



Datos biográficos:

Nombre real: CARLOS GUSTAVO BITTAR PERINETTI

CARLOS BITTAR.-(<http://www.carlosbittar.com> (Link caduco, revisado Abril 2025) / <http://bittarb2.blogspot.com/>).

Nació en Asunción, Paraguay en 1961.

En la escuela secundaria descubrió con Paul Griffin, su profesor de fotografía en el Colegio Americano, que tomar fotos era una actividad fascinante, al realizar las fotos del anuario del año 79.

Durante sus años en la facultad de Arquitectura, Bittar siguió experimentando con la cámara. En el año 1988 realizó su primera exposición individual de fotos: Fragmentos Urbanos en el Centro Cultural Paraguayo-Americano, bajo iniciativa del fotógrafo Jesús Ruiz Nestosa. Desde entonces no cesó de exponer sus obras, tanto en Paraguay como en el extranjero. Se destacaron en el exterior las exposiciones: El Tren a Vapor en la fotogalería del Teatro Municipal San Martín en Buenos Aires (1992), Fotografía paraguaya en Dachau, Alemania (1998), la 2da. Bial de Fotografía Internacional en Curitiba, Brasil (1998) y el Tercer mes de fotografía latinoamericana, en el Centro Cultural Pasaje Dardo Rocha en La Plata, Argentina (2000).

Sus últimas exposiciones en el país fueron Humidus en la Plazita (2003) y XKSA en el ICPA Goethe Zentrum (2005). En 1993 y 1994 cursó estudios de fotografía documental y fotoperiodismo en el International Center of Photography (Nueva York). A su regreso se desempeñó como fotógrafo periodístico en numerosos medios de prensa durante varios años, como el diario ABC color y la revista TeVeO. En 2001 obtuvo el tercer premio del concurso Faro Mecenazgo para las Artes, premio que le permitió publicar Fin de Zona Urbana, libro de imágenes urbanas de Paraguay de fin y comienzo de siglo.

Al año siguiente, 2002, también publicó, luego de años de trabajo, ÚLTIMA ESTACIÓN, libro que documenta el tren a vapor en Paraguay durante los que serían los últimos años de su funcionamiento, 1989 a 1991. Actualmente, Bittar trabaja free-lance en su estudio fotoestudio792 y sigue preparando ensayos fotográficos para una próxima publicación.

ESTUDIOS CURSADOS:

** Primarios y secundarios en el Colegio Americano de Asunción.-

** Universitarios de 1982-1987 en la Universidad Católica en la Facultad de Arquitectura.-

** Diseño gráfico en el Instituto de Gráfica Publicitaria en Florencia, Italia en 1988.-

** Curso de fotografía documental y fotoperiodismo en el International Center of Photography 1993-94, Nueva York.

EXPOSICIONES FOTOGRÁFICAS COLECTIVAS:

** El Paisaje Urbano en el Centro Cultural Paraguayo Americano en 1987.-

** Nueve Fotógrafos en el CCPA en 1989.

** Los Años del Miedo en la Galería Miró en 1989.

**** Homenaje a Van Gogh en el ICPA en 1990.**

**** Fotografía paraguaya, Dachau, Alemania en 1998.**

**** 2da. Bienal de Fotografía Internacional en Curitiba, Brasil en agosto de 1998.**

**** Ocho Fotógrafos en el Centro de Estudios Brasileños, en noviembre de 1998.**

**** Tercer mes de fotografía latinoamericana, en el Centro Cultural Pasaje Dardo Rocha en La Plata, Argentina, en octubre de 2000.**

**** Los Argumentos en el Juan de Salazar en 2002.**

**** Bienal de Arte del Mercosur en Porto Alegre, Brasil en octubre de 2003.**

**** Asunción 2004 en el Instituto Cultural Paraguayo-Alemán en agosto de 2004.**

**** Click en la Manzana de la Rivera en mayo de 2007.**

**** Otros Urbanismos en el Centro de Estudios Brasileños en agosto de 2007.-**

EXPOSICIONES FOTOGRÁFICAS INDIVIDUALES:

**** Fragmentos Urbanos en el CCPA en 1988.**

**** El Tren: una visión particular en el CCPA en 1989.**

**** El Tren a Vapor en la fotogalería del Teatro Municipal San Martín en Buenos Aires en 1992.**

**** Entrecasa en el Centro de Artes Visuales/Museo del Barro en 2000.**

**** Fin de Zona Urbana en el Centro Cultural Citibank en 2002.-**

**** Humidus en la Plazita en 2003.**

**** XKSA en el ICPA Goethe Zentrum en 2005.**

PREMIOS:

**** 2do. Premio de Fotografía El Sol de Sanber, año 1983.**

**** 1er. Premio de Fotografía Martel, año 1995.**

**** 3er. Premio de Faro Mecenazgo para las Artes, año 2001**

PUBLICACIONES:

ENTRECASA (fotos cotidianas) - Año 2000 - Ed. el autor.

ÚLTIMA ESTACIÓN (libro sobre el tren a vapor en Paraguay) Ed. FONDEC - Año 2002.-

FIN DE ZONA URBANA (imágenes urbanas de Paraguay a fin y comienzo de siglos) año 2001. Ed. Faro para las

Artes.-

BITTAR, CARLOS :

Estudió Arquitectura en la Universidad Católica de Asunción (1982-87), Diseño Gráfico en el Instituto de Gráfica Publicitaria en Florencia, Italia en 1988, Fotografía Documental y Fotoperiodismo en el International Center of Photography, en Nueva York, en 1993-94.

Expuso en Noviembre de 1998 en el Centro de Estudios Brasileños, en la muestra colectiva "8 FOTÓGRAFOS".

En el año 2002 publicó su libro de fotografías "ÚLTIMA ESTACIÓN".-

(Fuente: "DICCIONARIO DE LAS ARTES VISUALES DEL PARAGUAY", de LISANDRO CARDOZO, editado con el apoyo del FONDEC (FONDO NACIONAL DE LA CULTURA Y LAS ARTES), Asunción-Paraguay 2005).

ETIQUETAS DE FOTOTEXTO (ESPACIO DE OPINIÓN DE CARLOS BITTAR)

•[Fin de Zona Urbana](#)

•[Ciudad del Este](#)

•[photoessay](#)

•[exposición](#)

•[Pretérito](#)

•[libro](#)

•[crítica](#)

•[Paraguay 2011](#)

•[comentario](#)

•[Última Estación](#)

•[publicación](#)

•[Por Casa](#)

•[Entrecasa](#)

•[Strictly Commercial](#)

•[ensayo](#)

•[entrevista](#)

Fuente: <http://bittarb2.blogspot.com/> (Abril 2010)

Comentarios

LE GUSTA LA CALLE. Sí, a Carlos Bittar le gusta la calle.

La ciudad, con su caos urbano y humano, sus anomalías y personales, vivencias colectivas y relaciones espaciales signac

Sus fotografías -fruto de la observación perseverante de un lug el escenario cambiante de la urbe contemporánea como un reticentes, la sustancia de lo real.

Bittar confiesa su admiración por Lee Friedlander (que fotogra lejos, por el francés Eugène Atget (que hizo fotos de París en Haussmann), y no duda en admitir que construye su propio l tradición generada por estos dos maestros. Asimismo, "dos a de estas imágenes, Jorge Sáenz y Jesús Ruiz Nestosa" (1).

El formato 6 x 6 que emplea en esta serie -elección poco comu lo obliga a acomodar su timing a la relación con esos personaje indolentes- de sus fotos. Hay una negociación, que va del extra de instantánea y retrato.

Por otro lado, Bittar halla nudos interesantes, paradójicos, multinacionales con los desprolijos y a veces encantadores car

En estas fotografías hacen contrapunto la aspiración cosmopo certeza de la imposibilidad; contrapunto que -cual tensión co corazón de la ciudad como en sus orillas.

Aquí están el comercio, la menguada, incipiente o desman religiosidad popular, la desidia estatal, la falta de repre vulnerabilidad de vastos sectores, la carrera perdida por el des

Con apuntes personales sobre cada foto -algunos de los cu enfatiza ciertos rasgos de la imagen o los vincula al propio rec obviedad- evoca los relatos amateurs de viaje.

En la era del shopping -espacio sin historia ni referencias cul fracturan y desintegran, donde no hay noche ni día y las a fotografía directa de Carlos Bittar nos arroja nuevamente a la público como lugar de encuentro con el Otro, a la intemperie.

FIN DE ZONA URBANA. Fotografías de Carlos Bittar Ediciones

Notas

1. Javier Rodríguez Alcalá, Premio Jacinto Rivero, Ediciones Fa
2. Beatriz Sarlo, Escenas de la vida posmoderna, Ariel, Buenos

Fuente: "[COLECCIÓN PRIVADA escritos sobre artes visuales FONDEC, Diciembre 2005. 325 pp.](#)

TRE
al e

¿Se
prof
gen

Dice
talla
port

¿Pero qué de aquellas imágenes, no las barrocas, no los santos católicos imaginados, las fantásticas visiones de Dios, los ingrátidos ángeles, sino simplemente aquellos objetos cotidianos, aquellos paisajes no clasificados, aquellas máquinas simples que contemplaron los ojos de nuestros abuelos, y aun los de nuestros bisabuelos?

Estas observaciones las encuentro válidas para intentar una explicación de la manera casi obsesiva con que Carlos Bittar Perinetti ha fotografiado una y otra vez el tren. Hablo en singular porque en Paraguay existe un solo tendido ferroviario que va desde Asunción a Encarnación cubriendo una distancia aproximada de 350 kilómetros. Hay un ramal (San Salvador-Abañ) que no pasa de los sesenta kilómetros y que era utilizado primordialmente para buscar leña con que alimentar las primitivas calderas de las locomotoras movidas a vapor de agua. Este tramo en la actualidad se encuentra prácticamente abandonado.

Una vez terminados sus estudios universitarios Carlos Bittar Perinetti decidió regresar a una antigua afición practicada en la época del colegio que fue olvidada por algunos años: la fotografía. Primero fue la ciudad, pequeños trozos, fragmentos a veces casi irreconocibles individualmente a través de los cuales buscaba darle una interpretación a Asunción, su ciudad natal. No hay lugar a dudas que atrás estaba su otra carrera, la de arquitecto, que influyó en su visión.

De pronto apareció el tren, más que como un tema, como una obsesión. Primero fue un proyecto en colores. Después en blanco y negro. En cierta medida acompañé el proceso de cerca y fui viendo - sobre todo en el primer caso - de qué manera se iba reconstruyendo más que el ferrocarril, la vida que genera a su alrededor.

Era una época en la que el fotógrafo desaparecía de la ciudad por varios días. Luego reaparecía para poner sobre la mesa luminosa translúcida una cantidad de transparencias. Cada una tenía su historia, su momento, sus personajes. Hasta que al final de varios meses de trabajo, el proyecto quedó terminado. Nunca pude entender muy bien cuál era el límite, cuál la barrera que debía marcar el fin. Debió haber sido motivado por ese sentimiento que tienen los que hacen un trabajo creativo cuando de pronto se dan cuenta que están dando vueltas sobre los mismos ejes (no sobre los mismos temas) y que los recursos y las soluciones comienzan a repetirse monótonamente.

A esta altura creo que tendría que decir ya que Carlos Bittar Perinetti es descendiente de "ferroviarios". Ya su bisabuelo y luego su abuelo y varios tíos habían trabajado en el ferrocarril, cuando todavía era propiedad de los ingleses, antes de caer en el abuso y la expropiación que sufrieron todas las empresas que pasaron a poder del Estado paraguayo como símbolo del nacionalismo fascista que sufrió el país por más de cuarenta años (1947-1989). Mientras tomaba las fotografías mezclándose con fogoneros, maquinistas, jefes de estación, mecánicos, los más viejos afirmaban haber conocido a alguno de esos antepasados en tanto otros sólo recordaban haber escuchado, en algún momento, aquel apellido.

Entre 1990 y 1991 se replanteó el mismo proyecto y comenzó a fotografiar de nuevo el tren, con la misma obsesión de siempre, pero esta vez en blanco y negro. Después se produjo un paréntesis en el que hay que incluir un año en Nueva York donde estudió en el International Center of Photography (ICP). Al final del periodo de 1993-1994 regresó a Asunción y también a sus antiguas obsesiones. Aunque quizá nunca se haya desprendido totalmente de ellas. Trató de enfrascarse en el mismo proyecto pero el intento de volver a fotografiar lo que en realidad ya había sido fotografiado, fracasó. Se podrían aventurar dos interpretaciones. La primera: el tema estaba ya agotado. La segunda: aquellos demonios que le persiguieron a lo largo de tres generaciones de sus ancestros habían sido ya suficientemente exorcizados a través de aquellas dos series. Surgió entonces la idea de hacer un libro de modo que los gestos rituales de ese exorcismo quedaran definitivamente fijados. Parte de dichos gestos rituales son los que precisamente se encuentran en las páginas de este libro.

Quienes vimos los dos proyectos: la serie hecha en colores y la serie hecha en blanco y negro podemos comprobar que ambas son diferentes y sin embargo siguen siendo las mismas gracias a esa relación dialéctica que se establece en toda obra que es coherente por ser el resultado del trabajo de una persona que posee una visión que es en sí coherente y homogénea.

Si se me permite utilizar una imagen prestada de la astronomía debo decir que al pasar las páginas se descubre que en ellas hay un movimiento de rotación y un movimiento de translación. Un movimiento de rotación ya que las imágenes giran en torno al tren propiamente dicho y ellas ilustran todo aquello que en cierta manera permanece oculto a los ojos del pasajero: la caldera, la carga de las leñas, el transporte del correo, el telégrafo, los talleres, las maquinarias. En una palabra: todo lo que es necesario para poner y mantener en funcionamiento tan complicada (aunque rudimentaria) maquinaria.

Por el otro, hay un movimiento de translación ya que, imperceptiblemente estas imágenes nos llevan desde el punto de partida: Asunción, hasta el punto final de las vías: Encarnación. Las pequeñas estaciones, el paisaje, ese maravilloso puente de hierro con todas las reminiscencias de la época en que reinaba el hierro y las asombrosas estructuras de Eiffel. Hasta desembocar en los rostros cansados de los pasajeros saliendo de la estación de Encarnación.

En los últimos años, el tren fue objeto de reacciones que pueden dividirse en dos vertientes principales: objeto de burla y desprecio por la antigüedad de sus maquinarias (la locomotora más reciente data de 1903). Por el otro es víctima de una lánguida y complaciente mirada nostálgica. Ambos sentimientos son destructivos. Bittar Perinetti no puede ser encasillado en ninguna de esas dos áreas. No existe el más pequeño rastro de nostalgia en ninguna de sus imágenes. Por el contrario, ellas son fuertes, dramáticas. Sus trabajadores de rostros ceñudos no lucen encadenados irremediabilmente a su labor como Sísifo empujando la piedra cuesta arriba. Aparecen como los últimos representantes de una época que se termina, una curiosa prolongación de la Revolución Industrial que se ha extendido hasta las puertas del tercer milenio.

Es necesario visitar los talleres que el ferrocarril tiene en Sapucaí para comprender en su verdadera extensión esta idea de prolongación del Siglo XIX, de la Revolución Industrial y la forma en que tales máquinas van siendo devoradas por el tiempo, por el herrumbre, por la irrefrenable corrosión. Ellas, abandonadas a la intemperie, me recuerdan la angustiada muerte de la computadora ("Soy un computador Hal Nueve Mil, Producción número 3...") (1) en la película "2001, Odisea del Espacio" de Stanley Kubrick o aquellas máquinas capaces de regenerarse a sí mismas de la novela "El Invencible" del escritor soviético Stanislav Lem.

Esto viene al caso porque las fotografías de Bittar Perinetti, documentando lo que se puede considerar los últimos estertores de nuestro único ferrocarril, nos vuelven inquietantemente cercanos y palpables los orígenes mismos de la imagen cuando los primeros hombres habitaron las cuevas hace ya treinta mil años y pintaron sus paredes para simbolizar la fecundidad y la muerte. Regis Debray escribe: "Si la muerte está al principio, se comprende que la imagen no tenga fin... La historia de la mirada tal vez no es sino un capítulo, un anexo de la historia de la muerte de Occidente" (2)

Mientras que Roland Barthes por su parte afirma: "La fotografía debe tener alguna relación histórica con aquello que Edgar Morin llama la 'crisis de la muerte' que comienza en la segunda mitad del siglo diecinueve; por mi parte preferiría que en lugar de ubicar constantemente el advenimiento de la Fotografía en su contexto social y económico, deberíamos también preguntarnos sobre la relación antropológica de la Muerte con la nueva imagen. Porque la Muerte debe estar en algún lugar en la sociedad; si ella no está más (o menos intensamente) en la religión, debe encontrarse en cualquier otro sitio; quizá en esta imagen que es producida por la Muerte mientras intenta preservar la vida". (3)

Por distintos caminos, escritores tan disímiles como Regis Debray (que acompañó en la selva al Che Guevara en los años de la guerrilla) y Roland Barthes (el metódico profesor muerto al ser atropellado por un automóvil cuando abandonaba la Sorbona después de dar su clase) coinciden en este aspecto del valor de la imagen. Y al mismo tiempo sus interpretaciones (¿o acaso es una sola?) son capaces de explicar de manera muy precisa esta forma en que Bittar Perinetti registra una desaparición que está demasiado próxima. Nótese que ni Debray ni Barthes hablan de seres humanos la referirse a la muerte como fuerza generadora de imágenes. Hablan simplemente de ella, sin catalogarla ni calificarla. Resulta entonces, perfectamente válido, aplicar tales conceptos también a las máquinas - que en este caso se comportan como seres orgánicos vivientes con su ciclo a punto de concluir.

"Ese estrato subterráneo que une interiormente, por abajo las civilizaciones y las épocas más alejadas unas de otras nos hace en cierto modo coetáneos de todas las imágenes inventadas por un mortal, pues cada una de ellas, misteriosamente, escapa a su espacio y a su tiempo" (4)

Estas imágenes también escapan a su espacio y a su tiempo, porque intemporales son los rostros aquí retratados, intemporales parecen ser estas máquinas detenidas sorpresivamente en medio de un puente colgando sobre el río. Pero también cumplen el mágico rito al ser "producidas por la Muerte mientras intentan preservar la vida" no sólo de un ferrocarril que ya no existe más, sino de unas vivencias personales que se han consustanciado finalmente con el fotógrafo. Sus antepasados ya descansan en paz en un rincón del inconsciente y estas imágenes se transforman en

simbólicas mascarillas mortuorias que representan la vida.

- (1) Clark, Arthur C, "2001, Odisea del Espacio", Editorial Pomaire, Barcelona, 1968, pag. 170.
- (2) Debray, Regis, "Vida y Muerte de la Imagen", Ediciones Paidós, Barcelona, 1994, pag. 36.
- (3) Barthes, Roland, "Camera Lucida", Hill and Wang, New York, 1981, pag. 92.
- (4) Debray, Regis, Op. Cit. pag. 36.

Fuente: [TRENES, IMÁGENES HEREDITARIAS Y ESTRUCTURAS ORGÁNICAS](http://www.carlosbittar.com/Libros.html) Este texto se publicó en el libro <http://www.carlosbittar.com/Libros.html> Última Estación de Carlos Bittar. Las palabras de Jesús Ruiz Nestosa se refieren al ensayo fotográfico en blanco y negro del tren a vapor en Paraguay.

