

historia suele ser muy cruel con los artefactos tecnológicos y los vuelve con mucha celeridad obsoletos, esa misma obsolescencia una vez que pasa el tiempo puede olverlos encantadores y auráticos. Pero para que esto suceda tiene que presentarse de la mano de un mito colectivo que es capaz de transfigurar lo que la historia nos dio: eso es lo que sucedió con el Pulqui II, un objeto técnico que supo convertirse en un barrilete.

NOTAS

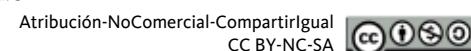
1. Esta descripción clave aparece en la película *El piloto de Perón* (2011) de Ezequiel Comesaña y no en la de Fernández Mouján.
2. Para conocer en detalle este fenómeno, son fundamentales los trabajos de Uki Goñi (2002).
3. Sobre las relaciones entre la propaganda peronista y el New Deal ver el trabajo de Marcela Gené (2005).
4. En una lectura diferente a la de Ana Amado, Sdrigotti (2015) privilegia en su ensayo la idea de “fracaso” y de “aparente celebración” del peronismo que sostiene el film de Fernández Mouján.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, R. (2012) “La feria de América y su legado” en *Feria de América: vanguardia invisible, Mendoza 1953-1954*, edición de Wustavo Quiroga. Mendoza: Fundación del Interior.
- ANDERMANN, J. (2012) *New Argentine Cinema*. Londres: Tauris.
- ARTOPOULOS, A. (2014) *Tecnología e innovación en países emergentes: la aventura del Pulqui II (1947-1960)*. Buenos Aires: Lenguaje claro.
- BENJAMÍN, W. (1996) *La dialéctica en suspenso (Fragmentos sobre la historia)*, traducción, introducción y notas de Pablo Oyarzún Robles. Santiago de Chile: Arcis-Lom.
- DE NÁPOLI, C. (2015) *Los científicos nazis en la Argentina*. Buenos Aires: Javier Vergara.
- DELEUZE, G. (1988) *Spinoza práctico*. Barcelona: Tusquets.
- GENÉ, M. (2005) *Un mundo feliz (Imágenes de los trabajadores en el primer peronismo. 1946-1955)*. México: Fondo de Cultura Económica,
- GOÑI, U. (2002) *La auténtica Odessa: la fuga nazi a la Argentina de Perón*. Buenos Aires: Paidós.
- GUEZ, O. (2018) *La desaparición de Josef Mengele*. Buenos Aires: Tusquets.
- LATOUR, B. (2012) *Nunca fuimos modernos (Ensayos de antropología simétrica)*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- MALDONADO, T. (1949) “El diseño y la vida social” en *Boletín 2 del Centro de Estudiantes de Arquitectura* (Buenos Aires), núm.2, octubre-noviembre.
- SDRIGOTTI, F. (2015) “But will it take off? Peronist Utopias, mythical pasts and crashes in *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* (Alejandro Fernández Mouján, 2007)”, *New Cinemas*, 13: 1.
- SORIA, C., CORTÉS ROCCA, P. Y DIELEKE E. (eds.) (2010) *Políticas del sentimiento (El peronismo y la construcción de la Argentina moderna)*. Buenos Aires: Prometeo.
- VIRILIO, P. (1991) *Guerre et Cinéma I. Logistique de la perception*. París: Cahiers du Cinéma.
- WILLIAMS, T. (1987) *Historia de la tecnología, desde 1900 hasta 1950 (II)*. México: Siglo XXI.

FILMS

- El piloto de Perón*, 2011, de Ezequiel Comesaña
- Pulqui, un instante en la patria de la felicidad*, 2007, de Alejandro Fernández Mouján
- Perón, sinfonía del sentimiento*, 1999, de Leonardo Favio
- Argentina latente*, 2007, de Fernando Pino Solanas



Encuesta social, medio de transporte y perspectiva fílmica en *Tire dié* (1960), de Fernando Birri / *Social inquiry, means of transportation and cinematic perspective in Fernando Birri's Tire dié (1960)*

Christian Wehr

(pág 145 - pág 154)

En *Tire dié* (1960), el primer documental del legendario Instituto de Cinematografía de la Universidad del Litoral, el director argentino Fernando Birri desarrolla varios procedimientos y técnicas que crean una objetividad casi fotográfica, un nuevo perspectivismo fílmico y, al mismo tiempo, un universalismo icónico. Mediante esas innovaciones, Birri evoca una representatividad de la temática social que trasciende el caso concreto. Los tres niveles están estrechamente vinculados con el tema del ferrocarril y se analizarán a partir de las puestas en escena del medio de transporte.

Palabras clave: Documental – encuesta social – ferrocarril – perspectivismo fílmico – fórmula de *pathos*

In *Tire dié* (1960), the first documentary film to come out of the legendary Instituto de Cinematografía de la Universidad del Litoral, the Argentinian director Fernando Birri develops cinematic processes and techniques that not only create a quasi-photographic objectivity of representation and an innovative filmic perspectivism. They also conjure up a pictorial universalism which suggests that the socio-critical themes of the film move beyond their specific context. Within the film, these three levels are closely linked to the topos of the train and will be examined based on how this medium of transportation is staged and enacted throughout.

Keywords: documentary cinema – social critique – train – filmic perspectivity – Pathosformel / “pathos formula”

Christian Wehr es catedrático de literatura francesa y española en la Universidad de Wurzburgo. Sus campos de investigación abarcan la literatura francesa de los siglos

XIX y XX, la literatura y cultura del barroco en España y el cine en Francia, México y Argentina. Él es autor de numerosas publicaciones en revistas especializadas, editor de diversas revistas y colecciones y miembro de varios consejos editoriales nacionales e internacionales.

1. INTRODUCCIÓN

A fines de los años 50, Fernando Birri empezó a rodar la primera encuesta social del cine argentino que fue, poco tiempo después de salir, un éxito espectacular e inesperado. El legendario documental *Tire dié*, estrenado en el año 1960, es el primer trabajo del Instituto de Cinematografía de la Universidad del Litoral en la ciudad argentina de Santa Fe, fundado por el mismo Birri en el 1956. La película trata de la existencia precaria de la población en las afueras de Santa Fe, marcada por el desempleo, la pobreza, el alcoholismo, el hambre y la prostitución. En las reflexiones siguientes voy a dedicarme a un aspecto poco analizado del documental: Birri no hace una crítica explícita de la desigualdad y del subdesarrollo, sino que la articula mediante un escenario sumamente sugestivo y emblemático. El centro de la segunda parte del documental lo ocupan los niños que viven en los suburbios y mendigan en el puente ferroviario sobre el río Paraná, y que corren al lado del tren por un camino peligroso, sin barandas y a diez metros de altura. Su grito incansable “*Tire dié*”, una abreviación de “deme diez centavos”, da el nombre al acontecimiento que se repite diariamente con la llegada del tren.

Hay varios estudios que destacan en qué sentido este documental puede entenderse como obra modelo de la escuela cinematográfica de Santa Fe¹. Birri, en diferentes textos y entrevistas, proclamó su ideal de un cine antihegemónico y nacional, culto y popular a la vez, que critica el subdesarrollo de América latina². Dado que la dimensión política de *Tire dié* se ha analizado suficientemente, en las reflexiones siguientes voy a concentrarme en algunas estrategias fílmicas menos estudiadas, pero que fueron fundamentales e innovadoras en su tiempo. En su centro están dos medios de transporte que cumplen varias funciones básicas dentro de la película: el avión y el ferrocarril. Estos no participan solamente en la constitución de la topología básica de la cinta, sino que ambos medios establecen igualmente distintos modelos de narración y percepción fílmicas que Birri funcionaliza como instrumentos de una sugestiva puesta en escena y crítica del subdesarrollo.

2. LA CONSTRUCCIÓN MEDIÁTICA DEL ESPACIO URBANO

2.1. EL AVIÓN Y LA FOCALIZACIÓN CERO: TOPOLOGÍA Y TOTALIDAD

El avance de la película empieza con una disociación de imagen y sonido: mientras leemos un texto con información detallada sobre la producción del *Tire dié*, ya oímos los propulsores de un avión anticipando, a nivel sonoro, la primera toma, que nos presenta Santa Fe desde arriba (2:00-6:02). Al mismo tiempo escuchamos una voz en *off* que nos proporciona una larga serie de datos estadísticos sobre la ciudad. La acumulación de información produce finalmente un efecto paródico: aparte de las cifras que se refieren a las escuelas, universidades y sindicatos, el narrador nos informa igualmente sobre el consumo de cerveza y la cantidad de peluquerías que se encuentran en la ciudad. Después de pocos minutos, el avión se acerca a la orilla de río Paraná donde, como la voz nos explica, “la estadística se hace incierta” (5:08) e incontables familias viven en condiciones precarias.

Este comentario marca la cesura que separa las dos partes de la película. La puesta

en escena de la primera parte transforma la ciudad de Santa Fe en un espacio homogéneo, caracterizado por la seguridad, la cultura y sobre todo el consumo. Esta visión simplificadora se construye mediante la vista de pájaro que, por la altura, sugiere un espacio protegido y cerrado. Tales estrategias narrativas y la construcción de la topología tienen sus orígenes en el realismo literario concebido por Balzac en el *Prefacio de su Comedia Humana* (1842). El argumento básico de este programa proclama una analogía estructural entre la naturaleza y la sociedad humana: en ambos casos es el ambiente -natural o social- el que determina las formas específicas de la vida animal o humana. El narrador realista se limita al papel de un secretario que protocola lo observado, clasificando como un naturalista los tipos sociales según los ambientes en que viven. En la primera parte de *Tire dié*, Birri recurre a esta lógica biologista, vinculándola con el proyecto de la encuesta social: la voz en *off* se manifiesta como un narrador auctorial que habla desde una posición omnisciente y dispone de un saber enciclopédico. El medio de transporte, es decir la perspectiva desde el avión, produce y legitima a la vez esta focalización cero, para usar la terminología de Gérard Genette.³ Con esta puesta en escena de la ciudad, Birri prepara un contraste violento entre el espacio protegido, dominado por el consumo excesivo, y los suburbios, la zona relacionada con el subdesarrollo, el peligro y el hambre. Como lo muestra la semiótica cultural de Juri Lotman⁴, la dicotomía básica de la película correlaciona el orden espacial con oposiciones semánticas. En este sentido, las obras de arte crean modelos secundarios de la realidad mediante la semantización opositiva de espacios geográficos. De esta manera, se traduce la topografía real y contingente en el lenguaje cultural de una topología coherente.

La construcción especial y semántica de los barrios pobres en la segunda parte de *Tire dié* se vincula estrechamente con el ferrocarril, que cumple una función completamente opuesta al papel diegético y perspectívico del avión. El espacio “donde la estadística se hace incierta”, el área desordenada, está dominada por la línea ferroviaria. La vida de sus habitantes está ritmizada por la llegada cotidiana del tren. A la sombra del puente, las familias luchan diariamente por sobrevivir, forzadas a una permanente improvisación, criterio introducido por Michel de Certeau en su estudio clásico sobre las culturas populares, *La invención de lo cotidiano* (de Certeau 1980).

3. LA CONSTRUCCIÓN MEDIÁTICA DE LOS SUBURBIOS: FRAGMENTACIÓN Y PERSPECTIVISMO

3.1. LA PARTE TESTIMONIAL: OBSERVADORES PARTICIPANTES Y EFECTO DE REALIDAD

En la segunda parte, la voz auctorial del principio se sustituye por procedimientos alternativos de la narración fílmica. Primero, Birri da la palabra a las familias del suburbio, presentando varios hombres y mujeres que comentan y explican su vida cotidiana, los problemas con el desempleo, la pobreza, el hambre y, sobre todo, la ausencia de una infraestructura, la falta de escuelas y la imposibilidad para la joven generación de obtener una formación adecuada. (8:20-24:04) Los testimonios no son espontáneos, sino el producto de una larga encuesta empírica y de una minuciosa elaboración cinematográfica. En sus comentarios posteriores a la producción del documental, Birri explicó cómo su equipo vivió durante dos años en contacto permanente con las personas entrevistadas, compartiendo sus casas, ranchos y mesas para ganar su confianza y obtener testimonios de una máxima autenticidad:

Entonces uno de los trabajos previos a la filmación más delicados fue ese primer contacto, y eso lo entendimos después de esa primera experiencia: dejamos las cámaras, dejamos todo y fuimos directamente a hablar con la gente, tampoco a ocultar ni mucho menos a contrabandear nada: no, fuimos a explicar francamente lo que queríamos, lo que estábamos haciendo y así se fue ganando la confianza en el sentido más limpio de la palabra⁵.

El tipo de trabajo empírico mencionado por Birri, que se funda en un largo proceso de familiarización con los grupos retratados e investigados, se inspira en una metodología clásica de la etnología y sociología. Se trata de la técnica de la observación participante elaborada originariamente por Bronisław Malinowski y Franz Boas⁶. Este método exige una integración permanente, casi una relación identificatoria con un determinado grupo étnico o social, que ayuda a superar la perspectiva exterior del académico clásico. La meta es obtener resultados auténticos mediante una fase de convivencia dentro del mismo contexto cultural y social. Las observaciones y materiales se documentan, sobre todo, en entrevistas o diarios de campo. Evidentemente el subtítulo de la “primera encuesta fílmica” que Birri puso a *Tire dié* se legitima por la aplicación de esta técnica al género del documental: el director se posiciona con su equipo como un etnólogo o antropólogo social que presenta sus resultados solo después de haber compartido con las personas retratadas una cierta fase de su vida cotidiana. Conque los testimonios que vemos y escuchamos en *Tire dié* no son, de ninguna manera, realistas en el sentido mimético de una mera reproducción de lo real, como se ha mencionado repetidas veces. Se trata más bien de resultados de un largo proceso de elaboración⁷ que crea, finalmente, lo que Roland Barthes llamó el “efecto de la realidad”, es decir, una (re-)creación artística del mundo empírico⁸. En sus ensayos programáticos sobre el fotodocumental, Birri destaca esta dimensión diciendo que el efecto mimético del documental se produce por una “elaboración creativa de la realidad”, cuyo principio es el de “observar y seleccionar los acontecimientos de la vida verdadera”⁹.

Los guiones técnicos y las relaciones sobre el rodaje de la película documentan este proceso una y otra vez. Así, Birri y su equipo solían trabajar con los informantes como lo hacen los directores con un grupo de actores, repitiendo incontables veces las entrevistas hasta obtener el resultado deseado¹⁰. El carácter casi teatral de los testimonios se debe también a la introducción de un “oversound”:

Y para solucionar el problema del sonido se introdujo un “over-sound”. Había varias alternativas: subtítulo, doblaje, y al final decidimos que lo mejor era un “oversound”. Entonces, dos grandes actores del cine argentino, María Rosa Gallo y Francisco Petrone, prácticamente se superpusieron a las voces originales, que no se entendían pero que dejamos como fondo, una especie de textura sonora para que el público tuviera así por lo menos la posibilidad, si no de entender, por lo menos de escuchar el carácter de esa voz.¹¹

Tras el estilo testimonial y documental se esconde, pues, una compleja y precisa puesta en escena, un largo proceso de selección y combinación de materiales producidos y colecciónados durante dos años de trabajo sistemático. Así, el montaje de las entrevistas

y de los testimonios crea, por su carácter escénico, un fuerte contrapeso a la voz auctorial de la primera parte. En los últimos veinte minutos del documental, dedicados al escenario del “Tire dié” en el puente sobre el río Paraná, Birri cambia otra vez la perspectiva fílmica, desarrollando algunos procedimientos innovadores en su tiempo. Aquí, el medio de transporte genera una percepción en movimiento y, con ello, una dinamización de las perspectivas fílmicas que supera y trasciende no solamente la narración auctorial, sino también la parte testimonial, teniendo como meta principal la estimulación afectiva del espectador.

3.2. EL FERROCARRIL Y LA FOCALIZACIÓN INTERNA: PERCEPCIÓN EN MOVIMIENTO, FÓRMULAS DE PATHOS Y ESTIMULACIÓN AFECTIVA

Las últimas secuencias empiezan con un plano que presenta a los niños escalando las señales ferroviarias y esperando al tren. Esta escena marca el principio de un permanente cambio de perspectivas que continúa sin interrupciones hasta el final de la película (24:05-35:04).

La secuencia comienza con un plano largo que define el cuadro especial de las escenas siguientes. (24:05-26:36) Despues de un corte duro vemos la vía del ferrocarril desde arriba mientras la señal de la locomotora anuncia el tren. Las tomas siguientes muestran repetidas veces en planos primeros dos varones que esperan, la señal que se baja y la locomotora que se acerca. A continuación, la posición de la cámara cambia a 180 grados: ahora aparece la vía ferroviaria vista desde la perspectiva del maquinista que reduce sucesivamente la velocidad del tren antes de cruzar el puente.

Si los primeros cortes son fluidos y $\frac{3}{4}$ en la mayoría de los casos $\frac{3}{4}$ están vinculados por los ejes de vista, ahora el montaje va adquiriendo sucesivamente un carácter discontinuo y fragmentario. Dos planos breves y desconectados presentan al maquinista desde diferentes ángulos; después, varios viajeros dentro del tren, leyendo o mirando por las ventanas, a la espera del espectáculo siguiente: los niños que empiezan a mendigar, corriendo al lado del tren por un camino estrecho y sin barandas, a una altura de casi diez metros.

El montaje de esta última parte es virtuoso, sugestivo y sumamente complejo, sobre todo por su carácter discontinuo y por el permanente cambio de perspectivas. El público observa el espectáculo del “tire dié” alternativamente con los ojos de los niños, del maquinista y de algunos viajeros que, a su vez, miran a los niños. En las expresiones mímicas de los pasajeros se reflejan sorpresa, extrañamiento, distancia, diversión o simplemente desinterés e indiferencia. En estas secuencias se da a conocer un procedimiento estilístico que es, a mi entender, innovador en su tiempo. Dado que casi cada toma se corresponde con la perspectiva específica de una de las personas implicadas, se va manifestando, hasta el final de la película, una larga serie de focalizaciones internas, para aplicar, una vez más, los conceptos narratológicos de Gérard Genette a técnicas fílmicas¹². Como en la primera parte, aquí también es el medio de transporte el que funciona como condición material y, al mismo tiempo, como catalizador de un juego de perspectivas: si el vuelo del avión creó, al principio, la posición omnisciente de una instancia auctorial, ahora es el movimiento del tren el que genera una multiplicación y dinamización de perspectivas internas. Incluso en algunas tomas, que no permiten la identificación o la localización de un sujeto de percepción, las perspectivas quedan fragmentadas, aisladas y erráticas, produciendo un efecto comparable al montaje de atracciones de Sergei Eisenstein.

La función principal de este *collage* de puntos de vista consiste en la integración visual y emocional del público en el mundo representado. Mediante las focalizaciones internas, el espectador asume el papel de un observador que ve las escenas dramáticas sobre el puente con los ojos de las respectivas personas. En su ensayo sobre el fotodocumental, el mismo Birri expone el objetivo de esta técnica que consiste, sobre todo, en la estimulación afectiva del espectador: “El público debe levantarse conmovido e indignado de las cosas que ha visto”.¹³

Históricamente, el efecto en cuestión refiere a un procedimiento de la retórica antigua, realizado por la figura de la *evidentia* o *enargeia*, que estimula los afectos al final del discurso¹⁴: en el caso ideal, la evidencia escamotea la representación mediática -sea lingüística, icónica o fílmica- y plasma sus objetos de manera tan inmediata que se produce la ilusión de un hecho presente. En esta fase, la ausencia real se transforma en presencia ilusoria, y los espectadores en testimonios imaginarios de lo visto y oído. Birri destaca, una vez más, este efecto de manera enfática: “Son los hombres, mujeres, chiquilines, patios, callejones, carros, vías, quemas, mercados, puentes, islas, trabajos, miserias, disconformidades, que hoy ponemos bajo los ojo de ustedes”. En el mismo contexto argumentativo, el director subraya la capacidad originaria del documental de suscitar los afectos del público para manipularlo y convencerlo, recurriendo explícitamente al concepto retórico de la *persuasivo*: “El fotodocumental vale también por su valor autónomo de convicción, de persuasión”¹⁵. Cuando Birri exige repetidas veces “profundizar la realidad”¹⁶ mediante el género del fotodocumental, podemos entender esta fórmula metafórica exactamente en este sentido: el cine logra extraer, activar y visibilizar un potencial afectivo de la realidad representada, una fuerza conmovedora de los hechos filmados que debe contagiar al público.

En este contexto se hace evidente que Birri construyó su película en analogía con las *partes orationis*, las fases del discurso como las definió la retórica antigua: en el exordio se introduce la ciudad de Santa Fe desde la vista de pájaro; en la argumentación y narración siguen los testimonios de los suburbios; y la peroración, es decir, la estimulación afectiva coincide con las secuencias de la última parte sobre el puente ferroviario. El efecto conmovedor de estas secuencias se debe también al hecho de que Birri incorporó una vieja tradición iconográfica en su puesta en escena: desde los siglos XVIII y XIX, en la historia del arte, los niños pobres y mendigos forman parte de los emblemas recurrentes de la pobreza. Dos ejemplos particularmente conocidos serían *El joven mendigo*, de Bartolomé Esteban Murillo, pintado entre 1645 y 1650; y *Los pobres en la fuente*, de Francisco de Goya, de 1786-1788. En el neorealismo italiano, que fue el movimiento cinematográfico que mayor influencia ideológica y estilística ejerció sobre Birri, varias películas retoman esta tradición, combinándola también con el tema del ferrocarril. Un ejemplo a destacar sería *I bambini ci guardano* (1943), de Vittorio de Sica, el amigo y maestro de Birri durante sus estudios en el Centro Sperimentale de Roma.

La iconología en cuestión tiene sus orígenes en el arte cristiano y está basada en motivos y temas bíblicos¹⁸. Su meta siempre ha sido la de destacar la dignidad metafísica de la pobreza y provocar compasión. El tema de los niños pobres se sitúa, pues, en una larga tradición emblemática que generó un definido repertorio icónico con una fuerte expresividad afectiva. Aby Warburg, el historiador de arte y fundador de la iconología, llamó a este vínculo entre una imaginería recurrente y su dimensión afectiva “fórmula de *pathos*”¹⁹.

El concepto se refiere a determinadas expresiones gestuales o mímicas que reclaman, por su recurrencia histórica, una validez universal. Legendario es el “Atlas de Mnemosyne”, en el que Warburg expuso constelaciones de varias fórmulas de *pathos* (la muerte de Orfeo, por ejemplo) para visualizar cómo ciertas expresiones icónicas viajan por las épocas, conectándose según el contexto político, social o estético, con diferentes significados afectivos.

Un tal peregrinaje de formas gestuales y mímicas, como dice Warburg, lo podemos observar igualmente en el ejemplo de los niños pobres o mendigos que se transmitió en el mundo hispánico también por el arte religioso o la pintura costumbrista de Goya o Murillo. En su documental sobre el *Tire dié*, Fernando Birri integra y adapta el aspecto universal del motivo para vincularlo con su poética política del subdesarrollo. Haciendo esto, Birri logró conservar dos dimensiones de la fórmula de *pathos*: por una parte, su función persuasiva, la capacidad de suscitar el afecto de la compasión, y al mismo tiempo, su carácter reconocible y universal.²⁰

En ciertas tomas, no obstante, la *evidentia* y la estimulación afectiva alcanzan sus límites. Algunos breves contactos visuales que se manifiestan entre los niños y los viajeros están marcados por una irreductible alteridad y extrañeza. En tales momentos transitorios y enigmáticos se manifiesta una profunda ambivalencia entre el encuentro inmediato y fugitivo, por una parte, y una distancia absoluta, por otra. Esta ambigüedad es, una vez más, un efecto producido por el medio de transporte. En cierto modo, la línea ferroviaria que conecta Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires funciona como una perpetuación metonímica, como un enclave cerrado de los espacios urbanos y protegidos dentro de los barrios pobres. El tren crea contigüidades momentáneas de los dos espacios opositores que constituyen la topología básica de la película: la ciudad y los arrabales. Así, la percepción en movimiento genera encuentros efímeros, casi fantasmáticos entre los representantes de dos mundos incompatibles, encuentros estos que alcanzan su intensidad por el choque entre el orden y el desorden, la prosperidad y la pobreza, la seguridad y el peligro. Esta ambivalencia entre presencia y ausencia, y sus efectos fantasmáticos coinciden con la definición paradójica que hizo Walter Benjamin del momento aurático, quien definió el aura como “lejanía por cercana que ésta pueda hallarse.”²¹

4. TOPOLOGÍA, MEDIO DE TRANSPORTE Y CARTOGRAFÍA COGNITIVA

Los encuentros auráticos definen los límites y marcan, al mismo tiempo, la culminación del estilo persuasivo que domina en la última parte del documental. Aquí se hace patente que el cine del subdesarrollo y su mensaje revolucionario no se fundan principalmente en argumentos ni apelan al intelecto, sino que actualizan las antiguas herramientas de la manipulación afectiva, adaptándolos al medio del cine y combinándolos con una iconología de origen religioso. El hecho de que Birri sustituya en su documental la argumentación y la explicación por la estimulación afectiva y la simplificación sugestiva nos lleva, para concluir, a las observaciones de Fredric Jameson sobre la estética geopolítica y la construcción de los espacios cinematográficos. Según su hipótesis central, el cine del “tercer mundo” reduce la complejidad creciente de las constelaciones y dinámicas globales a casos regionales.²² En algunos análisis paradigmáticos, Jameson muestra cómo las pelícu-

las construyen cartografías cognitivas (“cognitive maps”, en su terminología) que simplifican y esquematizan la intransparencia de una totalidad trasnacional, reduciéndola a conflictos regionales e individuales.

No comparto la premisa metodológica $\frac{3}{4}$ y demasiado general $\frac{1}{4}$ de Jameson según la cual el cine del tercer mundo es por eso, necesariamente, una alegorización de conflictos globales. En el caso de *Tire dié*, sin embargo, y tomando en cuenta la concepción del subcine desarrollado por Birri, algunas analogías programáticas me parecen evidentes. Birri insistió repetidas veces en la representatividad de su tema: para él, la problemática regional es sintomática de conflictos nacionales que son, a su vez, representativos de toda Latinoamérica, un continente que el director ve bajo la influencia y la dependencia del imperialismo norteamericano²³. En este sentido, la topología básica de *Tire dié*, constituida por dos mundos incompatibles entre una abundancia decadente y el subdesarrollo, puede leerse, al mismo tiempo, como una “cartografía cognitiva”, por poner de relieve conflictos de mayores dimensiones. Aparte de su función como catalizador de perspectivas, los medios de transporte tienen un papel fundamental en la construcción de esta cartografía cognitiva, porque ayudan a simplificar el mundo representado hasta la sugestión de un dualismo maniqueo: la vista desde el avión evoca la ciudad como espacio capitalista y urbano, dominado por un consumo excesivo e ilimitado, y la línea ferroviaria nos pone ante los ojos el subdesarrollo de las afueras como otra cara de la misma medalla. Desde esta perspectiva, el escenario de *Tire dié* adquiere la forma ternaria y la fuerza persuasiva de un emblema barroco, abarcando un tema -el subdesarrollo y la injusticia social-, una *pictura* -el puente, el tren y los niños mendigando- y una *scriptio* o un mensaje implícito: que el subdesarrollo provoca indignación, y esta debe provocar, en consecuencia, acción revolucionaria y cambio político.

NOTAS

1. Véase, por ejemplo Bernini 2004.
2. Birri 1999 :171-221, con respecto a *Tire dié*, sobre todo 191-208.
3. Genette 1972 :221-222.
4. Véase Lotman (1989) :311-340.
5. Véase Birri s.a., o Birri 1999 :192-194.
6. Ellis/Bochner 2008.
7. Birri 1999 :187.
8. Barthes (1968)
9. Birri (1987) :187.
10. Bernini 2004 :159, o Donoso 2012.
11. Birri s.a.
12. Genette 1972 :206.
13. Birri 1999 :189.
14. Quintiliano 1995 III, 5, 2.
15. Birri 1999 :186.
16. Birri 1999 :186.
17. Birri 1999 :187.
18. Véase Korff 1997) y Sudeck 1931.

19. Véase Warburg 2010 y Hurtig 2012.
20. Como sabemos por sus escritos, quería exemplificar, mediante un caso regional, una problemática nacional, incluso latinoamericana. Se ha criticado que, por la estereotipización, la iconología de la pobreza neutraliza las causas sociales y políticas. Sin embargo, pudimos ver que Birri evita esta trampa de la desindividualización con la parte testimonial de su película, que ofrece destinos individuales, nombres y biografías del precariato.
21. Benjamin 1983 :560.
22. Véase Jameson 1991 y 1992.
23. Birri 1991 :205-218.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- BARTHES, R. (1968) "L'Effet de réel" en: *Communications* 11: 84-89.
- BENJAMIN, W. (1983) *Das Passagen-Werk*, W. B.: *Gesammelte Schriften* V, Frankfurt: Suhrkamp.
- BERNINI, E. (2004) "Politics and the documentary film in Argentina during the 1960s", *Journal of Latin American Cultural Studies* 13: 155-170.
- BIRRI, F. *Tire dié* (1960), copia de la Viennale, Viena.
- BIRRI, F. (1991) "Cine y subdesarrollo", en F.B. *Por un nuevo nuevo nuevo cine latinoamericano*, 1956-1991, Madrid: Ediciones Cátedra 205-218.
- BIRRI, F. (1999) "La escuela documental de Santa Fe" en: F.B *El alquimista democrático. Por un nuevo nuevo nuevo cine latinoamericano* [35 años de escritos teóricos y poéticos 1956-1991], Santa Fe: Ediciones sudamérica Santa Fe : Ediciones Sudamérica: 171-221.
- BIRRI, F. (s.a.) "Tire dié (un sueño con los ojos abiertos)" <https://www.lahaine.org/mundo.php/video-tire-die>
- DE CERTEAU, M. (1980) *L'Invention du quotidien*, Paris: Gallimard.
- DONOSO, C. (2012) "Tire dié: niño que habla" en: *Taller de Letras* 51: 219-234.
- ELLIS, C. y BOCHNER, A. (2008) "Autoethnography, Personal Narrative, Reflexivity. Researcher as Subject", en: DENZIN Normann (ed.): *Collecting and Interpreting Qualitative Materials*, London: Sage.
- GENETTE, G. (1972) *Discours du récit*, en: G.G. *Figures III*, Paris: Seuil 67-273.
- HURTTIG, M. A. (2012) *Die entfesselte Antike. Aby Warburg und die Geburt der Pathosformel*. Verlag der Buchhandlung Walther König: Köln.
- JAMESON, F. (1991) *Postmodernism, or, The Cultural Logic of Late Capitalism*, Durham: Duke University Press.
- JAMESON F. (1992) *The Geopolitical Aesthetic. Cinema and Space in the World System*, Bloomington: Indiana University Press 1992.
- KLUCKHOHN, F. (1940) "The Participant Observer Technique in Small Communities" *American Journal of Sociology* 46: 331-343.
- KORFF, G. (1997) "Bemerkungen zur aktuellen Ikonographie der Armut" en: MÜLLER Siegfried (ed.) *Armut im Sozialstaat*, Berlin: Luchterhand 281-302.
- LOTMAN, Ju. M. (1989) *Die Struktur literarischer Texte*, München: Fink 1989.
- QUINTILIANUS, M. F. (1995) *Institutionis oratoriae /Ausbildung des Redners*. ed. Helmut Rahn, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- SUDECK, E. (1931) *Bettlerdarstellungen vom Ende des 15. Jh. bis zu Rembrandt*, Straßburg: Heitz.
- WARBURG, A. (2010) "Dürer und die Italienische Antike" en: A.W. *Werke in einem Band auf der Grundlage der Manuskripte und Handexemplare*, Frankfurt: Suhrkamp 176-186.



La 'película fluvial' en Latinoamérica: una mirada comparativa / *The 'fluvial film' in Latin America: a comparative view*

Christian von Tschilschke

(pág 155 - pág 166)

El imaginario colectivo referente a los grandes ríos latinoamericanos está en gran parte impregnado por representaciones cinematográficas, las cuales forman un grupo que se podría clasificar como 'película fluvial'. Pero este término, además de aludir a los ríos como temática, insinúa una afinidad elemental entre el agua/el río y el cine como medio. El presente artículo analiza ejemplos significativos del cine colombiano (*El abrazo de la serpiente*) y argentino actuales (*Los muertos*, *La León*, *Historias extraordinarias*) para mostrar cómo se desarrolla el potencial semántico de las 'películas fluviales', precisamente a partir de la asociación de estos dos elementos.

Palabras clave: cine, río, cronotopo, Colombia, Argentina

The collective imaginary of the large Latin American rivers is to a great extent shaped by their cinematographic representations forming a group that could be classified as 'fluvial film'. This term, however, refers not only to rivers as a subject-matter, but also implies the existence of fundamental affinities between the water/the river and the cinema as a medium. Based on significant examples from the recent cinema of Colombia (*El abrazo de la serpiente*) and Argentina (*Los muertos*, *La León*, *Historias extraordinarias*), this article explores how the semantic potential of the 'fluvial films' unfolds precisely between these two poles.

Key Words: cinema, river, chronotope, Colombia, Argentina

Christian von Tschilschke es catedrático de Literaturas Románicas en la Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Alemania. Sus publicaciones abarcan la literatura y los medios de comunicación (cine, televisión), la literatura francesa y española contemporánea, la literatura y cultura en la España del siglo XVIII, los estudios de género, la docuficción, el discurso colonial español respecto a África y el cine francés, español y latinoamericano. E-Mail: tschilschke@uni-muenster.de

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 11/12/2020