

LA CIUDAD EN SU ICONOGRAFÍA

Una aproximación al caso Buenos Aires, 1830-1990 (*)

ANA OTTAVIANELLI (**)

A lo largo de su historia la ciudad de Buenos Aires ha sido, como tantas capitales, motivo de variadas representaciones iconográficas. La abundante producción que tuvo a la metrópoli como tema, ha registrado tanto el proceso de transformación urbana como el de las propias técnicas de representación; pero la relación entre ambas –lejos de ser unívoca- ha sido mediada por miradas forjadas en un marco epocal y tensionadas por la subjetividad del artista.

En este contexto, el presente trabajo se propone indagar el entramado de estas relaciones a partir del análisis de una selección de obras que, a lo largo de un siglo y medio, resultan representativas de ciertos "climas" (de la ciudad y de la iconografía).

0.

La extensa serie de vistas de Buenos Aires desde el Río de la Plata, producidas desde el siglo XVII y hasta la construcción de Puerto Madero a fines del XIX -mas allá de diferencias técnicas y estéticas- comparten la posibilidad de registrar la naturaleza física de la costa, cuya presencia se iría desdibujando paulatinamente hasta prácticamente desaparecer, enmascarada por la infraestructura portuaria.

Estas visiones *exógenas* de Buenos Aires hablan fundamentalmente de la ciudad como punto de llegada, como entrada a un territorio mas o menos desconocido. Ese carácter se encuentra sin embargo atemperado por lo poco amable de la costa, no ofrece la monumentalidad de otras escarpadas e inexpugnables ni las extensas playas de arenas doradas que el imaginario tropicalista demandaba.

1.

Serie de vistas de la Plaza de la Victoria (acuarelas, c. 1830), Carlos E. Pellegrini [1800-1875]

Carlos Pellegrini, dibujante e ingeniero formado en Francia, desarrolló una pintura descriptiva de estilo naturalista y género burgués; trabajó indistintamente con escenas del campo y la ciudad, concibiendo a esta última como espacio de encuentro.

Sin contenido explícito, la obra de Pellegrini es fundamentalmente descriptiva, aunque no exenta de cierta idealización.

De la serie de tres acuarelas realizadas alrededor de 1830, que toman como motivo la *Plaza de la Victoria*, llaman la atención algunos aspectos referidos al manejo de la perspectiva. Mientras el uso de un acosado escorzo (fugas pronunciadas de la Recova Nueva y el Cabildo) es común a las tres vistas, la altura del observador varía desde lo peatonal –que provoca una visión casi rasante del pavimento hacia el cabildo- hasta una ubicada a nivel del entablamento de la Catedral.

Son estampas de un costumbrismo urbano donde los personajes acompañan la perfección de la construcción perspéctica –fruto de su formación técnica- mientras que la serenidad y el equilibrio de la *puesta en escena* es enfatizada por el uso de la luz en la creación de una atmósfera diáfana, no ajena a cierta exaltación republicana. Por otra parte Buenos Aires ya puede ser un motivo urbano *mas allá* de su río.

2.

Buenos Aires desde el río (óleo, c. 1858), Calcagno.

En *Buenos Aires desde el río*, óleo de Calcagno de alrededor de 1858, varios aspectos contribuyen a impregnar de dramatismo la obra. Uno es la proximidad, una cercanía a la costa que obliga a encuadrar un sector de la ciudad, precisamente el mas denso. Esta estrategia permite a Calcagno alejarse del tono paisajista que dominaba las visiones “a distancia”, tales como las aguadas de Fernando Brambilla (*Buenos Aires vista desde el Río*, 1794) o las acuarelas de Vidal (*Vista de Buenos Aires desde la rada*, 1818) y presentar una nueva urbanidad conformada por hechos arquitectónicos singulares y reconocibles: la nueva Aduana de Taylor y el Teatro Colón de Pellegrini. La costa se encuentra visiblemente arquitecturizada y el relieve de la ciudad sólo se vislumbra por el escalonamiento de las edificaciones.

El cielo *bajo*, oprimente (ya explorado por Brambilla en *Vista de Buenos Aires desde el sur*, de 1794) y el río “picado” contribuyen a crear una atmósfera afín al gusto romántico,

mientras que la monumentalidad de la aduana y el teatro remiten a las imágenes arqueologicistas de Thomas Cole.

3.

Muelle de pasajeros (óleo, c. 1895), Francesco Paolo Parisi [1857 – 1908]

Muelle de pasajeros de Buenos Aires rinde culto, en varios aspectos, a la impronta ingenieril de su siglo. Una perspectiva a dos puntos de fuga de impecable factura técnica, con un punto de observación particularmente alto (que permite una vista cuasi aérea) registra la obra proyectada por Prilidiano Pueyrredón y construida en 1858 como prolongación del nivel de la barranca.

En la pintura realizada por Francesco Parisi a fines del siglo XIX, la visión pasa a ser *desde* Buenos Aires; el río es una línea de horizonte, un lejano telón de fondo con textura de veleros, aquellos desde donde décadas atrás se retrataba la ciudad. Esta se presenta ahora como un ideal de progreso expresada en obras de infraestructura y artefactos urbanos -dibujados con perfección fotográfica- disciplinadores de la naturaleza que están aboliendo -en ese acto de apropiación del río por parte de la ciudad- lo que hasta ese momento había sido la costa fangosa de la Capital: un simple obstáculo.

Lejos de explotar las posibilidades de la ambientación Bellè Epoque que los rasgos arquitectónicos de los pabellones gemelos proponían, Parisi se centra en el pormenorizado relato pictórico de un primer plano dominado por las obras ferroviarias complementarias y una suerte de remanente de la Gran Aldea: las lavanderas. Esta imagen es, quizá, una de las menos bucólicas que produjo el arte argentino -sobre todo, pensando en *Lavanderas en el Bajo Belgrano*, óleo de P. Pueyrredón de 1865- en perfecta sintonía con el carácter documental de *Lavanderas en las toscas*, fotografía de León Pallière contenida en *Buenos Aires del siglo XIX*; unas pocas mujeres han quedado constreñidas a un resabio de toscas detrás de las verjas que rectifican la costa.

Finalmente, el punto que equilibra el acceso al muelle, es un detalle trivial en registro hiperrealista: los topes de final de carrera de un ramal de servicio, sobre cuyas vías descansan un par de vagones

4.

Usina, (óleo, c. 1914), Pio Colivadino [Bs. As., 1869-1945]

Un recorrido por la obra de Pío Collivadino posterior a su regreso a Buenos Aires, recién iniciado el siglo XX, lo presenta como un exponente tardío del impresionismo europeo, fundamentalmente en lo estético y, en menor medida –pensando, por ejemplo, en *La estación de Saint-Lazare* de Monet- en lo temático.

Buenos Aires que surge, es el título la obra que marcó su rumbo por esos años; trabaja una temática realista incorporando escenarios fabriles, pero subrayando aspectos positivos: la rutina como signo de la existencia de trabajo, el obrero –al menos- conforme, la ciudad (el país) en construcción. Lo atrae, sin duda, la contundencia de las formas industriales, cual legado edulcorado de Sant’Elia (tiene una preocupación casi futurista por los objetos que hoy forman el corpus de la Arqueología industrial).

La de Colivadino es una pintura complaciente, que hace pintoresquismo de las márgenes; propio de su condición de clase, el artista está mas preocupado por los resultados estéticos que la aparición de gigantescos artefactos fabriles produce, que por sus consecuencias sociales.

A diferencia de sus contemporáneos “comprometidos” (Ernesto de la Cárcova en *Sin pan y sin trabajo*), Colivadino no denuncia; toma distancia de los personajes -de los obreros- a los que ve como estampas que complementan el paisaje suburbano.

5.

Amanecer en el muelle, (óleo sobre tabla, 1938), Horacio March [1899-1978]

Paisaje urbano -aún sin ciudad- despojado y carente de personajes, donde hasta el barco esta “guardado”, inactivo.

Si bien la imagen resulta afín al Puerto de Buenos Aires por los elementos que la componen (el dock, las depósitos), la *atmósfera metafísica* –aunque en clave ingenua- remite a la obra de Giorgio de Chirico, especialmente a *Plaza de Italia* o a *El gran metafísico*. Así como *Las plazas* del italiano hablan de la decadencia burguesa (de Ferrara, p.ej.), *el muelle* de March funciona como metáfora del temprano fracaso de Puerto Madero, donde las barracas están vacías y las barcazas fondeadas.

La quietud de las aguas están lejos de los nerviosos y serpenteantes reflejos de Quinquela Martín; todo es serenidad. En ese clima inanimado reside el mayor atractivo de la obra.

6.

Descarga de convoyes, mural policromado en la línea "D" de Subterráneos de Buenos Aires, sobre boceto de Benito Quinquela Martín [1890-1977]

Se podría decir que la llamada *Escuela de la Boca* trabaja con la periferia; pero se trata de una periferia muy especial, con un estatuto que trasciende al barrio, al arrabal o a las márgenes. Sus adherentes hacen del entorno inmediato un paisaje, del trabajo cotidiano una obra coral. No reniegan de la figuración, son resistidos por el circuito de las galerías porteñas pero no lanzan manifiestos.

Si los artistas que producían obras como *Fin de la jornada* (Abraham Vigo, 1936) lo hacían en tono de denuncia y otros, como Pío Colivadino, tomaban aristocrática distancia de sus personajes, Q.M. trabaja con escenarios muy potentes –El Riachuelo, *la boca del río*– donde los protagonistas son seres anónimos abocados *febrilmente* al trabajo portuario en el microcosmos de la "República de la Boca".

En varias de sus obras –entre ellas la elegida– el puerto es la ciudad, los silos y depósitos –que comúnmente cargaban con la responsabilidad de no permitir la relación de la ciudad con el río– funcionan como murallas que protegen ese ambiente primigenio de "lo otro", en este caso, precisamente, Buenos Aires.

Hay en QM una ingenua celebración del trabajo, un ambiente de primitiva pujanza que anticipa las ilustraciones alegóricas del Estado peronista, igualmente inspiradas por las estampas del realismo socialista y, en menor medida, por el muralismo mejicano (variantes de la exaltación del trabajador industrial y del campesino en la URSS, del indio en Méjico y del obrero disciplinado –"de casa al trabajo y del trabajo a casa"– en la Argentina del decenio 45/55).

7.

Ramona en la intimidad, (ensamblaje, 1964), Antonio Berni [1905-1981]

Si bien el ensamblaje de Berni no desarrolla temáticamente la representación urbana, la visión de la ciudad desde la ventana de la habitación que narra la escena, resulta

suficientemente elocuente. El rol de ese paisaje urbano es reforzado por la firma del autor en su marco, lo cual parece conferirle el ambiguo carácter de ventana y de cuadro. Por otra parte, su inclusión resulta sustantiva para establecer el contraste entre la *urbe contemporánea* –el afuera abstracto- y ese interior –íntimo y kitch- empapelado y con un par de muebles-rémora del pasado.

La técnica y, particularmente, los materiales (habitualmente) utilizados por Berni resultan ideales para representar el centro de la ciudad moderna: tiras de chapa remanentes de estampado y metal desplegado prácticamente maquetizan rascacielos con *curtain walls*. Un enorme cartel de *Pepsi* –sabiamente tamizado por la reja-recorte de la ventana- y un sol (o luna) de arandela completan el encuadre.

8.

Visión urbana, (ilustración color, c. 1989), Martín Kovensky.

En *Visión urbana*, realizado por Martín Kovensky para la revista *Página/30*, la ciudad es presentada como la convergencia de una densa trama de edificios en altura capaz de definir un línea de horizonte artificial, un plano de superficie desde el cual se puede acceder (¿caer?) a un laberinto de galerías cuya apariencia subterránea deviene del recorte que producen en la textura edilicia de tonos apastelados. Las filas de siluetas humanas simplificadas remiten a la vida del hormiguero.

“No hay futuro” se constituyó como la principal consigna del movimiento Punk, a cuya estética visual –en registro *posmo*- estuvo ligada la producción de Martín Kovensky, particularmente a través de sus ilustraciones para la contratapa del diario *Página/12* desde fines de los '80s. En el ejemplo que nos ocupa, la vida subterránea –el futuro de la ciudad, vía la exacerbación del presente- parece ligado a especulaciones recurrentes en el cine apocalíptico (con *12 monos* como paradigma) y a la emergente paranoia que motivó –especialmente en EEUU- la construcción de refugios subterráneos.

En todo caso, las visiones urbanas de Kovensky resultan desalentadoras respecto al destino de la ciudad y su gente.

9.

Con la lengua afuera, (acrílico, c.1992), Paupeé Tessio.

La obra funciona como crítica explícita a la Buenos Aires de los '90; en el centro de la ciudad los peatones están a punto de ser literalmente devorados por el tránsito. En la masa de vehículos se funden imágenes de galgos, cuyo *gesto* corresponde al lugar común al que alude el título de la pintura.

El patético desbande de hombres y mujeres de "a pie" contrasta con la indiferencia de quienes viajan "a bordo" (incluso del colectivo). Todos los peatones tienen los miembros quebrados por el vértigo de la huida, de la estampida.

El espacio público (¿?) es reconocible por el cauce de gente y vehículos en movimiento; la arquitectura se ha desvanecido tras anuncios y carteles dominados por la idea de la inmediatez: *FAST FOOD – BAR AL PASO – LAVE RAP – TRAMITES URGENTES – VUELE HOY – ULTIMAS NOTICIAS*. Para lo móvil la cuestión tiempo es superlativa: *TRANSPORTE EL VELOZ – RAPIDO DEL SUR – AL INSTANTE – PIZZA QUICK*.

(*) El trabajo ha sido originalmente desarrollado en el marco del Seminario "Historia del Arte argentino y latinoamericano" dictado por la Dra. Mercedes Reitano y la Mgter. Lelé De Rueda en la Especialización en Conservación y Restauración del Patrimonio urbano, arquitectónico y artístico de la UNLP.

(**) Arquitecta. Docente e investigadora UI N°7, IDEHAB-FAU/UNLP.

II Jornadas de Historia del Arte Argentino

La Plata, 15 y 16 de octubre de 2004

