



EL ARTE MURAL DE LAS ESTACIONES DE TRENES SUBTERRÁNEOS DE BUENOS AIRES EN LA DÉCADA DE 1930

Cecilia Belej

Universidad de Buenos Aires

Un día nostálgico Ramón Gómez de la Serna, precipitado en locura nos anunció en noche inolvidable: “Ahora mismo me voy a mi tierra.” Y se sumergió en el subterráneo de la Avenida de Mayo, para circular desde Constitución hacia Retiro...“Ahí está viva y luminosa, España.”¹

Al igual que los textos o los testimonios orales, las imágenes son un documento histórico que nos permite reconstruir específicamente una dimensión visual del pasado. Dentro del conjunto de testimonios visuales conformado por pinturas, fotografías y material filmico entre otros soportes, los murales pintados en espacios de gran circulación resultan un elemento privilegiado a la hora de analizar la producción de imágenes y su impacto en una época determinada.

En la Argentina, hacia mediados de la década de 1930, un grupo de artistas, entre ellos Alfredo Guido, Jorge Soto Acébal y Rodolfo Franco, sostuvieron que el Estado debía utilizar el arte mural para retratar temas de la Historia Nacional en edificios públicos. Estos artistas entendieron el muralismo como una herramienta clave de la propaganda que tendiera a fortalecer la identidad nacional y las pasiones patrióticas. Desde esta postura, compusieron murales al servicio de los relatos históricos y de los sentimientos nacionalistas. Los hermanos Alfredo y Ángel Guido, el primero pintor y el segundo arquitecto –ambos cercanos a Ricardo Rojas– inte-

¹ Citado en Manrique Zago (Comp.), *Arte bajo la ciudad. Murales cerámicos, cementos, relieves y esculturas de los Subterráneos de Buenos Aires*, Buenos Aires, Manrique Zago, 1978, pp. 47 y 48.

graron parte de la corriente nacionalista cuyo propósito incluía la recuperación de las esencias americana y española para así lograr una suerte de síntesis que representara al hombre argentino.²

En Buenos Aires, dentro del conjunto de murales que se pintaron en la década del treinta, sobresale el extenso programa iconográfico del subterráneo de la Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Financiera (CHADOPyF), hoy líneas C, D y E. Allí se representaron paisajes españoles en la C, la primera en ser construida; y los hitos históricos y costumbres argentinas en la D y la E. Además, las obras murales, por su alto grado de exposición a la mirada del público general, transformaron espacios concurridos de la ciudad y representaron, como mencionamos anteriormente, intereses políticos que nos proponemos explorar, tanto desde el comitente, como del artista plástico. ¿Cuál fue el criterio que guió la elección de los temas a representar? Planteado así el problema, el propósito de este texto es analizar el programa iconográfico de los murales cerámicos que se pintaron en cada línea de las estaciones del subterráneo de Buenos Aires en la década de 1930, así como intentar explicar porqué se seleccionaron dichas imágenes. Para ello se tendrá como marco la sociología del arte, con la intención de no perder de vista las condiciones sociales de producción de estas obras de arte como así también la función social que se pensó para ellas.

La Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas

En julio de 1930, Manuel Vázquez Pereira, el representante de la Compañía Anónima de Proyectos y Construcciones de Madrid (CAPYC), que luego se transformaría en Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas (CHADOPYF), obtuvo del Honorable Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires la Ordenanza-Concesión número 4070 por la que se la autorizaba a construir una red subterránea de tranvías a tracción eléctrica en Buenos Aires:

Art. 1º- Acuérdate a la Compañía Anónima de Proyectos y Construcciones de Madrid (CAPYC), a la que se autoriza a construir a los efectos de esta Ordenanza [...] el derecho de construir una red de comunicaciones subterráneas de tracción eléctrica, para el transporte exclusivo de pasajeros dentro de la Capital Federal, con los siguientes puntos terminales.

Línea 1.- Plaza Constitución a Retiro.

Línea 2.- Parque Chacabuco a Plaza Constitución.

Línea 3.- Avenida Roque Sáenz Peña y Corrientes a Avda. San Martín y Avda. Gaona.

Línea 4.- Monroe y Cabildo a San Juan y Jujuy. [...]

Art. 6º.- Se establecerán estaciones en los puntos que se determinen de acuerdo entre la Compañía concesionaria y el D. E., las que no podrán estar separadas entre sí por una distancia mayor de seiscientos metros. [...]

² Entre los nuevos murales que se pintan a partir de la década del treinta se encuentran: *Ejercicio Plástico* (1933, Equipo Poligráfico); los murales del Plaza Hotel (1933, Jorge Soto Acébal y María Mercedes Rodríguez); murales en La Fraternidad (1934, Dante Ortolani); *Mujer trabajando* en la Biblioteca "Veladas de Estudio después del Trabajo" de Avellaneda (1934, Juan Carlos Castagnino); *Las Artes y Artes Criollas*, en la Comisión Nacional de Bellas Artes (1934 y 1935, Alfredo Guido); *Motivo Serrano* en la Sociedad Rural (1935, Alfredo Guido); *La Ingeniería* y *La Arquitectura* en el Ministerio de Obras Públicas (Alfredo Guido, 1935); las decoraciones cerámicas de las estaciones de las líneas de subterráneos de la compañía CHADOPYF (la C en 1934, y las D y E entre 1935 y 1939, por Alfredo Guido, Rodolfo Franco, Martín Noel, Manuel Escasany y Benito Quinquela Martín, entre otros); los 16 murales de la Escuela Pedro de Mendoza (1936, Benito Quinquela Martín) y en el Ministerio de Obras Públicas (1936-7, Pío Collivadino y Ernesto Valls, Quinquela Martín, entre otros).

Art. 8º.- El término de vigencia de esta concesión será el de ochenta años, a contar desde la fecha de escrituración. [...]

Art.10º.- Como garantía del cumplimiento total de las obligaciones que contrae la Compañía, así como para responder también a las multas en que incurriera, depositará dentro de los sesenta días de la promulgación de esta Ordenanza, en el Banco Municipal de Préstamos a la orden del Sr. Intendente Municipal, la cantidad de treinta mil pesos moneda nacional (\$ 30.000 m/n) por kilómetro o fracción de vía simple concedida, en efectivo o en títulos de renta nacionales o municipales. Es entendido que el depósito abarcará el total de las cuatro líneas acordadas por esta Ordenanza. [...]³

Asimismo, se estipulaban las fechas estimadas para la presentación de los planos definitivos de cada línea y demás cuestiones. Éstos debían ser aprobados por el municipio, así como otras cuestiones, incluida la tarifa para el servicio de transporte que se fijaría en 0.10 \$ m/n el directo y 0.15 \$ m/n las combinaciones.

En ese momento la ciudad contaba con dos líneas de subterráneo, la construida por la Anglo Argentina, que corría debajo de la Avenida Rivadavia y había sido la primera en ser construida en América Latina (1913), y la del Ferrocarril Terminal Central de Buenos Aires, en 1930, que iba por debajo de la Avenida Corrientes. De la propuesta original de cuatro líneas de subterráneos, La CHADOPyF construyó tres: la actual C, la D y la E, (aunque originalmente se las designaba con los números 1, 4 y 2, respectivamente). La C, que se inició en 1933, tiene 9 estaciones y une las estaciones cabeceras de trenes Retiro y Constitución. A lo largo de esta línea se colocaron murales cerámicos realizados por el arquitecto Martín S. Noel y el ingeniero Manuel Escasany. Los motivos que se representan son de ciudades y paisajes españoles, como por ejemplo *Bilbao*, *Santander*, *San Sebastián*, *Álava* y *Navarra* en la estación Moreno. La línea D, construida entre 1935 y 1940, está decorada con motivos argentinos. Los bocetos para los murales cerámicos fueron realizados por Alfredo Guido, Rodolfo Franco y Léonie Matthis de Villar, entre otros. Finalmente, la línea E se construyó entre 1940 y 1944 y fue embellecida con murales de Léonie Matthis de Villar, Otto Durá, Rodolfo Franco y Alfredo Guido y la mayoría de los murales son de temas de la historia argentina como por ejemplo, *La batalla de Caseros* (estación Urquiza) y *La conquista del Desierto* (estación Entre Ríos).⁴

Es preciso aclarar que la particularidad de estas obras es doble, por un lado, porque se trata de encargos de una compañía privada y por otro lado porque el artista sólo pinta el boceto en cartón y después una empresa ceramista llevó ese diseño a las cerámicas con esmaltes, que luego fueron horneadas. De todas maneras, y teniendo en cuenta que se inscriben en el contexto latinoamericano de auge del arte público monumental, comparten características con la pintura mural, no en su confección pero sí en el gran formato, y sobre todo en lo relativo a su exhibición en lugares con alta visibilidad como son las estaciones del subterráneo de una metrópolis como Buenos Aires. Además, casi todos los artistas que realizaron bocetos para las decoraciones de las estaciones del subterráneo, pintaron murales en otros edificios de la ciudad, por eso interpretamos estos diseños como parte de una producción mural más amplia.⁵

³ Federico A. Zamboni, "Subterráneos para transporte de pasajeros en Buenos Aires", en *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, Buenos Aires, Nº 21, 1936, pp. 82-84.

⁴ En 1997 se decretó Monumento Histórico Nacional a estos murales cerámicos argumentando que "constituyen verdaderos testimonios del espíritu cosmopolita y abierto de nuestra nacionalidad, homenaje artístico a las distintas regiones del país y de nuestra madre patria, a través de sus murales y mayólicas". Decreto 437/ 97, Secretaría de Cultura, Presidencia de la Nación Argentina.

⁵ Por ejemplo, Rodolfo Franco, Léonie Matthis y Alfredo Guido pintaron en el edificio de la sede central del Automóvil Club Argentino.

Paisajes españoles

Comenzaremos en sentido cronológico por los murales de la línea C, en donde el rasgo más significativo es el del paisaje. Peter Burke plantea que el paisaje puede también reflejar paisajes típicos o simbólicos que representan naciones por ejemplo por medio de su vegetación característica: “[...] el paisaje evoca una serie de asociaciones políticas, o incluso que expresa una determinada ideología, como por ejemplo el nacionalismo”.⁶

En la línea C del subterráneo se encuentra una serie de doce murales llamada *Paisajes de España*.⁷ Ubicados de a pares a lo largo de seis estaciones, esta línea fue la primera construida por la CHADOPYF. Como se trataba de una compañía con capitales hispano-argentinos se la decoró con imágenes de España.

El hombre que presidía la CHADOPYF y estuvo a cargo de la planificación y construcción de la línea C fue Rafael Benjumea y Burin (Sevilla, 1876 – Málaga, 1952). Su historia de vida estuvo ligada a los vaivenes políticos del ascenso de las derechas en Europa en la década de 1930. Así fue saltando de país en país según el signo político conservador y los golpes de Estado. Realizó importantes obras públicas durante la dictadura de Primo de Rivera entre 1923 y 1930 en España. En 1926, Rivera lo nombró Ministro de Obras Públicas, concentrándose en la construcción y reparación de carreteras españolas y la creación de Confederaciones Hidrográficas. Al caer este último en desgracia, Rafael Benjumea se exilió en Argentina, donde residió entre 1933 y 1948. En 1948, Francisco Franco lo nombró Presidente de RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) y más adelante, Presidente del Consejo de Obras Públicas. En Buenos Aires, aparentemente fue él quien decidió decorar las estaciones del subterráneo con murales y en ese sentido es comprensible la búsqueda de la relación con arquitectos e ingenieros que estuvieran mirando a España y que tuvieran un programa conservador. El arquitecto Martín Noel y el ingeniero Manuel Escasany fueron los que realizaron los cartones para los *Paisajes de España* y en Sevilla, Hijos de Ramos Rejano realizó las cerámicas.⁸

El propósito de decorar de esta manera las estaciones, bien podía ser el de ofrecer a los usuarios, ante la oscuridad de los túneles, panoramas coloridos como si se tratase de un tren que recorre un paisaje real, cuyos pasajeros recorrieran comarcas y regiones al aire libre, en vez de trasladarse debajo de la tierra. Además, elegir paisajes españoles, en el contexto de una población con un porcentaje muy alto de inmigrantes de origen español, implicaba que no pocos reconocieran en aquellas imágenes la catedral, el puente o los naranjos de su terruño.

Aquí se trata de paisajes que representan a España a través de las vistas de sus ciudades y pueblos. En cada uno de estos paneles, las ciudades están agrupadas de a tres o cuatro y se las representa a la manera de la *veduta italiana*. Estas ciudades se presentan desprovistas de sus habitantes, vacías. Sólo intuimos la mano del hombre a través de sus obras arquitectónicas, que se transforman en la marca distintiva de cada pueblo o ciudad.

⁶ Peter Burke, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*, Barcelona, Crítica, 2005, p. 55. Para el caso argentino, Laura Malosetti Costa, ha señalado como hacia fines del siglo XIX existió una preocupación por transmitir un cierto mensaje a través de un paisaje de carácter nacional. Véase también Laura Malosetti Costa, *Pampa, ciudad y suburbio*, Buenos Aires, Fundación OSDE, 2007.

⁷ Los murales se encuentran en las estaciones Lavalle, Diagonal Norte, Av. de Mayo, Moreno, Independencia y San Juan.

⁸ En el caso de esta primera serie de decoraciones cerámicas, las mismas se confeccionaron en España, en cambio las siguientes, de las actuales líneas de subterráneo D y E son de origen nacional y se confeccionaron en Cattáneo.



Martín Noel y Manuel Escasany, *Paisajes de España: Santiago, Lugo, Asturias y Santander*, 1934, Línea C, estación Moreno, subterráneo Buenos Aires.

En la historia de la pintura, las vistas de las ciudades o *vedute* es un género que se inicia a mediados del siglo XVII. Iniciado en Holanda con vistas de Amsterdam y otras ciudades y extendiéndose durante el siglo XVIII a otros países. Si antes se representaba a las ciudades utilizando el punto de vista llamado “a vuelo de pájaro” que se trataba de un punto de vista muy alto, con las vistas, se baja ese punto de vista a uno panorámico, mucho más bajo, a la altura de un observador. Esto genera una mayor sensación de realidad, al mismo tiempo que este punto de vista agranda los objetos dando una impresión de grandiosidad y magnanimidad a los edificios representados, dándole un aire de heroísmo al paisaje. Se populariza particularmente en Venecia donde adquiere el nombre de *vedute* y el propósito de estas era representar aquello que hacía que una ciudad se distinguiera de otra.

La acentuada horizontalidad de los murales cerámicos de la línea C resulta ideal para la representación de este tipo de vistas de ciudades, máxime si como en este caso se hilvanan varias ciudades en un mismo mural. El espacio está estructurado de tal manera que transmite por un lado calma por el orden reinante y al mismo tiempo un cierto ritmo impuesto por los arboles que separan las distintas *vedute*. Los colores planos acentúan lo esencial de cada elemento representado. Claro que ésta no era la única forma de representar regiones españolas. Se podría haber optado por otro lenguaje plástico, o aludir a los símbolos españoles como la tauromaquia o escenas típicamente españolas de la vida cotidiana. En cambio, se eligió este tipo de representación que remite a un género ya en desuso, pero con el que probablemente un arquitecto y un ingeniero como Martín Noel y Manuel Escasany se sintieran más a gusto, como es el de enfatizar los distintos elementos arquitectónicos que distinguen una ciudad de otra. Esto ocurría en el marco de una recuperación de la tradición edilicia española y que permitía exhibir una suerte de catálogo de aquellas construcciones arquitectónicas más importantes de cada pueblo y ciudad. En muchos casos se trata de iglesias, pero en otros también hay puentes, alcázares, torres, estatuas, etc.

Así como Avenida de Mayo era conocida como “la Avenida de los españoles” por la concentración de restaurantes, hoteles y negocios de españoles radicados en Buenos Aires, el subterráneo que corría en forma paralela al río, sería conocido como “el subte de los españoles”. ¿Cuántos reconocerían en estas imágenes las regiones españolas de donde provenían? Las mismas estaban dirigidas al público que se viajaba en el subte que, para tener una idea aproximada, en 1934 en la línea de la Anglo Argentina, se trasladaron 40 millones de pasajeros a lo largo de ese año.⁹ Dentro de estas decoraciones, y justamente en la estación *Avenida de Mayo* se colocaron dos motivos que no corresponden con vistas de ciudades. La primera es *El acueducto romano*

⁹ Federico A. Zamboni, “Subterráneos para transporte de pasajeros en Buenos Aires”, en *Boletín de Obras Públicas de la República Argentina*, Buenos Aires, N° 22, 1936, p. 241.

de Segovia, de Ignacio Zuloaga y la segunda es la que se encargó al artista Fernando Álvarez de Sotomayor: *España-Argentina MCMXXIV*¹⁰. Nos centraremos en esta última ya que condensa una serie de ideas como veremos a continuación. En el centro de la composición se encuentra la República Argentina, representada como una joven mujer que lleva la bandera nacional. A su alrededor se encuentran alegorías de la pintura, la escultura y la ciencia. La presencia de mujeres de piel morena y otras de piel blanca remiten a la procedencia americana y española respectivamente. En el extremo izquierdo se alude al descubrimiento de América por medio de las carabelas, mientras que en el derecho se ven los trabajos en el puerto de principios del siglo XX. También está representada la inmigración española hacia Argentina, completando así una imagen armoniosa de la historia de ambos países. En la parte inferior en grisalla, un conjunto de hombres lleva a cabo las obras del subterráneo.



Fernando Álvarez de Sotomayor, *España -Argentina MCMXXIV*, 1934, Línea C, estación Avenida de Mayo, subterráneo Buenos Aires.

Las líneas D y E

En torno al Centenario de la Revolución de 1810 surgió un nacionalismo cultural o un primer nacionalismo preocupado por la identidad nacional. Tanto la figura de Ricardo Rojas como la de Manuel Gálvez fueron centrales en la cristalización de estas ideas. 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 madre patria, estrechando vínculos y revalorizando la herencia colonial española. Ambos pensaron el problema de lo argentino como fruto de la combinación del elemento hispano con el indígena. Ricardo Rojas se preocupó por dotar de una conciencia histórica a la población a través de la educación, a partir de diversos soportes como la literatura y la arquitectura, entre otros.¹¹ Cattaruzza ha señalado que el Estado utilizó variados medios en pos de lograr la nacionalización de sus habitantes. En ese sentido tanto los libros escolares como los retratos

¹⁰ La cerámica fue realizada en España por los hijos de Daniel Zuloaga, un prestigioso ceramista. En 1972 la obra fue restaurada por Carlos Benvenuto.

¹¹ Véase Carlos Altamirano-Beatriz Sarlo, *Ensayos argentinos. De Sarmiento a la vanguardia*, Buenos Aires, Ariel, 1997 y Ana María Telesca-Laura Malosetti Costa-Gabriela Siracusano, "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, 1999.

de los próceres y las banderas en las aulas de las escuelas colaboraron a un mismo fin. Durante la década del treinta, la preocupación por parte del Estado en este aspecto se constata a través de varias acciones, entre ellas, la exaltación de los símbolos patrios. Es en este sentido que la figura del historiador, que pertenece a una disciplina en proceso de profesionalización en el periodo de entreguerras, es fundamental a la hora de organizar un relato de la historia nacional.¹²

Para Rojas el arte tenía el rol de reformular el “ser nacional”. La arqueología era una herramienta fundamental para conocer a los pueblos indígenas, así como los museos y la enseñanza de una historia del arte precolombina en las escuelas de Bellas Artes tenían un carácter pedagógico que apuntaba a fomentar la constitución de una estética nacional. Por ello, el Salón de Bellas Artes será el ámbito privilegiado de circulación y difusión de una tendencia nativista en la primera mitad del siglo XX en las artes plásticas. 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, el Gran Premio de Pintura en 1935. Ricardo Rojas va a ser guía de todo un grupo de intelectuales y hombres y mujeres avocados a tareas disímiles, entre los que encontramos a Martín S. Noel, Manuel Escasany y a los hermanos Ángel¹³ y Alfredo Guido, entre otros.¹⁴

Por otra parte, el hecho de que el formato de los murales sea tan exageradamente apaisado, con un ancho de 15 metros con respecto al alto 1,80 metros de altura, condiciona el diseño. Además, los murales colocados a la altura de las personas y los espectadores no tendrían mucha perspectiva para contemplarlos, a menos que se los viera desde el andén contrario. Es decir que ante estas dimensiones, el artista podría organizar el espacio como un relato de izquierda a derecha, o simplemente, como en una sucesión, plasmar motivos uno tras otro. Como el observador de estos murales no tenía perspectiva suficiente para observarlos, porque sería necesario verlos desde el andén de enfrente, entonces al hacer pequeñas figuras separadas entre sí, se podía contemplar la obra desde la corta distancia (3 metros como máximo) que brinda el andén y de esta manera favorecer la mirada del observador que transita por el andén a la espera del tren.

En las líneas D y E, que fueron construidas con posterioridad, se encuentran temas históricos y relativas a las costumbres de los pobladores y los paisajes argentinos. Tomaremos aquí a modo de ejemplo algunos casos.

Para decorar la estación Urquiza de la línea E del subterráneo, se le solicitó a Léonie Matthis¹⁵ dos murales, que honraran las hazañas de Justo José de Urquiza. En sus andenes se encuentran enfrentados: *La batalla de Caseros* que remite a uno de los hechos fundantes en la unificación del Estado nación. Se trata del conflicto bélico en que se enfrentaron las tropas de la Confederación al mando de Juan Manuel de Rosas, gobernador de Buenos Aires; y Justo José de Urquiza guiando al Ejército Grande. Enfrentado al otro, se encuentra *Entrada triunfal del general Urquiza en Buenos Aires en 1852*. La autora había presentado estas acuarelas poco tiempo antes en la galería Müller.

¹² Véase, Alejandro Cattaruzza, “La historia y la ambigua profesión de historiador en la Argentina de entreguerras” en Alejandro Cattaruzza- Alejandro Eujanian, *Políticas de la historia. Argentina 1860-1960*, Buenos Aires, Alianza, 2003.

¹³ La casa de Rojas (actual museo) fue construida por el arquitecto Ángel Guido en 1929 y ella es una puesta en práctica de lo enunciado por Rojas en *Eurindia* –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. En la casa la fachada es una réplica de la casa histórica de Tucumán y la puerta cancel y las pilastras del patio tienen motivos incaicos. Véase, Ricardo Rojas, *Eurindia*, Buenos Aires, La Facultad, 1924.

¹⁴ Marta Penhos, “Nativos en el Salón. Artes plásticas e identidad en la primera mitad del siglo XX” en Marta Penhos y Diana Wechsler (coords.), *Tras los pasos de la norma. Salones Nacionales de Bellas Artes (1911-1989)*, Buenos Aires, Archivos del CAIA, 1999.

¹⁵ Léonie Matthis (1883-1952). Nació en Champagne, Francia. Fue la primera mujer admitida en la Academia. Se casó con el artista español Francisco Villar y ambos se radicaron en Argentina. Léonie se dedicó a pintar la vida cotidiana en el pasado y cuadros históricos, género en general tomado por artistas varones.



Izquierda: Léonie Matthis de Villar, *La batalla de Caseros*, 1939, Línea E, subterráneo Buenos Aires.
Derecha: Léonie Matthis de Villar, *Entrada triunfal del General Urquiza en Buenos Aires*, 1939, Línea E, subterráneo Buenos Aires.

También de Matthis, pero en la estación Plaza Italia de la línea D, se encuentran tres murales que representan escenas de la vida cotidiana de las misiones jesuíticas: *Casamientos colectivos*, *El besamanos de los Caciques* y *Visita del Gobernador*. Tanto en el caso anterior como en este, Léonie expuso primero las obras y luego le fueron solicitadas para las estaciones del subterráneo, es decir que no se pedían obras nuevas, sino, reproducciones de obras ya realizadas.

Algo similar pudo ocurrir con la decoración de la estación Entre Ríos donde se le pidió al pintor costumbrista español Antonio Ortiz Echagüe¹⁶ dos cartones para su decoración: *La Conquista del Desierto* que representa la persecución y muerte de los indios en pos del corrimiento de la frontera ganadera y *La fundación de pueblos en la pampa*, que era la manera por medio del establecimiento de colonos, de asegurar la apropiación de la tierra. En estas obras predominan los colores tierra y verdes y la representación a manera de friso donde se suceden una serie de situaciones distintas en un mismo plano. Nos centraremos en el primero, en el que destacan algunas escenas relacionadas con la vida cotidiana de los indígenas, como la caza del guanaco con lanzas y boleadoras, así como la forma de montar “a pelo”, sin montura. De izquierda a derecha se observan, como si se tratase de viñetas, varias escenas divididas entre sí por los troncos de árboles cuyas copas recorren toda la parte superior del mural. En primer término, un grupo de “blancos” que han llegado a una toldería sometida con caballos ensillados, carretas y vestimentas occidentales, probablemente se trate de colonos que llegaban a tomar posesión de las tierras recientemente conquistadas. Le sigue una construcción techada donde se aloja un ataúd con una cruz, lo que indica que se trata de un cristiano. En un segundo plano se ven las carpas de los soldados o expedicionarios de un lado y del otro las tolderías de los indios, cubiertas con pieles de animales. Los indios, con ponchos, vinchas y descalzos son representados como un retrato,

¹⁶ Antonio Ortiz Echagüe (1883-1942) nació en Guadalajara, España. Estudió en París y Roma. Fue un artista viajero que retrató los tipos populares en los distintos países donde vivió, teniendo un período holandés, uno marroquí y uno argentino. Se casó con Elisabeth Smidt, de nacionalidad holandesa, cuyo padre tenía una estancia en la provincia de La Pampa. Allí se estableció entre 1923 y 1926 repartiendo su tiempo entre Buenos Aires y La Holandesa, nombre de su estancia. En 1924, realizó una exhibición en la recién inaugurada galería Van Riel. Retornó a España y luego volvió y residió en el país entre 1933 y 1942, año de su prematuro fallecimiento. En la estancia, Ortiz Echagüe no solo pintaba sino que se dedicaba a la cría del ganado vacuno y bovino, es decir que su conocimiento del campo no se basaba solo en la contemplación, sino que estaba a cargo de los negocios de La Holandesa. Otra de sus actividades allí era la caza, especialmente de pumas. El hecho de que le hubieran encargado a él esta obra se relaciona con que pintaba cuadros de temas pampeanos y si bien no se dedicaba a los cuadros de temas históricos, se trataba de la acción transcurrida en el campo, tema largamente por él retratado.

si se quiere didáctico, de la vida de los indios. En el centro de la composición se ve a un indio que corre hacia el espectador con una antorcha encendida, a su paso va encendiendo una toldería haciendo referencia a algún episodio. Todo el mural está enmarcado por una guarda pampa. En la lejanía se recorta la silueta de un grupo de indios a caballo portando lanzas. Si comparamos esta representación con fotografías del momento de la campaña al desierto, notamos que probablemente el autor se sirvió de este tipo de documentos¹⁷ para la composición. Obras de caballete como *Mi mujer y mi hija en la estancia* (1923-4), *Chico con rebenque*, *Paisanito tomando mate* y *El esquilador*, son características de este período. El hecho de que le hubieran encargado a él esta obra se relaciona con que pintaba cuadros de temas pampeanos y si bien no se dedicaba a los cuadros de temas históricos, se trataba de una acción que transcurría en el campo, tema largamente tratado por el artista.

En la Línea D es donde se concentra la mayoría de los murales de Alfredo Guido.¹⁸ La temática remite a motivos argentinos: costumbres, algunos hitos históricos y leyendas. Los murales de Alfredo Guido son: *Las leyendas del País de la selva*, *Arqueología diaguita*, *los valles*, *la zafra* y *los ingenios*, *Rosario*, *San Lorenzo*, *la posta*, *la trilla*, *la chacra* y *Santa Fé hacia 1836* y *San José de Flores*, *Luján*, *la quinta* y *el rancho en 1835* y *Luján*, *los cereales*, *ganadería* y *el Río de la Plata en 1936*.

En *Canciones, costumbres y leyendas del País de la Selva* (Estación Bulnes) se apiñan dibujos de seres fantásticos, aparentemente desconectados entre sí, pero que representan personajes del libro de Ricardo Rojas *El País de la selva*. Publicado en 1907, algunas partes originalmente aparecieron como folletín en *Caras y Caretas*. Rojas, además de haber sido criado en Santiago del Estero, realiza un viaje en el que recopila leyendas y costumbres de La Selva: “la región argentina que se extiende desde la cuenca de los grandes ríos hasta las primeras ondulaciones de la montaña. Dicha región abarca en la actualidad varias provincias, pero constituyó una sola en tiempos del virreinato español”¹⁹ cuyo epicentro es Santiago del Estero. En el mural vemos de izquierda a derecha, un pesebre con ángeles que representa la forma en que se celebra la Noche Buena en el campo. A ese motivo le siguen la Mul’ánima, representada como una mula alada, suspendida en una nube de vibrante color amarillo. Del conjunto sobresale la figura del toro-Zupay. El animal, coloreado de negro, destaca sobre un fondo rojo, en actitud desafiante. Veamos la descripción que realiza Rojas de él:

Verdaderamente el Toro-Diablo podía aparecérsese en cualquier encrucijada. Era fácil reconocerle por su color renegrido, su corpulencia singular, su baladro potente [...] Era de gigantesca estatura, erguido el cuello; cola y nuca cerdosa cual los centauros. Solípedos los callos, corría el cogote enhiesto, luciendo la cabeza redonda entre humana y taurina. Humeantes las narices, la trompa llena de bramidos, marchaba tras del infeliz.²⁰

¹⁷ Julio Vezub, *Indios y soldados. Las fotografías de Carlos Encina y Edgardo Moreno durante la “Conquista al Desierto”*, Buenos Aires, el Elefante Blanco, 2002.

¹⁸ Alfredo Guido (1892-1967), estudió en Rosario pintura con el italiano Mateo Casella. Una vez en Buenos Aires ingresó a la Academia de Bellas Artes donde tomó clases con Pío Collivadino y Carlos Ripamonte. En 1924 obtuvo el Premio del Salón Nacional con su *Chola desnuda*, y además de su pintura de caballete, desde principios de la década de 1930 va a realizar murales. Pinta *Las Artes* (1934) y *Artes Criollas* (1935) en la Comisión Nacional de Bellas Artes, *Motivo Serrano* (1935) en la Sociedad Rural Argentina, *La Ingeniería* y *La Arquitectura* (1935) en el Ministerio de Obras Públicas, *La Batalla de Caseros* (1939) en el Concejo Deliberante de Morón y *La Panamericana* (1942) en el edificio del Automóvil Club Argentino, entre otros. Realizó también murales-vitrales para el Colegio Militar de la Nación, en 1937. Entre 1932 y 1955 dirigió la Escuela “Ernesto de la Cárcova”, y desde allí intentó conciliar las ideas nuevas en arte con una pintura más tradicional.

¹⁹ Ricardo Rojas, *El país de la selva*, Buenos Aires, Taurus, 2001, p. 63.

²⁰ *Ibidem*, p. 248-9.

Este mural presenta un diseño abigarrado donde se yuxtaponen los personajes de las leyendas. Entre otras, el Kacuy, el Runauturuncu, la Salamanca y la Telesita.

Vemos la relación explícita que se da al designar de la misma manera el mural que el libro de Rojas pero además de esto, ¿Cómo podemos interpretar la vinculación entre Rojas y los murales cerámicos del subte? Como señalamos anteriormente, Rojas formó parte de lo que se denominó primer nacionalismo y como señala Marta Penhos²¹ la figura del indio se proyectaba como el antepasado espiritual de los argentinos. Para Ricardo Rojas el arte tenía el rol de reformular el Ser nacional. Y en este sentido, es interesante el diálogo que se establece de este mural con el que se encuentra en el andén de enfrente de la misma estación: *Arqueología diaguita, los valles, la zafra de la caña y los ingenios*, en el que se suceden, de izquierda a derecha representaciones con títulos. Bajo las palabras “Arqueología Diaguita” vemos algunas vasijas de cerámica y una urna funeraria enmarcadas por un paisaje con tunas. Están representados dos cuencos de cerámica y otros elementos que son el resultado de la arqueología. Hay dos figuras que sobresalen del conjunto: una es uno de los menhires del Valle de Colalao encontrados por Ambrosetti y por Adán Quiroga y la otra es una urna funeraria. Es probable que el modelo haya sido una pieza de la cultura santamariana conocida como Urna Quiroga hallada por el arqueólogo catamarqueño Adán Quiroga en Tucumán y que luego pasó al acervo del Museo Nacional de Bellas Artes y desde 1912 ingresó al Museo Etnográfico Juan B. Ambrosetti. Guido toma aquí una serie de decisiones que implican operaciones simbólicas relevantes: por un lado, no representa a los indios, sino a sus productos, y por el otro, cuando pone el título “Arqueología Diaguita” no representa un sitio en excavación, sino que amontona una serie de piezas, sin duda de importancia cardinal, halladas por los padres de la arqueología local.

La siguiente escena tiene por título: *Los valles* y donde se observa a un hombre a caballo, con ropajes costumbristas, sombrero y poncho sobre el hombro. Le siguen *La zafra* y *El ingenio*. De esta manera, se muestran las actividades del hombre de Tucumán y el producto de esa región. Si en el extremo izquierdo se encuentra *La Arqueología*, en el derecho se encuentra *El ingenio*, es decir que siguiendo a las imágenes, se puede leer un origen y un destino para el hombre del noroeste argentino, ligado al progreso y a la producción de materia primas.



Alfredo Guido, *Arqueología Diaguita, los valles, Tucumán, la zafra de la caña y los ingenios hacia 1938* (Detalle), 1938, Línea D, estación Bulnes, subterráneo Buenos Aires.

²¹ Marta Penhos, Op. Cit.

La arqueología era pues una herramienta fundamental para conocer a los pueblos indígenas; así como los museos y la enseñanza de historia del arte precolombina en las escuelas de Bellas Artes tuvieron 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: “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”²². Este movimiento que también había imbuido a la arquitectura, dejó algunas obras como por ejemplo la misma casa de Ricardo Rojas (actual museo), construida por Ángel Guido en 1929. Se trató de una puesta en práctica de lo enunciado por Rojas en *Eurindia*- 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; en la cual la fachada es una réplica de la casa histórica de Tucumán y la puerta cancel y las pilastras del patio tienen motivos incaicos.

* * *

A modo de conclusión podemos decir que dentro de la vertiente del muralismo en la que se encuentran los artistas ligados a la restauración nacionalista, Alfredo Guido fue una de las figuras que sobresalió por la gran cantidad de encargos recibidos, por su impronta en la Escuela de Bellas Artes y por las conexiones directas con los arquitectos Martín Noel, y su hermano Ángel, así como con Ricardo Rojas. Además debemos tener en cuenta que las líneas de subterráneos realizadas por la compañía CHADOPYF se inauguraron en un momento en que en Latinoamérica estaba en pleno auge el muralismo, si bien en lugar de pintar sobre los muros directamente, los diseños de los artistas serían pasados a cerámicos en este caso. En síntesis, en un momento de auge internacional de arte mural, en la Argentina es notorio el eco que tienen estos movimientos, que tendrán características diferentes. En el caso del subterráneo anclado en la propia historia, la fuerza del nacionalismo, signado por un contexto específico.

Podemos pensar que los murales cerámicos de los subterráneos de Buenos Aires acompañan la propuesta euríndica de Ricardo Rojas, encarnado una síntesis americanista. En la que por un lado se apunta a la recuperación del pasado hispano, plasmada en el retorno al estilo colonial, que Martín Noel llevó a la práctica en el plano de la arquitectura, imprimiéndole en cambio a su pintura (realizada junto a Manuel Escasany) un carácter más decididamente hispanista al ocuparse de paisajes de las distintas regiones de la madre patria en las obras realizadas en la línea C o “subte de los españoles”. Por otro lado, el componente de raíces autóctonas y la historia argentina es retomado por el programa iconográfico que llevaron adelante Alfredo Guido, Rodolfo Franco, M. Noel y M. Escasany, entre otros artistas en las estaciones de la línea D. Así, estación tras estación se suceden los paisajes nacionales, su gente, sus costumbres y sus leyendas en un claro intento didáctico de ilustrar a los porteños.

²² Ibidem, p. 141.

Bibliografía

- Altamirano, Carlos y Sarlo, Beatriz, *Ensayos argentinos. De Sarmiento a la vanguardia*, Buenos Aires, Ariel, 1997.
- Belej, Cecilia, “Los murales del Subte” en CASAZZA, Roberto- CORTÉS, Alfredo, *Color subterráneo*, Buenos Aires, Akian Gráfica Editora, 2007.
- Belej, Cecilia, “Berni versus los Decoradores. La querrela por los muros a comienzos de la década de 1940”, en *Avances. Revista del Área Artes de la Facultad de Filosofía y Humanidades de la Universidad Nacional de Córdoba*, N° 18, 2011.
- Burke, Peter, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*, Barcelona, Crítica, 2005,
- Burucúa, José Emilio (dir.), *Argentina, Arte Sociedad y Política*, Buenos Aires, Sudamericana, 1999, 2 vol.
- Casazza, Roberto- Cortés, Alfredo- Kwiatkowski, Nicolás, *El Subte de Buenos Aires: un viaje de noventa años 1913-2003*, Buenos Aires, Akián Gráfica Editora, 2003.
- España, José de, *Guido. Colección Artistas Argentinos*, Buenos Aires, Ediciones plástica, 1941.
- Cattaruzza, Alejandro, “La historia y la ambigua profesión de historiador en la Argentina de entreguerras” en Alejandro Cattaruzza- Alejandro Eujanian, *Políticas de la historia. Argentina 1860-1960*, Buenos Aires, Alianza, 2003.
- Malosetti Costa, Laura, *Pampa, ciudad y suburbio*, Buenos Aires, Fundación OSDE, 2007.
- Penhos, Marta N. “Nativos en el Salón. Artes plásticas e identidad en la primera mitad del siglo XX” en Marta Penhos y Diana Wechsler (coords.), *Tras los pasos de la norma. Salones Nacionales de Bellas Artes (1911-1989)*, Archivos del CAIA, 1999.
- Rojas, Ricardo, *El país de la selva*, Buenos Aires, Taurus, 2001.
- Rojas, Ricardo, *Eurindia*, Buenos Aires, La Facultad, 1924.
- Telesca, Ana María - Malosetti Costa, Laura - Siracusano, Gabriela “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, 1999.
- Vezub, Julio, *Indios y soldados. Las fotografías de Carlos Encina y Edgardo Moreno durante la “Conquista al Desierto”*, Buenos Aires, el Elefante Blanco, 2002.
- Zago, Manrique (Comp.), *Arte bajo la ciudad. Murales cerámicos, cementos, relieves y esculturas de los Subterráneos de Buenos Aires*, Buenos Aires, Manrique Zago, 1978.