

**XXXII Jornadas de Investigación del Instituto de Literatura Hispanoamericana
Facultad de Filosofía y Letras - Universidad de Buenos Aires - marzo de 2020**

Del Campo y la ciudad. Anastacio el Pollo y Jacinto Arroyo salen a escena

Emiliano Sued (UBA)

Juan Albin (UBA)

Apenas cinco años después de Caseros, el 29 de octubre de 1857, *La Tribuna*, el diario de los Varela, uno de los que sostenían la causa del estado de Buenos Aires frente a la Confederación de Urquiza, se quejaba de la siguiente manera: “¿O será que hasta en las producciones literarias se quiere mezclar la política? ¡No por Dios!” ([Hermanos Varela], 1857c). Se trata allí de la defensa de una obrita menor, *El gaucho en Buenos Aires o sea todas rabian por casarse*, estrenada en el Teatro de la Victoria apenas una semana antes y muy duramente criticada por la *Reforma Pacífica*, el periódico dirigido por Nicolás Calvo que, desde Buenos Aires, sostenía y trabajaba por los intereses de la Confederación. Esta comedia en un acto –cuyo libreto no se ha podido hallar y quizás ni siquiera se haya conservado– era obra del actor español Santiago Ramos y de Estanislao del Campo. Incluida en el programa de una función heterogénea, junto a la zarzuela militar *El campamento*, la pieza de baile *Los lanceros*, y la pieza cómica *Ocho mil cuatrocientas mujeres*, la obra de Del Campo y Ramos promete ante todo diversión y entretenimiento. La crítica de la *Reforma Pacífica*, ante la cual *La Tribuna* reacciona, parece hacer resonar la contienda política y la amenaza de guerra entre Buenos Aires y la Confederación como un balazo intempestivo en medio de la sala del Teatro de la Victoria.

“¿O será que hasta en las producciones literarias se quiere mezclar la política?” ([Hermanos Varela], 1857c). Enunciada en estos términos, la defensa de *La Tribuna* no termina de negar esa mezcla sino que más bien permite asomarse a los diferentes modos en que las producciones de Estanislao del Campo, en el contexto posterior a Caseros, articulan la política y la literatura. Ese mismo año de 1857, Anastacio el Pollo –la pluma gauchesca de Estanislao– había empezado a publicar sus primeros versos facciosos en *Los Debates* y en *La Tribuna*. Y si en algunas de las primeras composiciones gauchescas firmadas por Anastacio la relación entre la literatura y la política es muy directa, al modo de la gauchesca de Pérez o Ascasubi, en otras se configura de una manera más mediada,

revelando una incipiente autonomía del género. Los poemas entonces ya no apuntan de modo evidente a la crítica de una facción, sino que incluyen lo político mediante algún desvío.

Esta perspectiva –pensamos– encuentra continuidad en la comedia *El gaucho en Buenos Aires*, cuyos anuncios en la prensa no dejan de poner en primer plano sus recursos escenográficos, que brindaban una “vista de la Plaza del Parque y la salida de los trenes del ferro-carril”. Por ello, frente a las críticas de la *Reforma Pacífica*, *La Tribuna* celebra la obra de Del Campo como “primer obra dramática nacional” y señala sus hallazgos: “La plaza del Parque con su ferro-carril, un gaucho, el mate, y mil otras cosas puramente nuestras, no se habían visto aún en la escena.” ([Hermanos Varela], 1857b). Para el diario de los Varela, lo *nuestro* no es sencillamente el gaucho y el mate sino su montaje escénico junto al Ferrocarril del Oeste, el primero de la Argentina, y la plaza del Parque. Situar al gaucho en un escenario urbano caracterizado por el progreso material y la expansión cultural convertía lo nacional en una síntesis que se identificaba plenamente con Buenos Aires y que no podía dejar de ser provocadora para aquellos publicistas que operaban en la ciudad por los intereses de la Confederación Argentina.

El ferrocarril –símbolo de esa modernización, junto con la nueva Aduana y el Teatro Colón, inaugurados ese mismo año– fue un elemento de disputa política y cultural que se hizo presente tanto en los poemas como en la obra de teatro con los que Estanislao del Campo comenzó a destacarse en la escena pública. Así, entre los primeros poemas que publica en *Los Debates*, tres de ellos hacen referencia al ferrocarril. En la primera de estas composiciones, aparecida el 5 de agosto de 1857, Anastacio el Pollo ataca a Juan Francisco Monguillot, director de *La Prensa*, otro medio urquicista en Buenos Aires, por poner en discusión los adelantos materiales de la provincia. La última estrofa de aquel primer poema terminaba con estos versos: “Y ya que del Paraná / Venís empachao con charque / Andate mañana al Parque / Y al *comendante* buscá: / Decimelé que allá va / Tu figura de *arguacil* / No a que te den un *jucil*/ Sinó el *progreso a almirar*. / Y que te haga *cabrestiar* / Ande está el *yerro carril*” (Anastacio el Pollo, 1857a). Como si se tratara de un espectáculo, Anastacio manda a “Monguillote” a la plaza del Parque a “almirar” el progreso, a ver el “yerro carril” que pocos días después comenzaría a funcionar desde la estación cabecera ubicada justo enfrente. El Pollo muestra su conocimiento no solo respecto del ferrocarril y su trascendencia material y simbólica, sino también del ámbito donde se ubica: la plaza del Parque llevaba ese nombre por el parque de artillería que estaba instalado a uno de sus lados; en la forma pronominal del verbo que usa el Pollo

(*decimelé*) para ordenarle a Monguillot lo que tiene que decirle al comandante de ese parque, se hace patente una cercanía y un involucramiento con los sujetos de ese espacio.

En la siguiente composición dedicada al ferrocarril, publicada el 11 de agosto en *Los Debates*, Anastacio asiste a lo que llama una “junción”: el tren se pone en marcha en una prueba previa a la inauguración oficial, que se realizaría el 29 de agosto. Anastacio se propone describir el evento y sobre todo el nuevo medio de locomoción. Como señala Julio Schwartzman: “Todo está puesto en la traducción ruralizante de la máquina de vapor, con imágenes que enfatizan la invisibilidad de la fuerza motriz” (2013: 272). Lo curioso es que Anastacio aborda la descripción y explicación de lo que sucede ante sus ojos como si se tratara de algo completamente desconocido: “Ya se dentró a alborotar / Mi pingo y toda la gente / Porque ¡Cristo! *Redepente* / Nos salió de un corralón / Negro y grande un carretón/ *Enllena*o de agua caliente” (Anastacio el Pollo, 1857b). Y aunque en este último verso, como bien observa Schwartzman, “se desliza una conjetura causal vinculada con el saber y no con el ver” (2013: 272), el “brujo carretón”, que arrastra un galerón o un montón de carretas, permanece sucedáneamente nombrado hasta el último verso, cuando finalmente Anastacio informa que a ese “almastrote” lo llaman “yerro-carril” (Anastacio el Pollo, 1857b).

Según hemos visto, el ferrocarril –sobre todo por lo que representaba en términos de progreso– no era algo totalmente novedoso para este gaucho; aquello que otros llaman “yerro carril” ya había sido nombrado de esa manera por el propio Anastacio menos de una semana antes. La descripción extrañada que hace en este segundo poema de la serie, supone –podríamos decir– una cuota de simulación; como si decidiera explicar el hecho desde una mirada fingida y estratégicamente ignorante. ¿Acaso no sucede algo parecido en su visita al teatro Colón, cuando le toca presenciar *Fausto*? Respecto de aquellas impresiones de Anastacio que conformarían el *Fausto* criollo, Schwartzman sostiene que “el *como si* del relato de Anastasio se asemeja más a una estrategia de narrador dirigida a crear determinados efectos en su oyente que a una hipotética creencia producida por desconocimiento de las normas de la representación” (2013: 304). Y aunque aquí no se trata de la narración de una obra, es decir, la representación de una representación, vale recordar que la puesta en marcha del ferrocarril es concebida como un evento espectacular. Esa mirada que finge sorpresa, o la exagera, sostiene artificialmente el puente que comunica el ámbito rural con el de la cultura urbana, y persiste en la necesidad y en la productividad de una traducción. En términos materiales, el tren era aquello que

mejor comunicaría la ciudad con el campo y el campo con la ciudad, aquello que llevaría modernidad a la campaña, pero también el producto del trabajo agropecuario a la ciudad.

El 4 de septiembre de 1857, con el ferrocarril ya en funcionamiento, Anastacio habla de él por tercera vez y vuelve a mencionar a Monguillote como un escéptico del progreso material de Buenos Aires. Además, le reprocha a “Mister Bagre” (William Bragge, el ingeniero inglés a cargo del emprendimiento en su última etapa) que, a cambio de la difusión celebratoria aportada por Anastacio en el segundo poema de la serie, no le haya mandado una invitación o, en palabras de Anastacio, una “dentrada” (Anastacio el Pollo, 1857c), lo cual refuerza la idea del tren como espectáculo: una “dentrada” había necesitado para presenciar *Safo* en el Colón, en agosto del 57, y requeriría otra para la ópera *Fausto* en 1866.

Obra teatral y poemas participan en verdad de un horizonte más amplio: la misma inauguración del Ferrocarril del Oeste había sido organizada como un espectáculo por la empresa concesionaria y por el gobierno de Buenos Aires. Además, los viajes del tren, en sus primeros tiempos de funcionamiento, no solo tuvieron el fin utilitario de transportar pasajeros o mercaderías sino que funcionaron como paseo de recreación estética. La empresa a cargo del servicio ofrecía viajes durante las noches de luna llena con el solo motivo de ver el paisaje recorrido por el ferrocarril bajo esa luz nocturna (*La Tribuna*, 1 de noviembre y 25 de diciembre de 1857). La misma plaza del Parque, absolutamente ligada al espectáculo del ferrocarril porque su recorrido inicial la atravesaba en una forma curvada que fue parte de su misma planificación urbanística, se convirtió rápidamente en un paseo público reconocido también por sus palmeras y presentado en *La Tribuna* como el paseo moderno contrapuesto al Palermo de la época de Rosas (*La Tribuna*, 26 y 27 de octubre, y 1, 2 y 3 de noviembre). Sumemos un último indicio a esa constelación histórica más amplia de la que forman parte los poemas y la pieza teatral de Del Campo: los días previos a la inauguración de la obra, el Salón de Recreo ofrecía al público de Buenos Aires una serie de vistas panorámicas y en movimiento, entre las cuales estaba la “Inauguración del Ferro-carril” (*La Tribuna*, 4 de octubre de 1857).

Los avisos publicitarios y los comentarios críticos que recibió *El gaucho en Buenos Aires* a lo largo de tres funciones, entre octubre y noviembre del 57, destacan la novedad y riqueza de su decorado. Por otra parte, en esta breve comedia en un acto, la vista del Parque y la salida del ferrocarril no solo son su principal recurso escenográfico sino que ocupan un lugar destacado en su argumento dramático. La crítica hostil que le dedica a la obra el periódico urquicista la *Reforma Pacífica* es muy probablemente la más

extensa de las aparecidas en los diarios de la época; resulta por lo tanto un texto vital para aproximarse a la obra. Los diversos puntos de la reseña, firmada por un tal Simón, podrían sintetizarse en un mismo problema: la falta de verosimilitud.

Así, por ejemplo, para este redactor no resulta verosímil que en una determinada escena un grupo de extranjeros, que saben perfectamente lo que es un ferrocarril, le pregunten a Jacinto Arroyo —el protagonista gaucho de la obra— dónde queda la estación del Parque, teniéndola justo enfrente. Por lo tanto, pareciera que el diálogo —algo forzado— solo serviría para nombrar y señalar la nueva y primera estación de tren. Habría sido más lógico, según este crítico, que sea Jacinto el que pregunte por la estación del Parque, dado que era muy común que un gaucho no hubiera visto un tren en toda su vida. Esto significaría que el argumento adopte la forma tradicional del gaucho “perdido” en la ciudad.

En este sentido, vale recordar que para Simón el título completo de la obra (*El gaucho en Buenos Aires o sea todas rabian por casarse*) es un título indefinido, vago. No solo por la falta de relación entre sus dos partes sino también porque “Buenos Aires es todo el Estado” (Simón, 1857) y le parece inadecuado tomar la ciudad por el Estado. Por ello considera que la obra debería llamarse *El gaucho en la ciudad*. Esto último podría explicar la vacilación preposicional de los periódicos de la época, que en ocasiones nombran la comedia como *El gaucho de Buenos Aires*. Para Simón se trata de un gaucho que bien podría ser del estado *de* Buenos Aires pero que se encuentra de visita, casi como un extranjero, *en* la ciudad de Buenos Aires. Esta propuesta de corrección del título repetía la intención de acercar la obra a una de las vertientes tradicionales de la gauchesca. En efecto, algunas de sus reseñas, basándose en los ensayos previos, la presentan como una “peti-pieza en estilo gaucho” en la que “habrá por supuesto mate y palenques, asao con cuero y demás cosas de campo” ([Hermanos Varela], 1857a); además, algunos elementos, por ejemplo la importancia que tiene el casamiento en el argumento, permiten vincularla a las obras del llamado teatro gauchesco primitivo, como *Las bodas de Chivico* y *Pancha* o *El amor de la estanciera*. Sin embargo, la obra de Ramos y Del Campo se desvía de la tradición de ese género, tanto que termina trascendiendo sus límites y transformándose en otra cosa. En primer lugar, la obra no habría estado escrita completamente en el registro gauchesco, sino solo los parlamentos del personaje Jacinto Arroyo. En segundo lugar, resulta un desvío fundamental la decisión de trasladar la acción dramática del campo a la ciudad, con su muy promocionada escenografía de la plaza y del ferrocarril.

Otro punto de la crítica de la *Reforma Pacífica* ataca precisamente esa escenografía. Los vagones del tren tienen una magnitud menor a la exigida por la perspectiva del decorado pictórico que los incluye. Ello hace que el espacio representado no resulte verosímil, que ponga en evidencia un decorado de mala calidad que afecta la ilusión. Casualmente, el tamaño de los coches del tren había sido exagerado por Anastacio en las décimas dedicadas a la prueba del ferrocarril. Allí Anastacio decía: “Pero lo que en la ocasión / Me hizo quedar cavilando/ *Jué* ver que iba refregando/ Los asientos en el suelo/ Y que de altas con el cielo/ Las *toldas* se iban tocando” (Anastacio el Pollo, 1857b). Los vagones del tren, comparados con carretas, van desde el suelo hasta el cielo. En el decorado de la obra de teatro, aunque presumiblemente de manera involuntaria, el problema de escala produce el efecto de una hipérbole que opera en sentido contrario. Con la intención de burlarse de la comedia y poner en ridículo la producción escenográfica, acaso exagerando, Simón comenta que, al acercarse uno de los personajes a la imagen del tren, los vagones le llegaban a las rodillas. Por defecto o por exceso, el tren, el nuevo objeto y símbolo del progreso de Buenos Aires, produce desproporción, resulta un desafío para la representación pictórica y literaria.

El final de la historia, además de inapropiado y precipitado, también presenta una cuota de inverosimilitud. En palabras de Simón: “no es en una plaza pública en medio del gentío y en los aciagos momentos” en que el patrón de la prometida de Jacinto Arroyo se reponía de un disgusto

el lugar ni el momento oportuno para tratar del enlace del paisano con la linda doncella, ni verosímil que esta dejase la casa y olvidase los encargos de sus señoritas ni quisiese desempeñar el papel de desenvuelta para irse con el mozo desde la calle de la Esmeralda donde la dejamos hasta la plaza del Parque a pedir el permiso (Simón, 1857).

Se trataría entonces de otro movimiento forzado. Dice Roland Barthes que “el decorado no forma parte del espacio, forma parte del material de explicación de la pieza, es un signo intelectual proyectado por la situación, un accesorio didáctico” (2009: 33). Este componente escenográfico que presentaba una imagen de la plaza del Parque y de la estación del ferrocarril, y que por ello resultaba atractivo o deseable exhibir, aunque no fuera el adecuado para darle cierre a la historia, parecía perseguir una última impresión, en sintonía con aquella producida por los primeros poemas gauchescos de Estanislao del Campo: la ciudad de Buenos Aires comenzaba el camino definitivo hacia la modernidad.

Bibliografía

Barthes, R. (2009). “*El príncipe de Homburgo* en el TNP”, en *Escritos sobre el teatro*. Textos reunidos y presentados por Jean-Loup Riviere. Traducción de Lucas Vermal y Ramón Andrés. Barcelona, Paidós.

Anastasio el Pollo [Estanislao del Campo]. (1857a). “Anastasio el Pollo”, en *Los Debates*, 5 de agosto.

----- (1857b). “Otra vez Anastasio el Pollo”, en *Los Debates*, 10 y 11 de agosto.

----- (1857c). “Anastasio el Pollo”, en *Los Debates*, 4 de septiembre.

[Hermanos Varela]. 1857a. “El Beneficio de Ramos”, en *La Tribuna*, 22 de octubre.

----- (1857b). “El beneficio de Ramos” y “Primer obra dramática nacional”, en *La Tribuna*, 24 de octubre.

----- (1857c). “El Gaucho de Buenos Ayres”, en *La Tribuna*, 29 de octubre.

Schvartzman, J. (2013). *Letras gauchas*. Buenos Aires, Eterna Cadencia.

Simón. (1857). “Beneficio del señor Ramos – El Gaucho en Buenos Ayres o Todas rabian por casarse – Los lanceros”, en *la Reforma Pacífica*, 28 de octubre.