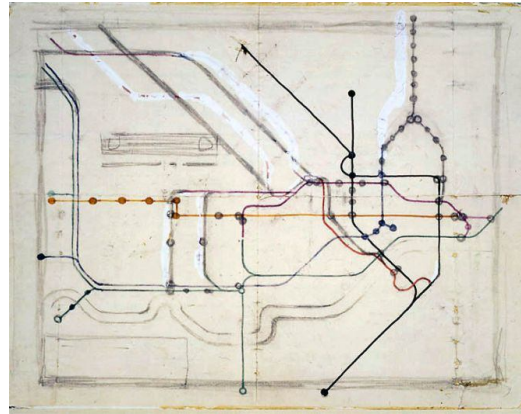
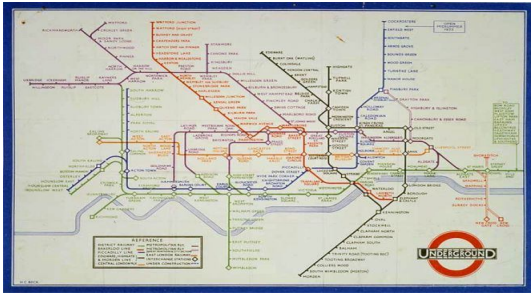
El elemento que organiza el espacio y le da sentido al mural es la línea que representa la Panamericana. Si tomamos su trazado por separado, notamos que guarda

Papeles de trabajo. Revista electrónica del Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de General San Martín. ISSN 1851-2577. Año 4, N° 7, Buenos Aires, abril de 2011. Dossier: “*Historia del Arte y Estudios Visuales en la UNSAM*”.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

un estrecho parecido con el esquema diseñado por Harry Beck para el sistema de subterráneos de Londres en 1933.



La innovación del diagrama de Beck residía en que se distanciaba de la geografía del terreno (el mapa de la ciudad) para crear un esquema sintético de los numerosos ramales del subterráneo londinense. Estos se transformaron en un sencillo conjunto de líneas verticales y horizontales, que cambiaban de dirección en ángulos rectos o diagonales a 45°. Al mismo tiempo, Beck obvió la distancia real entre una estación y otra, ya que los diseños anteriores presentaban la dificultad de que en torno al centro de la ciudad, se concentraban la mayoría de las estaciones, mientras que en las afueras, éstas quedaban demasiado distanciadas entre sí. El diseño de Beck fue rápidamente adoptado para los diagramas del subte en todos lados y probablemente Alfredo Guido lo conocía al esbozar el mural del ACA.

Como mencionamos antes, el mural presenta tres modos de representación. En primer lugar, la Panamericana como trazo que conecta y dibuja la geografía americana. En este aspecto, indudablemente Guido se encontró con la dificultad de llevar a un plano apaisado y envolvente, una ruta que se extiende de norte a sur del continente, cuyo dibujo, según la cartografía convencional, estaría dado en sentido vertical. Para resolver este problema, el artista representó la ruta como una cinta que avanza, no de forma lineal (aunque siempre con trazos rectos), sino con numerosas bifurcaciones, ascendentes y descendentes, para dibujar una geografía sintética, que le permite ajustar el continente en una proporción 1/ 10 (4 metros de altura x 45 metros de largo

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

aproximadamente).⁵⁹ En algunos tramos del mural, la carretera se desliza desdoblada en dos y hasta en tres líneas que conducen a distintos puntos de América. Lo cierto es que Guido pudo utilizar el espacio disponible de otra manera, pero eligió hilvanar los distintos motivos por la línea de la Panamericana, utilizando el mismo procedimiento que Beck concibiera para su esquema. Al mismo tiempo Guido, para realizar el mural que no es otra cosa que un mapa⁶⁰, utilizó convenciones de la cartografía para indicar por ejemplo las ciudades con un círculo y sus nombres debajo, así como la vista aérea.

Un segundo plano está conformado por los paneles coloridos que representan las ciudades, algunas de ellas en espacios de 4 x 4 metros aproximadamente: La Paz (Fig. 7), Lima (Fig. 8), México, Nueva York (Fig. 9), Asunción, Río de Janeiro y otras en áreas algo más pequeñas (San José, Quito, Bogotá, Santiago de Chile, Ushuaia, Texas).



(Fig. 7)



(Fig. 7)



(Fig. 9)

⁵⁹ Alfredo Guido había realizado en 1939 los murales de algunas de las estaciones de las líneas D y E del subterráneo, que también eran marcadamente apaisados, pero si en el caso del subte la relación era 1/9 aquí es aún más pronunciada siendo 1/10.

⁶⁰ El mural de Guido es similar a otros realizados por el mexicano Miguel Covarrubias, quien pintó varios murales de mapas de México (*Geografía del Arte Popular en México*, 1947) y de Estados Unidos (para la Feria Internacional de San Francisco en 1939). En ellos representó el mapa de estos respectivos países, casi como un mapa escolar donde sobre la geografía se colocaban los productos agrícolas, iglesias, ruinas y otras características que se destacaban a lo largo del territorio.

Estos paneles son composiciones figurativas de los paisajes citadinos y la gente que los habita. En Río de Janeiro se representa la ciudad sobre el Atlántico dominada por el Pan de Azúcar; y en Santiago de Chile la cordillera de los Andes y los edificios de la moderna ciudad trasandina. Bellos paisajes pero deshabitados. En cambio, en Lima, La Paz, México y Asunción se hace hincapié en los pobladores de esas ciudades, resaltando los rasgos indígenas de los mismos. Particularmente en La Paz y en México, las figuras aparecen recostadas sobre un friso gris que funciona como grisalla vertical. A la par, y sólo en el caso de Montevideo y Río, se dibujó una vista de la ciudad, con diseños simples, que semejan plantas de arquitectura.

Un tercer plano está compuesto por siluetas en blanco que dibujan tanto el contorno de aviones, submarinos y barcos de guerra vistos desde un ángulo cenital, como monumentos o construcciones que representan algunas ciudades y países (Fig. 10).



(Fig. 10)

En la mayoría de los casos estas siluetas se superponen a las vistas de ciudades. Por ejemplo en Santiago de Chile y Río de Janeiro, ubicados en el muro de ingreso, a ambos lados de Buenos Aires, se dibujan las dos siluetas blancas de dos Cristos Redentores: a la izquierda el que se encuentra en la línea divisoria de la frontera argentino chilena, y a la derecha el de Río de Janeiro.⁶¹ Estas siluetas consignan

⁶¹ El Cristo Redentor de los Andes fue construido en 1904 como muestra de la solución de los conflictos limítrofes de los países trasandinos y supuso un desafío construirlo a 3.300 metros del nivel del mar a temperaturas por debajo de los 30 grados bajo cero. Por su parte el Cristo de Río, es un coloso de 38 metros de altura que se yergue sobre el Corcovado desde 1931. Otra de las siluetas representadas es la estatua de la Libertad de Nueva York, regalo de Francia en el Centenario de la Independencia norteamericana en 1886.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

elementos considerados modernos y distintivos de las ciudades. También en este registro hay vistas de puentes, de edificios de departamentos, y de pozos de petróleo. Finalmente, las siluetas de los barcos y los aviones son las únicas cuyo punto de vista es a vuelo de pájaro, y su ubicación en torno al estratégico Canal de Panamá remite al contexto internacional de la Segunda Guerra Mundial.

Resumiendo, nos encontramos ante un mural en donde Guido ha optado por tres capas de representación: la línea de la Panamericana, los paneles de algunas ciudades vistas a distancia, y diseños sintéticos de ciertos elementos modernos. Además el punto de vista es de vuelo de pájaro para los aviones y barcos; vistas desde lejos, desde el mar o el río para las ciudades (Montevideo, Río de Janeiro); y, ventanas para observar escenas más íntimas para los paneles de las ciudades. Asimismo el color utilizado para cada una es distinto, las siluetas son blancas, las vistas están apenas coloreadas y las últimas funcionan como cuadros insertos en el trazo de la carretera. Los colores tierra de la paleta utilizada apuntan a la idea de unión territorial del continente. La línea de la Panamericana al ser de color terracota le da uniformidad al mural.

Como intentaremos demostrar, *Carretera Panamericana* tiene un gran peso simbólico que va mucho más allá de las ciudades que efectivamente integraban la construcción de la ruta internacional, y su programa iconográfico se entronca con el proyecto político panamericano.

Teniendo en cuenta el libro ya mencionado, escrito por el presidente del ACA, y las motivaciones de la institución, no sorprende que el mural represente la Carretera Panamericana; no obstante esto, es posible preguntarse porqué el club contrató a estos muralistas y no a los que pocos años después fundarían el Taller de Arte Mural. Una respuesta plausible es que las ideas políticas de Berni, Spilimbergo, Castagnino y Urruchúa no comulgaban con las del club, aunque también es útil indagar qué postura tenía el equipo efectivamente contratado. Según consta en las actas del club, “se resuelve contratar artistas para la decoración del edificio de la sede del edificio de la Sede Social por un monto de 46.000 \$ m/n”.⁶² Aparte de este acotado registro, el club no guarda más testimonios acerca de si fueron precisos los pedidos en cuanto a los temas a representar o si más bien los artistas tuvieron libertad en la selección de las temáticas.

⁶² Acta de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino del 5 de agosto de 1942, punto 7 / 17.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino. *Papeles de Trabajo*, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

Entonces, para una interpretación del mural debemos examinar la relación del artista con su hermano, el arquitecto Ángel Guido. Éste era cuatro años menor que Alfredo y desarrolló una brillante carrera en arquitectura e ingeniería.⁶³ Publicó numerosos libros en este campo, como en arte y estética. Reconocido defensor del estilo neocolonial, dejó plasmado en conferencias y textos su interés por encontrar una arquitectura, un estilo propio de América, tomando distancia de la influencia europea y fundamentalmente de la escuela *Beaux Arts* de París. Sus ideas se nutrieron del pensamiento de Ricardo Rojas, quien fue referente de todo un grupo de intelectuales abocados a tareas disímiles, entre los que se encontraban Martín S. Noel, Manuel Escasany⁶⁴ y los hermanos Ángel y Alfredo Guido, entre otros. La casa de Rojas fue construida por Ángel Guido en 1929 y ella es una puesta en práctica de lo enunciado por Rojas en *Eurindia* (1924) –vocablo que surge de la combinación de Europa y las Indias– donde sostiene que en América perviven influencias indígenas y europeas cuya conjugación da como resultado la identidad americana.

Los hermanos Guido acompañaron a Ricardo Rojas en su inquietud por lograr una “civilización nacional”. El programa cultural que propulsaron buscaba recuperar la esencia americana y española creando imágenes nacionales, símbolos y paisajes al servicio de cierta idea de Nación. Si bien Rojas es uno de los intelectuales más destacados del Centenario –momento en que surgió un nacionalismo cultural o un primer nacionalismo preocupado por la identidad nacional– todavía tres décadas más adelante sus ideas seguían estando vigentes, al menos para este grupo de arquitectos y artistas. Tal como plantean Cárdenas y Payá (1978), tanto la figura de Ricardo Rojas como la de Manuel Gálvez fueron cruciales en la cristalización de este ideario. Ambos provenían del interior del país y dirigieron su mirada a España en un momento en el que toda Hispanoamérica se encontraba realizando un acercamiento a la antigua metrópoli, recuperando la relación y el ascendiente español. Pensaron la cuestión de la “raza argentina”, y Rojas, fundamentalmente, la entendió como fruto de la combinación de la

⁶³ Entre sus obras más destacadas figuran el Monumento a la Bandera de 1939 y la casa de Ricardo Rojas en Buenos Aires, que hoy funciona como sede del Museo Casa de Ricardo Rojas. Esta última es una réplica de la casa histórica de Tucumán, mientras que la puerta cancel y las pilastras del patio contienen motivos incaicos.

⁶⁴ Tanto Martín S. Noel como Manuel Escasany fueron arquitectos que apoyaron el estilo neocolonial en arquitectura. Además ambos realizaron murales cerámicos para las estaciones de la línea C del subte de Buenos Aires, conocida con el nombre de “el subte de los españoles” porque en ellos representaron regiones de España. A propósito de estos murales véase Manrique Zago (1978) y Roberto Casazza-Alfredo Cortés-Nicolás Kwiatkowski (2003).

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino. *Papeles de Trabajo*, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

tradición hispana con la indígena, y se preocupó por dotar de una conciencia histórica a la población a través de la educación.

En este sentido, la revista *Automovilismo* de enero de 1943, edición dedicada a la inauguración del edificio de la sede central del ACA, publicó una descripción de *Carretera Panamericana*, en la que el cronista destaca la relación del hombre autóctono con las ruinas del pasado indígena, la convivencia con el estilo colonial y con el progreso de los edificios modernos:

En el Salón de Turismo, Alfredo Guido realizó, en unos frescos de brillante color, estilizaciones de la Carretera Panamericana, con motivos tan gratos a su temperamento e ideal artístico. Siguiendo la cinta de la misma, de un lado se encuentra el Paraguay con sus ricos frutos, Chile con sus enormes montañas, y en el Brasil, el Cristo Redentor dominando la bahía maravillosa de Río de Janeiro.

En otro muro la carretera nos lleva a través de la *arquitectura incaica y restos coloniales de Bolivia, con sus indios y sus templos*, para conducirnos a un delicioso balcón limeño, *con todos los recuerdos de su glorioso pasado colonial, y, entre ellos, un edificio moderno, símbolo de Lima, la nueva*. De allí, entre actualísimos aviones y submarinos, se llega a Méjico, previos algunos desvíos, a Ecuador, Bogotá y Caracas, donde un jinete bien plantado pasa entre *ruinas incaicas y magníficos templos coloniales*. En lo alto, las carabelas de Colón que arriban a América.

Otros paños de estos pujantes frescos están dedicados al hemisferio norte, y comienzan con unos paisajes de Texas, que vinculan nuestra América con el Norte, y el panel vecino, en que se encuentran ya, en pleno Virginia y el Capitolio de Washington, para desbordar más tarde en la vorágine de New York, la estatua de la Libertad, y culminar, por último, con el extremo septentrional de dicha carretera, que es Alaska (*Automovilismo*, a. XXIII, n° 276, ene. 1943: s/n).

Dos años antes de que Alfredo Guido pintara el mural, Ángel dictaba en la Universidad de Montevideo una conferencia titulada *Los Dos Diegos*,⁶⁵ sobre la importancia de la pintura al fresco en el arte americano. Allí sostenía que Diego Rivera había redescubierto la pintura al fresco y destacaba que esta recuperación ocurría en América. Asimismo notaba en Rivera el potencial que le proporcionaba la representación de la “multitud”; es decir, los campesinos, los mineros y por supuesto la historia de México. Ángel Guido relacionaba la historia de aquél país, y particularmente la revolución mexicana de 1910, con el resurgimiento del arte mural.

⁶⁵ La conferencia se publicó junto con otros escritos de Ángel Guido en el libro *Redescubrimiento de América en el arte* en 1941. La primera edición contenía reproducciones de fragmentos de murales de Rivera.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino. *Papeles de Trabajo*, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

[...] el espectáculo de la pintura moderna mexicana, [es] para mí el más vigoroso e interesante movimiento pictórico de nuestro tiempo. Ya lo dije en otra oportunidad, y lo he repetido recientemente: el rascacielo y la pintura mexicana constituyen hasta hoy, la única originalidad plástica en el arte actual de América. (1941: 247)

La pintura mural era para Guido la que mejor acompañaba un relato histórico y nacional:

El fresco, con su topografía plástica gigantesca y con el significado hondo de perennidad (*sic*), era certeramente, el indicado para expresar gráficamente el extraordinario movimiento de la Revolución Agraria contra la dictadura porfiriana [...] El movimiento mexicano lleva la frescura, la espontaneidad y el vigor de su raigambre virgen americanista, que es su bandera y es su fuerza (*Ídem*: 255 y 259).

Como anunciaba en el título de la conferencia *Los dos Diegos*, Ángel Guido consideraba que existían dos facetas o dos Diegos en el arte mural de Rivera: el primero, el auténtico, es de carácter social, se vincula con el aprismo, y se había manifestado en los murales que pintó en México donde plasmó la “multitud”, el pueblo indígena, la revolución y la historia mexicana. Éste es el Diego autóctono. El otro Rivera que observa Guido, es el “falso”, el que pintó en los Estados Unidos donde traicionó sus orígenes americanos al retratar el movimiento marxista internacionalista y sus líderes:

[...] este sentido de redención social profundamente americano –arraigado siempre al suelo de América– lo pintó Rivera en México. Su tierra. De ahí, la inimitable fuerza de sus frescos mexicanos. [...] Es que aquel Diego aprista, aquel Diego vernáculo mexicano es el auténtico, el sin estafas. Este, el Diego internacionalista, es el Diego intelectual, cerebral, versátil. Es decir, el Diego falsificado como artista (*Ídem*: 265-266).

Desde el punto de vista de Ángel Guido, correspondía al muralismo narrar la historia nacional y no la de otros países. Y aún cuando Rivera firmara muchos de sus murales mexicanos con sus iniciales y el símbolo de la hoz y el martillo, Guido pasará por alto en estas pinturas su filiación al comunismo, ideología que –al no ser originaria de América– juzga foránea.

En otra conferencia, *Radiografía del rascacielos*, pronunciada el 16 de mayo de 1940 en la Universidad de Montevideo, Ángel Guido analizaba la “anatomía”, “morfología” y “espíritu del rascacielo”, subrayando su carácter de americano y vertical. Presumía del origen americano y por lo tanto, no europeo, del fenómeno:

Papeles de trabajo. Revista electrónica del Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de General San Martín. ISSN 1851-2577. Año 4, N° 7, Buenos Aires, abril de 2011. Dossier: “*Historia del Arte y Estudios Visuales en la UNSAM*”.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino. *Papeles de Trabajo*, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

[...] y como americanos debemos enorgullecernos que haya sido un pueblo de América, el predestinado a ofrecer al mundo la obra de Arquitectura más extraordinaria de nuestro tiempo (*Idem*: 324).

Guido señalaba que mientras que en la escuela de Bellas Artes de París se difundía la horizontalidad, en América (Chicago, Boston, Nueva York) se proponía la verticalidad. En el caso del mural que nos ocupa, Alfredo Guido representó a Manhattan, como es de suponer, atiborrado de rascacielos. También pintó edificios de varios pisos en Santiago de Chile y Lima, demostrando que estas construcciones, que eran símbolo de los Estados Unidos, se habían propagado en otros puntos del continente americano.

Observando *Carretera Panamericana* advertimos una comunión de ideas entre ambos hermanos. Asimismo, estos rasgos se vinculan a tendencias más generales del período. Como señala Marta Penhos (1999) la figura del indio se proyectó como el antepasado espiritual de los argentinos. Para Rojas el arte tenía el rol de reformular el “ser nacional”. La arqueología era entendida como una herramienta fundamental para conocer a los pueblos indígenas; así como los museos y la enseñanza de una historia del arte precolombino en las escuelas de Bellas Artes tuvo un carácter pedagógico para fomentar la constitución de una estética nacional. Por ello, el Salón de Bellas Artes fue el ámbito privilegiado de circulación y difusión de una tendencia nativista en la primera mitad del siglo XX. Según sostiene Marta Penhos:

Fragmentos de las culturas aborígenes, tradiciones criollas y costumbres rurales fueron algunos de los elementos a partir de los que se elaboraron diferentes concepciones de lo nativo. En los Salones Nacionales de Bellas Artes fueron contempladas, valoradas y, no pocas veces, consagradas obras que pese a sus diferentes planteos plásticos, respondían desde las temáticas y las iconografías al reclamo de Rojas (1999: 141).

Como ejemplo se pueden citar *Chola desnuda* de Alfredo Guido, que obtuvo el Primer Premio del Salón en 1924 y *Venus criolla* de Emilio Centurión, Gran Premio de Pintura en 1935. Creemos que son justamente estas ideas sobre qué es lo novedoso, lo moderno y aquello que es invención americana las que representa Alfredo Guido en el plano de las siluetas blancas, que podrían ser leídas como el aporte de la modernidad en América. Así representa torres de petróleo, puentes de grandes dimensiones,

Papeles de trabajo. Revista electrónica del Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de General San Martín. ISSN 1851-2577. Año 4, N° 7, Buenos Aires, abril de 2011. Dossier: “*Historia del Arte y Estudios Visuales en la UNSAM*”.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

transatlánticos, aviones. Es decir, que lo moderno está en este registro, mientras que el otro rasgo característico de América lo representa el soporte mismo a través de la pintura al fresco. Como dijimos anteriormente, Ángel Guido entiende la pintura de Rivera, con un valor didáctico donde se representa lo social, la multitud, el indígena y el mito político que es la revolución.

Al contrastar este mural con el recorrido real de la Carretera Panamericana, encontramos pocos puntos en común. La Panamericana se encuentra en el margen occidental del continente. Es decir que no pasa por Río de Janeiro, ni Montevideo, ni Nueva York. Cuando Guido pintó el mural todavía se estaba construyendo la Carretera, y podríamos aventurar que se guió por una suerte de Panamericana simbólica. Es decir, aquélla que uniera las ciudades más importantes de América del Norte, América Central y América del Sur, reforzando la idea de sobrepasar los marcos nacionales para conformar un todo.

* * *

Para concluir, podemos establecer una relación clara entre los murales que pintaron estos artistas en el Automóvil Club Argentino y la propia institución. Notamos una intención de transmitir los intereses del club: el turismo automovilístico, las estaciones de servicio, las actividades al aire libre acompañadas del auto, el impulso a los deportes y las actividades de ocio y la importancia que se daba a los sistemas de vialidad y a la confección de nuevos caminos nacionales y transnacionales.

Además, inaugurar un edificio con un mural de la Carretera Panamericana cuando ésta todavía era una utopía y un desafío, no solamente era una expresión de deseo, sino también una demostración de que el Automóvil Club Argentino tenía claros sus objetivos y estaba dispuesto a dar los pasos necesarios en ese sentido. Tal vez el poder visualizarlo en la pared de la sede central del club ayudaría a concretar ese sueño.

Por último, el mural de Alfredo Guido, seguramente el más importante de los cuatro realizados para el club, estaba en consonancia con las ideas que tanto él como su hermano pensaron para el desarrollo de un arte integral, que incluía el desarrollo del arte mural como herramienta para transmitir relatos visuales, que reflejaran las costumbres, la historia y la identidad de los pueblos.

Papeles de trabajo. Revista electrónica del Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de General San Martín. ISSN 1851-2577. Año 4, N° 7, Buenos Aires, abril de 2011. Dossier: “*Historia del Arte y Estudios Visuales en la UNSAM*”.

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino. *Papeles de Trabajo*, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

Bibliografía

ALTAMIRANO, Carlos y SARLO, Beatriz (1997): *Ensayos argentinos. De Sarmiento a la vanguardia*, Buenos Aires, Ariel.

ANESI, Carlos P. (1938): *La Carretera Panamericana, su inauguración en el 9º cincuentenario del descubrimiento de América. "El gran premio de las Américas" 1492-12 de octubre -1942*, Buenos Aires.

ARCHETTI, Eduardo P. (2001): "Automovilismo y modernidad: paisajes, máquinas y hombres", en: *El potrero, la pista y el ring. Las patrias del deporte argentino*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

BALLENT, Anahí y GORELIK, Adrián (2001): "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en: CATTARUZZA, Alejandro (Dir.), *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*, Nueva Historia Argentina, tomo VII, Buenos Aires, Sudamericana.

BOERSNER, Demetrio (1990): "La época de la 'política del buen vecino' (1933-1945)", en: *Relaciones Internacionales de América Latina*, Caracas, Nueva Sociedad, cap. 8.

CARDENAS, Eduardo José y PAYA, Carlos Manuel (1978): *El Primer Nacionalismo Argentino en Manuel Gálvez y Ricardo Rojas*, Buenos Aires, Peña Lillo.

CASAZZA, Roberto, CORTES, Alfredo y KWIATKOWSKI, Nicolás (2003): *El Subte de Buenos Aires: un viaje de noventa años 1913-2003*, Buenos Aires, Akián Gráfica Editora.

CIRCOSTA, Carina (2006): "La Batalla de Caseros" *Historia de un mural*, Morón, Honorable Concejo Deliberante de Morón.

GAITÁN, Juan Andrés (2007): "Parallel and Meridian Utopias", ponencia presentada en Solitudes and Globalization. Post World War II Art and Culture across the Americas, Green College, Vancouver, 16 y 17 de marzo.

GIUCCI, Guillermo (2007): *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.

GUIDO, Ángel (1941): *Redescubrimiento de América en el arte*, Rosario, Imprenta de la Universidad del Litoral.

PENHOS, Marta (1999): "Nativos en el Salón. Artes plásticas e identidad en la primera mitad del siglo XX", en: PENHOS, Marta y WECHSLER, Diana (coords.), *Tras los pasos de la norma. Salones Nacionales de Bellas Artes (1911-1989)*, Buenos Aires, Archivos del CAIA.

Papeles de trabajo. Revista electrónica del Instituto de Altos Estudios Sociales de la Universidad Nacional de General San Martín. ISSN 1851-2577. Año 4, N° 7, Buenos Aires, abril de 2011. Dossier: "Historia del Arte y Estudios Visuales en la UNSAM".

Cecilia Belej. Entre el panamericanismo y el nacionalismo. Alfredo Guido y su mural para el Automóvil Club Argentino.

Papeles de Trabajo, Año 4, N° 7, abril 2011, pp. 93-113.

PIGLIA, Melina (2005): “En nombre de los automovilistas: el éxito del ACA y su articulación con el Estado (1924-1938)”, en: *X Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia*, Rosario, 20-23 de septiembre.

ROJAS, Ricardo (1924): *Eurindia*, Buenos Aires, La Facultad.

TELESCA, Ana María, MALOSETTI COSTA, Laura y SIRACUSANO, Gabriela (1999): “Impacto de la ‘moderna’ historiografía europea en la construcción de los primeros relatos de la historia del arte argentino”, Ficha de Cátedra, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

ZAGO, Manrique (comp.) (1978): *Arte bajo la ciudad. Murales cerámicos, cementos, relieves y esculturas de los Subterráneos de Buenos Aires*, Buenos Aires, Manrique Zago editora.