

PERIFERIA, FRONTERA Y LÍMITE: CATEGORÍAS PARA LA COMPRENSIÓN DE CIVILIZACIÓN Y BARBARIE EN LAS AMÉRICAS

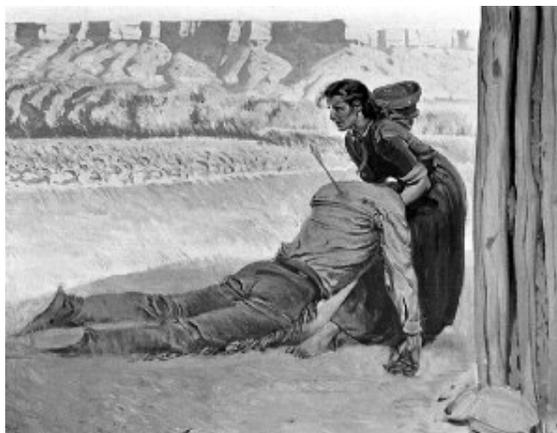
Margarita Gascón

Periferia, frontera y límite son tres categorías para la comprensión del pasado de las Américas que están atravesadas por la polaridad de civilización y barbarie. Esta presentación se refiere a las asociaciones que estas categorías han tenido con las representaciones visuales del paisaje.

La frontera ha sido visualizada como un espacio de encuentro y de fricción entre la civilización y la barbarie, y presentada abundantemente como el escenario del enfrentamiento interétnico. Uno de los cuadros más célebres de la pintura argentina, precisamente, retrata al malón y a la violencia del cautiverio. Lo mismo ocurre sobre las visualizaciones de otras fronteras interétnicas en nuestro continente.



La vuelta del malón Pintura de Angel della Valle (1855-1903) Argentina



Comanche Arrow Pintura de Von Schmidt (1893-1982) USA

A menudo, las fronteras sirvieron para el comercio y el mestizaje y las tribus fueron las proveedoras de información y de alimentos. Desde el comienzo de la conquista, los nativos fueron los guías en las expediciones y ese rol se prolongó hasta el siglo XIX. Las caravanas y los fuertes necesitaron aliados nativos para su vida cotidiana; a pesar de que existen numerosas representaciones visuales, no muchas de ellas se han impuesto como las imágenes de las fronteras



Expedición de Coronado (USA): indígenas preceden a las caravanas



Alto en la caravana (USA) pintura que retrata las múltiples actividades de los indígenas como aliados de los europeos.

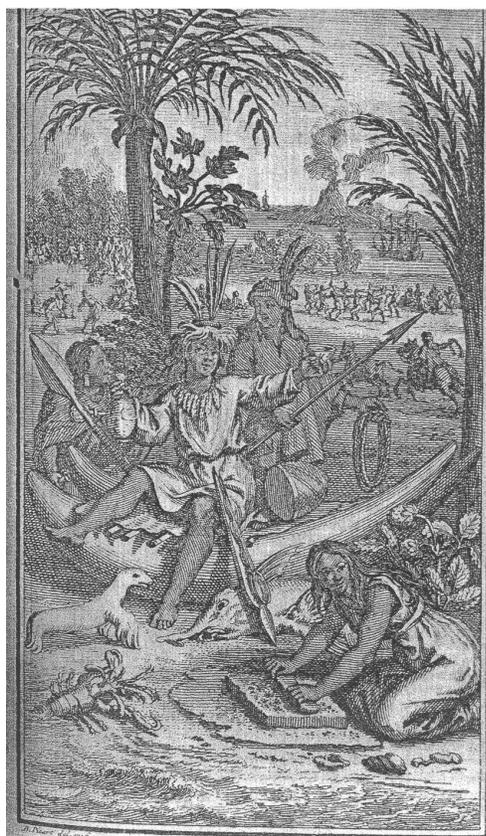


USA: Fort Laramie: indígenas amigos en los alrededores



Canada: Out for buffalo: el dibujo del diario de viaje testimonia el rol de los nativos en las expediciones del siglo XIX en las praderas.

Cronológicamente, antes de que hubiera fronteras en el continente americano, hubo periferias. La periferia es la imagen misma de una tierra lejana y exótica. En el siglo XVI las periferias bárbaras comenzaron a definirse en Europa, asociadas al imaginario de ese continente. La primera periferia fue el Caribe con su paisaje tropical y la abundancia vegetal se asoció a la existencia de oro y plata, pues el tropicalismo vinculaba el calor con la presencia de metales preciosos. Los ambientes tropicales fueron representados aun para espacios de clima frío, como ocurre en el paisaje de la Araucanía de A.de Frezier, con predominio de su ambiente volcánico.

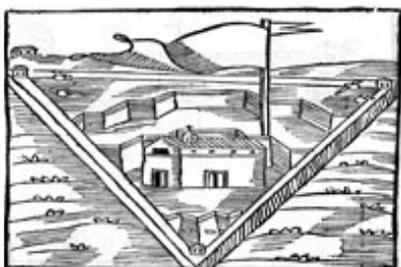


Frontispice allégorique (1^{re} édition du Voyage de Frezier, 1771)

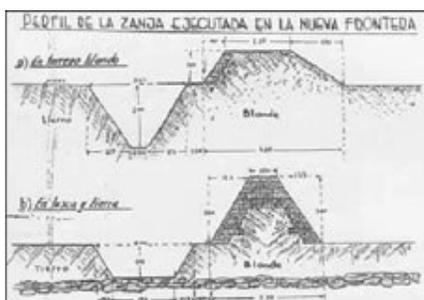
Esas primeras periferias del continente americano eran bárbaras. Efectivamente, hasta la conquista de Tenochtitlán en 1521, pasaron tres décadas desde la llegada de Colón al Caribe durante las cuales creció el convencimiento de la falta de civilización en las Américas. No se había encontrado ninguna *civitas* o cultura urbana, lo que era tenido como una prueba de salvajismo y de la consecuente legalidad de una conquista que traía un estadio superior de civilización. Pero Temichtitlan contradecía el imaginario, así que la *civitas* azteca adoptó representaciones hechas a la medida de Europa. Visualmente fue como Venecia, que era el modelo lacustre de civilización. Lo notable es que acentuó lo urbano por sobre lo natural y se esquematizó el sistema de lagos del Texcoco, además, se borraron del paisaje del Valle de México los volcanes el Popo y el Itza, recuperados como parte de la identidad nacional en el siglo XIX.

Los historiadores han estudiado a las periferias como relativas a las capitales y los puertos, los polos de civilización. En el horizonte de esta representación sobre las periferias, hay que cuestionar una concepción evolutiva, porque las periferias serían estadios inmaduros que se convertirían, algún día, ellas mismas en centros; pero más a menudo, las periferias se volvieron fronteras.

La transición de periferia a frontera –y no de periferia a centro- fue posible por varios procesos; el más frecuente fue la resistencia de los nativos a la apropiación de sus recursos. Eso convirtió a ciertas periferias en frontera, poblándolas de fuertes y de puestos de vigilancia pues Europa veía en los límites fortificados una estrategia dentro de las guerras defensivas.



Fuerte de Pucón, Araucanía: las murallas marcan siempre límites sólidos –resguardo y diferenciación



Dibujo de la franja de Alsina que muestra que también se trató de una muralla o empalizada –interrupción de la visual del paisaje.

En el siglo XIX durante el proceso de dar imágenes la identidad nacional se vinculó con los paisajes de las periferias y de las fronteras (esto es, más con lo bárbaro) antes que con los paisajes civilizados o de las urbes. Abundaron las representaciones de las pampas, las praderas de América del Norte, los llanos, los indios, los cowboys, los gauchos y sus caballos.



Argentina: Pintura de Sívori



Canada: Pradera sin árboles



Molina Campos (Arg)



Russell (USA)

Ese proceso de construcción de la identidad fue uno de destrucción y acomodamiento del paisaje pues se mezcló lo real con lo ideal y lo natural con lo sobrenatural. El paisaje de las periferias del siglo XIX durante la construcción del Estado nacional marcaba un umbral. Podía ingresarse a una dimensión de peligros inexplicables.



Albert Bierstadt (USA) Surveyor's Wagon in the Rockies (1859): La única figura humana es casi transparente. Podemos adivinar su desolación (a pesar de ser un superviviente) frente a un espacio desconocido, inmenso; un umbral. Los búfalos son unas manchas lejanas, como si su apacible pastoreo contrastara más ferozmente con el detenimiento de la única carreta que ha logrado sobrevivir, suponemos, al espanto del ataque nativo

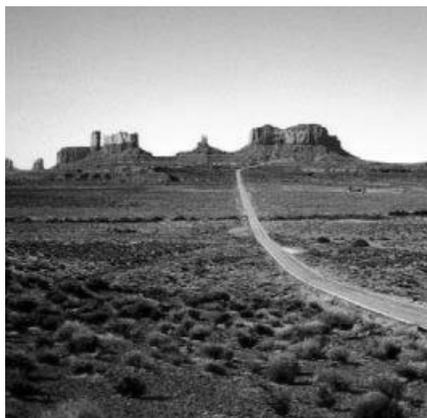
Al mismo tiempo, ese umbral a lo inmenso y desconocido posibilitó una forma de pintura sublime. Lo sublime recreó una naturaleza prístina asociada a la exaltación de la conquista de las fronteras.



Albert Bierstadt (1830 – 1902) Yosemite

Paralelamente ocurrieron otras modificaciones en los paisajes, porque los fuertes y fortines establecieron hitos materiales sin interrumpir la continuidad del paisaje. La marca del límite se hacía recurriendo a los elementos naturales, lo que no implica que haya límites naturales en sí mismos. Lo único natural de un límite es que los seres humanos busquemos en la naturaleza aquello que no cambie fácilmente de posición, o que no pueda ser removido rápidamente por la acción humana. Aunque se deje intacto un elemento natural –una piedra, una montaña o un río para señalar materialmente un límite – estos elementos no estarán sirviendo a un propósito natural sino a uno político y cultural. Efectivamente, volver a la frontera un límite tiene una función política. El límite legitima. Legítima la posesión de una periferia que ya no puede ser visualizada como una tierra vacante y que, en consecuencia, permita la expansión de otra sociedad. No hay dominio ni soberanía sin posesión ni posesión que sea ilimitada. Este principio fue sostenido ampliamente en Europa durante la expansión en América, África y Asia. Y este principio reverbera durante todo el siglo XIX mientras los Estados nacionales definen sus límites entre sí.

Otras marcas materiales fueron los caminos y los puentes, retratados como la primera señal física del avance civilizatorio y son los corredores o caminos reales coloniales. En grabados, pinturas y fotos, los caminos suspenden visualmente la presencia única y absoluta la inmensidad de las periferias. Además, cambian la perspectiva de la escala natural a una escala humana y, con ese cambio de escala, permiten la comprensión de la vastedad del paisaje.



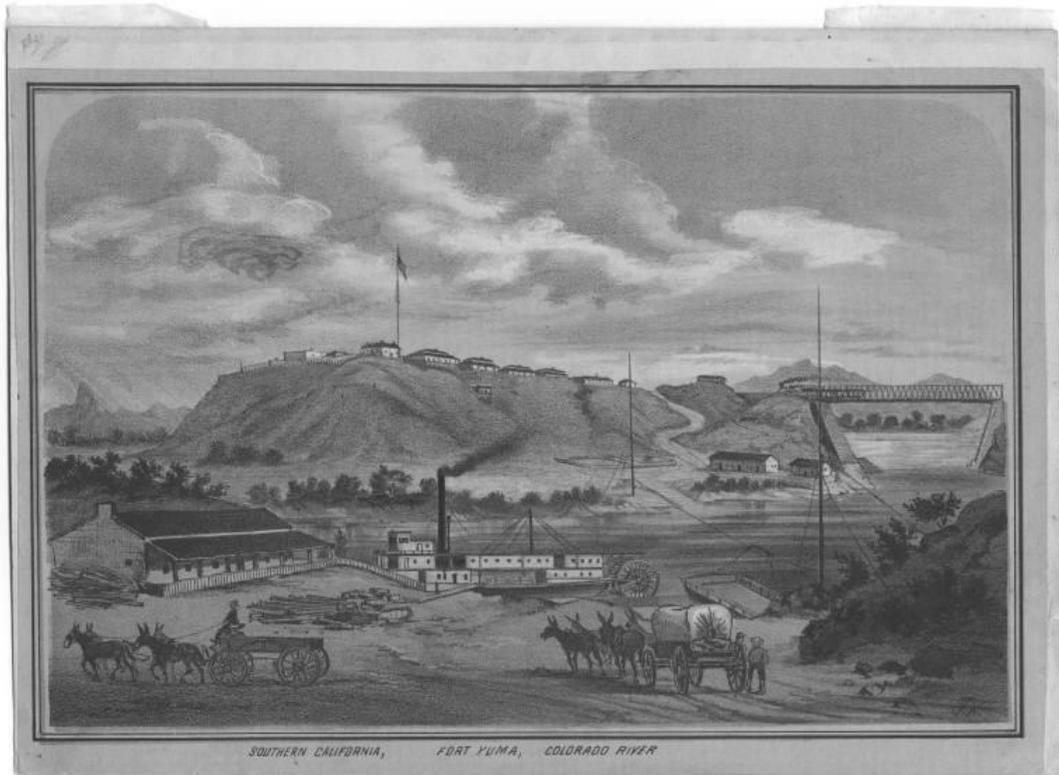
Pero los caminos no controlan al paisaje. Entrar en las periferias o atravesar tierras de frontera era entrar en una peligrosa y vasta travesía que ocasionaba el vértigo de los espacios ilimitados. Las visualizaciones remiten al paisaje enorme, homogéneo, abierto. Cuando se usaban carretas y animales de transporte, el paisaje era, efectivamente, ilimitado, porque la vista podía ir y venir en un ángulo de 180° a una baja velocidad. Esa inmensidad se volvía desahagible por la probabilidad de perderse, de morir atacado por un animal o por los indios, morir de sed y de hambre. En las travesías había que confiar en la experiencia de los guías, indios o mestizos, que precedían las caravanas. Y entonces había que admitir, como lo hizo Sarmiento, las dotes de los vaqueanos, vigías y rastreadores como seres capaces de leer en el paisaje homogéneo los signos que posibilitaban la supervivencia durante la transición de una urbe civilizada a otra.



Pintura de Rugendas (Argentina)

Pero desde fines del siglo XIX, el ferrocarril y el telégrafo con sus recorridos fijos anularon para siempre la continuidad del paisaje. Fueron legítimos representantes material y visualmente de la civilización imponiéndose en una periferia. El movimiento establecido de antemano sobre los rieles garantizaba un traslado sin pérdidas mientras liberaba a las caravanas de depender de los guías locales y de los avatares de la naturaleza. El ferrocarril ha definido al progreso y a la civilización como sinónimo de velocidad y seguridad. Velocidad y seguridad son dos categorías que desde el siglo XIX siguen vigentes cuando nos referimos al transporte, ya sea de gente, de bienes, de servicios, o de datos, porque lo más nuevo en tecnología aparece invariablemente presentado como lo más rápido y lo más seguro. El ferrocarril conjuró los prodigios de la inmensa naturaleza, prístina y sublime, asociada a la periferia, y transformó la experiencia perceptual del paisaje, porque la ventana limita la visión de lo vasto y da la seguridad de un asiento adentro de un vagón. La ventana enmarca efímeramente la contemplación segura de lo inmenso.

Los puentes fueron los pares tecnológicos de los ferrocarriles y así quedaron asociados a la experiencia material y perceptual. Los paisajes con trenes sobre puentes expresaron mejor que nada la voluntad de la civilización de dominar la frontera y la periferia. Todavía en la actualidad, puentes y ferrocarriles se exhiben como emblemas de una civilización capaz de intervenir tecnológicamente en la naturaleza. Son, desde el punto de vista de este trabajo, los motivos casi únicos de visualizaciones de paisajes asociados al destino nacional, dentro de un marco de referencia para el siglo XIX de triunfo de la civilización sobre la barbarie.



Fuerte Unión (USA): Pasado y futuro en el siglo XIX: El fuerte, la navegación a vapor, el tren y el puente