

deSignis

34

Culturas del transporte en
América Latina.

Redes, prácticas, discursos,
ficciones

Cultures of transport in Latin
America: networks, practices,
discourses, fictions

Coordinación / Edited by *Gonzalo Aguilar, Wolfram Nitsch, Jörg Türschmann, Christian Webr*



COMITÉ PATROCINANTE

ARGENTINA: Tomás Maldonado† (Politécnico de Milán MIP), Eliseo Verón† (Universidad de San Andrés UDESA); BÉLGICA: Jean-Marie Klinkenberg (Universidad de Lieja ULIEJE); ESPAÑA: Román Gubern (Universidad Autónoma de Barcelona UAB); FINLANDIA: Eero Tarasti (Universidad de Helsinki HY/HU); ITALIA: Umberto Eco† (Universidad de Bolonia UNIBO), Paolo Fabbri† (CCIS-Universidad de Urbino UNIURB); PERÚ: Desiderio Blanco (Universidad de Lima ULIMA).

COMITÉ DE REDACCIÓN

ARGENTINA: Gastón Cingolani (Universidad Nacional de las Artes), María Teresa Dalmaso (Universidad Nacional de Córdoba UNC), Lucrecia Escudero Chauvel (Universidad Nacional de Rosario UNR - EHESS CERMA Mondes Américaines UMF8168), Claudio Guerri (Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo FADU, Universidad de Buenos Aires UBA), Guillermo Olivera (Universidad de Stirling, Reino Unido), Rosa María Ravera (Universidad Nacional de Rosario UNR, Universidad de Buenos Aires UBA), Oscar Steimberg (Universidad Nacional de las Artes UNA), Oscar Traversa (Universidad Nacional de las Artes UNA); BRASIL: Clotilde Pérez (Universidad de San Pablo USP), J. Mónica Rector (Universidad North Carolina UNC), María Lucía Santaella (Pontificia Universidad Católica de Sao Paulo PUCSP); COLOMBIA: Armando Silva (Universidad del Externado UE); CHILE: Rafael del Villar (Universidad de Chile UC), Elizabeth Parra (Universidad de Concepción UDEC); ESPAÑA: Charo Lacalle (Universidad Autónoma de Barcelona UAB), Jorge Lozano (Universidad Complutense de Madrid UCM), Cristina Peñamarín (Universidad Complutense de Madrid UCM), José María Paz Gago (Universidad de La Coruña ULC), Carlos Scolari (Universidad Pompeu Fabra UPF), Teresa Velázquez García-Talavera (Universidad Autónoma de Barcelona UAB); MÉXICO: Alfredo Tenoch Cid Jurado (Universidad Autónoma de México- Xochimilco), Lydia Elizalde (Universidad Autónoma del Estado de Morelos UAEM); PUERTO RICO: Eliseo Colón Zayas (Universidad de Puerto Rico UPR); REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY: Fernando Andacht (Universidad de la República, UR); REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA: José Enrique Finol (Universidad del Zulia LUZ), Rocco Mangieri (Universidad de Los Andes ULA),

COMITÉ CIENTÍFICO

Winfried Nöth (Universidad de Kassel UK, Alemania), Noé Jitrik (Universidad de Buenos Aires UBA, Argentina), Herman Parret (Universidad Católica de Lovaina KULeuven, Bélgica), Jesús Martín Barbero (Universidad del Valle Univalle, Colombia), Yong Xiang Wang (Chinese Semiotics Studies, China); Carmen Bobes (Universidad de Oviedo UNIOVI, España), José Romera Castillo (UNED, España), Manuel Ángel Vázquez Medel (Universidad de Sevilla US, España), Anne Henault (Université de Paris Sorbonne, Francia), Jacques Fontanille (Université de Limoges UNILIM, Francia), Erik Landowski (Centre National de la Recherche Scientifique CNRS, Francia), Patricia Violi (Universidad de Bolonia UNIBO, Italia), Oscar Quezada Macchiavello (Universidad de Lima UL, Perú), Paul Colby (Middlesex University MDX, Reino Unido), Bernard McGuirk (Universidad de Nottingham NTU, Reino Unido), Greg Philo (Universidad de Glasgow UG, Reino Unido).

COMITÉ ASESOR

ALEMANIA: Stephanie Averbeck-Lietz (Universidad de Bremen UB) ; AUSTRIA: Jörg Türschmann (Universidad de Viena UNIVIE); ARGENTINA: Betty Amman (Universidad Nacional de Córdoba UNC), Leonor Arfuch (Universidad de Buenos Aires UBA), Mario Carlón (Universidad de Buenos Aires UBA), Olga Corna (Universidad Nacional de Rosario UNR), José Luis Fernández (Universidad de Buenos Aires UBA), Susana Frutos (Universidad Nacional de Rosario UNR), María Ledesma (Universidad de Buenos Aires UBA), Isabel Molinas (Universidad Nacional del Litoral UNL), Gabriela Simón (Universidad Nacional de San Juan UNSJ), Marita Soto (UNA), Sandra Valdetero (Universidad Nacional de Rosario UNR); BOLIVIA: Víctor Quelca (Universidad Autónoma Gabriel René Moreno UAGRM); BRASIL: Ana Claudia Alves de Oliveira (Pontificia Universidad Católica de São Paulo PUCSP PUC SP), Luiz Carlos Assis lasbeck (Universidade Católica de Brasília UCB), Beth Brait (Pontificia Universidad Católica de São Paulo PUCSP), Heloisa Duarte Valente (Universidad de São Paulo), Yvana Fechine (Pontificia Universidad Católica de São Paulo PUCSP), Irene Machado (Universidad de São Paulo SP), Eufrasio Prates (Universidad de Brasília UB), Darcilia Simoes (Universidad Estadual de Rio de Janeiro UERJ); BULGARIA: Christian Bankov (Universidad de Sofía US); COLOMBIA: María Cristina Asqueta (Uniminuto), Gladys Lucía Acosta Valencia (Universidad de Medellín UDEM), Andrea Echeverri (Universidad de los Andes UA), Douglas Nino (Universidad Jorge Tadeo Lozano UJTL), Claudia Maya (Universidad de Medellín UDEM), Eduardo Serrano (Universidad del Valle UNIVALLE), Álvaro Góngora (Universidad Javeriana UJ); CHILE: Rubén Ditrus (Universidad Central de Chile UCC), María José Contreras (Pontificia Universidad Católica de Chile PUC), Paulina Gómez Lorenzini (Pontificia Universidad Católica de Chile PUCU), Jaime Otazo (Universidad de La Frontera UFRO), Héctor Ponce de la Fuente (Universidad de La Frontera UFRO), Claudio Cortés (Universidad de Chile UC), Carlos del Valle (Universidad de La Frontera UFRO); ECUADOR: Jorge Andrés Díaz (CORDICOM), Alberto Pereira Valarezo (Universidad Central del Ecuador UCE); ESPAÑA: Eva Aladro (Universidad Complutense de Madrid UCM), Ricardo Carniel Buggs (Universidad Autónoma de Barcelona UAB), Pilar Couto (Universidad de La Coruña ULC), Héctor Fouce (Universidad Complutense de Madrid UCM), Rayco González (Universidad de Burgos UBU), Asunción López Varela (Universidad Complutense de Madrid UCM), Miguel Martín (GESC, Madrid), José María Nadal (Universidad del País Vasco UPV), José Manuel Pérez Tornero (Universidad Autónoma de Barcelona UAB), Félix Ríos (Universidad de La Laguna ULL), Raúl Rodríguez (Universidad de Alicante UA), Vanessa Sainz (Universidad Complutense de Madrid UCM), Marcello Serra (GESC, Madrid), Santos Zunzunegui (Universidad del País Vasco UPV); FRANCIA: Luca Acquarelli (Universidad de Lille), Juan Alonso (SciencesPo), Claude Chabrol (Universidad Sorbonne Nouvelle), Patrick Charaudeau (Universidad de Paris XIII), François Jost (Universidad Sorbonne Nouvelle), Guy Lochard (Universidad de Paris VIII), Marta Severo (Universidad de Nanterre); GRAN BRETAÑA: Alexandra Campos (Universidad de Nottingham UN); ITALIA: Paolo Bertetti (Universidad de Siena UNISI), Patrizia Calefato (Universidad de Bari UNIBA), Massimo Leone (Universidad de Torino UNITO, Universidad de Shanghai SHU), Anna María Lorusso (Universidad de Bolonia UNIBO), Giovanni Manetti (Universidad de Siena UNISI), Gianfranco Marrone (Universidad de Palermo UNIPA), Roberto Pellerey (Universidad de Génova UNIGE), María Pía Pozzato (Universidad de Bolonia UNIBO); MÉXICO: Jacob Bañuelos (Instituto Tecnológico de Monterrey Campus Ciudad de México ITM CCM), Alberto Betancourt (Universidad Nacional Autónoma de México UNAM), Carmen de la Peza (Universidad Autónoma Metropolitana UAM – X), Roberto Flores (Instituto Nacional de Antropología e Historia INAH), Tanius Karam (Universidad Autónoma de la Ciudad de México, UACM), Raymundo Mier (Universidad Autónoma Metropolitana UAM X), María Eugenia Olavarría (Universidad Autónoma Metropolitana UAM – A), Silvia Tabachnik (Universidad Autónoma de México UAM); PERÚ: José David García Conto (Universidad de Lima UNILIMA), Celia Rubina Vargas (Pontificia Universidad Católica de Perú PUCP); PUERTO RICO: Silvia Álvarez Curbelo (Universidad de Puerto Rico UPR); REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA: Luis Javier Hernández (Universidad de Los Andes ULA), Alexander Mosquera (Universidad del Zulia. LUZ), Dobrila de Nery (Universidad del Zulia LUZ); RUSIA: Inna Merkoulova (Universidad Estatal Académica de Humanidades, Moscú).

DIRECCIÓN: Lucrecia Escudero Chauvel (Universidad Nacional de Rosario UNR; CERMA Mondes Américaines, Francia)

SUBDIRECCIÓN: Teresa Velázquez García -Talavera (Universidad Autónoma de Barcelona, UAB, LAPREC, España)

COMITÉ de EDICIÓN: María Teresa Dalmaso (Universidad Nacional de Córdoba UNC – CEA, Argentina), directora

SECRETARÍA DE REDACCIÓN: Cristina Peñamarín (Universidad Complutense de Madrid, UCM, España), Guillermo Olivera (Universidad de Stirling, Reino Unido)

SECRETARÍA: Sebastián Gastaldi (Universidad Nacional de Córdoba UNC – CEA, Argentina), TRADUCCIONES Carolina Casali (Universidad Nacional de Córdoba UNC – CEA, Argentina) comiteeditorialdesignis@gmail.com

SECRETARÍA FINANCIERA: Israel V. Márquez (Universidad Complutense de Madrid, UCM, España,) isravemarquez@gmail.com

SECCIÓN PERSPECTIVAS: Mariano Dagatti (CONICET – Universidad de San Andrés, Argentina), director onairamdagatti@gmail.com

SECCIÓN LECTURAS: Miguel Martín (GESC Universidad Complutense de Madrid, UCM, España), director kmiguelmartink@gmail.com

deSignis

34

Culturas del transporte en América Latina.

Redes, prácticas, discursos, ficciones

Cultures of transport in Latin America: networks, practices, discourses, fictions

Coordinación / Edited by *Gonzalo Aguilar, Wolfram Nitsch, Jörg Türschmann, Christian Webr*

deSignis Serie Intersecciones

deSignis Intersections Series

MEDIOS DIGITALES: Sebastián Moreno Barreneche (Universidad ORTL, Uruguay), director Sebamoreno87@outlook.com
ASISTENTE TÉCNICO: André Peruzzo (Universidad de Sao Paulo USP, Brasil)
NEWSLETTER: Mariana Maestri (Universidad Nacional de Rosario UNR, Argentina) info@designisfels.net
COMMUNITYMANAGEMENT: Sebastian Moreno. <http://www.facebook/RevistaDeSignis>
WEBMASTER: Iria Caballero Ullate www.designisfels.net
RELACIONES EDITORIALES: Susana Frutos (Universidad Nacional de Rosario UNR, Argentina), directora susanabeatrizfrutos@gmail.com
RELACIONES INSTITUCIONALES: Marta Rizo (Universidad Autónoma de la Ciudad de México UACM, México), directora mrizog@gmail.com

COLABORARON EN deSignis n° 34

Gonzalo Aguilar (Universidad de Buenos Aires - CONICET, Argentina), Silvia Barei (Universidad Nacional de Córdoba, Argentina), Silvia Alvarez Curbelo (Universidad de San Juan de Puerto Rico, Puerto Rico), Nicolás Bermúdez (Universidad de Buenos Aires, Argentina), Carolina Casali (Universidad Nacional de Córdoba, Argentina), Gastón Cingolani (Universidad Nacional de las Artes, Argentina), Mariano Dagatti (Universidad de San Andrés, Argentina), María Teresa Dalmasso (Universidad Nacional de Córdoba, Argentina), Rafael del Villar (Universidad Nacional de Chile, Chile), Baal Delupi (Universidad Nacional de Córdoba, Argentina), Hermann Doetsch (Universidad de Munich, Alemania), Tomas Errazuriz (Arquitecto, Brasil), Lucrecia Escudero Chauvel (École des Hautes Études en Sciences Sociales CERMA, Francia), Sebastián Gastaldi (Universidad Nacional de Córdoba, Argentina), Guillermo Giucci, (Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil), Ariel Gurevich (Universidad de Buenos Aires, Argentina), Kurt Hahn (Karl-Franzens-Universität Graz, Austria), Teresa Hiergeist (Universidad de Viena, Austria), Nadia Lie (Universidad de Lovaina, Bélgica), Eliminar Leifer Hoyos Madrid (Fundación Universitaria Bellas Artes - Medellín, Colombia), Anamaria López Abadía (Universidad de Colonia - Instituto Iberoamericano de Berlín - Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Alemania), Juan Carlos Mendoza-Collazos (Universidad Nacional de Colombia, Colombia), Juan Manuel Montoro (Universidad Católica del Uruguay, Uruguay), Sebastián Moreno Barreneche (Universidad ORT, Uruguay), Wolfram Nitsch (Universidad de Colonia, Alemania), Hincker Onken (Departamento de Historia, Leibniz Universität Hannover, Alemania), Elizabeth Parra Ortiz (Universidad de Concepción, Chile), Alan Joaquín Pérez Medrano (Freie Universität Berlin, Alemania), Félix J. Ríos (Universidad de La Laguna, España), Marta Rizo (Universidad Autónoma de la Ciudad de México, México), Daniel Anica Reyes (Maestrando Universidad Autónoma Metropolitana- Xochimilco, México), Mario Sebastián Román (FCEdu - UNER y FHAYCS - UADER, Argentina), Daniel Saur (Universidad Nacional de Córdoba, Argentina), Dhan Zunino Singh (CONICET, Universidad Nacional de Quilmes, Argentina), Henriette Terpe (Universidad de Colonia, Alemania), Jörg Türschmann (Universidad de Viena, Austria), Christian von Tschilschke (Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Alemania), Teresa Velázquez García Talavera (Universidad Autónoma de Barcelona, España), Christian Wehr (Julius-Maximilians-Universität Würzburg, Alemania)

La revisión por pares está a disposición para consulta en el Comité de Edición de la revista. comitedeedicionesdesignis@gmail.com

Este número ha sido posible con el aporte de las Universidades de Colonia, Viena y Würzburg.



DISEÑO GRÁFICO Y PRODUCCIÓN

Iria Caballero Ullate e Iván Repiso Alcaide (Pan de Molde). Sobre un concepto de Horacio Wainhaus.
Editado con la colaboración del Doctorado en Comunicación de la Universidad Nacional de Rosario (Argentina)

ISSN 1578-4223

ISSN DIGITAL 2462 - 7259

Impreso en Argentina - UNREediciones Urquiza 2050, Rosario 2000. Argentina. info-editora@unr.edu.ar
2021 (enero-junio)

Dirección legal 12 rue de Pontoise - Paris 75005 - Francia

deSignis es una publicación de la Federación Latinoamericana de Semiótica, asociación Ley 1901 de la República Francesa, con número de registro 1405367K (J.O RF 24/01/2001 n° 1335). Repositorio Centre ISSN BNF Quai François Mauriac 75706 Paris Cedex FR. Repositorio digital Universidad Autónoma de Barcelona <https://ddd.uab.cat/record/204665>

Deposito Legal Barcelona B.17342-2001.

Publicación indexada en Emerging Sources Citation Index (ESCI); Dialnet, DOAJ Open Access Journal Directory; Latindex www.latindex.com; <http://dgb.unam.mx/clase.html>; Redalyc-Amelica, En proceso de evaluación SCOPUS, Integra la Red de Revistas FLACSO



deSignis 34 | Culturas del transporte en América Latina. Redes, prácticas, discursos, ficciones Cultures of transport in Latin America: networks, practices, discourses, fictions

deSignis Serie Intersecciones
deSignis Intersections Series

I. ESCENARIOS/SCENERIES

Coordinadores / Edited by *Gonzalo Aguilar/Wolfram Nitsch/Jörg Türschmann/Christian Wehr*

11 | *Wolfram Nitsch*
Presentación. Introduction

REDES, PRÁCTICAS Y DISCURSOS / NETWORKS, PRACTICES, DISCOURSES

17 | *Mario Sebastián Román*
Discursos sobre la cultura del transporte y las formas de viajar en el siglo XIX: Martin de Moussy en la Confederación Argentina. Discourses on the culture of transport and the ways of travelling in the nineteenth century: Martin de Moussy in the Argentinian Confederation

29 | *Hincker Onken*
Imágenes de culturas de transporte e infraestructuras sudamericanas, c. 1890-1930. Images of cultures of transport and infrastructure in South America, c. 1890-1930

43 | *Guillermo Giucci / Tomás Errázuriz*
El viaje colectivo: la cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur. The collective journey: the culture of the tram and the bus in South America

55 | *Juan Carlos Mendoza-Collazos*
La agencia de las cosas: una semiosis de las redes de transporte en Bogotá. The agency of things: a semiosis of transport networks in Bogotá

67 | *Juan Manuel Montoro / Sebastián Moreno Barreneche*
Identidad latinoamericana y sistemas de transporte: notas para una semiótica de las identidades geo-culturales. Latin American identity and transport systems: towards a semiotics of geo-cultural identities

FICCIONES VEHICULARES / VEHICULAR FICTIONS

83 | *Kurt Hahn*
¿En automóvil o a lomos del asno? Escenarios ambiguos del transporte en el modernismo. By car or on donkey's back? Ambiguous scenes of transport in Modernismo

97 | *Alan Joaquín Pérez Medrano*
Tropes de vapor: el tren de la narratividad poética en José Trigo y el Poema Sujo. Tropes of steam: the train of narrativity in José Trigo and the Poema Sujo

105 | Anamaría López-Abadía
La verdad detrás del «bombre-camión» y otros híbridos «automovilizados» en El arco en el cielo (1967) y País portátil (1969) de Adriano González León. The truth behind the «man-truck» and other «car-driven» hybrids in Adriano González León's El arco en el cielo (1967) and País portable (1969)

113 | Henriette Terpe
«Nunca salí del horroroso Chile»: perspectivas de (in)movilidad en Enrique Libn. «Nunca salí del horroroso Chile»: perspectives of (in)mobility in Enrique Libn

121 | Wolfram Nitsch
Una provincia vehicular: transportes y transgresiones en la trilogía pampeana de Hernán Ronsino. A vehicular province: transports and transgressions in the pampas trilogy of Hernán Ronsino

TRANSPORTES CINEMATográfICOS / CINEMATOGRAPHIC TRANSPORTS

135 | Gonzalo Aguilar
Pulqui, entre la historia y el mito. Pulqui, between History and Myth

145 | Christian Wehr
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)

155 | Christian von Tschilschke
La «película fluvial» en Latinoamérica: una mirada comparativa. The «fluvial film» in Latin America: a comparative view

167 | Teresa Hiergeist
Calle, carril, campo: sobre la estética del tránsito en el cine fronterizo contemporáneo mexicano. Street, lane, field: on the aesthetics of transit in contemporary Mexican border cinema

179 | Nadia Lie
Geopatía en la counter-road movie Personal Belongings de Alejandro Brugués. Geopathy in Alejandro Brugués' counter road movie Personal Belongings

189 | Jörg Türschmann
La bicicleta en el cine de ficción: el medio de transporte del buscavidas. The bicycle in feature film: a survivors' mode of transportation

II. PUNTO DE VISTA / POINT OF VIEW

205 | Hermann Doetsch
Sistemas fluviales y soberanía: infraestructuras de la navegación fluvial y el imaginario moderno del poder. River systems and sovereignty: infrastructures of river navigation and the modern imaginary of power

III. DISCUSIÓN / DISCUSSION

221 | Dhan Zunino Singh
El transporte a través de la cultura: notas para un epílogo. Transport through culture: notes for an Epilogue

IV. PERSPECTIVAS / PERSPECTIVES

231 | Nicolás Bermúdez
El cuerpo de los políticos en las redes sociales. The body of politicians in social networks

245 | Baal Delupi
Precariedad y marginalidad neoliberal: La comunicación política en la alianza Cambiemos. Precarity and neoliberal marginality: Political communication in the alliance Cambiemos

259 | Daniel Anica Reyes
Semiótica de la moda deportiva: La superzapatilla deportiva. Semiotics of a sports fashion: The super sports shoe



I. ESCENARIOS

I. SCENERIES

Coordinadores / Coordinated by: *Gonzalo Aguilar, Wolfram Nitsch, Jörg Tüschmann, Christian Webr*

Presentación / *Introduction*

Wolfram Nitsch

(pág 11 - pág 15)

Desde su descubrimiento y conquista en el siglo XVI, el Nuevo Mundo ha sido percibido como un continente de largas distancias y de paisajes intransitables. Por ende, las técnicas y redes de comunicación siempre han desempeñado un papel decisivo en América Latina, en el sentido doble de la palabra «comunicación» destacado por Harold A. Innis (1991), a saber, con respecto tanto a la transmisión de mensajes como al transporte de personas y mercancías. Numerosos observadores atentos han subrayado esta importancia de las comunicaciones espaciales. Ya el Inca Garcilaso de la Vega consideró los caminos, canales y puentes construidos por los Incas con el mismo interés que su sistema de escritura o de correos (Nitsch 2011); y el vanguardista argentino Julio Payró hasta propuso «hacer una historia del arte basada en la evolución de los medios de locomoción» (Payró 2005: 49). Sin embargo, a diferencia de los medios de comunicación en sentido estricto, las técnicas y redes de transporte solo recientemente comienzan a ser tratadas con la atención debida en la historia literaria y cultural de Latinoamérica. Como el recién publicado diccionario de *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (Zunino Singh/Giucci/Jirón 2018), que sin duda dará lugar a varias investigaciones correspondientes, el presente número monográfico se propone remediar este descuido.

Un trabajo transdisciplinario sobre las culturas latinoamericanas del transporte se puede basar en tres paradigmas de investigación discutidos en estos últimos años. En primer lugar, la filosofía y la antropología de la técnica, tal como se han desarrollado en Francia, ofrecen algunos conceptos aptos para analizar con mayor precisión la dimensión mediológica de los medios de locomoción, ya subrayada por la escuela de Toronto. La mecanología de Jacques Lafitte, elaborada por Gilbert Simondon, permite analizar los medios de transporte como máquinas duales, si no universales: como máquinas activas, dado que transforman la energía que las propulsa en un movimiento por el espacio exterior, y al mismo tiempo máquinas pasivas, ya que constituyen un espacio interior donde asignan un sitio particular al pasajero (Lafitte 1972). La teoría del actor-red, propuesta por Bruno Latour e inspirada por André Leroi-Gourhan, posibilita describir además de manera sutil el complicado proceso de mediación que se arma entre el vehículo con su programa específico, contenido en la técnica material, y el usuario que lo utiliza empleando técnicas corporales (Latour 1999). En segundo lugar, la teoría de la movilidad, esbozada sobre todo en la geografía cultural anglo-americana, presenta reflexiones interesantes sobre la producción social del desplazamiento humano. Así, Tim Cresswell distingue entre el «movimiento» físico abstracto y la «movilidad» concreta, formada por lo que George Revill llama la «cultura del transporte», a saber, el conjunto de prácticas y de representaciones común de un colectivo de pasajeros (Cresswell 2006, Revill/Duvall 2005). En tercer lugar, existen algunos trabajos más o menos recientes que trazan la historia de los transportes en América Latina desde una perspectiva no solo política y económica, sino también social y cultural. Entre ellos, cabe citar ante todo *La vida cultural del automóvil* y *El viaje colectivo* de Guillermo Giucci (Giucci 2007, Giucci/Errázuriz 2018), pero también los estudios sobre el automovilismo argentino de Melina Piglia (2014) o bien el libro reciente *Un diablo al que le llaman tren* del historiador colombiano

Javier Ortiz Cassiani (2018). En estos trabajos se vislumbra a menudo el papel importante de la literatura y del cine con respecto a las culturas del transporte. Tales representaciones textuales o visuales de los medios de locomoción y de las experiencias que ellos hacen posibles no solo contribuyen a cierta mitología de los vehículos, tal como la esbozó Roland Barthes en un ensayo de semiología cultural (Barthes 1993); además, destacan con frecuencia algunos efectos colaterales de la locomoción vehicular raramente abordados por ingenieros o economistas. De este modo, constituyen un archivo de las sensaciones y de las emociones experimentados por los pasajeros, cuyo estudio promete nuevas luces acerca de nuestra relación con las técnicas del transporte.

Los estudios reunidos en el presente número monográfico forman parte de este trabajo de investigación. Algunos de ellos examinan, a la luz de la historia cultural o de la semiótica cultural, redes y prácticas ejemplares del transporte en América Latina así como los discursos relativos a ellas. Al analizar la descripción física y estadística del territorio argentino que publicó a mediados del siglo XIX el viajero francés Martin de Moussy, Mario Sebastián Román destaca la importancia que este geógrafo atribuía a los medios de transporte, en particular al ferrocarril susceptible de crear «en un instante ciudades, pueblos y aldeas, es decir, población». Una exaltación semejante de los nuevos vehículos motorizados se puede desprender de las fotografías y tarjetas postales examinadas por Hinnerk Onken: numerosas imágenes de medios e infraestructuras de transporte que circularon a principios del siglo XX subrayaban la modernidad de Sudamérica, pero mostraban también, de manera más o menos indirecta, que la aceleración del tránsito se había logrado a costa de las culturas indígenas. Si bien los discursos políticos, económicos e ingenieriles tienden a exaltar el progreso de los transportes, otros documentos como la caricatura o la crónica urbana dejan vislumbrar el impacto de la modernización técnica en las prácticas cotidianas. Como muestran Guillermo Giucci y Tomás Errázuriz, en las ciudades sudamericanas de la primera mitad del siglo XX el tranvía y el autobús dieron lugar a un viaje colectivo relativamente disciplinado, pero también estorbado por retrasos angustiantes y por mirones o manoseadores impertinentes. Con respecto a los transportes actuales de Bogotá, Juan Carlos Mendoza-Collazos insiste por su parte en lo indeterminable de la interacción entre medios de locomoción y pasajeros urbanos: los torniquetes y los asideros del nuevo Transmilenio no les impiden a los usuarios de evitar el pago o de acumularse en la zona de ingreso. Tales prácticas favorecen la construcción de una particular identidad cultural latinoamericana en cuanto a los sistemas del transporte, cuyas características consisten, según Juan Manuel Montoro y Sebastián Moreno Barreneche, no solo en semejantes interacciones irregulares, sino también en la no-linealidad de los trayectos por un territorio sumamente extenso y accidentado.

Las repercusiones complejas de ciertos vehículos modernos siempre han sido un gran tema de la literatura latinoamericana. Ya ocupan un lugar muy importante en la poesía modernista, como detalla el ensayo de Kurt Hahn: igual que su contemporáneo José Martí, el gran viajero Rubén Darío celebra la velocidad de los trenes y los automóviles, pero lo hace en una forma romántica que oculta la materialidad técnica de estos medios de locomoción. Varios escritores del siglo XX, en cambio, se ponen a explorar el potencial poético de tales máquinas rodantes. Un caso ejemplar, estudiado por Alan Pérez Medrano, es el mexicano Fernando del Paso, cuya novela *José Trigo*, ubicada en el mundo ferrocarrilero, incluye una larga oda a los trenes y su paisaje sonoro, mientras que el *Poema Sujo* del brasileño Ferreira Gullar evoca la música que se puede escuchar «caminando por los

rieles». Una visión menos eufórica del tránsito moderno se manifiesta en la narrativa del venezolano Adriano González León, presentada por Anamaría Lopez-Abadía como un crítico acerbo del discurso progresista vinculado con la motorización general: a sus personajes poco heroicos, el automóvil no les parece una extensión poderosa del propio cuerpo, sino al contrario un dispositivo deshumanizante que convierte al conductor o al pasajero en «una pieza más». Ante experiencias no menos descentrantes que hace en el Métro de París y en el Subway de New York, el poeta chileno Enrique Lihn afirma que la hipermovilidad del tránsito metropolitano obstaculiza la escritura lírica; en varios poemas, analizadas por Henriette Terpe, desmiente el entusiasmo cosmopolita de las vanguardias latinoamericanas y termina por constatar que, escribiendo sobre ciudades extranjeras, al final «nunca sal[ió] de nada». Tampoco el novelista argentino Hernán Ronsino comparte la dromolatría vanguardista cuando en su así llamada «trilogía pampeana» evoca los vehículos típicos de un pueblo de provincia. Como intenta exponer el autor de la presente introducción, esta imaginada cultura periférica abunda en medios de transporte anacrónicos que tienden a provocar violentas transgresiones.

El cine se presta aún más que la literatura a indagar las culturas de la movilidad técnica, ya que él mismo se produce con aparatos móviles y se compone de imágenes móviles. A veces, este medio aparecido casi simultáneamente con el automóvil y el avión aprovecha su gran popularidad para convertir en mitos ciertos hitos en la historia del transporte. Gonzalo Aguilar lo ejemplifica mediante Pulqui II, el primer (y último) avión a reacción de industria argentina: varias películas estrenadas a principios del siglo XXI presentan este aparato apenas empleado, desarrollado por ingenieros alemanes y provisto de motores ingleses, como emblema de la gran potencia latente del estado peronista. Una imagen mucho más matizada de los medios de transporte modernos se puede desprender del cine experimental de Fernando Birri: en su documental *Tire dié*, analizado por Christian Wehr, el director argentino contrasta la vista aérea de la ciudad de Santa Fe, metáfora de una mirada totalizante sobre la sociedad urbana, con la visión dinámica de niños pobres desde el tren atravesando los arrabales, más apta para despertar la indignación del público. El paralelo entre los desplazamientos de los vehículos mostrados y los movimientos de la cámara se destaca de modo especialmente sugestivo en la «película fluvial» estudiada por Christian von Tschiltschke: obras tan diferentes como *El abrazo de la serpiente* del colombiano Ciro Guerra, donde se explora la mitología amazónica del río, o *Historias extraordinarias* del argentino Mariano Llinás, que evoca con sorna el proyecto fracasado del Corredor Fluvial Pampeano, coinciden en la superposición plástica de tres medios, a saber, el medio natural de la vía fluvial, la embarcación que avanza en ella y, tercero, el mismo cine, este medio de comunicación tan capaz de provocar la inmersión del espectador. Cuanto más difícil el transporte filmado, tanto más grande su potencial dramático: lo prueban numerosas películas sobre tentativas clandestinas de cruzar la frontera entre México y Estados Unidos. En su estudio del corpus respectivo, Teresa Hiergeist subraya la constante deficiencia espectacular de los vehículos y caminos empleados por los protagonistas, pero también la variedad de su puesta en escena: mientras que producciones nacionales intentan desalentar a los emigrantes ilegales, películas más independientes tienden a exaltar lo heroico o lo ingenioso de un tráfico fronterizo sumamente obstaculizado. Con igual insistencia, pero desde una perspectiva inversa, la película de carretera cubana, estudiada por Nadia Lie, asigna un papel político a los autos protagónicos. Si bien en *Guantanamera*, de Tomás Gutiérrez Alea, el

taxi es presentado como un microcosmos social y un lugar de controversias en medio de un estado autoritario con fronteras cerradas, en *Personal belongings*, de Alejandro Brugués, solamente le sirve al protagonista solitario para distanciarse de un paisaje desolador que quiere abandonar a toda costa. Una tal función consoladora o libertadora se vincula desde siempre con la bicicleta que es, según las pesquisas de Jörg Tüschmann, un vehículo muy presente en el cine latinoamericano contemporáneo: mientras que en *La bicicleta de los Huanca*, una ya clásica comedia boliviana, el vehículo protagonista crea un mundo al revés donde las mujeres ejercen el mando, en la película chilena *Velódromo*, de Alberto Fuguet, le permite al protagonista desesperado vivir momentos de felicidad.

El horizonte de la reflexión sobre las culturas del transporte se alarga en dos estudios que cierran el presente número monográfico. En su lectura de dos relaciones del siglo XVI, relativas al descubrimiento del río Amazonas y a la búsqueda del legendario El Dorado, Hermann Doetsch destaca la importancia de las redes de transporte para la construcción del Estado moderno: como ya lo observaron los cronistas coetáneos, la expansión del imperio español en el Nuevo Mundo no hubiera sido posible sin el empleo estratégico de la navegación fluvial, pese al uso transgresivo siempre posible de esta infraestructura a la vez natural y artificial por rebeldes como Lope de Aguirre. Tales prácticas no consideradas en teorías militares, económicas o técnicas del transporte están al centro de las discusiones actuales sobre la movilidad que, conforme a Dhan Zunino Singh, sin embargo no pueden prescindir de la historia cultural, literaria y cinematográfica del transporte, dado que solamente por tales rodeos se hace patente lo multifacético de la locomoción vehicular, apenas visible en la rutina cotidiana del conductor o pasajero.

En su mayor parte, los trabajos aquí reunidos han sido presentados en el XXII Congreso de la Asociación Alemana de Hispanistas que se celebró en Berlín del 27 al 31 de marzo de 2019, en un momento todavía más propicio para los encuentros internacionales. Por lo tanto, quisiera agradecer, también en el nombre de los otros coordinadores, a la Asociación Alemana de Hispanistas cuyo apoyo generoso facilitó la conversación transatlántica presencial. Además, quedamos agradecidos a las universidades de Colonia, de Viena y de Wurzburg por sus subsidios para la publicación. En fin, reconocemos la contribución de Ceylan Küfner y de Henriette Terpe, que se encargaron de la redacción de los textos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARTHES, R. ([1963] 1993) «Mythologie de l'automobile». En *Œuvres complètes*, ed. Éric Marty, París: Seuil 1993, t. 1, p. 1136–1142.
- CRESWELL, T. (2006) *On the move. Mobility in the modern Western world*. New York: Routledge.
- DIVALL, C./REVILL, G. (2005) «Cultures of transport: representations, practice and technology», *Journal of transport history* 26, p. 99–117.
- GIUCCI, G. (2007) *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Prometeo.
- GIUCCI, G./ERRÁZURIZ, T. (2018) *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur. 1900-1950*. Talca/Santiago de Chile: Bifurcaciones/Campus creativo.
- INNIS, H. A. ([1952] 1991) *The bias of communication*. Toronto: University of Toronto Press.

- LAFITTE, J. ([1932] 1972) *Réflexions sur la science des machines*. Guillerme, J. (ed.) París: Vrin.
- LATOUR, B. (1999) «A collective of humans and nonhumans. Following Daedalus's labyrinth». En: *Pandora's hope. Essays on the reality of science studies*. Cambridge (Mass.): Harvard University Press, p. 174–215.
- NITSCH, W. (2011) «Un imperio de comunicaciones. La técnica precolombina en los *Comentarios reales*». En: José Morales Saravia/Gerhard Penzkofer (eds.): *El Inca Garcilaso de la Vega: entre varios mundos*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos, p. 265–281.
- ORTIZ CASSIANI, J. (2018) *Un diablo al que le llaman tren. El ferrocarril Cartagena–Calamar*, Bogotá: Fondo de Cultura Económica.
- PAYRÓ, J. ([1933] 2005) «Vlaminck, el pintor ciclista» (1933). En *Contra. La revista de los franco-tiradores*, ed. Sylvia Saíta, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, pp. 49–52.
- PIGLIA, M. (2014) *Autos, rutas y turismo. El Automóvil Club Argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- ZUNINO SINGH, D./GIUCCI, G./JIRÓN, P. (2017) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos.



Discursos sobre la cultura del transporte y las formas de viajar en el siglo XIX: Martin de Moussy en la Confederación Argentina / *Discourses on the culture of transport and the ways of travelling in the nineteenth century: Martin de Moussy in the Argentinian Confederation*

Mario Sebastián Román

(pág 17 - pág 28)

Nos proponemos aquí avanzar en la indagación acerca de cómo se configuran el transporte y las formas del viajar en el discurso del viajero francés Martin de Moussy, quien recorriera las geografías del actual territorio argentino a mediados del 1800. Analizaremos una pieza clave que ocupa un lugar privilegiado en el anaquel de lo que hemos denominado los “discursos de (en) viaje” en la biblioteca de la historia de la cultura escrita del siglo XIX, para el caso argentino: su *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina*. Presentamos una aproximación al modo en que se tematizan las cuestiones antes señaladas, desde una estrategia discursiva atravesada por la funcionalidad política al proyecto de la Confederación.

Palabras clave: discursos – viaje – transporte – comunicación – Confederación Argentina

In this article we aim at explaining how transport and the ways of travelling are configured in the discourse of the French traveler Martin de Moussy, who traversed the geography of present-day Argentinian territory in the middle of the 19th century. We will analyze a key work of what we have called the “discourses of (in) travel”, which occupies a main place in the library of history of written culture in Argentina: his *Geographical and Statistic Description of the Argentinian Confederation*. We present an introduction to the way in which previously mentioned aspects are thematized in the context of a discursive strategy organized around the political functionality of the project of the Confederation.

Keywords: discourse – travel – transport – communication – Argentinian Confederation

Mario Sebastián Román. Prof. Adjunto en la FCEdu – UNER y FHyCS – UADER, Argentina. Especialista en Semiótica y Análisis del Discurso. Investigador categoría II, MINCyT. Director de la Maestría en Comunicación en FCEdu - UNER y del PID UNER 3171. Autor del libro: *Discursos en viaje*, Biblos, 2012 y Director del libro: *La pluma y la lente. Viajeros europeos en la Argentina del siglo XIX*. EDUNER, 2016. Correo: sromanreybet@yahoo.es

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 13/12/2020

1. INICIO

Durante el siglo XIX el mundo occidental reservó un importante espacio en “el orden de los libros” (Chartier, 1994: 20) para los relatos de viaje, o mejor, para lo que nosotros hemos denominado los “discursos de (en) viaje” (Román, 2012: 28 y 2016: 14)¹. Estos discursos, en la materialidad del libro impreso, al decir de Raymond Williams “el primer medio moderno de comunicación” (Williams, 1974: 21), dieron cuerpo a la intervención cultural de numerosos viajeros europeos que circularon y permanecieron en el actual territorio argentino, participando protagónicamente en la constitución del campo científico y cultural nacional.

Viajeros como especialmente el militar belga Alfred du Graty y el médico y geógrafo francés Martin de Moussy ocuparon a través de su escritura un lugar importante en la red textual a partir de su rol decisivo en los procesos de construcción discursiva del espacio confederal y de la memoria histórica, en una serie en la que los antecede el cónsul británico Woodbine Parish. El diálogo polémico entre sus discursos generó “ficciones orientadoras” (Shumway, 2005: 15) de relatos históricos narrados “en forma de discurso en prosa narrativa” (White, 2005: 9). Tales “ficciones” fueron condición de posibilidad para la gestación de la “invención histórica” de nuestra nación durante el siglo XIX, especialmente durante el período de la Confederación Argentina, bajo la Presidencia del General Justo José de Urquiza (1854-1861).

Durante el siglo XIX la constitución de los estados nacionales necesitaba de un dispositivo organizador de su identidad, creador de una “imaginación territorial”. Requerían una soberanía, un territorio sobre el cual proyectar una “nación”, y la escritura debía moldearlo, hacerlo conocido, explorarlo y someterlo: “Escribir el territorio, por tanto, era hacerse de un cuerpo orgánico demarcando su geografía ... para poner en marcha las instituciones.” (Montaldo, 2004: 19). Esto se materializó en distintas producciones textuales de viajeros europeos que fueron de gran importancia durante el siglo XIX y que dejaron su huella en la memoria histórica de nuestras geografías.

Pero, asimismo, podemos hacer una lectura de las mismas, que es la que proponemos en este trabajo, que tome como clave de análisis, en diálogo con lo anterior, el modo en que se tematiza la cuestión de las movilidades, en tanto

prácticas sociales con sentido, por lo tanto, experiencias que son representadas y producen cultura, así como expresan y producen relaciones sociales y de poder. Los objetos de estudio de la movilidad suelen ser híbridos (humanos y no humanos), especializados y mediados por redes, normas, infraestructuras. (Zunino Singh et al, 2017: 10)

Los inicios del siglo XIX encuentran, así, un escenario dinámico, un territorio que se veía surcado, visitado, explorado y recorrido por viajeros de las más diversas índoles y procedencias, respuesta, quizás sintomática, de una Europa que decide, bajo el imaginario cientificista decimonónico, lanzarse a (re)conocerlo con nuevas gafas para finalmente

comprenderlo en clave de lectura de lo que podríamos llamar una “mundialización totalizante” (Hobsbawm, 2006: 60), en donde cada parte, cada geografía —y su naturaleza—, ocuparán un lugar preciso en el mosaico que la episteme occidental nos estaba preparando. Este dinamismo se marcará más aún a mediados de siglo, con Paraná como capital de la Confederación Argentina.

Estamos frente al funcionamiento de un dispositivo semiótico-discursivo (que hemos analizado en una publicación anterior; véase Román, 2012) en el que la “intervención cartográfica” funcionó como condición de posibilidad de la “invención histórica”, en el complejo entramado de producción de un imaginario histórico-social “nacional” al que aludíamos, ya que coincidimos con Livon Grosman en que: “La historia de un país es, entre otras, la historia del desplazamiento de sus fronteras y de su definición como territorio.” (Livon Grosman, 2003: 12).

Tras la Batalla de Caseros, en 1854 se proclamaba Presidente de la Confederación Argentina al entrerriano Justo José de Urquiza, quien jura ante el Congreso Constituyente en Santa Fe, iniciando el 5 de marzo de aquel año su período presidencial. El proyecto político-económico y cultural de Urquiza en la Confederación, cuyos antecedentes podemos rastrear ya a lo largo de su anterior liderazgo como gobernador de Entre Ríos sucesivas veces entre 1842 y 1852 (Bosch, 2001), en gran medida se articuló a partir de la convocatoria y participación sustantiva de intelectuales y científicos locales pero, quizás, fundamentalmente, la de aquellos europeos que viajaron por la Confederación Argentina y permanecieron en Entre Ríos. Una mirada sobre las políticas de Urquiza como Presidente de la Confederación Argentina (1854-1861), nos permite sostener que numerosos viajeros europeos realizaron una contribución significativa, a través de su producción escrituraria, a la institución y consolidación tanto del campo científico como del imaginario territorial que daría lugar a la “nación argentina”.

En ese marco, el viajero y médico francés Jean Antoine Victor Martin de Moussy tuvo un rol protagónico en el desarrollo del campo de producción de representaciones del espacio confederal. Analizamos cómo su *Description Géographique et Statistique de la Confédération Argentine*² constituyó una pieza sustantiva de la red textual necesaria para que el régimen político-cultural liderado por Urquiza desarrollara su propio campo de producción de representaciones, en el intento por instalar una nueva hegemonía, antagónica a la que había organizado Buenos Aires, durante el gobierno de Juan Manuel de Rosas.

2. MARTIN DE MOUSSY Y SU DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA Y ESTADÍSTICA DE LA CONFEDERACIÓN ARGENTINA

Jean Antoine Victor Martin de Moussy, miembro de la Academia de Ciencias y Medicina de París, quien se convertirá en el geógrafo de campo necesario para dar comienzo al registro cartográfico y topográfico que se necesitaba.

Nació en Brissac, cerca de Angers, Francia, sobre el Loire, en 1810. Tras terminar sus estudios de bachillerato, inició la carrera de Medicina, y fue luego médico militar en Estrasburgo. A los 27 años, imbuido de los ideales románticos de un grupo literario, que estudiaba

historia, geografía y política, renunció a su puesto, madurando la idea de viajar a América.

En 1841, de Moussy partió a Río de Janeiro, para trasladarse después de varios meses a Montevideo. En esa ciudad se conecta con los emigrados argentinos que luchaban contra Rosas, participando activamente de tareas médicas durante el sitio de Montevideo, donde será director del Hospital de la Legión Francesa e instalará también un observatorio meteorológico. Los estudios sobre meteorología y topografía física y médica realizados en Montevideo lo llevan a aspirar a un plan mayor: la exploración del territorio argentino, y gracias a la recomendación del encargado de negocios de Francia en Montevideo, M. de Maillefer, hace conocer sus proyectos al presidente Urquiza.

Beatriz Bosch precisa que de Moussy parte a la capital de la Confederación Argentina el 3 de octubre de 1854 y

No bien llega a Paraná instala un consultorio médico. Pronto publica una nota en *El Nacional Argentino* sobre la ‘posibilidad de convertir a la ciudad de Paraná en centro de una nueva industria y en punto importante de comercio introduciendo el cultivo del algodón’. Muy luego, ‘cuadro general de la ciudad de Paraná y de sus alrededores, vegetación, cultivo, constitución geológica del suelo considerado agrícola e industrialmente’ [aclara Bosch: *El Nacional Argentino*, Paraná 28-XII-1854]. Avalado por tales producciones, Moussy presenta al gobierno ‘Bases por las cuales se encarga de hacer un trabajo descriptivo y estadístico general sobre la República Argentina. (Bosch, 2005: 15).

El 3 de mayo de 1855, a través de un decreto, el Presidente Urquiza y el Ministro del Interior, Santiago Derqui, aceptaban su propuesta para realizar un vasto plan de exploraciones en el territorio argentino. El 29 de febrero del año siguiente, el escribano Pedro Calderón registra el contrato correspondiente (Bosch, 2005: 16). A cambio de una remuneración mensual de trescientos pesos fuertes, estaba obligado a adelantar memorias del trabajo geográfico, las que se publicarían en *El Nacional Argentino* y que luego iban a formar parte de una obra mayor, de varios volúmenes, acompañados de un atlas con treinta mapas, a publicar en París en el término de cuatro años.

La contratación por parte de Urquiza del médico-geógrafo francés constituyó una pieza clave en su estrategia político-discursiva de producción de representaciones y de todo un universo simbólico para el espacio confederal, que se vio materializada a nivel de producción textual en los famosos tres tomos y atlas de su autoría, en un doble sentido: coronando la versión confederal del pasado histórico y protagonizando lo que hemos dado en llamar una verdadera “intervención cartográfica”.

Su trabajo consistió en lograr una descripción física de las provincias argentinas, a partir de viajes que desarrollaría entre octubre de 1855 y abril de 1858 por el territorio que abarcaron unos 22.000 kilómetros. Se estipulaba además que de Moussy debía presentar cada dos meses una memoria de sus actividades.

A los 44 años Martín de Moussy comienza la tarea. Levantar coordenadas, delinear el territorio y cuantificar las potenciales riquezas era el más ambicioso programa para el poblamiento agrario con inmigración europea desde el final de la presidencia de Rivadavia. Este programa consistía en plasmar en el papel: “[...] un cuadro exacto del país, de sus riquezas naturales y de los recursos inmensos que ofrece a la agricultura, la industria, el comercio, inmigración.” (de Moussy, 2005: 24).

En la instancia prefacial del primer volumen de su *Descripción* explicita: “Creemos haber traducido fielmente, sin disminuirlo ni exagerarlo, el pensamiento de la administración argentina, que sirvió de base a un programa de trabajos y estudios sabiamente proporcionales a las fuerzas de un solo hombre y al tiempo del que debía disponer... Se trataba de construir una especie de enciclopedia general del Río de la Plata [...]” (de Moussy, 2005: 26).

Nuestro viajero se erige, entonces, como el traductor para Europa de las políticas del gobierno de la Confederación. En relación con esto último, en su Carta al General Urquiza que inaugura el primer tomo de la *Description*, reconoce que aquél “ha querido hacerla conocer al mundo, y sobre todo a Europa, que, siempre incompletamente informada, a menudo la juzgó mal” (Carta de V. Martín de Moussy al Justo José de Urquiza, fechada en París, el 1° de octubre de 1859, en: de Moussy 2005: 24).

Pretende que su conocimiento del territorio, producto de la experiencia vivida en las múltiples visitas que realiza, adquiera una fundamentación científico-social, construyendo la ideología necesaria para que el proyecto socio-económico y político de la Confederación adquiera un respaldo amplio y se exprese en la opinión pública.

3. PRODUCCIÓN Y PUBLICACIÓN DE LA OBRA

El 28 de marzo de 1859, de Moussy parte hacia París en el vapor Canova, después de dieciocho años en América. Allí se ocupará de la edición definitiva de la obra, cuyo primer tomo aparecerá en mayo de 1860, y el siguiente en octubre del mismo año, ambos en francés. El tercer tomo de la *Description*, aparece en 1864 (cabe señalar que para lograr su publicación, de Moussy debió regresar a la Confederación en 1861).

Comienza luego a preparar el Atlas, que será primero y único en su tipo. Abarca la geografía de todo el país, aportando mapas del imperio español, de América del Sur, de la Confederación y de las distintas provincias, incluyendo cartas de geología, hidrografía, climatológicas y topográficas. También presentaba gráficas astronómicas, orográficas, zoológicas y botánicas, así como un facsímil de la carta de los jesuitas de 1732 y el itinerario de su recorrido durante los cuatro años. El Atlas se presenta en 1867 en la Exposición Universal de París de ese año.

La obra completa implicó un gran reconocimiento para de Moussy, siendo proclamado Oficial de la Legión de Honor francesa, y participando además como Comisario de la Argentina en la Exposición Universal de París de 1867 y miembro del Jury Internacional de la misma (de Moussy, 1867).

4. MARTIN DE MOUSSY DESCRIBE LAS VOIES DE COMMUNICATION ET SYSTÈMES DE TRANSPORT

La macro-estrategia discursiva que organiza la obra analizada, como anticipáramos líneas arriba, podría sintetizarse en su funcionalidad política y comunicacional tendiente a proyectar hacia el exterior de la Confederación la idea de una nación próspera y apta para recibir colonos y capitales europeos. Desde ese marco de lectura, la descripción de las *voies de communication et systèmes de transport* tienen un lugar, aunque no protagónico, sí permanente y sostenido a lo largo del texto. Resulta relevante toda vez que la puesta en discurso de la movilidad funciona reforzando la imagen de nación próspera, en proceso de modernización y atractiva para Europa que se despliega a lo largo de toda la obra.

El paradigma temporal organizado por de Moussy tiene a las vías de comunicación y a los sistemas de transporte como protagonistas del proceso de modernización impulsado por Urquiza. En el funcionamiento de la *deixis*, opone un pasado —pasado respecto al presente de su enunciación— a un presente que es el de Urquiza al mando de la Confederación. Un pasado al que identifica con “esos viajes tremendos” —a caballo, en asno y mula— que opone a un presente que es el de los “Ferrocarriles para las grandes comunicaciones” (de Moussy, 2005a: 563), aspecto este último en el que nos detendremos más adelante.

Escribía de Moussy acerca de las vías de comunicación durante el período pre-urquicista, refiriéndose más precisamente al “*Origen y formación de las rutas en el territorio argentino*”:

La mayoría de las ciudades de la cuenca del Plata fueron fundadas durante el primer siglo de la ocupación española... Pronto la introducción del caballo, del asno y de la mula y la rápida e inmensa reproducción de estos animales permitieron a los habitantes sumergirse más adentro de esas soledades y cruzar en una jornada las travesías (desiertos áridos y sin agua) a 20 o 30 leguas en la misma cabalgadura. *La configuración del país se prestaba por lo demás a esos viajes tremendos* (la cursiva es nuestra). (de Moussy, 2005a: 523)

Y continuaba describiendo:

Las rutas, o mejor, los senderos trazados por aquellos intrépidos conquistadores fueron en parte seguidos por sus sucesores; el uso ha mantenido las principales, y hasta el presente han permanecido tales como los hicieron los primeros viajeros, es decir, señalados por el paso de las mulas y los caballos o el de las ruedas de las pesadas carretas. Hasta los tiempos más recientes, en la Confederación Argentina se ha viajado por los mismos medios como en el siglo XVI. El caballo para el viajero aislado, las caravanas de mulas o carretas de bueyes para el mercader, tales han sido durante tres siglos los únicos medios de transporte. *Los viajes eran de una duración espantosa* (la cursiva es nuestra); sólo el jinete, con ligero equipaje, podía cruzar la pampa con cierta rapidez. (...) En aquella época el viajero llevaba todo

consigo, la cama, los víveres, la tienda, pues había que vivaquear en medio de la llanura (...) El jinete, provisto de un *baqueano* y acompañado por una escasa escolta, galopaba todo un día, cambiando de caballo en las postas o conduciendo consigo una tropa de estos animales, que montaba por turno por ruta. Si se encontraba con un río, lo vadeaba; si era demasiado profundo, a nado en un bote improvisado, la *pelota*³ (...) Manera de cruzar los ríos por cierto peligrosa, y más de un accidente que solía ser mortal era su consecuencia, pero cualquier campesino argentino la conocía y no vacilaba en ponerla en práctica. (de Moussy, 2005a: 524)

Un pasado de inmovilismo, permanencia y atraso, librado a la fiereza de aquellos “intrépidos conquistadores y sus sucesores”, como citáramos, perpetuando esos modos de trasladarse a lo largo de los años, imperturbablemente, o a los ciclos de la naturaleza:

En cuanto a las carretas, esperaban la estación de las aguas bajas para intentar el paso de los ríos; entonces los cruzaban con gran esfuerzo de bueyes y caballos. Las tropas de mulas cruzaban igualmente al paso. (de Moussy, 2005a: 525)

En contraste, de Moussy instala el dinamismo en el presente:

Hasta 1853 no hubo puentes ni chalanas en ningún río, y había que viajar por los medios indicados más arriba ... Felizmente, desde entonces se han multiplicado las barcas y chalanas, se han construido algunos puentes, ha aumentado el número de postas y ha comenzado al fin y seriamente el mejoramiento de las carreteras argentinas. (de Moussy, 2005a: 527)

5. VIAJAR EN TIEMPOS DEL PRESIDENTE JUSTO JOSÉ DE URQUIZA

El desarrollo de vías de comunicación, especialmente de rutas, aparece como condición de posibilidad de la modernización, entendida como desarrollo ganadero, comercio de mercaderías y control de los indios: de Moussy focaliza en el trazado de rutas en la región central de la Confederación. Destaca que

Córdoba acaba de ser ligada con las riberas del Paraná por medio de dos rutas: una nueva, la otra retomada hace poco tiempo. La ruta nueva ... desde esta ciudad hasta el Rosario reduce la distancia a 80 leguas, en lugar de 113 como cuenta el correo; por cierto, esta última cifra es exagerada, por la ruta ordinaria no hay en realidad más de 95, pero con todo es una reducción de casi un sexto de la distancia total. Esta vía permite recorrer esta distancia en dos días y medio, se dirige en línea recta de Rosario a Córdoba, a través de la pampa desierta todavía pero cubierta de pastos magníficos (...). El seños Gordillo ha dotado en su ruta a las postas con las caballadas necesarias; ha hecho cavar pozos y edificar casas para los pasajeros; ha abierto este fértil

erial a la actividad de los ganaderos, quienes temían frecuentarlo a causa de los indios; así, pues, han empezado a formarse estancias en esos lugares. Para completar su obra, ha instalado un servicio de diligencias y otro de carros livianos, permiten a las mercaderías llegar en seis días desde el centro de la Confederación al Rosario. (de Moussy, 2005a: 534-535)

La recuperación actual de las rutas abandonadas (en el pasado) o su trazado presente, aparece como un factor dinamizador traducido en disminución de tiempo para la circulación (o mayor velocidad para el traslado, de personas y de mercaderías). En este sentido, la ruta de Santiago del Estero a Santa Fe, explica de Moussy, reviste importancia “al poner en comunicación a las provincias del norte con el litoral, reduce la distancia de Tucumán a Paraná a 180 leguas, en lugar de 300 que hay por Córdoba y Rosario.” (de Moussy, 2005a: 535). El geógrafo explica que estuvo abandonada por más de medio siglo y resalta que “Sólo hace dos años el gobierno federal ha ordenado su restauración, que en estos momentos se está haciendo.” (de Moussy, 2005a: 536).

Menciona una segunda ruta, que “se confunde con la ruta de Córdoba hasta El Sauce; pero a partir de esta aldea, en vez de continuar hacia el oeste, se remonta hacia el nor-noroeste...” (de Moussy, 2005a: 536). Finalmente, en relación con estas dos rutas, remarca que su restablecimiento “tan rápidamente tendrá la inmensa ventaja de acercar al litoral las poblaciones del norte de la República, hará de la ciudad de Santa Fe un nuevo centro comercial importante. Lo fundamental, ya se sabe, para las provincias interiores es tener comunicación fácil con el río Paraná, actualmente la gran arteria argentina y salida natural de casi todo el país. Todo lo que pueda contribuir a este resultado debe pues realizarse lo más pronto posible.” (de Moussy, 2005a: 536)

Acercar de las rutas de la Mesopotamia argentina, el viajero establece una diferencia: lo que para las anteriores regiones funcionaba como obstáculo era la extensión territorial, las largas distancias a salvar en menos tiempo; para este caso, el obstáculo son las aguas, los ríos y arroyos, a cruzar. En este sentido explica que:

Estas rutas tienen un carácter diferente a las del interior. Allá los obstáculos más frecuentes son los derivados de la falta de agua; aquí es todo lo contrario. El agua y los pastos abundan, pero numerosos arroyos cortan la región en todos sentidos, a cada paso se presentan fosas naturales que deben evitarse o cruzarse con gran trabajo. Ninguna región tiene más necesidad de puentes, chalanas y barcas en los ríos (...). En Entre Ríos, todas las ciudades se comunican entre sí por caminos carreteros cambiados unos por otros según la estación. Se siguen las *cuchillas* (las cimas de las ondulaciones del terreno que separan las cuencas del Paraná y el Uruguay y sus afluentes) en la época de las lluvias; en la estación seca se pasa por cualquier parte. La ruta principal y más frecuentada es por supuesto la que une a Paraná, capital de la Confederación, con Uruguay, actualmente capital de la provincia. Tres puentes, construidos recientemente sobre el Gualeguaychú, el Gena y el Nogoyá, la han vuelto practicable en todo tiempo. (de Moussy, 2005a: 539)

Nótese que la incipiente infraestructura para el cruce de las aguas toma relevancia en el discurso del viajero francés, enfatizando en la reciente construcción de puentes a tales efectos.

6. TRANSPORTES Y MODERNIZACIÓN: LOS “FERROCARRILES PARA LAS GRANDES COMUNICACIONES”

En el discurso de Martin de Moussy los ferrocarriles aparecen tematizados en clave casi exegética, de acuerdo con las condiciones de producción (Verón, 2004: 130 y 2004a: 41) del discurso modernizante de la época:

A la primera ojeada que se eche sobre el mapa de la Confederación Argentina, la vista de esos vastos espacios casi absolutamente planos que se que se extienden desde el mar y el río Paraná hasta los Andes, de esas pampas herbosas parecidas a un mar sólido, hace fijar la atención inmediatamente en la aptitud maravillosa de semejante suelo para el establecimiento de un sistema general de ferrocarriles. En efecto, se piensa en ello desde hace mucho tiempo en el país, ningún proyecto es más popular, ninguno es objeto de votos más ardientes por parte de todos los habitantes del Río de la Plata.

Por eso el plan del gobierno para la creación del ferrocarril de Rosario a Córdoba, proclamado en 1854, fue acogido con entusiasmo general; una ley del Congreso, votada por unanimidad el 2 de abril de 1855 sancionó, con el aplauso del público, sus principales disposiciones. (de Moussy, 2005a: 559)

Martin de Moussy explica que ya en esos momentos (1860) se habían destinado \$ 40.000 (200.000 fr) a los estudios preparatorios de esta línea férrea (desarrollados por el ingeniero norteamericano, Mr. Allan Campbell). Se preveía un trazado de 247 millas inglesas (398 kms.) de vía férrea desde Rosario, pasando por Río Tercero, “a la altura de la posta del Zanjón” (de Moussy, 2005a: 559) y Villa Nueva, para llegar hasta Córdoba. Para el tendido anterior describe la serie de puentes (de hierro o de madera), demoliciones y terraplenes de poca extensión que serán necesarios dada la geografía. Incluye en esta descripción el presupuesto detallado confeccionado por Mr. Campbell (de Moussy, 2005a: 560).

Su estrategia discursiva, además de la detallada descripción del proyecto del tendido ferroviario (que funciona como un componente didáctico para el lector no especializado), incluye un componente político, de justificación política (incluyendo la dimensión económica), y especialmente vinculándolo con el discurso urquicista de la modernización de la Confederación; su viraje hacia una nación moderna y económicamente próspera, mostrando ventajas comparativas en relación con el transporte sobre ruedas:

La creación del ferrocarril de Rosario a Córdoba responde a una necesidad universal. Córdoba ocupa el centro de la Confederación; es ya una gran plaza comercial donde afluyen, por una parte, los productos de todas las demás provincias del interior, y por la otra, las mercaderías de ultramar importadas

por la vía de Rosario. El transporte sobre ruedas entre esas dos plazas empleaba, en 1855, 8.000 carretas ... Hoy esta última cifra pasa de 20.000 ... El ferrocarril monopolizaría pues todo ese flete y permitiría a los millares de carretas y conductores derramarse por las demás rutas del interior, donde la falta de medios de transporte obliga a los habitantes a dejar que perezca sin provecho la mayor parte de sus productos. (...) Además, la construcción felizmente concluida de esta gran vía de comunicación alentaría la ejecución del sistema general para ligar a todo el país, proyecto cuya realización es menos quimérica de lo que se cree, gracias a la disposición del terreno, pues no exige casi ninguna otra técnica de envergadura, y a la abundancia de los materiales necesario en muchos lugares. (de Moussy, 2005a: 561)

Explica luego cuáles serían los requerimientos, que describe como “casi sin obstáculos” (de Moussy, 2005a: 561), para extender el sistema ferroviario de Córdoba a Santiago del estero; a Salta y a Tucumán; a Chile, cruzando la cordillera.

En el discurso de nuestro viajero el ferrocarril aparece como un punto nodal que articula la modernización y el desarrollo económico (al hilo de la rapidez que permitiría este medio de transporte) a la cuestión de la población de las grandes extensiones que recorre y describe; la modernización y la prosperidad económica no se conciben sin las políticas de poblamiento del territorio:

Es posible que cuando la población haya duplicado su cifra actual, y esto no ha de tardar mucho, se verá cuán ventajoso es construir en seguida ferrocarriles para las grandes comunicaciones en vez de rutas ordinarias, pues lo fundamental sería andar con rapidez. Se producirá entonces lo hecho en los Estados Unidos al este del Mississippi; en América del Norte, donde el ferrocarril, lanzado al medio del desierto, ha creado en un instante ciudades, pueblos y aldeas, es decir, población. (de Moussy, 2005a: 563)

Finalmente, vemos que lo anterior se combina con lo que podríamos considerar la funcionalidad geopolítica que de Moussy le atribuye al desarrollo de la red ferroviaria:

Hace tres años (1857) Buenos Aires comenzó la construcción de un ferrocarril que debe ir hacia el oeste en busca de los productos de la campaña (...). La vía toca actualmente Morón, pueblo situado a 30 kilómetros de la ciudad. Se está construyendo otro para ir por Palermo y Belgrano a Las Conchas, atravesando las ricas y pobladas ciudades de San Isidro y San Fernando, en las mismas riberas del Plata, lugares predilectos de los burgueses acomodados de Buenos Aires para residencia temporaria en otoño. El ferrocarril del norte, para ser de real utilidad, debe continuar hasta Rosario, a fin de reunirse algún día con los de Córdoba y Mendoza, si Buenos Aires quiere conservar su importancia comercial frente a las provincias del interior, de otro modo, Rosario concluirá por arrebátarsela completamente. (de Moussy, 2005a: 564)

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- BOSCH, B. (2001 [1940]) *Urquiza. Gobernador de Entre Ríos (1842-1852)*. Paraná: Editorial de Entre Ríos.
- (2005) “Estudio preliminar” en de Moussy (2005)
- CHARTIER, R. (1994 [1992]) *El orden de los libros. Lectores, autores, bibliotecas en Europa entre los siglos XIV y XVIII*. Barcelona: Gedisa.
- DE MOUSSY, M. (1860) *Description physique et statistique de la Confédération Argentine, Tome Premier*. París: Librairie de Firmin Didot Frères, Fils et Cie.
- (1860a) *Description physique et statistique de la Confédération Argentine, Tome Deuxième*. París: Librairie de Firmin Didot Frères, Fils et Cie.
- (1867) *Rapports du Jury International. L'Amérique Centrale et l'Amérique Méridionale à l'Exposition Universelle*. París: Imprimerie et Librairie Administratives de Paul Dupont.
- (2005) *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina, Tomo I*. Buenos Aires: Academia Nacional de Historia.
- (2005a) *Descripción Geográfica y Estadística de la Confederación Argentina, Tomo II*. Buenos Aires: Academia Nacional de Historia.
- LIVON-GROSMAN, E. (2003) *Geografías imaginarias. El relato de viaje y la construcción del espacio patagónico*. Rosario: Beatriz Viterbo.
- MONTALDO, G. (2004 [1999]) *Ficciones culturales y fábulas de identidad en América Latina*. Rosario: Beatriz Viterbo.
- ROMÁN, M. S. (2012) *Discursos en viaje. Contactos culturales y figuras del 'otro' en la Argentina del siglo XIX*. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- ROMÁN, M. S. (dirección) (2016) *La pluma y la lente. Viajeros europeos por Argentina durante el siglo XIX, entre el orden de la escritura y el orden de la mirada*. Paraná: EDUNER.
- SHUMWAY, N. (2005 [1993]) *La invención de la Argentina. Historia de una idea*. Buenos Aires: Emecé.
- VERÓN, E. (2004 [1987]) *La semiosis social. Fragmentos de una teoría de la discursividad*. México: Ed. Gedisa.
- (2004a) “Diccionario de lugares no comunes”, en: *Fragmentos de un tejido*. Buenos Aires: Ed. Gedisa.
- WHITE, H. (2005 [1973]) *Metahistoria. La imaginación histórica en la Europa del siglo XIX*. México: Fondo de Cultura Económica.
- WILLIAMS, R. (1974 [1971]) *Los medios de comunicación social*. Barcelona: Península.
- ZUNINO SINGH, D; GIUCCI, G.; JIRÓN, P. (eds.) (2017) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Editorial Biblos.

NOTAS

1. Esta categoría que proponemos nos permite con criterio inclusivo, atender a una diversidad de géneros discursivos que tienen como condiciones de producción la experiencia del viaje, más allá de su finalidad, pero a la vez atendiendo al enclave institucional que les da marco.
2. Varias estancias como Investigador Visitante del Ibero-Amerikanisches Institut de Berlín, la última en marzo-abril de 2019, permitieron al autor consultar la obra de Martin de Moussy tanto en esa biblioteca, así como en la Staatsbibliothek zu Berlin.
3. El viajero explica que la *pelota* era una embarcación que consistía simplemente en un cuero de vaca cuyos bordes se levantaban por medio de una cuerda pasada por unos ojales abiertos a cuchillo, formando así una especie de copa. Se lo reemplazaba en caso de necesidad por las *coronas*, piezas de cuero crudo o curtido que se coloca bajo el recado. Se ponía el equipaje en esta extraña embarcación y un nadador, sujetando un cabo de la cuerda con los dientes, iba haciéndola flotar hasta la otra orilla.

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



Imágenes de culturas de transporte e infraestructuras sudamericanas, c. 1890-1930 / *Images of cultures of transport and infrastructure in South America, c. 1890-1930*

Hinnerk Onken

(pág 29 - pág 42)

Este artículo ofrece una visión panorámica de las (re-) presentaciones visuales de tráfico, transporte e infraestructura en Sudamérica a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX. Los motivos son clasificados e interpretados considerando los discursos y los contextos visuales de la época. Además de imágenes de ferrocarriles y estaciones, que con seguridad son las que predominan, se presentan vistas de puertos, vistas aéreas y vistas de infraestructura urbana y estatal. Estas imágenes demostraban modernidad y probaban que Sudamérica no era un continente atrasado. Sin embargo, de manera implícita las imágenes consideradas demuestran también la faceta opuesta a la modernidad y al desarrollo infraestructural.

Palabras clave: Cultura visual, transporte, historia, Sudamérica, Alemania

This article offers a panoramic view on the visual (re-) presentations of traffic, transport, and infrastructure in South America in the late nineteenth and early twentieth centuries. The motives are classified and interpreted considering the discourses and visual contexts of the epoch. In addition to images of trains and stations, which are for sure the most prominent, views of ports, aerial views and views of urban and state infrastructure are presented. These images showed South America's modernity and proved that the continent was not underdeveloped and backward.

Keywords: Visual culture, transport, history, South America, Germany

Nota curricular: PD Dr. Hinnerk Onken, Departamento de Historia, Leibniz Universität Hannover, autor de las monografías *Ambivalente Bilder: Fotos und Bildpostkarten aus Südamerika im Deutschen Reich, ca. 1880-1930*. Bielefeld: transcript, 2019 y *Brot und Gerechtigkeit. Subalterne und politische Kultur in Arequipa, Peru, 1895-1919*. Münster: LIT, 2013, e-mail: hinnerk.onken@hist.uni-hannover.de

Recibido 8/12/2020

Aprobado 12/12/2020

1. INTRODUCCIÓN

Un gran parte del saber europeo sobre América del Sur ha sido transmitido por medios visuales en la Edad Moderna, periodo en el cual el continente sufrió la expansión europea. En los siglos XIX y XX la fotografía le aportó un nuevo impulso a dicha tradición visual. Fotos y, desde los años 90 del siglo XIX, tarjetas postales de Sudamérica transmitieron al público una imagen ambivalente del continente desconocido, lo cual colaboró con las percepciones y proyecciones ya existentes, aunque contradiciéndose a su vez con ellas. La ambivalencia se manifestó en los motivos: por un lado, figuran aspectos indígenas y, sobre todo en el caso del Perú, ruinas. Por otro lado, fotos y postales totalmente distintas mostraban trenes y estaciones, parlamentos, palacios de gobierno, bancos, hoteles y otros aspectos urbanos, puertos, jardines botánicos y zoológicos o fábricas. Mientras imágenes de la primera categoría son tratadas en varios estudios históricos y culturales, trabajos sobre medios visuales con vistas que en su mayoría son miradas como representaciones de lo “moderno” son mucho más raros – aunque postales que muestran ferrocarriles o estaciones sudamericanas son deseadas por coleccionistas y por esto son bastante caras.

Este artículo va a ofrecer una visión panorámica de las (re-) presentaciones visuales de tráfico, transporte e infraestructura en Sudamérica. Los motivos serán clasificados e interpretados considerando los discursos y los contextos visuales de los siglos XIX y XX. Además de las imágenes mencionadas de ferrocarriles y estaciones, que con seguridad son las más prominentes, se van a presentar vistas de puertos, de infraestructura urbana, de medios de transporte público en diversas metrópolis como por ejemplo del Subte de Buenos Aires o de tranvías eléctricos. En una relación íntima con estas últimas imágenes hay visualizaciones de la electrificación incipiente: imágenes de centrales hidroeléctricas por ejemplo. Estas imágenes y representaciones de infraestructura demostraban modernidad y probaban que Sudamérica no era un continente atrasado. Considerando las dicotomías corrientes de natura y cultura y de barbarie y civilización, en los discursos políticos y culturales Sudamérica pertenecía al reino de la cultura y de la civilización – por lo menos fuera de la Amazonia y del Chaco. Incluso en los Andes había una infraestructura ferrocarrilera como probaban diversas imágenes. Otro aspecto de estas vistas es lo económico: demostraban que la explotación de recursos naturales, agricultura y comercio eran posibles.

En un nivel más elevado, el concepto de la nación e ideas de las naciones sudamericanas juegan un papel importante en la recepción y interpretación de las imágenes de transporte e infraestructuras – y quizás aún en su producción. En cuanto al concepto de la nación, según el enfoque bien conocido de Benedict Anderson, es una comunidad imaginada (Anderson 1983). ¿Cómo, entonces, imaginar mejor esta comunidad que por medio de imágenes? El investigador cultural Jens Andermann en su libro *The Optic of the State*, que trata acerca de museos en la Argentina y Brasil, mostró que a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX representaciones visuales públicas produjeron imaginarios nacionales o nacionalistas y crearon identidades en el proceso de la construcción de la nación (Andermann 2007). Esta argumentación de Andermann es válida y me parece transferible a otros medios visuales incluyendo fotografías y tarjetas postales.

2. LAS FUENTES

Esto nos lleva a las fuentes en que se basa el artículo. Como se basa en un proyecto de investigación sobre las imágenes ambivalentes de Sudamérica que circularon en Alemania a finales del siglo XIX y a comienzos del siglo XX, se trata de fotografías publicadas en libros de viaje alemanes, informes y manuales (sobre todo escritos por geógrafos). Además, como ya fue indicado, tarjetas postales eran un medio visual, un medio de masa importante.

Para la exposición en este punto basta decir que el medio de la tarjeta postal emergió en Europa y los Estados Unidos en los años sesenta y setenta del siglo XIX y desde fines del siglo se utilizó también en América Latina, creciendo rápidamente su uso en los primeras décadas del siglo XX. Por eso, así como Gerhard Paul habla del siglo XX como el “siglo de las imágenes” (Paul 2008-2009) se llama también el periodo entre los años noventa del siglo XIX y los años veinte del siglo XX la edad de oro de la tarjeta postal. Al principio se trataba de postales litográficas, muchas veces grabadas o pintadas según un modelo fotográfico. Por medio del procedimiento llamado cromolitografía también se hicieron tarjetas postales a color. En las últimas décadas del siglo XIX hubo innovaciones técnicas en la reproducción fotográfica (fototipia) prevaleciendo desde entonces las tarjetas postales fotográficas en blanco y negro.

Si bien muchas de las imágenes que figuran en este artículo son de publicaciones alemanas o de archivos de Alemania (lo que se debe a motivos prácticos del proyecto de investigación), algunas también proceden de colecciones sudamericanas. Pero casi todos los motivos circularon a este y al otro lado del Atlántico.

Hubo varios actores involucrados en el proceso de visualización de las culturas de transporte e infraestructuras sudamericanas. Por supuesto hay que mencionar a los autores de las imágenes, que eran principalmente fotógrafos. De un lado fueron nativos, como por ejemplo el arequipeño Max T. Vargas, uno de los pioneros de la fotografía peruana. De otro lado, y sobre todo al comienzo, fueron extranjeros: científicos e investigadores, aventureros, o ingenieros, empresarios y otros emigrantes. Por ello, algunos historiadores, considerando la representación fotográfica de Sudamérica en la época, hablan de una “mirada desde afuera” (Giordano 2009: 1285).

Otro grupo de actores muy importantes fueron los editores de tarjetas postales, casi todos inmigrantes europeos. El ya mencionado fotógrafo arequipeño Max T. Vargas, también editor de tarjetas postales, más bien es una excepción. En Buenos Aires los editores principales fueron el austriaco Roberto Rosauer, el alemán Jacobo Peuser y el italiano Zaverio Fumagalli. En suma, según Graciela Silvestri estos editores produjeron más de 6.000 postales entre los últimos años del siglo XIX y las dos primeras décadas del XX (Silvestri 2003: 34).

El tercer grupo de actores, el público, es lo más difícil de investigar porque hay muy pocos datos. ¿Quién veía fotos en publicaciones sobre Sudamérica? Por supuesto, personas de las élites o de la clase media que se interesaban en esta región, que leían libros de viaje o revistas ilustradas que cubrieron Sudamérica. También, alumnos y estudiantes veían fotografías en sus libros de la Geografía de los continentes extra-europeos.

En cuanto a las postales, en Europa y los Estados Unidos las veían personas de las élites que por motivos científicos, comerciales u otros viajaron a Sudamérica o vivieron un tiempo allí y adquirieron postales como recuerdo. También miraban tarjetas postales sudamericanas los destinatarios que las recibieron de parientes o amigos emigrados o de los mencionados viajeros – y, por supuesto, el cartero. Siendo objetos de colección ya en estos tiempos, hubo además redes para cambiar tarjetas postales.

En Sudamérica, las imágenes fueron vistas sobre todo por un público urbano proveniente de la clase alta y media. Aunque las postales no eran caras se podían adquirir casi únicamente en el espacio urbano, en las casas editoriales mismas, o bien en los estudios fotográficos, librerías y estancos. Además de los fotógrafos-editores de las capitales, hubo algunos en las ciudades de provincias, pero no en el campo. Allí fueron generalmente los fotógrafos viajeros quienes atendieron a la gente. Notablemente en Chile, el mercado de postales era muy regional. Aparte de los editores metropolitanos de Santiago y Valparaíso, en todas las ciudades provinciales del país hubo por lo menos una casa editorial de tarjetas postales (incluso en Punta Arenas hubo más que una docena de editores), casi todas propiedad de extranjeros, muchos de ellos alemanes. En su mayoría produjeron series únicas pues carecían de máquinas para la producción a gran escala.

3. MOTIVOS DE CULTURAS DE TRANSPORTE URBANAS

Tratando del tema de los motivos de las culturas de transporte en Sudamérica se pueden identificar diferentes categorías que serán presentadas a continuación.



Imagen 1: Tarjeta postal „Hacia el mercado – Córdoba. Argentina“, editor desconocido, Argentina, después de 1905, colección de Hinnerk Onken.

La postal argentina “Hacia el mercado” (imagen 1) muestra un motivo costumbrista. Seguramente, vistas de medios de transporte tradicionales –sean representaciones de tradiciones inventadas (Hobsbawm y Ranger 1983) o no– no son únicas en Sudamérica. El motivo de la Provincia de Córdoba es muy similar a una fotografía de una carreta tirada por bueyes en Santiago de Compostela que fue publicado en 1927 en el libro de viaje de

Arthur Rehbein (Rehbein [1927] 1930: 289). Para el alemán y sus lectores, probablemente España fue una región atrasada al igual que las provincias argentinas. Esto no es sorprendente: el estilo costumbrista en Sudamérica fue adaptado de España y se basa en la aún más antigua tradición flamenca de las escenas de géneros. Representa la vida cotidiana de la gente, mezclando rasgos románticos y realistas.



Imagen 2: Tarjeta postal “Rua de São Bento”, editor: Guilherme Gaensly, São Paulo, enviado 29/11/1902, colección de SHMH/Altonaer Museum, Hamburgo.

Los motivos costumbristas contrastaban con vistas de culturas de transporte más modernas, por ejemplo de tranvías (imagen 2). En muchas ciudades sudamericanas – y no solo en las capitales – a comienzos del siglo XX tranvías eléctricos sustituyeron viejos medios de transporte como ferrocarriles urbanos de tracción animal. No obstante la marcha triunfal de tranvías eléctricos en las ciudades sudamericanas, tranvías a tracción de mulas desaparecieron solo en los años 20 del siglo XX.

En São Paulo, el tranvía eléctrico fue inaugurado en mayo de 1900 reemplazando los tranvías a tracción de mulas. Después de Rio de Janeiro, Salvador y Manaus [Sao Paulo] fue la cuarta ciudad brasileña con tranvía eléctrico. La empresa canadiense “São Paulo Railway, Light & Power Company” que mantenía el tranvía estableció una central hidroeléctrica para generar energía a Parnaíba en el río Tietê, a 35 kilómetros de São Paulo.

Como el motivo del tranvía, las postales del Teleférico do Pão de Açúcar (imagen 3) y del Subte, o más exactamente de la entrada a la línea A del Subte en la Plaza de Mayo de Buenos Aires (imagen 4) son representaciones de una cultura de transporte moderna. En Rio de Janeiro, o Bondinho al Morro do Pão de Açúcar, construido por el ingeniero alemán

Julius Pohlig, fue inaugurada en 1912 y 1913. También en 1913 se inauguró el Subte de Buenos Aires. Fue la primera línea de subterráneo de toda América Latina, del hemisferio sur y de todos los países de habla hispana.



Imagen 3: Tarjeta postal "Caminho Aereo do Pao de Assucar. Rio de Janeiro", editor: Maison Chic, Rio de Janeiro, enviado 20/04/1915, colección de SHMH/Altonaer Museum, Hamburgo.



Imagen 4: Tarjeta postal "Buenos Aires - Avenida de Mayo", editor: Gastón Bourquin y Cía., Buenos Aires, c. 1920, colección de Hinnerk Onken.

En cuanto al medio de transporte particular más importante hoy, las imágenes de automóviles eran raras. Claro que hubo fotografías y postales de coches y autobuses (imagen 5). Pero aparte de las vistas urbanas de amplias avenidas (imagen 6), solo a partir de la mitad del siglo pasado circularon imágenes de una infraestructura automovilística avanzada en número significativo.



Imagen 5: Fotografía "Carretera en la zona de asentamiento alemán en el sur de Brasil", fotógrafo: Wilhelm Teubert, antes de 1928 (Lufft 1930: 15).



Imagen 6: Fotografía "Calle comercial en la ciudad portuaria colombiana Cartagena", fotógrafo: Scherl-Galloway, antes de 1928 (Lufft 1930: 13).

4. MOTIVOS DE FERROCARRILES E INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Al grupo de imágenes de culturas de transporte e infraestructuras pertenecen también las fotografías y postales con motivos que representan la modernidad de las naciones, en particular de las metrópolis sudamericanas. El símbolo más importante del progreso era el ferrocarril. Asimismo, esto era parte de la iconografía nacional expuesta en fotografías y tarjetas postales. En primer lugar los productores, es decir fotógrafos y editores, decidían qué imágenes circulaban. Respondiendo al espíritu modernizador de su clase, los editores sudamericanos exponían ferrocarriles, vías, estaciones, puentes y túneles.



Zu 14. Ziehen des Zugs zwischen Curitiba und Paranaguá, im brasilianischen Bundesstaat Paraná.
Foto von Wilhelm Teubert, aufgenommen am 10. April 1910, für die Deutsche Reichspost.

Imagen 7: Fotografía "Ferrocarril de Paranaguá a Curitiba, construido por ingenieros alemanes, estado de Paraná", fotógrafo desconocido, comienzos del siglo XX (Rohrbach 1930: 220).

Publicaciones alemanas en este contexto destacaron los rendimientos de compatriotas. El ferrocarril de vía estrecha entre el puerto de Paranaguá y la capital del estado brasileño de Paraná, Curitiba, construido por ingenieros alemanes (imagen 7), en 80 kilómetros supera una diferencia de altura de 951 metros. En total, la línea de una sola vía es de 110 kilómetros. El trayecto por la Serra do Mar, inaugurado en 1885, fue proyectado por Ferdinand de Lesseps, constructor del canal de Suez. Con sus 15 estaciones, 13 túneles, 32 puentes y 41 viaductos de acero importados de Bélgica es considerado como una obra maestra de la ingeniería de fines del siglo XIX.

Vistas de ferrocarriles en los Andes, sobre todo del Perú, probaron que incluso en esta región de terrenos difíciles había una infraestructura ferroviaria (imagen 8). Estas vistas no solo destacan la modernidad sino también el aspecto económico: demostraban que la explotación de recursos naturales, agricultura y comercio eran posibles.



7. — Typische Andenbahn, Challapabrücke 4000 m über dem Meeresspiegel, Centralbahn, Peru.

Imagen 8: Fotografía "Ferrocarril andina típica, Puente de Challapa a 4000 m sobre el nivel del mar, Ferrocarril Central Andino, Perú", fotógrafo desconocido, primera década del siglo XX? (Preusse-Sperber 1913: 32).

5. MOTIVOS DE CULTURAS DE TRANSPORTE MARÍTIMAS Y AÉREAS

En cuanto a los motivos de las culturas de transporte sudamericanas a fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX predominan vistas de ferrocarriles, de tranvías y otros aspectos urbanos. Como ya fue indicado, motivos de automóviles o carreteras solo emergieron después de los años 20 del siglo XX. Para la época considerada aquí, otros proyectos de infraestructura eran más importantes. Sobre todo hay que mencionar puertos y otros motivos de la cultura de transporte marítima. El fotógrafo y editor alemán Georg Huebner, residente en la ciudad de Río Negro, por ejemplo, publicó una vista del puerto de Manaos con las modernas instalaciones del muelle, donde grúas, cabestrantes y tiros de cables fueron electrificados (imagen 9).



Imagen 9: Tarjeta postal "Manaos. Tracção aerea por electricidade da M.H. Ltd. Fluctuante das Torres", editor: Georg Huebner & Amaral, Photographia Allemã, Manaos, c. 1910, colección de SHMH/Altonaer Museum, Hamburgo.



65. Aussicht über einen Teil des Hafens mit den Docks in Buenos Aires (Flugphotographie.) Zu Seite 121

Imagen 10: Fotografía "Vista de parte del puerto con los diques en Buenos Aires (fotografía aérea)", fotógrafo desconocido, c. 1920? (Nordenskjöld 1927: 192).

En las vistas aéreas del puerto y los diques de Buenos Aires (imagen 10) o del puerto de Porto Alegre (Rohrbach 1930: 144/145), de manera indirecta se advierte otro medio de transporte moderno: el avión. Las primeras fotografías aéreas datan de los años cincuentas y sesentas del siglo XIX. Fueron tomados de puntos altos o, sobre todo, de globos de aire caliente. Más tarde, se hicieron fotografías de vista a vuelo de pájaro desde aviones.

El epígrafe de fotografías aéreas como las de muchas postales similares (Onken 2019: 128) destacan la "vista desde un aeroplano" como símbolo de modernidad. Las imágenes espectaculares, resultado de la combinación de varias técnicas modernas: la fotografía, la fototipia y la aviación, no solo abrieron vistas panorámicas imposibles en otras perspectivas, sino también hicieron posible que los observadores participaran en el sueño de volar.

Como muestra el gran número de postales y fotografías publicadas en libros o revistas, las vistas aéreas fueron muy populares. En América Latina, se producían las primeras de estas fotografías probablemente en los años 10 del siglo XX. Pero en gran cantidad solo surgieron en los años 20 y 30, después de los éxitos de pioneros como el chileno Dagoberto Godoy Fuentealba, quién en 1918 pasó los Andes en avión. El cuzqueño Alejandro Velasco Astete voló de Lima a Cuzco el 31 de agosto de 1925 y murió una mes más tarde durante un vuelo a Puno, cuando quiso evitar a la gente que se encontraba en el campo previsto para el despegue (Hiatt 2007).



Uswald, Oberdor, Meer und Flugzug im Feuerland



Kapitän Gunther Plüschow (links) mit seinem Flugbegleiter Ernst Dreblow vor dem Abflug über unbekannte Weltteile

Imágenes 11 y 12: Fotografías "Selva, glaciar, mar y avión en Tierra del Fuego" y "Capitán Gunther Plüschow (a la izquierda) con su acompañante Ernst Dreblow antes del despegue sobre mundos desconocidos" de Kurt Neubert (?), 1927/29 (Plüschow 1929: 125 y 12).

Muchos aviadores eran europeos como el inglés George Miller Dyott, director de Dyott & Compañía en Lima, que producía y vendía, entre otras, fotografías aéreas, o el alemán Gunther Plüschow, quien en 1928 sobrevoló con su ingeniero Ernst Dreblow por primera vez el Cabo de Hornos, la cordillera de Darwin, los glaciares patagónicos y las Torres del Paine. Regresaron con fotografías (imágenes 11 y 12) y material fílmico. En otra expedición, enero de 1931, fallecieron al caer su “Silberkondor” en un brazo del lago Argentino.

Además, hubo varios norteamericanos entre los pioneros de la aviación en Sudamérica. En diciembre de 1926, Major Herbert Dargue encabezó un grupo de cinco aviones en el “Pan-American Goodwill Flight” de 35.000 kilómetros sobre veinte países. Los americanos Robert Shippee y George R. “Tuck” Johnson, a fines de los años 20 y a comienzos de los años 30, sobrevolaron y fotografiaron sitios arqueológicos como el complejo de Kuélap y peculiaridades geológicas como el cañón del Colca en el Perú (Shippee 1932a y b). Unas de las fotografías aéreas más conocidas son las que Rachael Mary Meader tomó de las líneas de Nazca, cuando junto con su marido Richard Upjohn Light, en 1937/38, sobrevoló amplias partes de Sudamérica y África.

6. ASPECTOS DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y ESTATALES

Además de los tranvías y otros medios de transporte, la infraestructura urbana y estatal fue representada, por ejemplo, mediante vistas de lugares que representan al estado, es decir edificios e instituciones oficiales: los palacios de gobierno no solo de las capitales nacionales, sino también de las ciudades de provincia, parlamentos, de bancos nacionales u otros aspectos de la metrópoli moderna – en especial de Buenos Aires que de verdad no tenía por qué temer a su comparación con ciudades europeas. Pero también con respecto a Montevideo, el escritor alemán Karl May informó los lectores en su obra *Am Río de la Plata*:

“Ningún Gaucho cabalga por la calle, los rasgos indios son raros y no se encuentran negros con más frecuencia que en Londres o Hamburgo. Los vestidos de los hombres como los de las mujeres son franceses. Pasan días hasta se ve una dama con la mantilla española. La mayoría de los habitantes es de origen europeo. [...] Resumiendo, quedándose adentro de la ciudad no se nota que se esté en Sudamérica. Igualmente, se podría pensar que se encuentra en Burdeos o Trieste.” (May [1894] 1964: 15, trad. H.O.)

Una gran cantidad de fotografías y tarjetas postales muestran un estado, una economía y una infraestructura que permitían el desarrollo de una vida social con acceso al ocio en jardines botánicos, zoológicos, hipódromos o teatros, entre otros. Esto entraba en contradicción con la idea de la inestabilidad política notoria en los países de Sudamérica, una idea tan extendida que hacía parecer que la rebelión o la revolución fuera un deporte latinoamericano, como lo expresó, por ejemplo, Kasimir Edschmid (Edschmid 1931: 21). Sin embargo, en postales y fotografías se puede ver el leitmotif positivista: orden y progreso que no solo decora la bandera brasilera.

El último aspecto que debe ser mencionado está relacionado con los motivos de los tranvías eléctricos que ya fueron mencionados: La postal de la Plaza de Mayo de Buenos Aires, publicada probablemente alrededor de 1910 por el editor J. Cunill de Buenos Aires, destaca la modernidad en forma de la metrópoli electrificada (imagen 13). Erni, el hombre quien envió la postal en 1924 desde Buenos Aires, aún acentuó la impresión de modernidad en su mensaje a la familia de Max Walther, deshollinador del distrito de Coppenbrügge, cerca de Hannover, mandando “viele Grüße aus der schönen Weltstadt” – muchos saludos de la metrópoli hermosa.



Imagen 13: Tarjeta postal „Plaza Mayo – Buenos Aires“, editor: J. Cunill, Buenos Aires, c. 1910, enviado 31/03/1924, colección de Hinnerk Onken.

Desde su establecimiento en el siglo XIX, primero con faroles de gas, más tarde con luz eléctrica, la iluminación urbana nocturna con luz artificial es considerada una característica de la época moderna y del progreso. Sus funciones sociales son diversas: la iluminación no solo procura seguridad en el espacio público y hace posible actividades económicas y sociales independientemente de la luz del día, sino que, asimismo, sirve para la puesta en escena y como instrumento del poder. Fue un símbolo de riqueza y de vida nocturna metropolitana. El viajero alemán Carl Kircheiß por ejemplo, fascinado por Buenos Aires, escribió sobre la capital argentina: “Caminando por la ciudad admiré la iluminación. La ciudad nada en luz, sobre todo la Plaza de Mayo. Debe ser increíble la suma que cuesta. Un desarrollo de luz similar se ve solamente en Nueva York”. (Kircheiß 1933: 87, trad. H.O.)

Para satisfacer la demanda de electricidad en Sudamérica se construyeron las primeras centrales hidroeléctricas al fin del siglo XIX. Así como otras innovaciones, fotos y postales también mostraban este desarrollo de la infraestructura moderna. Una postal fotográfica de la colección del Altonaer Museum en Hamburgo, publicada por Adolfo Kape-lusz alrededor de 1910 muestra el Dique San Roque, en el Valle de Punilla de la provincia de Córdoba. La construcción del dique empezó en 1884, cuatro años después de la inauguración de la primera central hidroeléctrica del mundo en Northumberland en Inglaterra. Aunque hubo un escándalo de corrupción (el contratista Juan Biale Massé y el ingeniero Carlos Cassaffousth fueron detenidos), los trabajos terminaron a comienzos de los años 90

del siglos XIX. El dique fue el más grande de su tiempo y conocido en todo el mundo.



Imagen 14: Tarjeta postal „Rep. Argentina, Pcia. de Tucumán. Hydro Electrica del Rio Lules, No. 207”, editor desconocido, Argentina, enviado 26/07/1913, colección de Hinnerk Onken.

Otra postal muestra la central hidroeléctrica en la pintoresca Quebrada de Lules, en la provincia de Tucumán (imagen 14). Fue construida entre 1900 y 1910 por la Compañía Hidroeléctrica de Tucumán, para proveer la electricidad que la capital de la provincia necesitaba, sobre todo para luz eléctrica. La central con su potencia de 3.750 Kilowatt, era la más potente del país. El motivo, cuya modernidad es acentuada por la conexión ferroviaria en la escena, es complementado de manera sorprendente por el mensaje (en alemán) del remitente, Karl Erythropel, a la señorita Erna Ludwig, residente de la Kopernikusstraße en Berlín-Friedrichshain: “Estimada señorita Ludwig! Muchas gracias por las postales hermosas del Harz. Qué lindo sería oler el aire de bosque alemán. Saludos cordiales de su viejo amigo Karl Erythropel.” El Harz con su bosque y el aire sano para el Sr. Erythropel y quizás también para la destinataria era la encarnación de la pura natura comparado con la nación moderna de Argentina y la metrópoli de Buenos Aires, dónde se encontraba Karl Erythropel cuando mandó la postal. Se invirtió la idea dicotómica corriente de Sudamérica y Alemania.

Sin embargo, como el discurso modernista era un discurso global, los medios visuales de este discurso eran globales también. Esto no es válido solamente en cuanto a su circulación –como este artículo muestra, fotos y postales sudamericanas, por ejemplo, llegaron a observadores en Alemania – sino que también la dimensión global afecta a los motivos: imágenes de culturas de transporte e infraestructuras modernas no son una particularidad sudamericana. Fotos de ferrocarriles y estaciones, de puertos o de infraestructuras urbanas existen de muchos lugares en casi todo el mundo.

7. EN LUGAR DE UNA CONCLUSIÓN

Seguramente, también hay otras dimensiones en las imágenes que son tratados en este artículo. Nunca hay una sola versión, ni una versión “correcta” de interpretación de una imagen. Como Roland Barthes lo formuló, las fotografías, que también forman la base

de muchas tarjetas postales, no son documentos transparentes en una lengua universal. Según él, se trata de un signo, un fenómeno semiótico, cuyo magia resulta de la transparencia supuesta que concede autoridad a interpretaciones diferentes (Barthes [1964] 1990). Las imágenes que son presentadas en este artículo se pueden, pues, interpretar no solo como símbolos de la modernización de las naciones sudamericanas, sino de manera diferente también. De manera implícita demuestran también que la faceta opuesta de modernidad y desarrollo infraestructural es la expulsión y la extinción de los indígenas, contemporáneamente percibidos como atrasados. A veces esto incluso es explícito en medios visuales. El contraste entre indígenas atrasados, condenados a morir, y la nación moderna es particularmente evidente en imágenes que muestran colisiones del presente y del pasado. Tal choque de culturas se puede ver en una postal publicada probablemente en 1910 en Argentina con ocasión del centenario de la independencia (imagen 15). En primer plano muestra un indígena vestido con un taparrabo y armado con una lanza, al fondo se aproxima un tren. El sentido de la postal queda claro: el indígena es arrollado del progreso.



Imagen 15: Tarjeta postal „Centenario de la República Argentina. Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres. Buenos Aires Mayo à Noviembre 1910”, editor desconocido, Buenos Aires?, c. 1910, colección de Daniel M. Cisilino, Dublin / Buenos Aires.

NOTAS

1. Lo que presento en este artículo es parte y resultado del proyecto de investigación “Ambivalente Bilder: Fotos und Bildpostkarten aus Südamerika im Deutschen Reich, ca. 1880-1930” de la DFG, <https://gepris.dfg.de/gepris/projekt/218471600> [03.12.2019]. Véase también Onken 2019.
2. Para ser claro: a continuación voy a usar el concepto de la modernidad y también la palabra modernización aunque no comparto sus aspectos ideológicos. Más bien, sigo a Christopher Bayly en su

uso del concepto de moderno en su obra “The Birth of the Modern World” (Bayly 2004).

3. Se nota que esta y otras imágenes de ese tiempo son iluminadas manualmente, porque a comienzos del siglo XX no existía la fotografía nocturna, no se había aun inventado el “flash”. En Sudamérica los hermanos Carlos y Miguel Vargas de Arequipa en la segunda mitad de la década de los años 10 y en los años 20 del siglo XX fueron pioneros de la fotografía nocturna.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDERMANN, J. (2007) *The Optic of the State: Visuality and Power in Argentina and Brazil* (Illuminations. Cultural Formations of the Americas). Pittsburgh: University of Pittsburgh Press.
- ANDERSON, B. (1983) *Imagined Communities: Reflections on the Origins and Spread of Nationalism*. London: Verso.
- BAILY, C.A. (2004) *The Birth of the Modern World, 1780-1914: Global Connections and Comparisons*. Oxford: Wiley-Blackwell.
- BARTHES, R. ([1964]1990) “Rhetorik des Bildes” *Der entgegenkommende und der stumpfe Sinn* (Kritische Essays, 3), 24-46. Trad. Dieter Hornig. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- EDSCHMID, K. (1931) *Glanz und Elend Süd-Amerikas: Roman eines Erdteils*. Frankfurt a.M.: Societäts-Verlag.
- GIORDANO, M. (2009) “Nación e identidad en los imaginarios visuales de la Argentina: Siglos xix y xx”, *Arbor* 185 (740), 1283-1298.
- HIATT, W. (2007) “Flying ‘Cholo’: Incas, Airplanes, and the Construction of Andean Modernity in 1920s Cuzco, Peru”, *The Americas* 63 (3), 327-358.
- HOBSBAWM, E. y RANGER, T. (eds.) (1983) *The Invention of Tradition* (Past and Present Publications). Cambridge: Cambridge University Press.
- KIRCHEIß, C. (1933) *Polarkreis Süd – Polarkreis Nord: Als Walfisch- und Seelenfänger rund um die beiden Amerika*. Leipzig: Koehler.
- LUFFT, H. (1930) *Lateinamerika*. Leipzig: Bibliographisches Institut.
- MAY, K. ([1894]1964) *Am Rio de la Plata / In den Kordilleren*. Stuttgart / Hamburg: Deutscher Bücherbund.
- NORDENSKJÖLD, O. ([1923]1927) *Südamerika: Ein Zukunftsland der Menschheit. Natur / Mensch / Wirtschaft*. Trad. Ignaz Schlosser. Stuttgart: Strecker & Schröder.
- ONKEN, H. (2019) *Ambivalente Bilder: Fotos und Bildpostkarten aus Südamerika im Deutschen Reich, ca. 1880-1930*. Bielefeld: transcript.
- PAUL, G. (ed.) (2008-2009) *Das Jahrhundert der Bilder* (2 vols). Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.
- PLÜSCHOW, G. (1929) *Silberkondor über Feuerland*. Berlin: Ullstein.
- PREUSSE-SPERBER, O. (1913) *Süd- und Mittel-Amerika: Seine Bedeutung für Wirtschaft und Handel. Ein Ratgeber für Exporteure, Importeure, Ansiedler, Minen-Interessenten, Kapitalisten usw.* Berlin: Salle.
- REHBEIN, A. ([1927]1930) *Vom Polarstrande zum Wüstenrande*. Berlin: Peter J. Oestergaard.
- ROHRBACH, P. (1930) *Das Deutschland über See*. Karlsruhe: Schille & Co.
- SHIPPEE, R. (1932a) “The ‘Great Wall of Peru’ and Other Aerial Photographic Studies by the Shippee-Johnson Peruvian Expedition,” *Geographical Review* 22 (1), 1-29
- (1932b) “Lost Valleys of Peru: Results of the Shippee-Johnson Peruvian Expedition,” *Geographical Review* 22 (4), 562-581
- SILVESTRI, G. (2003) “El viaje de las Señoritas”, *Revista todaVIA*, No. 4, 32-37, <https://issuu.com/fundacionosde/docs/todavia-04>

El viaje colectivo: la cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur / *The collective journey: the culture of the tram and the bus in South America*

Guillermo Gucci y Tomás Errázuriz

(pág 43 - pág 53)

Este trabajo analiza la incorporación del tranvía y el autobús en las ciudades sudamericanas y su rol de facilitador de un viaje colectivo, entendido como un espacio de construcción de sentido que va cimentando una cultura metropolitana. Se busca relevar el viaje colectivo no sólo como un desplazamiento, sino como movilidad de hábitos, costumbres y preocupaciones, sobre vehículos que – aunque frutos de la industrialización – distan de ser idénticos y seriados.

Palabras clave: viaje colectivo – transporte – América del Sur – cultura metropolitana

This article analyses the incorporation of the tram and the bus in South American cities and its role in providing the possibility of collective journeys, understood as a sense-building space that becomes fundamental for the metropolitan culture. It seeks to focus on the collective journey not only as a displacement, but as a form of mobility of habits, customs and concerns, on vehicles that – although products of industrialization – are far from being identical or serial.

Key words: collective journey – transport – South America – metropolitan culture

Guillermo Gucci es profesor de Letras en la Universidad del Estado de Río de Janeiro. Ha publicado, entre otros libros, *Viajantes do maravilhoso: o Novo Mundo* (1992); Gilberto Freyre. *Uma biografia cultural* (con Enrique Rodríguez Larreta, 2007); *La vida cultural del automóvil* (2007); Tierra del Fuego: la creación del n del mundo (2014). Coordinó, con Dhan Zunino Singh y Paola Jirón, *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (2018).

Fecha de presentación 07/12/2020

Fecha de aceptación 08/12/2020

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



1. DEL «TRANSPORTE PÚBLICO» A LA EXPERIENCIA DEL VIAJE COLECTIVO

La importancia vital que presenta el transporte público para el desarrollo económico de una ciudad, estimulando ámbitos como el comercio, el mercado laboral y el ocio, lo convierte en un motivo obligado de incesantes regulaciones y planificaciones por parte de expertos y organismos oficiales. Pero esta aproximación básicamente instrumental tiende a limitar el estudio de la movilidad a aquellos aspectos medibles y cuantificables, como el número de desplazamientos, los costos, los recorridos, los tiempos, las distancias. Tales evaluaciones numéricas, para entender un fenómeno que es asimismo social y cultural, simplifican la dimensión plural del transporte.

¿Qué lugar ocupan estos viajes en los estudios que reconocen el ámbito de la vida cotidiana? En sintonía con interpretaciones marxistas, las investigaciones resaltaron la importancia del trabajo, el consumo, la vivienda y la religión. El interés por la cotidianeidad de los desplazamientos, así como la vida social que estos posibilitan, quedó relegado como un tópico marginal. Algunas de las primeras aproximaciones sobre el tema fueron desarrolladas por Erving Goffman y su microsociología, y Michel de Certeau desde su acercamiento a las prácticas cotidianas como una esfera de acción que trasciende el ámbito productivo.

La última década ha sido testigo de una renovación disciplinar liderada por un grupo de académicos angloparlantes (John Urry, Mimi Sheller, Tim Edensor, Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam). Denominado el «giro de la movilidad», este movimiento alarga el concepto de «giro cultural» que valorizaba la cultura como una categoría constitutiva de las transformaciones, y tiene por fundamento la aproximación a los fenómenos sociales desde el estudio de la movilidad de personas, ideas y cosas.

Con ello se refuerza la concepción de que el recorrido cotidiano constituye un espacio social configurado por el ensamblaje variable de personas, objetos, lugares, imágenes e ideas. El giro de la movilidad propone una lógica en que lugares y personas se influyen mutuamente mediante relaciones dinámicas, sin que sea posible entender cualquiera de los dos en forma aislada.

Reconociendo la envergadura de este giro teórico-metodológico y bajo la consigna de indagar sobre la cultura del tranvía y del ómnibus, se busca reflexionar sobre modos de habitar en movimiento. Para concretar tal tarea resulta ineludible observar críticamente la relación tradicional establecida entre las personas y el mundo material en que se desenvuelven.

Fijar la atención en los objetos y en el mundo material, en las prácticas cotidianas que les dan sentido y en las representaciones que surgen asociadas a estas prácticas, implica volver sobre las bases de la experiencia urbana. Investigar el rol del tranvía y el autobús en las ciudades sudamericanas supone mucho más que entender recorridos predeterminados: constituye una ventana hacia las inflexiones del mundo social. El espesor de experiencias, imágenes y representaciones asociadas a estos vehículos está en directa relación con la inercia y permanencia que tienen en el tiempo.

Tenemos mucha información sobre los tranvías y las empresas tranviarias, pero mucho menos sobre la vida social asociada a tales desplazamientos. En el caso del ómni-

bus los desafíos son distintos. Sabemos que el ómnibus atendió principalmente a sectores sociales medios y bajos de la población. La condición informal y desregulada que distinguió su surgimiento, sumada a la inexistencia de monopolios como sucedía en el caso de los tranvías, ha resultado en un legado de fuentes comparativamente menor. Al estar en manos de numerosos empresarios y dueños de automotores, la incorporación del ómnibus no contó con un hito fundacional de connotación pública como ocurrió con los tranvías. Se trata más bien de una inserción por goteo, en la que el objeto va mutando hasta tomar una forma luego reconocible.

Definir la naturaleza de los artefactos y su influencia sobre los grupos, sobre la ciudad y el territorio, parece exigir un abordaje teórico discordante de los recursos metodológicos habitualmente utilizados por los historiadores urbanos. Además de objetos técnicos, los vehículos están a disposición de los usuarios y se imponen sobre estos; son a la vez móviles y fijos (inmovilidad); se los encuentra desde la escala de la casa hasta los territorios extraurbanos. Esta condición oscilante obliga a una aproximación en donde confluyen disciplinas múltiples (historia, urbanismo, sociología, geografía, antropología).

Algo semejante ocurre al tratar de reconstruir las experiencias vinculadas a los traslados colectivos. Resulta evidente la conveniencia de abrirse a una diversidad de fuentes historiográficas, incorporando incluso los ejercicios imaginativos del investigador. Mientras más amplio es el espectro de testimonios recaudados, mayores serán las posibilidades de entender el fenómeno. Una aproximación que busca relevar la cultura de la movilidad y habitabilidad urbana debe multiplicar la pesquisa. El acervo de fuentes disponibles es vasto: artículos, informes técnicos, prensa, revistas, mapas, comunicaciones médicas, registros municipales, manuales de urbanidad, reglamentos, leyes, guías de ciudades, crónicas, novelas, cuentos, poemas, fotografías, películas, documentales, canciones, sitios web.

1. PARA UNA HISTORIA SUDAMERICANA DEL VIAJE COLECTIVO

Dentro del amplio territorio sudamericano, existen diferencias en el volumen de documentación disponible. Gran parte de la investigación desarrollada sobre la historia del transporte urbano, se encuentra concentrada en Brasil, Argentina, Uruguay y Chile. Menos cubiertas aparecen las ciudades principales de Perú, Bolivia, Ecuador, Venezuela, Colombia y Paraguay. [...] Pero si bien las trayectorias nacionales muestran diferencias, existen estructuras similares, marcos normativos y procesos hermanados. Tales semejanzas son producto de la historia común, especialmente de la estructura social y la posición geopolítica y económica que asumió América del Sur en los procesos de modernización que avanzaron durante el siglo XIX.

Cuando comparamos América del Sur con el hemisferio norte, una diferencia crucial es el contexto económico y social de inserción de los artefactos tecnológicos. Aunque tranvías y ómnibus aparecieron casi simultáneamente en las principales ciudades del hemisferio norte y de América del Sur, los tranvías eléctricos fueron por mucho tiempo diseñados y construidos en Europa y Norteamérica, las compañías tranviarias pertenecieron históricamente a capitales extranjeros, y el desarrollo de este servicio sufrió los vaivenes

políticos y económicos de las potencias del hemisferio norte. También el ómnibus, que enarbolaba su carácter local y su independencia de los capitales extranjeros, asimismo se resintió de los efectos de las guerras mundiales y de las crisis económicas. En última instancia, su funcionamiento dependía crónicamente del petróleo, los repuestos, accesorios, neumáticos y el asfalto extranjero.

Otro elemento que merece destacarse en la coyuntura sudamericana fue la brecha entre los discursos del progreso y las prácticas sociales. La revolución de la movilidad que caracterizó al siglo XX, dependió del uso masivo de los artefactos tecnológicos y representó una etapa obligatoria en el camino hacia el progreso nacional. Al asociar modernización con motorización y circulación, se propició la internacionalización de las experiencias del transporte público. Pero en América del Sur los ideales chocaban diariamente con una estructura social, política y económica que no favorecía las transformaciones profundas de las costumbres. Los múltiples intentos emprendidos para acomodar la vida urbana al tráfico fueron comúnmente frustrados por la falta de capitales humanos y económicos para readaptar la infraestructura al movimiento y supervisar el cumplimiento de las normas de tránsito.

Entre los factores que explican esta brecha entre innovación tecnológica y cambio social es posible señalar el proceso de modificación tardío de la infraestructura necesaria para acoger formas de movilidad moderna. En América del Sur la adaptación de la infraestructura del tráfico (carreteras, señales de tránsito, arquitectura) se prolongó por un tiempo mayor que en las ciudades que lideraron el proceso de motorización. Aunque los sectores público y privado planificaron iniciativas diversas, por lo general estas no superaron su condición de propuestas y cuando lo hicieron tuvieron un alcance acotado.

Los altos costos de la remodelación de las infraestructuras, así como la incapacidad de los gobiernos para financiar esta modernización, contrastaban con el aumento del número de vehículos de motor que progresivamente dominaba el panorama urbano. Las intervenciones en infraestructura vial fueron generalmente segregadas y, por lo tanto, incapaces de producir un cambio sistémico. La falta de recursos económicos y humanos, favoreció la confluencia prolongada de diferentes medios de transporte. En general, en las ciudades sudamericanas no se logró imponer la segregación vial y las calles fueron zonas de disputa. Por calles y caminos convivieron con dificultad distintos sistemas de transporte. Esta mezcla, aún hoy visible en numerosas ciudades del mundo, generó respuestas irónicas tanto de periodistas como de cronistas.

2. ENTRE EL HUMOR Y LA RESIGNACIÓN

El humor adquiere una función estratégica como respuesta al proceso de modernización urbana. Con frecuencia funciona como mediador, puente o espacio de diálogo y conciliación. Tiene la capacidad de abordar las diferencias más críticas, los conflictos más álgidos y volverlos una instancia de la cual todos pueden disfrutar. Es un catalizador, una manera de liberar las tensiones provocadas en un entorno de quiebres y fricciones constantes.

El humor en torno a las irrupciones y controversias que estos vehículos generan se

caracteriza por una posición de crítica y resignación. Aunque la crítica nunca es complaciente, no existe en ella intención de señalar horizontes alternativos para la acción o poner en cuestión el sistema del tránsito moderno. Al tiempo que señala un problema, le quita gravedad mediante su caricaturización.

Otras crónicas evidencian la nostalgia. Subrayan cómo la modernidad ha provocado la desaparición del antiguo barrio y de la tradición. Es el viejo barrio que se va, descuartizado a pedazos por la piqueta fatal del progreso y por el puñal de la civilización. Tal vocabulario de la nostalgia deriva del sentimiento de historicismo que se agudiza con las modificaciones materiales del barrio. Importa señalar que estamos ante una toma de posición frente a la modernización, que se impone como un torbellino en los distintos centros urbanos y cuestiona el llamado “sesgo de confirmación”.

3. REIVINDICACIONES, DISTURBIOS, VIOLENCIA

La historia de la civilización puede ser considerada como un largo proceso de interconexión, de progresiva agrupación y de convivencia en marcos territoriales cada vez más amplios. Lugares concebidos como distantes y escasamente habitados se pueblan con la llegada del tren, así como los barrios de la ciudad se extienden con el arribo del tranvía y más tarde del automóvil y el ómnibus. Es el anuncio de la transformación de los eriales en espacios de producción, del trazado de nuevas fronteras, de la desaparición de antiguas zonas de paso, de la redefinición del vínculo entre el interior y el exterior, de la formación de enclaves urbanos emergentes que se anexan al centro.

Mientras los barrios distantes acceden a redes de trabajo gracias a los medios de transporte terrestres, el desplazamiento geográfico y la consciencia del tiempo como capital económico requiere idealmente de un funcionamiento estable de los servicios, que cumpla con horarios rigurosos, tan importantes para el trabajador como para su familia. Porque si bien el objeto técnico afecta directamente al usuario, se extiende de manera indirecta a toda una red de personas que no parece formar parte del complejo de la circulación.

La centralidad que alcanzó el viaje colectivo en las prácticas cotidianas de las ciudades sudamericanas como medio primordial de desplazamiento y foco de interacción social, quedó registrada en una pluralidad de documentos. Proceden de países distintos y de décadas diferentes, pero en tales documentos se abordan temas vinculados con la movilidad urbana que son comunes a las naciones sudamericanas. Las preguntas se multiplican: ¿cómo se amalgamaron las nuevas formas de transporte y la estructura urbana? ¿Cuál es la naturaleza de los encuentros intermitentes? ¿Quiénes habitaron esas cápsulas móviles y quienes fueron excluidos? ¿Cómo varía la experiencia de hombres y mujeres en el transporte público?

El estrés en el transporte está con frecuencia asociado con los embotellamientos, con la falta de comodidades y con la duración del tiempo de viaje. Este último factor incluye no solo el transcurso del recorrido, sino también el periodo de espera, a menudo de pie, en lugares mal protegidos contra la lluvia y el viento. Por supuesto que el estrés en

muchos casos antecede al uso de los vehículos. Las personas salen preocupadas o angustiadas de sus casas o del trabajo, y en esos casos el transporte público básicamente prolonga las molestias. Pero la impaciencia y el nerviosismo que se acumulan en movimiento es, en parte también, el resultado indirecto de la sincronización de los relojes en diferentes localidades dentro de una zona temporal, para alcanzar un estándar de tiempo común. Ese tiempo unificado y fluido del viaje, esa utopía del movimiento libre soñada por políticos y gestores urbanos, colisionaba en América del Sur con las prácticas locales, con los errores humanos y con los desperfectos e imprevistos de la flamante tecnología.

El tranvía aparece como la referencia inevitable del espacio urbano, lo que constituye una novedosa modalidad de dependencia. El ciudadano queda atado al objeto de la movilidad para los traslados entre la casa y el trabajo, entre la familia y la comunidad. Se impone la vida de la circulación como un imperativo de la modernización, y muta en una especie de servidumbre voluntaria donde libertad y coerción se combinan de modo incómodo.

De hecho, hubo graves situaciones de crisis que se expresaron a través del sistema de transportes urbanos. Así aconteció con la revuelta del «quiebra-quiebra», ocurrida en Río de Janeiro entre el 15 y el 19 de junio de 1901. Bastó que la Compañía de San Cristóbal, responsable por el servicio de tranvías, anunciase el aumento de las tarifas para que la población promoviese un «quiebra-quiebra». El tranvía es el chivo expiatorio que permite la descarga psicosocial que contagia a la multitud.

Las protestas comenzaron con pedradas e incendio de tranvías, y la reacción de la policía fue violenta. Algunos manifestantes murieron y muchos quedaron heridos. Pero la población no retrocedió y armó barricadas. En partes del centro se protegieron con adoquines, tapas para el avenamiento de las aguas e incluso cajones. Al final de los cinco días de conflicto, de los varios muertos y muchos heridos, la Compañía canceló el alza de las tarifas.

4. EL ACCIDENTE COMO SOMBRA OMINOSA

La proliferación de accidentes es una de las hendiduras más profundas en el sistema de la movilidad. Entre las demandas de modernización y los ideales de la modernidad oscilaba como un péndulo amenazante el accidente de tránsito, incluyendo los accidentes fatales.

Suelen señalarse entre los motivos de los accidentes con los medios de transporte urbano el comportamiento del conductor, el descuido de los pedestres, los desperfectos mecánicos, las condiciones climáticas adversas y el alcohol. Sin duda, el mayor responsable del número abultado de accidentes suele ser el factor humano, en particular, el conductor. En América del Sur, la legislación bien intencionada sufrió continuamente por la falta de respeto a las leyes. Los conductores no se sentían obligados a acatar los preceptos, como si no fueran aplicables a ellos personalmente, sino a los otros. Tal falta de internalización de las reglas desembocó con frecuencia en atropellos y muertes. Colisiones, embotellamientos, sustos, peleas, gritos y diálogos ásperos eran moneda corriente en el tránsito.

¿Por qué triunfan la desobediencia y la irresponsabilidad? Podemos aducir diversos

factores, pero un elemento significativo es el sentimiento de superioridad de la persona que maneja. Roberto DaMatta examinó el significado, para la cultura brasilera, de la expresión «¿Tú sabes con quién estás hablando?» y la aplicó al estudio del tránsito. Concluyó que en el caso de Brasil, las formas individualizadas y personales de circulación motorizada entraban en conflicto con las exigencias de impersonalidad de los enunciados universalistas. Lo que es aplicable al caso de Brasil puede ser extendido, con los necesarios matices diferenciales y especificidades nacionales y regionales, para América del Sur en su conjunto.

El llamado «caos» del tránsito sería básicamente la apropiación indebida del espacio público como si este fuese propiedad privada. Penalizar con castigos más severos a los conductores puede ayudar a reducir las transgresiones y accidentes, pero se limita a imponer reglas sobre motivos externos. Consecuentemente, se hace necesario comprender los factores internos que dificultan la aplicabilidad de los códigos. Los distintos usuarios de la movilidad en la esfera pública (conductores de tranvías, ómnibus, automóviles, taxis, camionetas, camiones, motocicletas, bicicletas, sin olvidar a los pedestres, aspecto crucial de la circulación urbana) deben ser conscientes de su pertenencia a una comunidad imaginada comprometida con la obediencia a las reglas por el bien común. En resumen, la clásica distinción entre el Estado y la Sociedad. El Estado promulgando reglas y más reglas de alcance general; la Sociedad reaccionando de acuerdo a sus intereses particulares.

Se imponía en las ciudades sudamericanas la urgente reformulación de una legislación que aún correspondía a una época pasada, más lenta y parsimoniosa. A principios del siglo XX, las calles de Medellín en Colombia eran compartidas por automóviles, coches, camiones, y tranvías que transformaban las dinámicas de la ciudad. Con el aumento de los atropellos, que en algunos casos eran calificados como delitos, se amplió el marco de aplicación de las leyes. Pero en Medellín fue poco efectiva la regulación del oficio de los conductores de vehículos del servicio público. Por un lado, eran ineficientes las pruebas médicas y psicológicas que determinaban la habilidad para maniobrar un automotor; por otro, poco importaba el buen estado del vehículo. A tales deficiencias se sumaban la ineficacia de las medidas adoptadas para organizar el tráfico en lugares concurridos y la ausencia o falta de señalización clara para circular con seguridad por distintos lugares.

5. MÁQUINAS DEMOCRÁTICAS

Los grupos más acomodados accedían con mayor facilidad a los beneficios del desarrollo tecnológico. Esta situación era especialmente patente en Sudamérica, donde la estructura social estaba compuesta por un enorme número de personas aún ajenas al consumo de manufacturas elaboradas. Solo una reducida élite incorporaba las comodidades y mejoras con el orgullo de quien conoce su poder distintivo.

En el escenario de escasez y concentración de recursos económicos, de ciudades que iban consolidando pequeñas islas de progreso en un territorio afectado por sus carencias y retrasos, el tranvía y luego el ómnibus fueron parcialmente la excepción. A diferencia de otros adelantos tecnológicos, estos vehículos rápidamente extendieron sus servicios a la mayoría de la población y del territorio urbano. Un barrio podía no contar con agua

potable ni alcantarillado, no tener servicio de electricidad o gas, estar lejos de calles pavimentadas o de zonas urbanas consolidadas, tener una edificación deteriorada e inestable, pero seguramente tenía una línea de tranvías y/o de ómnibus que lo recorría diariamente y movilizaba a su población.

Esta mezcla de clases en el transporte público generó temores desde el inicio. Se trataba de lugares ambulantes que estimulaban la socialización. De ahí algunas reacciones de desconfianza manifestadas hacia el tranvía y su proclamada eficiencia. Desde otra perspectiva, que celebra la modernización técnica como una expresión de la creciente igualación de las clases sociales en los espacios públicos, el tranvía aparece como el instrumento privilegiado de los cambios. El tranvía es elogiado porque suprime alejamientos, disminuye prejuicios de raza y de color, crea amistades e incluso relaciones de amor. Con ello alcanzamos un polo ideal de los objetos de la modernización: la prefiguración de una sociedad justa.

La propagación de un manojo de ideales respecto a cómo implantar una circulación moderna para los pujantes centros urbanos entrañó, entre otras cosas, un avance progresivo hacia la normalización de los comportamientos del tráfico. Incrementar el desplazamiento motorizado trajo consigo la multiplicación de experiencias semejantes (congestión, accidentes, contaminación) y, por tanto, la posibilidad de adoptar respuestas similares. El resultado fue una tendencia hacia la estandarización de la infraestructura y los reglamentos del tráfico, así como del comportamiento de las personas.

El transporte colectivo supuso el compartir un espacio común y exigió la reforma de costumbres consideradas antihigiénicas y desagradables. Para que la ciudad fuera civilizada, también el pueblo necesitaba civilizarse. «Prohibido escupir en los tranvías»; esa prohibición se volvió habitual a inicios del siglo XX, por la misma época en que las reparaciones públicas quedaban obligadas a tener escupideras disponibles para las personas. Era común el miedo al contagio de enfermedades en el transporte público. En Montevideo, la Liga Anti-Tuberculosis se esforzó para que se cumpliera la regulación de no escupir en los carros, así como ocurrió en las demás ciudades sudamericanas. Como argumenta Norbert Elias, que estudió las varias etapas históricas del modo de escupir, la civilización progresa transformando el comportamiento. Otras leyes llaman la atención, como por ejemplo en Quito, de que ya no sería posible ordeñar vacas lecheras en las calles. De modo semejante, no se debía orinar en el espacio público. Las prefecturas prometen hacer su parte, instalando urinarios en puntos estratégicos de la ciudad, para que la población no hiciera sus necesidades en las proximidades de los quioscos. Lo difícil era la implementación, pues con frecuencia ni siquiera la amenaza de multas lograba eliminar el problema.

El transporte colectivo de pasajeros constituía un lugar de encuentro entre desconocidos provenientes de distintas camadas sociales y provistos de diferentes valores, ideales y convicciones. Es durante estos trayectos, en espacios reducidos y de fastidiosa traslación interna, a veces con asientos enfrentados, cuando con más vehemencia se pide al usuario que aprenda a controlar su cuerpo, su mirada y sus palabras. Dicho de otro modo, se espera que el pasajero active la “desatención civil”.

Tales viajes reúnen a desconocidos que no comparten otro vínculo que el arribo a

un lugar específico (trabajo, casa, iglesia, cuartel, colegio, estadio de fútbol, teatro, café). En la mayoría de los casos, el individuo admite la necesidad del transporte público y se resigna al trayecto. En contrapartida, en determinados eventos y conmemoraciones suelen circular afectos y complicidades grupales relacionadas con la expectativa de la llegada. Cualquiera que haya tomado un ómnibus repleto de hinchas que se dirigen al estadio de fútbol a vitorear al equipo de corazón, sabe lo que es la excitación colectiva.

Durante el trayecto en el tranvía y el ómnibus, se impone en esas cápsulas democráticas de transición un orden que rige para todos por igual, incluyendo a conductores y guardas. De poco sirven aquí las diversas modalidades de la retórica familiar, pues no se sabe quiénes son los otros. En ese sentido se puede definir al tranvía y el ómnibus como contenedores terrestres desarraigados, que en general no retienen a sus usuarios por más de una hora. En su interior la integración es provisional, el modo de convivencia transitorio y la sencillez aparente, ya que durante el recorrido entran en juego desde el derecho a la privacidad hasta la posible irrupción de la violencia y los riesgos de accidentes. Aunque en parte el transporte público permitió expresar la repulsa a la mezcla social y a la diferencia, dentro del vehículo existían reglas de protección contra la alteridad. Todos debían pagar el boleto, y ello suponía la aceptación de las normas vigentes en su interior, aunque muchos pasajeros hacían de todo para no pagar el boleto. Si bien el encuentro con el extraño no era necesariamente una cita con la afabilidad, en el tranvía y el ómnibus los cruces entre los pasajeros carecían de la sospecha típica del encontronazo con el desconocido, como suele suceder en la esfera pública.

6. MIRONES, SEDUCTORES, MANOSEADORES

El viaje colectivo es un escenario que se carga de voluptuosidad reprimida. El confinamiento de extraños en un espacio reducido, la alternancia de los pasajeros y la progresiva participación de la mujer en la vida social y laboral, favorece las miradas, encuentros e interacciones de connotación sexual.

Los tranvías constituían objetos privilegiados para el disfrute del *mirón*. Sus escaleras, la altura de la pisadera, la disposición enfrentada de sus asientos en algunos de los carros y la cercanía de los cuerpos ofrecían diversas oportunidades a la mirada, que difícilmente se encontraban en el espacio público de la calle. Resulta chocante verificar, para una sensibilidad educada en las polémicas del género sexual y del feminismo en los últimos cincuenta años, el menosprecio por el tema del acoso sexual. Clavar la mirada en la mujer, piropear, incluso hostigar, parecen ser una obligación del hombre, una tarea que se condice con su naturaleza agresiva. Esta «naturalización» del acoso estaba tan integrada a las convenciones sociales que hasta los medios de prensa celebran y se ríen de tales situaciones, generando un sentimiento de comicidad y complicidad. Los chistes, el humor y la ironía sobre los modos de cortejar desdeñan como irrelevantes las denuncias de asedio y admiten que la mujer es un trofeo a ser admirado y conquistado, y para ello el hombre dispone de una libertad de acción que no lleva en consideración el consentimiento.

Son numerosas las fotografías de hombres que giran la cabeza para mirar las pier-

nas femeninas que se descubren por un instante al subir al tranvía. Un cronista asegura ser testigo de «que los hombres observan demasiado las medias de las mujeres». Algunos pasajeros botaban una moneda al suelo del tranvía para recogerla más tarde cuando pasara alguna mujer atractiva. Hay registro de otros pasajeros que se situaban estratégicamente al pie de las escaleras, desde donde seguían el movimiento de la cobradora u otras mujeres que subieran al segundo piso.

El viaje en tranvía, y la cercana interacción entre personas en su interior, abre la posibilidad de fantasear con relaciones imposibles en otros lugares públicos. Incluso los momentos de mayor contacto entre cuerpos eran el escenario propicio para el desenvolvimiento de un personaje temible: el manoseador, también conocido como «mano boba». A este personaje, siempre masculino, le gusta magrear, sobar, palpar, incluso pellizcar a mujeres indefensas, generalmente jovencitas. Aprovecha la aglomeración para toquetear, fastidiar y fingir inocencia. Por otra parte, pese a la ausencia de fuentes documentales directas, podemos imaginar que algunos manoseadores debían aprovechar los momentos de mayor contacto entre los cuerpos para palpar y toquetear a muchachos desprevenidos.

7. EPÍLOGO

Con la diseminación del transporte público en los centros urbanos de América del Sur, se reforzó la formación de grupos móviles con frecuencia cambiantes. Además de compartir un lugar físico común, los pasajeros estaban liberados de la conducción. Por ello solían leer el diario, conversar cara a cara, observar el paisaje, mirarse unos a otros. El aburrimiento y las situaciones de tedio seguramente estimularon la imaginación de los pasajeros. En esa época, no era costumbre aún trabajar entre lugares y en movimiento.

Puede ayudar a pensar la historicidad de tales encuentros el contraste con la situación presente. Viajar con objetos portátiles de comunicación es uno de los principales cambios ocurridos en los medios de transporte en el tercer milenio. La atención se vuelca hacia el aparato, en particular la pantalla del teléfono celular, devenido instrumento multimedia de uso personal. Las funciones de la telefonía inalámbrica y del ordenador portátil en mucho superan la transmisión de mensajes orales o escritos; permiten atarearse en movimiento, navegar por la web, rastrear nuestra localización en relación con el destino, sacar selfies, ver fotos de amigos y de lugares, escuchar música, leer textos.

Es lógico que tal «hiperestímulo» miniaturizado de la pantalla aumente la desatención hacia los demás usuarios del transporte público, que se tornan secundarios ante la información multimodal. El trabajo y el entretenimiento en movimiento son una extensión del propio objeto, estableciéndose una relación directa entre el ojo y el aparato que sostiene la mano. Aquello que fortalecía el elemento colectivo —los otros como foco de atención— se desplaza hacia el individuo ampliado por el objeto, en una relación circular casi uterina. En esta co-presencia telemática, el individuo puede estar sentado al lado de un desconocido o un amigo, y estar conversando con una persona que se encuentra físicamente distante, incluso en otro país. El celular acompaña nuestros desplazamientos como una segunda piel. Importa señalar, para repensar las historias de la movilidad, que la

tradicional brecha existente entre los medios de transporte y las tecnologías de la comunicación, se acortó de modo vertiginoso en la era moderna.

Para concluir, es alentadora la promesa de autos, de tranvías y de ómnibus eléctricos autónomos, sin conductor. Pero recordemos que la circulación urbana nunca es un mero problema técnico. Promover el viaje colectivo en ciudades dominadas por el automóvil y el transporte público precario significa reconocer la magnitud del aprieto, no solo por razones de sustentabilidad, sino porque constituye un garante del ejercicio de la ciudadanía cotidiana.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GIUCCI, G. & ERRÁZURIZ, T. *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América del Sur*. Talca: Editorial Bifurcaciones, 2018.



La agencia de las cosas: una semiosis de las redes de transporte en Bogotá / *The agency of things: A semiosis of transport networks in Bogotá*

Juan Carlos Mendoza-Collazos

(pág 55 - pág 65)

Las redes de transporte urbano constituyen un espacio social en el que los agentes se relacionan con múltiples artefactos –señales, reductores de velocidad, puentes, otros vehículos, etc.– Como lo advierte Latour, el estudio de dicho entorno social necesita ser “materializado”, en este caso, considerando la infraestructura, que permite –o no– el uso fluido del sistema, como parte fundamental del análisis del fenómeno del transporte. Con un enfoque basado en la semiótica agentiva, exploro hasta qué punto la infraestructura del transporte funciona como reguladora de las acciones humanas, con una agencia equivalente a la de los actores. En mi propuesta, la noción de agencia no se asume, por defecto, como característica intrínseca de los objetos –posición ampliamente asumida–, sino que se basa en el concepto de *dislocación* (Latour, 1996), el cual introduce una delegación de las tareas –acciones– humanas a los artefactos. A diferencia de Latour, en el enfoque agentivo, el origen de las acciones –y, por tanto, el responsable de la acción– es central para el análisis de la semiosis emergente en nuestra interacción con las cosas. A partir de esta tesis, presento una explicación de dicha semiosis usando experiencias de transporte analizadas en el observatorio de movilidad sostenible de la Universidad Nacional de Colombia, en Bogotá, que caracterizan las prácticas de interacción locales.

Palabras clave: artefactos, semiótica agentiva, agencia material, interacción, infraestructura del transporte, semiosis urbana, semiótica del transporte, movilidad.

Urban transport network is a social space in which agents interact with multiple artifacts –signs, speed bumps, bridges, other vehicles, etc.– As Latour states, the study of social spaces needs to be “materialized”, in this case, considering the material infrastructure that allows –or not– the fluid use of the system, as a fundamental part of the analysis of the transport phenomenon. From an agentive semiotics approach, I discuss if the transport infrastructure functions as a regulator of human actions, with an equivalent agency to that of the actors. In my proposal, the notion of agency is not assumed, by default, as an intrinsic characteristic of objects –position widely assumed–, but is based on the concept of *dislocation* (Latour, 1996), which introduces a delegation of human tasks to artifacts. Unlike Latour, for agentive semiotics the origin of actions –and, therefore,

who is responsible for the action— is central to the analysis of emergent semiosis in our interaction with things. Based on this thesis, I describe the particular semiosis of local interaction practices, using experiences analyzed in the sustainable mobility observatory of National University of Colombia, in Bogotá.

Keywords: artifacts, agentive semiotics, material agency, interaction, transport infrastructure, urban semiosis, transport semiotics, mobility.

Juan Carlos Mendoza-Collazos: Es profesor asociado de la Universidad Nacional de Colombia. Doctorando en Semiótica Cognitiva por la Universidad de Lund, Suecia. Actualmente investiga el rol de los artefactos en relación a la agencia con un enfoque de semiótica cognitiva. Es autor del libro “Semiótica del diseño con enfoque agentivo: Condiciones de significancia en artefactos de uso” y del capítulo quinto de libro “Meaning, Mind and Communication: Explorations in Cognitive Semiotics” editado por Jordan, Göran Sonesson y Piotr Konderak, entre otros textos. Profesor, entre 2013 y 2018, del observatorio de movilidad sostenible en la carrera de diseño industrial, Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá.

Calle 14 No. 10-40, Sogamoso, Boyacá
jcmendozacol@unal.edu.co

Fecha de presentación 08/12/2020
Fecha de aceptación 16/12/2020

1. DE LATOUR A LA SEMIÓTICA AGENTIVA

En el texto “On Interobjectivity”, Latour (1996) presenta, con anticipación, las tesis fundamentales de lo que será su influyente teoría del actor-red (2005). En dicho artículo, Latour intenta introducir a los objetos en el escenario de los estudios sociológicos utilizando un juego de palabras entre la intersubjetividad y los objetos o, mejor aún, entre la interactividad y los objetos, entendiendo los “objetos” como cosas, artefactos. La tesis central del texto es que la sociología necesita ser “materializada”, estudiando el papel de los artefactos en la sociedad con importancia simétrica, tomando en serio la “vida social de las cosas” (Appadurai 1986*¹).

Lo más relevante para el propósito de este artículo, es que la noción de agencia no se asume por defecto como una característica intrínseca de los artefactos, a diferencia de lo que ha sido replicado por otros autores (véase Clark, 1997; Sutton, 2008; Watts, 2008; Malafouris, 2013). En contraste, se introduce el concepto de *dislocación* entendido como una delegación de las tareas humanas a los artefactos, tal como lo propone la semiótica agentiva con el concepto de *agencia derivada* (Niño, 2015:352; Mendoza-Collazos, 2015:24, 39). Sin embargo, el autor francés disminuye la importancia de quién origina las acciones y así, del responsable de la acción (Latour, 1996, 1999), desdibujando el rol de las capacidades agentivas en las interacciones sociales. Posición que hizo eco y se ha radicalizado en autores como Malafouris (2013:221), quien resalta el caso de un asesinato con arma de fuego en el que la responsabilidad se diluye entre el agente y el artefacto.

Esto tiene implicaciones, como veremos más adelante, en el concepto de *agencia de las cosas* en un entorno de transporte urbano. Latour sostiene que la noción de “actor social” tiene que ser redefinida incluyendo animales no humanos e incluso objetos inertes. La interacción entendida como “la relación de dos actores co-presentes, físicamente unidos por un acto de comunicación en función de la modificación de la conducta” debe ser revisada (Latour, 1996:229*). Ese concepto de interacción es importante solo a nivel de los primates no humanos para la relación social directa. En cambio, lo que caracteriza las interacciones humanas es que están mediadas por artefactos y no siempre requieren co-presencia. Así, las interacciones humanas se complejizan con la mediación de dispositivos artificiales. La complicación, según Latour, es producto de la delegación o *dislocación* de características, tareas e interacciones del cuerpo del agente, en los artefactos. Las interacciones directas —sin artefactos— “no dan cuenta de la mayoría de las situaciones humanas, aunque constituyen la base común de nuestras competencias” (Latour, 1996:230*). La interacción directa es una “categoría residual” que prevalece de nuestros antepasados no humanos.

El rol del espacio y del tiempo también diferencian las interacciones humanas. En los primates no humanos y otros animales siempre hay simultaneidad espacio-temporal. En cambio, en los humanos hay una “red intrincada [de interacciones] con una multiplicidad de fechas, lugares y personas muy diversas” (Latour, 1996:231*) que por medio de artefactos pueden romper la simultaneidad espacio-temporal. Un semáforo tiene el rol delegado de “oficial de tránsito” para regular el tráfico en una intersección. La capacidad humana de dislocar acciones en artefactos sin importar la secuencialidad espacio-temporal es un recurso semiótico que funciona mediante la reificación de representaciones simbólicas.

En el caso del semáforo, los colores establecen un código que reemplaza la tarea del signo corporal del agente de tránsito. Así, la interacción entre el agente de tránsito y el conductor del vehículo prescinde de la co-presencia, que es sustituida por el símbolo reificado en un artefacto. Latour resalta la importancia del objeto material porque de otro modo “¿Cómo podrían los signos hacer su trabajo?” (Latour, 1996:234*). Los símbolos requieren una estabilización previa –reificación– y ser instrumentalizados –codificación– para darles significado. Ese mecanismo de dislocación y delegación se despliega mediante el recurso semiótico de la abstracción hipostática o “cosificación” materializada en artefactos concretos. La cosificación y la aceptación de “cierta dosis de fetichismo” permite aceptar que “los objetos hacen algo” (Latour, 1996:236).

Para la semiótica agentiva (Niño, 2015; Mendoza-Collazos, 2015, 2016), sin embargo, la manera en que los artefactos “hacen algo” es completamente distinta a como lo hacen los agentes, estableciendo, a diferencia de Latour, una relación completamente asimétrica. En este enfoque, un agente es una entidad con capacidad para actuar y esta capacidad es exclusiva de organismos vivos con agencia intrínseca. Por su parte, la manera de actuar de los artefactos corresponde al despliegue de funciones asignadas por agentes, lo cual no es equivalente a la manera de actuar de estos últimos. En el enfoque de Latour, el responsable de la acción, su originador no posee importancia, puesto que lo relevante es la dinámica del proceso y las interacciones entre los elementos.

El argumento latouriano para disolver la importancia del originador de las acciones se basa en la idea de red: cada acción se conecta con la anterior y la siguiente, en un flujo permanente que tiene un origen completamente difuso. El responsable es, por tanto, inasible –una ilusión para Latour–. El agente no origina una acción, solo se limita a “compartirla y distribuirla con otros actantes” (Latour, 1996:237*). Es interesante notar que Latour introduce el término *actante* para distinguirlo de la noción de actor, con la intención de preservar la naturaleza del agente con una ontología diferente a la de los artefactos (Latour, 2005:54ss). La noción de actante establece una nueva ontología que refiere a cualquier elemento activo de una red funcional –no fenoménica–.

Con este concepto se evita la discusión sobre los agentes entendidos como entes animados con intencionalidad y propósito y con capacidad intrínseca para actuar. Eso tiene consecuencias para el análisis de las interacciones en las redes de transporte, pues explican, por ejemplo, la tendencia tecnocrática de estudiar, diseñar y proponer sistemas de transporte centrados en la eficiencia del sistema y no en la experiencia del usuario. Un ejemplo paradigmático es el sistema de transporte público de Bogotá conocido como Transmilenio, cuyos datos de transporte de pasajeros hora-sentido lo ubican como uno de los más eficientes del mundo (Peña y Moreno, 2017; Hidalgo, 2017), pero cuya experiencia de uso –percepción del servicio– arroja brechas negativas en la relación expectativa–satisfacción del usuario (Vega, Rivera-Rodríguez y Malaver, 2017). A pesar de ello, en este enfoque de red latouriano, los actantes sólo pueden “proceder a la acción” (Latour, 1996:237) y la ontología de ellos no es relevante.

En contraste, para la semiótica agentiva (Niño, 2015; Mendoza-Collazos, 2015, 2016), dar cuenta de la semiosis emergente de cualquier sistema implica considerar de

manera central la naturaleza de los agentes –entendidos como organismos vivos con diferentes grados de complejidad biológica y cognitiva–. Los artefactos son mediadores de interacciones entre organismos vivos. Latour sugiere esta idea cuando propone el ejemplo del pastor de ovejas que construye una cerca para delegar –dislocar– la función de preservar el rebaño, y afirma “¿Están las ovejas interactuando conmigo [el pastor] [...]? Sí, pero están interactuando con un yo que es, gracias a la cerca, desacoplado, delegado, traducido y multiplicado” (Latour, 1996:239*). Es decir, la cerca aparece como mediadora de la interacción de dos organismos vivos: las ovejas y el pastor. Nótese que la función de la cerca rompe la secuencialidad espacio-temporal y la co-presencia, al igual que nuestro ejemplo del semáforo. Recuérdese que, para Latour, la noción de *actante* expresa el cambio de propiedades o tareas dentro de una red de interacción entre elementos con una ontología diferente. Sin embargo, Latour insiste en que los artefactos tienen una función mediadora similar y equivalente a cualquier otro tipo de actante en el sistema (Latour, 1996:240). Esta idea pone el énfasis en el carácter procesual de los sistemas en interacción, desestimando la naturaleza de sus elementos. A partir de la discusión expuesta, en la siguiente sección reviso las implicaciones de estos enfoques en la responsabilidad de los agentes, el rol de los artefactos y la importancia del originador de las acciones en ejemplos específicos del sistema de transporte público de Bogotá.

2. DEL FLUJO DE LA ACCIÓN A LA IMPORTANCIA DE LA EXPERIENCIA

Cuando el énfasis del estudio semiótico de las interacciones humanas está puesto en la relación entre los elementos de un sistema –personas, artefactos, tiempo y espacio–, desestimando quién es el originador de las acciones, quién define su propósito y, por tanto, quién es responsable de dichas acciones², se evita la pregunta central sobre la agencia y la necesidad de estudiar su naturaleza. Si, además de esto, se asume que las capacidades agentivas no son exclusivas de los seres animados, sino que objetos inertes como los artefactos interactúan de manera equivalente a los humanos, se abre el camino a una *explicación* de sistemas “inmanentes” que omiten la *comprensión* profunda de la experiencia, como ya lo advirtió Sousa Santos (2009:102).

Para el caso que nos ocupa, optar por la explicación y no por la comprensión, es limitarse a cómo fluyen las acciones dentro de un sistema de transporte, en el cual, elementos como las señales de tránsito, los reductores de velocidad o los vehículos autónomos se desempeñan de manera equivalente a los agentes, incidiendo en igual proporción sobre el sentido de la experiencia. Esto sería aceptar que la eficiencia del sistema de transporte público está indiscutiblemente centrada en la capacidad para mover, hora-sentido, 52.000 elementos del punto A al punto B (Hidalgo, 2017), sin importar en qué consiste la experiencia situada de cada pasajero. Es como explicar un gol con base en las reglas del juego, omitiendo todo lo que implica una anotación para agentes situados en diferentes circunstancias de un torneo³. Para evitarlo, sugiero asumir el problema de la agencia, relocalizando el papel central del propósito y la responsabilidad en las acciones.

La agencia es la capacidad de actuar, producir y obtener significado, y esta capacidad es exclusiva de los organismos vivos. Como lo propuse en la réplica a Malafouris

—próxima a publicarse en el *Journal of Cognitive Semiotics*— la agencia es una característica exclusiva —una capacidad— de los agentes, no un proceso ni una propiedad emergente (Mendoza-Collazos, 2020). La exclusividad de la agencia en los organismos vivos, tal como se concibe dentro de la semiótica agentiva, permite distinguir algunas formas especiales en que los agentes deslocalizan su agencia, como lo propuso Latour. Pero a diferencia de este, se pone el acento en la idea que la agencia asignada a los artefactos es en todo sentido, *derivada*. Niño (2015) define la agencia derivada como un tipo de agencia que depende de los agentes para cumplir su propósito, siendo este “el caso particular de los artefactos, los signos y las presentificaciones” (Niño, 2015:352). Cuando los agentes asignan funciones a las cosas por medio del diseño, le asignan una agencia derivada. Ese aspecto es central, puesto que no solamente ocurre una dislocación de las tareas humanas, sino que estas son producto del diseño de los artefactos.

Esta acción de diseño es omitida o minimizada por Latour y sus seguidores, o englobada en el concepto de cosificación. Sin embargo, resulta central para comprender el rol de los artefactos con precisión fenoménica. Los artefactos pueden ejecutar acciones en el sentido de funciones, pero tales acciones dependen de una acción externa para ser ejecutadas, por esto se dice que su agencia es derivada. Las funciones de un artefacto pueden ejecutarse automáticamente, pero, aun así, estas dependen de lo que Sonesson definió como *intenciones remotas* (Sonesson, 1999:25*). Este es el caso de los vehículos autónomos, que si bien, dan la impresión de ejecutar funciones autónomamente, su concepción y programación resalta las intenciones —remotas— de sus diseñadores. El diseñador asigna las características del artefacto, moldea su agencia derivada cuando toma decisiones para establecer formas, materiales, ensamblajes, mecanismos y programas para permitir que las cosas actúen. Los artefactos adquieren la capacidad de actuar mediante sus funciones y dichas funciones dependen de los agentes para activarse y, en caso de activarse automáticamente, aún dependen de los agentes para adquirir sentido.

Como lo explicamos en Mendoza-Collazos & Sonesson (2020), en una fábrica abandonada en que, por alguna razón, los robots continúan trabajando automáticamente en la línea de producción, sus acciones no tienen ningún sentido. Solo adquieren sentido cuando un agente real entra en escena. Por otra parte, los robots no estarían allí si alguien no los hubiera diseñado en primer lugar. Es por eso que la agencia de las cosas solo puede considerarse como derivada, es decir, una agencia que, en sentido amplio, es asignada por una fuente externa y depende de ella. Esto ha sido omitido por versiones radicales de la teoría del actor-red y quienes defienden el concepto de *agencia material*. Por ejemplo, Malafouris (2013:124ss) propone el caso de los reductores de velocidad, tomado de Latour, para demostrar cómo los artefactos poseen una agencia equivalente a la humana. Los reductores no son solo un recordatorio para reducir la velocidad, son, según Malafouris, *agentes morales* que dicen a su manera: “pasa por encima de mí a una velocidad que evite que la suspensión de tu auto y tu espalda sufran algún daño” (Malafouris, 2013:124*).

Atribuyendo esas capacidades a los artefactos, en una especie de fetichismo, se pasa por alto la intención original del diseñador y se da por sentada la existencia de las cosas *ex nihilo*. El reductor de velocidad no es un actor moral, es un mediador de la interacción entre dos agentes morales no co-presentes: el diseñador de la red de transporte que decidió la

ubicación y el tipo de reductor con la intención remota de advertir al conductor. El diseño resalta la teleología de las acciones humanas y revela la importancia de estudiar la naturaleza de los agentes, para llegar a una comprensión más precisa de la experiencia. Y es por esta vía que la responsabilidad de las acciones no puede ser diluida en tecnologías de inteligencia artificial o similares. Por ejemplo, en las presentaciones públicas de un proyecto realizado por el observatorio de movilidad sostenible de la Universidad Nacional de Colombia, que consistió en el diseño y manufactura de un vehículo autónomo de uso compartido para la ciudad de Bogotá (Mendoza-Collazos, 2019), surgía con recurrencia el cuestionamiento sobre quién era el responsable en caso de un accidente por atropellamiento de peatones en la vía. En nuestro enfoque, la responsabilidad siempre debe recaer en agentes reales —diseñadores y fabricantes—, pues el vehículo materializa las intenciones remotas de sus creadores.

A diferencia de lo propuesto por las tesis de la agencia material (Knappett y Malafouris, 2008; Malafouris, 2013) los artefactos de la infraestructura de las redes de transporte urbano no poseen agencia intrínseca y su sentido depende de los actores viales. A partir de esta premisa es posible caracterizar las prácticas de interacción de los actores en la red de transporte público de Bogotá con mayor precisión fenoménica. Por ejemplo, el alto grado de evasión del pago en el sistema BRT⁴ de la capital colombiana (Transmilenio S.A., 2018; Quintero, 2020) ha forzado a la administración a implementar diferentes estrategias para contrarrestar este problema que van desde la implementación de barreras de control de acceso —torniquetes— hasta el uso de dispositivos telemáticos (Burgos, Velásquez y Rosero, 2018).

Tomemos el caso del sentido asignado a los torniquetes. En nuestro enfoque, depende exclusivamente del carácter situado de los agentes, no se trata que el torniquete funcione como un “agente moral” que nos dice “te impido cruzar sin pagar”, puesto que la acción situada del agente será la que determine, en últimas, el desarrollo de los sucesos. Esto tiene consecuencias para las denominadas *affordances* propuestas por Gibson (1982, 1986) y que son recogidas con esmero por Latour (2005:72). En ellas se acepta que los objetos en general —naturales o artificiales— poseen características que determinan los modos de acción de los agentes, lo que demuestra las capacidades agentivas de los objetos, en nuestro ejemplo, expresadas en la regulación de las acciones humanas, estando las *affordances* del lado del artefacto por defecto. Esto no aplica en el enfoque agentivo, puesto que los torniquetes de Transmilenio no determinan de manera unívoca un impedimento para pasar evadiendo el pago y, más bien, es el agente quien determina las acciones útiles a sus propósitos.

Cada agente situado asigna un sentido propio, descubriendo modos de acción que pueden no coincidir con los objetivos de diseño del artefacto. El agente puede encontrar la manera de manipular el torniquete para pasarlo sin bloqueo o simplemente verá que puede ser “saltable”. Y este curso de acción depende de situaciones más complejas que la simple interacción usuario—artefacto. Por ejemplo, si el primero tiene que decidir entre almorzar o pagar la tarifa. No es un asunto cultural generalizado, es una circunstancia del carácter situado del agente en un país como Colombia. No se trata, por tanto, que en Suecia nadie evade el pago por la cultura escandinava de “la exigencia del ideal” como diría Ibsen (1957:237, 256).

Supóngase un sueco con toda su cultura, en las condiciones de un asalariado de ingreso mínimo, puesto a experimentar el transporte en Bogotá, habitando en la perife-

ria, forzado a realizar tres trasbordos pagos, a ser violentado en su dignidad y su espacio personal y después de ello, a decidir entre almorzar o pagar la tarifa. En este caso, dicho agente hallará nuevos significados al concepto de “torniquete”. De este modo ejemplifico que siempre serán los agentes quienes, por su acción voluntaria, determinan el curso de los acontecimientos y, por tanto, son los responsables de sus acciones. Si dicha responsabilidad estuviera diluida entre el usuario y los torniquetes, se debería entonces distribuir la multa por evasión con los prestadores del servicio.

En un caso estudiado en el observatorio de movilidad sostenible, estudiantes de diseño industrial analizaron el comportamiento de los usuarios de Transmilenio para comprender las relaciones de interacción con las estaciones, las formas de abordar los buses y las decisiones de los pasajeros respecto a su ubicación dentro del vehículo. De sus resultados, quiero centrarme en la relación de interacción mediada por el diseño de los asideros del bus, cuyos diseñadores tuvieron la intención de evitar la acumulación de pasajeros en las puertas, instalando las barras fuera del alcance del colombiano promedio. Aquí, una vez más, la reducción de la relación humano—artefacto a relaciones causales de acción—reacción resulta en cursos de acción inesperados o contrarios a las intenciones de diseño.

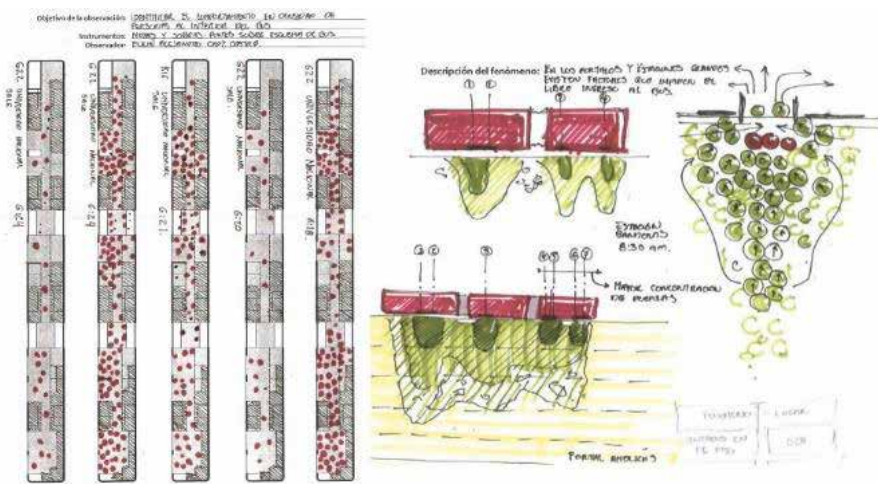


Figura 1. Estudio de las prácticas de interacción en el sistema BRT de Transmilenio en Bogotá. A la izquierda, acumulación de pasajeros en las puertas del bus “efecto corcho”. A la derecha, aglomeración de pasajeros en las estaciones al momento del ingreso al bus “efecto embudo”. Tomado de Patalagua, Peñaloza y Cruz (2015).

El estudio muestra que, al despejarse la zona de ingreso de barras y asideros, se generó una mayor acumulación de personas y aglomeraciones justamente en la zona en donde se querían evitar. Estas situaciones sugieren que la pregunta objetivo ¿cómo evitar que los pasajeros se hagan en las puertas? debe ser reemplazada por la pregunta objetivo ¿cómo comprender las acciones de los pasajeros para mejorar la experiencia de viaje? Esto implica asumir el enfoque aquí propuesto, que va más allá de la solución técnica e involu-

cra análisis semióticos más profundos⁵. El ejemplo demuestra cómo las affordances están del lado del usuario y no en las características físicas de los artefactos. Los usuarios descubren que pueden permanecer sin necesidad de sujetarse, cuando el bus va lleno, gracias a la aglomeración que los inmoviliza y amortigua, o que pueden usar ese espacio para sentarse y estar cerca a las puertas cuando el bus va vacío, haciendo la respuesta técnica de asideros inalcanzables, completamente irrelevante.

En cambio, reducir la ansiedad del usuario que espera en las estaciones mediante información que le pueda ser útil a su experiencia situada —como conocer la llegada exacta del bus y su nivel de ocupación, aumentar la frecuencia de los buses, o dedicar vagones exclusivos para pasajeros de pie— serían soluciones mejor engranadas con la experiencia real de los usuarios. Las soluciones disuasorias que comprometen la experiencia de viaje y hacen tensa las interacciones de las personas dentro del sistema —como los agresivos separadores en las vías, torniquetes o asideros fuera de alcance— van en contravía del mejoramiento de las acciones que las persona deciden emprender en situaciones concretas. Una visión más integral, que respete a la entidad viva y experiencial del sistema y comprenda su posición, más allá del determinismo socio técnico, es la única vía para una relación más amable con el sistema.

3. HACIA UNA ECOLOGÍA DE RELACIONES EN LAS REDES DE TRANSPORTE

Con los ejemplos anteriores se plantea la importancia de poner el énfasis en la experiencia situada y no solamente en los elementos que interactúan dentro de un sistema en relaciones consideradas “simétricas”, bajo un enfoque causal de acción-reacción centrado en la equivalencia entre las acciones humanas y las artificiales, enfoque que hemos criticado. Por el contrario, estas relaciones se plantearon como asimétricas, al menos desde una perspectiva semiótica, en la cual, la dación de sentido —semiosis— es el fenómeno a estudiar. Así, los agentes *descubren* posibilidades de acción, no se trata que estas se encuentren *per se* en los artefactos o surjan *ex nihilo*. Con esta tesis, resalto el papel teleológico del diseño que moldea y determina las características de un artefacto, las cuales sugieren algunas de sus posibles affordances. Pero incluso en este panorama, el agente situado, con su actividad de significar, puede descubrir nuevas posibilidades de acción, porque ellas no están del lado del artefacto ni son características intrínsecas de las cosas, como sí lo son sus materiales, formas y colores, que se confunden a menudo con las posibilidades de acción. Como insisto, estas últimas están del lado de los agentes, puesto que significar es una actividad (Niño, 2015:4) que es ejecutada por dichos agentes y que les permite descubrir, *construir las affordances* durante el despliegue de sus capacidades agentivas, sin las cuales, ante todo, no emergería el sentido.

Enfoques en los que se inscribe la semiótica agentiva son vistos erróneamente como “antropocentristas”. Aceptar la asimetría de nuestras relaciones con las cosas no deriva en desestimar la importancia de lo material ni tampoco implica asumir una visión dualista, jerárquica o desengranada de las cosas del mundo —visión hace mucho tiempo superada—. Por el contrario, entender que estamos enganchados con el mundo material en una relación no jerárquica pero diferente —asimétrica— nos conmina a entender el verdadero rol de las cosas y sus limitaciones.

Esto tiene consecuencias prácticas, por ejemplo, en cómo se asume la política pública y cómo se comprenden las prácticas de interacción locales en las redes de transporte. Este artículo señala la necesidad de superar los planes de movilidad centrados en la eficiencia del sistema, que se preocupan solamente de conseguir un comportamiento adecuado y equivalente entre sus elementos —artefactos y personas— en términos de cifras y estadísticas. Se propone en cambio la necesidad de asumir la complejidad de la experiencia humana situada, con múltiples factores que inciden en la elección de cursos de acción no admisibles o inesperados, para resolverlos estructuralmente.

Si se acepta que la relación agente—artefacto depende del sentido asignado a los mismos de manera unilateral por parte de los agentes reales, dicho sentido puede ser influido al ofrecer una experiencia con valencia positiva para todos los usuarios. Experiencia que no se puede reducir a elementos disuasorios o agresivos como las barreras puntiagudas ubicadas en los separadores viales, sino que requieren una integración más sistémica entre todo el conjunto de la red socio técnica y la infraestructura urbana que la soporta. El mejoramiento de la experiencia del transporte repercute en una relación más amigable con el sistema y una ecología⁶ de las relaciones entre los diferentes actores viales, presentes y remotos.

NOTAS

1. Las citas seguidas de un asterisco (*) indicarán que la traducción es de mi autoría.
2. Estrategia seguida por autores como Malafouris cuando afirma, siguiendo a Latour: “la acción involucra una coalescencia de elementos humanos y no humanos, así, la responsabilidad de la acción debe ser compartida entre dichos elementos”, y líneas antes “la responsabilidad recae en la manera como los dos agentes [la pistola y el asesino] se combinan para crear un agente híbrido —el hombre pistola— y en la red socio técnica que soporta y hace posible dicha combinación” (Malafouris, 2013:221*).
3. Metáfora sugerida por Douglas Niño en el grupo de estudio sobre semiótica agentiva.
4. De las siglas en inglés *Bus Rapid Transit*, o buses de tránsito rápido con carriles dedicados.
5. Este tipo de análisis se detallan en el modelo propuesto por Mendoza-Collazos (2015) y en la guía para evaluar las condiciones de significancia en artefactos de uso (2015).
6. Entendida como lo sugiere Sousa Santos (2009:113), agregación de elementos heterogéneos y diversos en interacciones que resultan beneficiosas para todas las partes.

BIBLIOGRAFÍA

- APPADURAI, A. (Ed.) (1986) *The social life of things. Commodities in cultural perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.
- BURGOS, E., VELÁSQUEZ, N. Y ROSERO, L. (2018) Sistema de tratamiento de imágenes con tecnologías IOT para el control y monitoreo: caso de estudio evasión por puerta de vagón en las estaciones de Transmilenio. Trabajo de Grado. Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- CLARK, A. (1997) *Being There: Putting Brain, Body, and World Together Again*. Cambridge: MIT Press.
- GIBSON, J.J. (1982) “Notes on affordances” en E. Reed & R. Jones (Eds.), *Reasons for realism: The selected essays of James J. Gibson* (pp. 401–418). Hillsdale: Erlbaum.
- GIBSON, J.J. (1986)[1979]. *The ecological approach to visual perception*. Boston: Houghton Mifflin.
- HIDALGO, D. (2017). “Bogotá ¿la única gran ciudad sin metro?” en *Diario El Espectador*, consultado en línea el 23 de septiembre de 2020. <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/bogota-la-unica-gran-ciudad-sin-metro/>

- IBSEN, H. (1957) “El pato salvaje” en *Tres Obras de Teatro, colección Crisol*. Madrid: Aguilar.
- KNAPPETT, C. Y MALAFOURIS, L. (Eds.) (2008) *Material Agency: Towards a Non-Anthropocentric Approach*. Boston: Springer.
- LATOURE, B. (1996) “On Interobjectivity” en *Mind, Culture, and Activity*, 3(4), 228-245.
- LATOURE, B. (1999) *Pandora's hope: Essays on the reality of science studies*. Cambridge: Harvard University Press.
- LATOURE, B. (2005) *Reassembling the social: An introduction to actor-network theory*. Oxford: Oxford University Press.
- MALAFOURIS, L. (2013) *How Things Shape the Mind: A Theory of Material Engagement*. Cambridge: MIT Press.
- MENDOZA-COLLAZOS, J. (2015) *Semiótica del diseño con enfoque agentivo: Condiciones de significancia en artefactos de uso*. Bogotá: Utadeo.
- MENDOZA-COLLAZOS, J. (2015) *Análisis semiótico de artefactos: Guía para evaluar las condiciones de significancia en artefactos de uso*. Bogotá, sin publicar. Disponible en: <https://search.datacite.org/works/10.13140/RG.2.1.3451.6008>
- MENDOZA-COLLAZOS, J. (2016) “Design semiotics with an agentive approach: an alternative to current semiotic analysis of artefacts” en J. Zlatev, G. Sonesson & P. Konderak (eds.), *Meaning, mind and communication: Explorations in Cognitive Semiotics*, 83-99. Frankfurt am Main: Peter Lang.
- MENDOZA-COLLAZOS, J. (2019) “Design and manufacturing of an electric vehicle for car-sharing in Bogotá” en *MOVICL-MOYCOT 2018: Joint Conference for Urban Mobility in the Smart City*, 1-6. DOI: 10.1049/ic.2018.0002.
- MENDOZA-COLLAZOS, J. (2020) “On the Importance of Things: A Relational Approach to Agency” en *Journal of Cognitive Semiotics* (en prensa).
- MENDOZA-COLLAZOS, J. Y SONESSON, G. (2020) “Revisiting the Life of Things in Amazonia: A Cognitive Semiotic Approach to the Agency of Artefacts” en *Public Journal of Semiotics* (en prensa).
- NIÑO, D. (2015) *Elementos de semiótica agentiva*. Bogotá: Utadeo.
- MATERIAL AGENCY, Skills and History: Distributed Cognition and the Archaeology of Memory
- PATALAGUA, G., PEÑALOZA, G. Y CRUZ, A. (2015) Proyecto ION27 movilidad, diseño de bus biarticulado de 27 metros para el sistema BRT de Transmilenio. Análisis de fuentes primarias. Proyecto de curso. Profesores J. Mendoza-Collazos y G. Silva. Observatorio de movilidad sostenible de diseño industrial, Universidad Nacional de Colombia. *Sin publicar*.
- PEÑA, C. Y MORENO, E. (2017) “Delay at Bus Stops of Transmilenio Transport System According to Parameters Measured “in situ”. Case Study Bogotá-Colombia” en *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 160, 121 – 129.
- QUINTERO, F. (2020) *Evasión de normas éticas, morales y legales socio culturalmente establecidas en el sistema Transmilenio*. Trabajo de grado. Bogotá: Universidad Cooperativa de Colombia.
- SOUZA SANTOS, B. (2015)[2009] *Una epistemología del Sur: La Reinención del Conocimiento y la Emancipación Social*. Barcelona: Siglo XXI editores.
- SONESSON, G. (1999) “Postphotography and beyond. From mechanical reproduction to digital production” en *VISIO*, 4(1), 11-36.
- SUTTON, J. (2008) “Material Agency, Skills and History: Distributed Cognition and the Archaeology of Memory” en C. Knappett y L. Malafouris (eds.) *Material Agency: Towards a Non-Anthropocentric Approach*. Boston: Springer.
- TRANSMILENIO, S.A. (2018) *Informe de gestión 2018*. Bogotá: Secretaría de Movilidad.
- VEGA, O., RIVERA-RODRÍGUEZ, H. Y MALAVER, N. (2017) “Contrastación entre expectativas y percepción de la calidad de servicio del sistema de transporte público de autobuses en Bogotá” en *Revista Espacios* 38(43), 3-13.
- WATTS, C.M. (2008) “On Mediation and Material Agency in the Peircean Semeiotic” en C. Knappett y L. Malafouris (eds.) *Material Agency: Towards a Non-Anthropocentric Approach*. Boston: Springer.



Identidad latinoamericana y sistemas de transporte. Notas para una semiótica de las identidades geo-culturales. *Latin American Identity and Transport Systems. Towards a Semiotics of Geo-Cultural Identities.*

Juan Manuel Montoro y Sebastián Moreno Barreneche

(pág 67 - pág 82)

Mediante el estudio de algunas de las características de los sistemas de transporte latinoamericanos, el artículo presenta unas notas preparatorias para el desarrollo de un modelo que permita analizar las identidades colectivas asociadas a unidades de sentido de naturaleza 'geo-cultural', como naciones, regiones y/o constructos supranacionales. La hipótesis es que los sistemas de transporte latinoamericanos, al mismo tiempo que reflejan ciertas características discursivamente asociadas a la identidad considerada distintiva de América Latina, funcionan como un marcador más para la construcción de ese conjunto de discursos e imaginarios que es la idea de una identidad latinoamericana.

Palabras clave: Identidad, América Latina, transporte, imaginarios sociales, semiótica

Through the study some of the features of Latin America's transport systems, the article presents some preparatory notes for the development of a model to analyze collective identities linked to units of meaning of 'geo-cultural' nature, such as nations, regions and/or supra-national constructs. The hypothesis is that, while Latin America's transport systems reflect a number of traits discursively linked to the identity regarded as distinctive of Latin America, they also work as markers for the construction of that set of discourses and imaginaries that are condensed in the idea of an identity that is Latin American.

Keywords: Identity, Latin America, transport, social imaginaries, semiotics

Juan Manuel Montoro enseña Semiótica en la Universidad Católica del Uruguay. Licenciado en Comunicación Social (Universidad Católica del Uruguay). Master of Arts en Semiótica (Universidad de Bolonia, Italia). E-mail de contacto: jmmontoro@outlook.com.

Sebastián Moreno Barreneche es profesor adjunto en la Universidad ORT Uruguay. Licenciado en Filosofía (Universidad de la República, Uruguay) y en Comunicación Social (Universidad Católica del Uruguay). Master of Arts en Estudios Globales (Universidad de Graz, Austria) y Master of Arts en Filosofía Política, Legal y Económica (Universidad de Berna, Suiza). E-mail de contacto: morenobarreneche@gmail.com

Fecha de presentación 30/07/2020

Fecha de aceptación 02/01/2021

1. INTRODUCCIÓN

En el lenguaje cotidiano, unidades de significado como ‘lo uruguayo’, ‘lo rioplatense’ o ‘lo latinoamericano’ son empleadas de manera constante para dar sentido a la realidad social. Esto sucede tanto en el plano individual como en el colectivo, a partir de procesos de atribución de sentido que ocurren en términos cognitivos, evaluativos y emocionales (Tajfel 1982). Significantes como los tres mencionados no son otra cosa que articulaciones en el plano de la expresión que refieren a unidades de sentido ubicadas en un plano del contenido y que, al ser segmentadas, toman la forma de ‘identidades culturales’, esto es, formas de vida imaginadas como distintivas de un grupo dado. En este caso, las identidades en cuestión se articulan a partir de referencias geográficas pertenecientes a distintas categorías: respectivamente, un país, una región con ciertas características (tanto físicas como culturales) y una entidad supranacional definida a partir de criterios históricos y lingüísticos. ¿En qué se sustentan las identidades de este tipo? ¿Qué es lo que las define y vuelve distintas unas de otras y, por consiguiente, únicas?

La respuesta a estas preguntas requiere algunas clarificaciones previas, orientadas a desmantelar un esencialismo ingenuo a la hora de abordar el objeto de estudio. A pesar de no tener una referencia en el mundo empírico, las identidades colectivas funcionan como medios para dar sentido a la realidad social. Los procesos y sistemas de significación que utilizan los miembros de una comunidad para identificarse (una lengua o una jerga común, escuchar un mismo género musical, vestir de manera similar, compartir una serie de comidas, etc.) son más relevantes para entender las identidades grupales que la existencia material de los criterios objetivos que las definirían.

Este artículo se enfoca en la noción de ‘identidades geo-culturales’,¹ una categoría poco usada (Mignolo 1995, Howard 2004) y orientada a subrayar la unión entre expresión y contenido a partir de la puesta en relación de una categoría cognitiva derivada de una dimensión geográfico-espacial y un proceso de identificación individual o colectivo. Debido a su marcado enfoque constructivista, según el cual la realidad social no es algo dado, sino *construido* de manera intersubjetiva en procesos permanentes, múltiples y complejos de significación y negociación de sentido (Landowski 2014, Verón 1988, Lorusso 2010), la semiótica es una disciplina no solo adecuada, sino necesaria, para el estudio de las identidades de este tipo. A su vez, el apoyo en lo geo-cultural permite una conceptualización semiótica de las identidades culturales que abre el campo de juego a diversos tipos de anclaje geográfico: distintas dimensiones –local, regional, supranacional, etc.– pueden servir como origen de determinadas identidades colectivas. Del mismo modo, la noción de una identidad geo-cultural facilita el abordaje de un objeto de estudio complejo como el que interesa en estas páginas: la identidad latinoamericana.

América Latina abarca más de 20 países, cada uno de ellos no solo con sus imaginarios y discursos culturales nacionales, sino además con otros, asociados a subculturas regionales. ¿Cuál es la naturaleza de lo latinoamericano? ¿En qué se diferencia de lo sudamericano? ¿Tiene sentido hablar de una identidad latinoamericana en términos descriptivos? ¿Cómo se caracteriza esta identidad? ¿Cuáles son los imaginarios, discursos y narrativas asociados a ella? ¿A partir de qué signos se reconoce? El objetivo de este artículo es presentar algunas

notas preparatorias que permitan vislumbrar un marco teórico para estudiar las identidades asociadas a lo geo-cultural, es decir, aquellas que parten de una categoría geográfico-espacial como referencia inmediata pero que, dado que toda identidad es construida discursiva y, por lo tanto, culturalmente, el anclaje geográfico que les da origen queda en un segundo plano, dando centralidad a construcciones históricas y discursivas y, por lo tanto, contingentes y ya no tan objetivas como la realidad geográfica. Así, en lo que sigue se discutirá de qué manera la idea de una identidad latinoamericana debe ser concebida como un constructo semiótico apoyado en determinados marcadores que dan lugar a procesos de interpretación y reinterpretación permanentes, en cuya dinámica se construye la misma idea de una identidad distintiva asociada a América Latina. Concretamente, se argumentará cómo los imaginarios asociados a los sistemas de transporte latinoamericanos pueden ser un insumo más en la construcción de esa identidad colectiva considerada como distintiva.

2. SEMIÓTICA DE LA(S) CULTURA(S)

Durante las últimas décadas, la semiótica ha vivido una expansión disciplinar que ha llevado a sus representantes a estudiar fenómenos más amplios, menos aprehensibles y más complejos que los objetos de carácter textual que tradicionalmente han constituido los *corpus* utilizados en este campo. Esto ha sucedido a partir de una extrapolación de la categoría de 'texto' a otros fenómenos significantes, que pueden ser analizados *como si fueran* textos, esto es, siguiendo las mismas reglas de interpretación (Geertz 1973, Floch 1990, Marrone 2011). Así, líneas de investigación como la sociosemiótica (Landowski 2014, Sedda 2012), la semiótica social (Van Leeuwen 2005, Hodge y Kress 1988) y la semiótica de la cultura (Lotman 1996, Lorusso 2010 y 2015) se han ido consolidando gradualmente como campos relativamente estables, unidos por su orientación hacia un trabajo interdisciplinario, en diálogo con otros saberes y métodos (Landowski 2016, Lorusso 2015, van Leeuwen 2005), a partir de un objeto de estudio claramente identificado: los procesos de significación y de producción de sentido (Hénault 2012, Landowski 2014, Lorusso 2010, Verón 1988).

En su *Tratado de semiótica general*, Umberto Eco equipara una teoría semiótica general con una teoría de la cultura, en tanto ésta se compone de procesos permanentes de significación y de comunicación. Para Eco (1976), un fenómeno dado presenta una complejidad semiótica mayor cuanto más *culturales* sean los códigos y procesos que lo construyen. Como afirma Jacques Fontanille (2015: 22), “la semiótica se reconoce hoy en día, junto a la mayor parte de las demás ciencias humanas y sociales, como una de las ciencias capaces de dar cuenta de las culturas en particular y de la cultura en general”. Recientemente, Anna Maria Lorusso (2010, 2015) ha llevado adelante una reformulación de la semiótica interesada por lo cultural a partir de un diálogo con otras disciplinas, aunque el foco específico se mantiene en esa ‘institución social’ denominada ‘semiosis’. Lorusso (2010: 4) descarta la clásica concepción de ‘cultura’ como un conjunto de saberes, usos y tradiciones con características definibles desde el exterior y propone un abordaje semiótico en el que la idea de cultura funciona como una “hipótesis reguladora que sirve para hablar de nosotros mismos, atribuirnos identidades y explicar el mundo”. La autora resalta la dimensión intersubjetiva e identitaria.

La semiótica estructural asociada a la figura de Algirdas J. Greimas y la denominada

‘Escuela de París’ también ha logrado una ampliación más allá del foco en lo puramente textual. Autores como Jean-Marie Floch, Eric Landowski y Jacques Fontanille han intentado redefinir la disciplina, fijando su foco en *toda* producción de sentido, incluso abarcando fenómenos que no son empíricamente perceptibles: como afirma Landowski (2012: 129), el objetivo de la semiótica sería “comprender mejor cómo, en qué condiciones, por qué procedimientos nuestra presencia en el mundo llega a tener sentido”. Es así que, para dar cuenta de la complejidad de los procesos de significación en el seno de la vida social, Fontanille (2008, 2015) propuso un modelo de seis planos de inmanencia –signos, textos, objetos, prácticas, estrategias y formas de vida–, todos de ellos interrelacionados y articulados en torno a la idea de ‘formas de vida’, entendidas como “conjuntos significantes compuestos y coherentes que son los componentes inmediatos de las culturas” (Fontanille 2015: 22). La idea es que, en términos culturales, las ‘formas de vida’ son la base para una serie de procesos semióticos a partir de los cuales determinados signos aislados pueden cobrar un valor asociado a lo identitario.

El interés por la diversidad cultural desde una matriz marcadamente semiótica puede encontrarse también en la obra de Yuri Lotman (1996: 11), quien empleó el término ‘semiosfera’ para referir al *continuum* de “formaciones semióticas de diversos tipos que se hallan en diversos niveles de organización”. En su intento de adaptar la noción de ‘biósfera’, la cual implica al mismo tiempo la totalidad, la complejidad y la interdependencia de los sistemas biológicos en los entornos naturales, Lotman propone que las culturas funcionan acumulando información no hereditaria (memoria colectiva), se organizan jerárquicamente y son dinámicas, puesto que los textos que las constituyen pueden desplazarse hacia posiciones más centrales o periféricas dentro del sistema cultural. De este modo, la semiosfera se caracteriza por la existencia de un núcleo que organiza y sirve como criterio para definir la identidad colectiva, que en palabras de Lotman (1996: 15) sería una “autoconciencia cultural”.

A partir de este planteo, la idea de ‘semiosferas nacionales’ (Gustafsson 2004) o ‘geo-culturales’ surge por su propio peso. A la hora de construir un relato nacional o geo-cultural, un conjunto dado de atributos tendrá una posición de mayor privilegio entre las descripciones de esa identidad colectiva, mientras que otros quedarán relegados a posiciones más periféricas. Por ejemplo, mientras que en el caso de lo latinoamericano resulta clave dominar el español o el portugués, la identidad lingüística no parece ser necesariamente un factor central en la articulación de la identidad anglosajona (Hills 2012). Para muchos, existe la duda sobre si los países francófonos, como Haití, pertenecen o no a América Latina: aunque técnicamente hablan una lengua derivada del latín, los intercambios culturales no son tan frecuentes como los existentes entre países que hablan español o portugués. En muchos Estados seculares y con fuerte tradición política de laicismo, como pueden ser Uruguay o Chequia, la religión, que queda supeditada al ámbito individual, no constituye parte del núcleo semiótico de la ‘uruguayidad’ o la ‘chequidad’. En cambio, en los países de la ex Yugoslavia, es la religión y no la lengua el principal marcador de identidad tanto étnico como nacional: los serbios suelen asociarse con el legado ortodoxo, los croatas con el católico y los bosnios con el islámico.

Como se argumentará en la próxima sección, este planteo resulta pertinente en el marco del intento de desmenuzar esas complejas construcciones de sentido que son las identidades culturales a partir del estudio de ciertos marcadores (signos, textos, objetos, prácti-

cas, estrategias, etc.) que dan cuenta de ciertas maneras de ser y estar en el mundo, esto es, de ciertas subjetividades compartidas, que constituyen, al menos en términos de imaginarios sociales (Taylor 2004), la base para la percepción de la existencia de un ‘Nosotros’ como distinto de ‘Otros’. En este sentido, llama la atención la ausencia de estudios desde una matriz semiótica respecto a las identidades culturales como artificios discursivos e imaginarios. Si bien ha habido análisis sobre los símbolos nacionales como las banderas y los himnos (Cerullo 1995), sobre las tradiciones (Sedda 2019) o de dimensiones específicas, como los estilos de juego en deportes como el fútbol (Demuru 2014), hasta el momento no ha habido un intento desde la semiótica por rastrear y fundamentar procesos semióticos que, apoyados en un ancla territorial como pueden ser una ciudad, una nación, una región, un curso de agua o una unidad cultural más amplia, como un continente, den sentido a una identidad colectiva.

3. LAS IDENTIDADES GEO-CULTURALES COMO UNIDADES DE SENTIDO

Si bien los factores que catalizan la formación y el desarrollo de las identidades colectivas —en especial, las nacionales— es aún fuente de debate (Ichijo y Uzelac 2005, Özkirimli 2010, Sassen 2006), quienes han reflexionado sobre las identidades y el sentido con foco en lo discursivo parecen compartir una conclusión de carácter *antiesencialista*: toda identidad (nacional, de clase, étnica, política, deportiva) es construida a partir de lo que en semiótica se podría denominar una ‘diferenciación relacional’, articulada en torno al establecimiento de ciertas fronteras entre las categorías ‘ellos’ y ‘nosotros’ (Lotman 1996, Appiah 2018, Arfuch 2005, Barth 1969, Fornäs 2017, Laclau 1994, Mouffe 2007). Así, en las identidades sociales no habría nada dado o pre-social, sino que estas serían el resultado de procesos de construcción y negociación de sentido que implican una segmentación de la realidad en distintas unidades, así como una valorización positiva o negativa, y determinado vínculo emocional (Tajfel 1982).

La idea de que el significado es relacional y depende de ciertas oposiciones establecidas de manera arbitraria a partir de parámetros lingüístico-culturales es muy conocida en semiótica desde los trabajos de Ferdinand de Saussure (1916). El célebre ejemplo de Louis Hjelmslev (1943) al comparar las unidades de expresión del francés [*arbre*], [*bois*] y [*forêt*] y cómo sus correspondientes unidades de contenido diferían con expresiones análogas en el alemán y el danés, muestran que la fijación de límites, así como las relaciones entre el plano de la expresión y el plano del contenido, varían de sistema en sistema. Por eso, al retomar este ejemplo, Eco (1976: 111) señala que “cualquier intento de establecer el referente de un signo nos lleva a definirlo en los términos de una entidad abstracta que representa una convención cultural”.

Las identidades colectivas también se apoyan en procesos de segmentación del *continuum* cultural a partir de fronteras simbólicas (Barth 1969) que resultan del inferir que una serie de características dadas es común y generalizable a todo el grupo. Por lo tanto, esa característica funciona como límite en el *continuum* de identidades colectivas y es un marcador de las identidades específicas (como por ejemplo, frases como “saludar con beso en la mejilla *es de* argentinos”, “comer picante *es de* mexicanos”, etc.).

El caso de las identidades colectivas es especialmente interesante dado que parecería ser que, para su construcción, por más imaginaria que estas sean —como en el caso

de la nación, según fue estudiado por Benedict Anderson (1983)— hay siempre algún tipo de anclaje de los procesos discursivos e imaginarios en lo material. Para Anderson, este anclaje pasa en gran parte por el desarrollo de una industria de medios de alcance nacional. Así, por más que la identidad nacional de los uruguayos sea una construcción discursiva e imaginaria y no algo dado o pre-social, de todas formas existen ciertos marcadores que, a partir de su funcionamiento como una suerte de isotopías, permiten activar la identificación (o mejor, postulación) del ‘valor profundo’ asociado a la identidad que es reconocida como distintiva de “los uruguayos”: ciertos signos (oficiales y no oficiales), textos, objetos, prácticas, estrategias y otros recursos semióticos son los disparadores de esos procesos de atribución de sentido que apoyan la hipótesis interpretativa acerca de la existencia de algo *distintivo* del colectivo “los uruguayos”. En el caso concreto de las identidades nacionales, el debate continúa abierto respecto a cuáles son los marcadores que disparan estos procesos de segmentación y significación (Appiah 2018). Al tratar de identidades geo-culturales, dada la innegable e inescapable materialidad de la geografía, resulta necesario establecer a partir de ella un punto de corte arbitrario entre el ‘aquí-nosotros’ y el ‘allí-ellos’. Si la semiótica ayuda a hacer visible la complejidad y las estrategias detrás de los objetos de estudio cuya ‘eficacia comunicacional’ los hace parecer simples y naturales (Paolucci 2017), las identidades arraigadas como ‘efectos de sentido’, rara vez problematizadas y, por lo tanto, construidas de modo tal que pasan desapercibidas en los discursos sociales, merecen, y a la vez necesitan, especial atención por parte de los investigadores en semiótica.

Entre todos los tipos de identidades colectivas posibles, las identidades geo-culturales merecen especial atención ya que abarcan más que las identidades nacionales, al configurarse como articulaciones de sentido asociadas a una categoría geográfica dada. Así, se evita además caer en un ‘nacionalismo metodológico’ (Chernilo 2006, Wimmer y Glick Schiller 2002) que limita su mirada al ámbito de lo nacional.² Lo geo-cultural puede referir a un continente, un país, una región, una superficie de agua, una cadena montañosa, u otras categorías, que deben ser percibidas como disparador de diferencias relacionales con otras identidades geo-culturales. Ejemplos de este tipo de identidades son la identidad uruguaya (en comparación con la argentina o brasilera), la rioplatense (diferenciada de la identidad andina o de la caribeña), la bonaerense —o porteña— (distinta de la identidad asociada al ‘interior’ argentino o la de otras ciudades) o la latinoamericana (opuesta a la anglosajona y la europea), entre tantas otras posibles. En todos estos casos se reconoce una referencia geográfica que, aunque pueda ser arbitraria y construida a través de discursos, se destaca como punto de anclaje para el desarrollo de ciertos fenómenos de naturaleza semiótica que sirven a los individuos y a los colectivos para dar sentido a la realidad social. En el caso de las identidades nacionales —particularmente aquellas que cuentan con un Estado nacional que las respalda—, esta referencia geográfica es evidente: la identidad colectiva aparece en mayor o menor medida demarcada por la jurisdicción nacional en cuestión.

Las identidades nacionales son, con gran diferencia, la variante de las identidades geo-culturales que más reconocimiento y aceptación tienen, tanto social como académicamente, puesto que lo nacional se ha reificado —o cosificado— y, a la vez, regimentado de manera exitosa la relación entre identidades colectivas y territorios, en el marco actual de un ‘mundo de naciones’ (Calhoun 2007). Por esta razón resultan de especial interés las identidades de carácter *supranacional*, esto es, aquellas que en su extensión imaginaria

abarcan miembros de distintas identidades colectivas asociadas a varios países y grupos nacionales, ya que su naturaleza no-esencialista y su condición de construcciones discursivas se vuelven más evidentes.

En el caso del Río de la Plata, por mencionar un ejemplo en el que el anclaje geográfico —un estuario— no es en absoluto intuitivo, tiene sentido hablar de una identidad asociada a esta región ('lo rioplatense') ya que, como afirma Jorgelina Loza (2011: 106), las configuraciones culturales de Argentina y Uruguay comparten una serie de elementos, como ser "un pasado en común, similar composición migratoria y grado de homogeneidad e integración social, a la vez que ciertas tradiciones culturales compartidas que permiten hablar de una identidad rioplatense". En este caso, la geografía y la historia parecen combinarse para configurar una unidad significativa no solo reconocible como distinta (proceso cognitivo), sino también como valiosa (proceso afectivo).

En síntesis, a pesar de no ser algo dado o natural, las identidades colectivas asociadas a lo geo-cultural desempeñan un rol central en la atribución de sentido que los individuos hacen del mundo. Al tratarse de articulaciones discursivas compuestas de diversos elementos, incluidas prácticas cotidianas y 'formas de hacer', la (socio)semiótica sin dudas podrá contribuir a la elucidación de estos fenómenos de sentido tan anclados en la cotidianeidad, que hasta parecen ser 'reales', en términos de una ontología objetiva, independiente de la cognición humana (Searle 1995). Especialmente interesante para nuestra disciplina serán los modos en que las diferentes culturas —regionales, nacionales, supranacionales, etc.— dan sentido a su unicidad.

4. IDENTIDAD LATINOAMERICANA Y SISTEMAS DE TRANSPORTE

Reflejando las reflexiones sobre la identidad europea, la idea de una identidad latinoamericana ha sido también problematizada desde la teoría (Ardao 1993, Mignolo 2005, Quijano 1988, Ribeiro 2017, Zea 1953), aunque no desde una matriz específicamente semiótica. En este sentido, hay mucho trabajo por hacer, con especial atención a los mecanismos a partir de los cuales la idea de una identidad colectiva latinoamericana es y ha sido construida. Estudiar América Latina como unidad de sentido implica enfrentarse a diversos aspectos, desde narrativas políticas (por ejemplo, el imaginario antiimperialista del proyecto bolivariano) hasta narrativas institucionales (la etiqueta 'América Latina y Caribe' como división regional de organismos internacionales y empresas multinacionales, por citar un caso frecuente), pasando por una amplia producción intelectual y artística que reflexiona sobre la condición latinoamericana, ya sea desde ideologías de izquierda que denuncian el desequilibrio entre la región y otros actores de mayor peso geopolítico como Estados Unidos,³ o desde posiciones más integracionistas.⁴

¿Cómo se puede, entonces, inferir y alimentar la idea de una identidad latinoamericana a partir de las características imaginarias asociadas a los sistemas de transporte del continente? Dada la complejidad de esta pregunta, es necesario realizar algunas aclaraciones previas. En primer lugar, al hablar de 'sistemas de transporte' nos referimos al conjunto de todas las redes que se utilizan para el transporte, sea en términos de vehículos y com-

pañías (autobuses, trenes, etc.) como también de la infraestructura necesaria (carreteras, caminos, vías férreas) y las prácticas. En segundo lugar, la idea de 'sistemas de transporte latinoamericanos' implica realizar una generalización inductiva a partir de los diferentes sistemas existentes no solo a nivel nacional, sino también sub-nacional. En casos de países de gran extensión, como Brasil y Argentina, hay diferencias sustantivas entre unos y otros. De todas formas, así como es frecuente detectar ciertas asociaciones generales disparadas por la idea de 'lo europeo', lo mismo sucede en el caso de 'lo latinoamericano'. Finalmente, entendemos que un estudio adecuado debe evitar buscar correlaciones técnicas o generalizaciones estadísticas, e indagar en los imaginarios y discursos dominantes, como forma de acceso a una realidad compleja y heterogénea que, precisamente por estas características, es inabarcable en un artículo de extensión breve como este. Metodológicamente, entonces, el procedimiento consistiría en rastrear y mapear determinados imaginarios y discursos, para luego poder entender cómo estos se vuelven un punto de articulación de ese complejo textual al que se refiere con el significante 'identidad latinoamericana'.

Toda persona familiarizada con América Latina habrá escuchado alguna vez que ciudades como Buenos Aires, Río de Janeiro, Bogotá, Lima o Ciudad de México, entre otras, presentan sistemas de transporte caracterizados por el desorden, la impuntualidad, la informalidad, el hacinamiento, la improvisación, largas esperas y/o vehículos y caminos en mal estado. Habiendo crecido y vivido gran parte de nuestras vidas en Montevideo, con un área metropolitana que roza los dos millones de habitantes y, sin embargo, con una única red de transporte público basada en autobuses, sabemos que la experiencia puede incluir esperar la línea de interés en la parada sin referencias temporales de cuándo pasará, observar con resignación cómo el autobús sigue la marcha sin detenerse en la parada establecida porque viaja completo o porque el sistema de cobros está averiado, o aceptar que los altavoces emitirán (en algunos casos, a todo volumen) la música o el programa radial del gusto del conductor.

En términos imaginarios y narrativos, parecería haber una articulación discursiva anclada en el polo opuesto al de los imaginarios pertenecientes a los sistemas de transporte en Europa, especialmente del mundo germánico, donde las asociaciones son otras: planificación extrema, puntualidad, confiabilidad, calidad, alta tecnología (y velocidad), entre otros. Si para Ferdinand de Saussure (1916) el valor diferencial del tren expreso Ginebra-París era su itinerario —que partiera a las 20:45— y no la materialidad de sus vagones, probablemente a un observador latinoamericano le costaría identificar un valor análogo en sus medios de transporte, ya que es frecuente que éstos sean impuntuales o, en ocasiones y especialmente para trayectos de larga distancia, directamente se decidan a partir recién cuando el vehículo está completo.

En ese sentido, a modo de listado provisorio —sin ningún ánimo de ser exhaustivos—, podemos identificar al menos seis rasgos que subyacen en los discursos de la identidad latinoamericana. Estos rasgos construyen y a la vez reflejan ese mismo imaginario latinoamericano en torno a la desorganización, por lo que se oponen a sus equivalentes en Europa, Estados Unidos e, incluso, otros países asociados con el progreso tecnológico y el desarrollo de infraestructuras pesadas como Japón, Corea del Sur, Australia, Nueva Zelanda y, en menor medida, Emiratos Árabes Unidos y China. Estos seis rasgos son:

- (1) la gran extensión territorial, tanto a nivel del continente en su totalidad, como a nivel de los distintos países individualmente;
- (2) el aislamiento y la percepción de la geografía latinoamericana como espacio de difícil circulación;
- (3) la no-linealidad en el despliegue de itinerarios y en los tiempos de recorrido;
- (4) el subdesarrollo expresado en la escasa inversión en mantenimiento de vehículos y redes de infraestructura vial;
- (5) la irregularidad funcional en roles e interacciones entre los participantes del sistema de transporte, y
- (6) la épica del viajero transcontinental asociada a la valentía y la imprevisibilidad.

A continuación, reseñaremos brevemente cada uno de estos rasgos, no por considerarlos realidades objetivas sino, como señalamos más arriba, a partir de signos, textos, objetos y estrategias que configuran una ‘forma de vida’ latinoamericana construida a nivel discursivo. Por lo tanto, la discusión atenderá más a la creación de imaginarios, estereotipos, frases recurrentes y referencias de la cultura popular, que a datos empíricos.

1. La enorme extensión de la unidad territorial que suele asociarse como anclaje geográfico de ‘lo latinoamericano’ se opone en gran medida a otras identidades transnacionales, como ‘lo europeo’. Si bien esto parece evidente incluso para quienes apenas ubican América Latina en el mapa, tiene una significación mayor para quienes han viajado por el continente, leído novelas como *Pedro Páramo*, del mexicano Juan Rulfo, o visto películas como la brasilera *Estação Central*, dirigida por Walter Salles. Al caracterizar América Latina en términos de amplitud y extensión, su identidad representa no solo diversidad cultural en su interior, sino también la gran dificultad de poder recorrerla en su totalidad, es decir, de un extremo a otro. La Ruta Panamericana, una vía que, salvo por una interrupción entre Colombia y Panamá, conecta desde el sur de Argentina hasta Alaska, es un gran marcador de esa extensión, justamente porque atraviesa muchas de las principales ciudades del continente: Buenos Aires, Antofagasta, Lima, Cali, Quito, Ciudad de Panamá, San Salvador, Ciudad de México, etc. La continuidad espacial y simbólica, unida a la heterogeneidad de los paisajes, culturas y narrativas, refuerza un imaginario compartido de extensión territorial. Esta representación se puede contraponer a la pequeñez imaginaria de Europa, donde no es infrecuente ver grupos de viajeros no-europeos saltando de una capital a otra en un período brevísimo de tiempo.⁵

Del mismo modo, una buena parte de las narrativas nacionales latinoamericanas, al definir discursivamente los límites de sus propias comunidades nacionales, se basan en este imaginario de la extensión, ya sea amplia o pequeña, a partir de marcadores más específicos de localidad: en Uruguay, Jaime Roos canta “desde el Cerro a Bella Unión” —es decir, el punto más al sur y el punto más al norte del país— para enfatizar la adhesión incuestionable hacia la selección nacional de fútbol; el himno del club deportivo chileno Colo-Colo comienza arengando “cantemos todos de Arica a Magallanes”; en México, Vicente Fernández incluye en su canción *Chófer* a un conductor que va de “Tijuana a Yucatán”; “de Ushuaia a La Quiaca” es el nombre de un proyecto musical argentino de León Gieco y Gustavo Santaolalla; en Brasil es común la expresión “do Oiapoque ao Chui”, en referencia a las

localidades fronterizas con Guyana Francesa y Uruguay, respectivamente.

2. El imaginario del transporte latinoamericano también carga connotaciones de aislamiento de varias localidades que discursivamente suelen ser representadas o bien como inaccesibles (la selva en Brasil, Paraguay, Colombia y Venezuela, el altiplano en Bolivia y Perú, la insularidad en el Caribe) o bien como desérticas (el sertón brasileiro, el desierto de Atacama, en Chile, o el de Sonora, en México). Este imaginario suele proyectar a su vez una serie de construcciones en torno a lo radical de la geografía física, pero con fuertes impactos en los sistemas de transporte y logística: en Perú está La Rinconada, el pueblo a mayor altitud del mundo; Iquitos, en el Amazonas peruano, es la ciudad incomunicada por tierra más grande del mundo, por lo que todos sus vehículos a motor son adaptaciones de ciclomotores o motocicletas; novelas como *La guerra del fin del mundo*, de Mario Vargas Llosa, o las recientes producciones de Netflix como *Narcos* o *Triple Frontera*, abordan usos estratégicos derivados de esa dificultad de acceso al terreno, lo que permite activar tácticas de camuflaje, escape, repliegue u ocultamiento (Fabbri 1995, 2017).

Por otra parte, si la geografía latinoamericana ha sido caracterizada como radical e inaccesible, también ha sido vista como “vacía”. En Argentina, el tópicus de La Pampa como espacio topográficamente homogéneo y poco poblado, al igual que en Brasil los *sertões* al noreste como región árida e improductiva, se han consolidado como parte de un imaginario que connota negligencia política y escaso valor económico o turístico. Algunos procesos de articulación de sentido parecidos se han comenzado a desarrollar en Europa en los últimos años, fruto de la despoblación del entorno rural y las migraciones hacia centros urbanos e industrializados. Esto ha llevado a ensayistas como Sergio del Molino (2018) a popularizar el término de la “España vacía”. En otras palabras, si bien el arquetipo del ‘territorio abandonado’ no es exclusivo del imaginario latinoamericano, a diferencia de su equivalente en Europa, en la identidad latinoamericana el aislamiento parece definirse como una cuestión fundacional, como la denominada “Conquista del desierto” en la historiografía argentina, mientras que en Europa respondería más bien a una problemática contemporánea.

3. Un tercer aspecto que vincula identidad latinoamericana con sistemas de transporte y que en parte se desprende del anterior, es la no-linealidad de los trayectos. Es decir, al calcular las distancias en viajes entre distintos puntos del continente, pareciera no haber una correlación previsible entre tiempo y kilómetros, y mucho menos entre tiempo y distancia en el mapa. Por poner un ejemplo, si bien las ciudades peruanas de Ica y Arequipa no parecen lejanas, están a 12 horas de distancia en autobús. El largo camino a recorrer entre dos sitios de interés tan distanciados para un viajero como pueden ser Lima y Cuzco genera esperas y mayor dificultad para planificar. Probablemente, una de las experiencias más evidentes de esa falta de correspondencia entre dos sistemas semióticos que representan el espacio de manera distinta, como el mapa y la duración de los trayectos, esté en la forma de viajar por la región del Amazonas, cuyo único medio de transporte no aéreo es en barco, atravesando el río homónimo: mientras que el trayecto desde Tabatinga —en la frontera entre Brasil, Colombia y Perú— hacia Manaus requiere tres días de navegación, el contrario, desde Manaus hacia la frontera, insume seis, dado que es navegación río arriba y a contracorriente. En síntesis, mientras que para Europa se espera encontrar una relativa

proporción lineal entre kilómetros y horas de traslado, en América Latina esta relación se torna mucho menos previsible.

4. Otra de las asociaciones que rápidamente se suele activar al pensar en lo latinoamericano es la carencia material de infraestructuras y la precariedad de los vehículos, como parte de un imaginario más amplio del subdesarrollo. Esto suele manifestarse en carreteras y vehículos en mal estado, falta de presupuesto como característica de los gobiernos del continente, poco interés o capacidad para realizar mejoras que no sean las estrictamente indispensables para mantener la circulación, y un crecimiento asimétrico y desproporcionado entre parque automotor y desarrollo de obras civiles (puentes, túneles, viaductos) que, a nivel discursivo, genera tópicos recurrentes como los atascos en horas pico en grandes ciudades como Ciudad de México, Lima, San Pablo o Buenos Aires. A su vez, este tipo de disfuncionalidades genera otros cambios menos tangibles: no es casualidad que el transporte europeo connote mejor señalización, normas de tránsito que se respetan o inspecciones regulares, controles más exigentes para habilitar la circulación de vehículos, mayor innovación y variabilidad funcional (trenes de media distancia, trenes de alta velocidad, carriles diferenciados, etc.) y mayor higiene y confort en el transporte público de cara al pasajero (baños, aire acondicionado, aforos más limitados, mejor frecuencia de vehículos, etc.).⁶

5. Lo diferencial y característico del sistema de transporte latinoamericano se puede encontrar no solo en la construcción simbólica alrededor de la escasez material, sino también en la irregularidad de roles involucrados en la interacción. A modo de ejemplo, en el transporte en autobús de Montevideo, el conductor decide la emisión de radio que escucharán todos los pasajeros durante el recorrido. Éste se puede permitir tal discrecionalidad porque goza de una autoridad simbólica muy grande como responsable de ese (micro) espacio social (Goffman 1956): en ocasiones, realiza paradas a conveniencia, suele conversar en voz alta con pasajeros sentados en las primeras filas, y es el principal responsable de asegurar el orden si existen disturbios. En cambio, en la mayoría de los países europeos, la interacción verbal con el conductor está fuertemente desestimulada, y la autoridad en muchos casos suele recaer no en el conductor, sino en el inspector. En tanto en muchos sistemas de transporte europeos la adquisición del billete no es para el pasajero un filtro de acceso físico al medio de transporte, es el inspector quien tiene la potestad para sancionar y asegurar el cumplimiento de la normativa.

Este tipo de irregularidad funcional en varios países y ciudades del continente connota una mayor flexibilidad, adaptabilidad e informalidad en las formas de desplazarse en la ciudad: en ciudades como Asunción o Bogotá, los pasajeros pueden hacer detener al autobús para subirse en distintas partes de su trayecto, aunque estén distantes de la próxima parada. En Lima, los carteles de 'Taxi' se venden en puestos callejeros e, incluso bastante antes de la aparición de plataformas como Uber o Cabify, muchos conductores particulares colocaban esos carteles en sus vehículos para llevar pasajeros a cambio de tarifas definidas *ad hoc*. A su vez, en autobuses, trenes y metros de América Latina, no es extraño que el medio de transporte mismo —no solo las estaciones— sean espacios de interacción simbólica en un nivel mucho más profundo: suben artistas callejeros a hacer su música o sus representaciones dramáticas, se improvisan mercados informales de golosinas o artículos “indis-

pensables para la cartera de la dama o el bolsillo del caballero”, como pañuelos descartables o encendedores, etc. En países como Argentina y Uruguay, se han creado grupos en redes sociales digitales que comparten anécdotas llamativas contadas por taxistas —“Me lo contó un tachero”— o registran conversaciones y frases destacadas de desconocidos en metros, autobuses y la vía pública —“La gente anda diciendo”, “Lo escuché en el bondi”—. Es decir, las interacciones sociales en el medio de transporte, son reutilizadas a partir de una valoración lúdica (Floch 1990) que reinterpreta la experiencia cotidiana en el sistema de transporte.

6. Por último, un rasgo que en parte podría derivarse de algunos de los ya mencionados, como extensión, aislamiento, poco mantenimiento, informalidad e irregularidad, se puede dar con la caracterización del sujeto viajero como parte de ese sistema de transporte, a partir de épicas que resaltan la dificultad de la tarea, la precariedad de las condiciones de viaje, la convicción de la causa, o la autenticidad y valentía de quien emprende un viaje transcontinental. Si bien las narrativas identitarias europeas también se fundan sobre relatos que marcan el territorio, como las peregrinaciones a sitios de culto como Compostela, Jerusalén o Roma (Webb 2002, Barros 2006), no hay en Latinoamérica itinerarios de recorrido que marquen un inicio y un fin, como sí lo hay en Europa con la idea de que “todos los caminos conducen a Roma”, o en el mundo musulmán con La Meca, un núcleo espacial que organiza la autoconciencia de la identidad colectiva (Lotman 1996). Esto podría darse, en parte, porque la falta de estructuración de los “caminos” latinoamericanos está marcada por una narratividad inspirada más bien en la improvisación y el accidente. Si para muchos europeos resulta razonable pensar que su continente “se hizo peregrinando a Compostela”, tal como reza la inscripción de una de las puertas que marca el fin del Camino de Santiago, esto responde a que las formas de recorrer el territorio europeo históricamente han estado sujetas a una planificación política, económica, militar y logística que ha llevado a una serie de hitos en la administración del territorio, que van desde la codificación de la red de caminos y carreteras, hasta una serie de acuerdos institucionales, como el de Schengen, que permiten subirse a un coche en Portugal y llegar hasta al mar Báltico sin ser detenido por ningún control de aduanas. Otro de los grandes imaginarios mundiales en torno al recorrido de caminos se puede encontrar en Estados Unidos con la Ruta 66, un trayecto que en la actualidad no existe como red vial, pero sí con un fuerte legado en la cultura popular a través de películas, libros, canciones y artículos de consumo. Si bien tanto el peregrino que va a Compostela como el motoquero que recorre el corazón de Estados Unidos están rodeados, a su manera, de un imaginario heroico, en ambos casos el sistema de transporte presenta una serie de codificaciones culturales que convierten a ambos hitos en previsibles, con un comienzo y un final marcados en el territorio.

Al analizar las construcciones culturales y narrativas que han contribuido a crear la idea de América Latina, no se encuentra el mismo grado de codificación. Los ejemplos abundan y están presentes desde el propio relato emancipatorio de América, en el que Simón Bolívar viajó desde el norte al sur y José de San Martín, de sur a norte. Figuras como las del caudillo o la del renegado en obras como *Facundo*, de Domingo Faustino Sarmiento, *Don Segundo Sombra*, de Ricardo Güiraldes o *Martín Fierro*, de José Hernández, han reforzado la idea del hombre latinoamericano como aquel que conoce la tierra por recorrerla a caballo. Más recientemente, los diarios de viaje en motocicleta de Ernesto ‘Che’ Guevara de Argentina a Cuba refuerzan la imagen de que los íconos latinoamericanos necesitan validarse recorriendo

el territorio en condiciones precarias, poco planificadas, sin un rumbo determinado y dejándose guiar más por un sentido de la intuición que por un destino final.

En síntesis, se puede apreciar cómo a partir de ciertos imaginarios asociados a distintos marcadores, como puede ser su extensión territorial y los sistemas de transporte resultantes de ella, la unidad significativa de ‘lo latinoamericano’ puede ser vislumbrada, a la vez que reforzada y, así, construida precisamente mediante ese reconocimiento.

5. CONCLUSIONES

A la luz de los objetivos planteados para este artículo, las conclusiones son dobles. En primer lugar, específicamente sobre el caso de América Latina, parecería ser que existe una relación semi-simbólica entre la diversidad cultural y la extensión territorial del continente, dos sistemas semióticos diferentes, pero que en el caso de América Latina parecen coincidir. Si se comparan algunos de los rasgos identificados como prototípicos de la identidad geo-cultural latinoamericana con otros que, a partir de una relación de oposición, se pueden relacionar con una identidad europea, podríamos definir que lo latinoamericano tiene una tendencia a asociarse con lo que Yuri Lotman y Boris Uspenski (2006) denominaron “cultura textualizada”, a diferencia de una “cultura gramaticalizada” europea.

Al estudiar las identidades geo-culturales, es fundamental detectar cuáles son aquellos recursos semióticos que permiten reproducir y construir esa identidad como algo distinto de otras. Es así que una mirada sociosemiótica sobre lo latinoamericano no puede dejar de lado el conjunto de signos, textos y objetos que caracterizan a esta identidad, pero específicamente a las prácticas, las estrategias y las formas de vida. Es sin dudas en este segundo grupo que los sistemas de transporte se ubican, aunque no sea claro cuál de estas tres categorías es la que los abarca (quizá no sea ninguna en específico). Sí está claro, sin embargo, que a partir de este aspecto se pueden establecer diferencias entre ‘lo latinoamericano’, asociado a la informalidad, la improvisación, etc. y ‘lo europeo’, ubicado en un polo contrario, aunque sea en términos puramente imaginarios. Siguiendo la propuesta de Landowski (2016) sobre los distintos regímenes de sentido asociados a las interacciones, mientras que ‘lo europeo’ podría asociarse a la *programación*, fundado en un principio de regularidad, ‘lo latinoamericano’ sería un ejemplo claro del *ajuste*, fundado en un principio de sensibilidad, esto es, en la capacidad de reconocer una situación y adaptarse a ella. Queda entonces planteado el camino que la semiótica debe comenzar a recorrer, a partir de un diálogo interdisciplinar, para echar luz sobre las identidades colectivas asociadas a lo geo-cultural.

NOTAS

1. Esta categoría analítica bien podría ser reemplazada por otra, como la de ‘identidades territoriales’, o problematizada en su relación con otras identidades ancladas en lo geográfico, como el paisaje cultural, las regiones históricas o las identidades nacionales.
2. Se entiende por nacionalismo metodológico a la decisión de asumir que el estado nación es la forma política y social más “natural” en el mundo moderno y, por lo tanto, las ciencias sociales y

humanidades deberían tomar al estado nacional como la unidad y base de los análisis comparativos, en detrimento de otras posibles unidades de sentido.

3. Libros como *Las venas abiertas de América Latina*, de Eduardo Galeano, o canciones como ‘Latinoamérica’, de Calle 13, son ejemplos de esta perspectiva.
4. Ejemplos de esta producción pueden verse en la obra del periodista argentino Andrés Oppenheimer, el ensayo político *Manual del perfecto idiota latinoamericano* (Apuleyo Mendoza, Montaner y Vargas Llosa 1996) y en el libro de cuentos *McOndo*, coordinado por el escritor chileno Arturo Fuguet, que dio pie a una corriente literaria homónima, orientada a derribar el imaginario de América Latina como lo pre-moderno y romántico desarrollado en torno al realismo mágico de autores como Gabriel García Márquez, Juan Rulfo o Laura Esquivel.
5. Ejemplos de estas representaciones son las películas *15:17 Tren a Paris*, dirigida por Clint Eastwood, la comedia *Euroviaje censurado*, dirigida por Jeff Schaeffer, Alec Berg y David Mandel o la novela policíaca *The Postcard Killers* escrita por Liza Marklund y James Patterson y llevada al cine por Danis Tanović.
6. Un buen ejemplo de esta diferencia puede verse en el túnel bajo de San Gotardo, en Suiza, el túnel ferroviario más largo y profundo del mundo, ya que debía internarse debajo de los Alpes: varios medios de prensa y discursos empresariales celebraron su inauguración en 2016 como una demostración de la eficiencia y la calidad suiza, es decir, un prototipo fiel al imaginario europeo, considerando la complejidad técnica que el proyecto conllevaba.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDERSON, B. (1983) *Comunidades imaginadas*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- APPIAH, K. A. (2018) *The Lies that Bind*. Londres: Profile Books.
- APULEYO MENDOZA, P., MONTANER, C. A. y VARGAS LLOSA, Á. (1996) *Manual del perfecto idiota latinoamericano*. Barcelona: Plaza y Janés.
- ARDAO, A. (1993) *América Latina y el latinismo*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- ARFUCH, L. (Ed.) (2005) *Identidades, sujetos, subjetividades*. Buenos Aires: Prometeo.
- BARROS, C. (2006) “La peregrinación a Santiago de Compostela: una aproximación global”. *Anales de Historia Antigua, Medieval y Moderna* 39, 227-238.
- BARTH, F. (1969) *Ethnic Groups and Boundaries: The Social Organization of Cultural Difference*. Long Grove: Waveland Press.
- CALHOUN, C. (2007) *Nation Matters: Culture, History, and the Cosmopolitan Dream*. Nueva York: Routledge.
- CERULO, K. (1995) *Identity Signs: The Sights and Sounds of a Nation*. New Brunswick: Rutgers University Press.
- CHERNILO, D. (2006) “Social theory’s methodological nationalism: Myth and reality”. *European Journal of Social Theory* 9(1), 5-22.
- DE SAUSSURE, F. (1916) *Curso de lingüística general*. Buenos Aires: Losada.
- DEL MOLINO, S. (2018) *La España vacía: un viaje a un país que nunca fue*. Madrid: Turner.
- DEMURU, P. (2014) *Essere in gioco. Calcio e cultura tra Brasile e Italia*. Bolonia: Bononia University Press.
- ECO, U. (1976) *Tratado de semiótica general*. Barcelona: Lumen.
- FABBRI, P. (1995) *Tácticas de los signos*. Barcelona: Gedisa.
- (2017) *Elogio del conflicto*. Madrid: Sequitur.
- FLOCH, J.-M. (1990) *Sémiotique, marketing et communication*. París: Presses Universitaires de France.
- FONTANILLE, J. (2008) *Pratiques sémiotiques*. París: Presses Universitaires de France.
- (2015) “Formes de vie: des jeux de langage à la phénoménologie des cultures”. *Metodo. International Studies in Phenomenology and Philosophy* 3(1), 21-40.
- FORNÁS, J. (2017) “A Cultural Perspective on European Borders”, en *Cultural Borders and Euro-*

- pean Integration, editado por M. Andrén. Gotemburgo: Författarna.
- GARFINKEL, H. (1991) *Studies in Ethnomethodology*. Englewood Hills: Prentice-Hall.
- GEERTZ, C. (1973) *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa.
- GOFFMAN, E. (1956). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- GUSTAFSSON, J. (2004) "Textual Boundary Explorations: Positing Self and Other as Actors in Global Charity". En J. Gustafsson y M. Blasco (Eds.): *Intercultural Alternatives: Critical Perspectives on Intercultural Encounters in Theory and Practice*. Copenague: Copenhagen Business School Press, 155-192.
- HÉNAULT, A. (2012) *Les enjeux de la sémiotique*. París : Presses Universitaires de France.
- HILLS, C. (2012) "Overview: Anglo-Saxon Identity". En D. A. Hinton, S. Crawford y H. Hame-row: *The Oxford Handbook of Anglo-Saxon Archaeology*. Oxford: Oxford University Press.
- HODGE, R. y KRESS, G. (1988) *Social Semiotics*. Ithaca: Cornell University Press.
- HOWARD, T. (2004) "Relationships between geo-cultural identity and leadership characteristic of followers in a virtual environment", *International Business Research* 7(5), 68-79.
- HJELSMLEV, L. (1943) *Prolegomena to a Theory of Language*. Madison: Wisconsin University Press.
- ICHIJO, A. y UZELAC, G. (Ed.) (2005) *When Is the Nation? Towards an Understanding of Theories of Nationalism*. Londres: Routledge.
- LACLAU, E. (Ed.) (1994) *The Making of Political Identities*. Londres: Verso.
- LANDOWSKI, E. (2012) "¿Habría que rehacer la semiótica?". *Contratexto* 20, 127-155.
- (2014) "Sociosemiótica: una teoría geral do sentido". *Galáxia* 27, 10-20.
- (2016). "A prueba del otro". *Contratexto* 26, 13-29.
- LOTMAN, Y. (1996) *La Semiosfera I*. Madrid: Cátedra.
- LOTMAN, Y. y USPENSKI, B. (2006) "Etereogeneità e omogeneità delle culture. Postscriptum alle tesi collettive". En Lotman, Y. (2006), *Tesi per una semiótica della cultura*. Roma: Meltemi.
- LORUSSO, A. M. (2010) *Semiótica della cultura*. Bari/Roma: Laterza.
- (2015) *Cultural Semiotics*. Nueva York: Palgrave.
- LOZA, J. (2011) "Las naciones rioplatenses: la construcción de percepciones contemporáneas sobre la nación en militantes uruguayos y argentinos". *RECSO* 2, 105-128.
- MARRONE, G. (2011) *Introduzione alla semiótica del testo*. Roma: Laterza.
- MIGNOLO, W. (1995) "Afterword: Human understanding and (Latin) American interests: The politics and sensibilities of geocultural locations". *Poetics Today* 16(1), 171-214.
- (2005) *The Idea of Latin America*. Londres: Blackwell.
- MOUFFE, C. (2007) *En torno a lo político*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- ÖZKIRIMLI, U. (2010) *Theories of Nationalism. A Critical Introduction*. Londres: Palgrave.
- PAOLUCCI, C. (2017) *Umberto Eco. Tra Ordine e Avventura*. Milán: Feltrinelli.
- RIBEIRO, D. (2017) *América latina: A pátria grande*. Río de Janeiro: Global.
- RUMIZ, P. (2009) *L'Italia in seconda classe*. Milán: Feltrinelli.
- QUIJANO, A. (1988) *Modernidad, identidad y utopía en América Latina*. Lima: Sociedad y Política.
- SASSEN, S. (2006) *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*. Princeton: Princeton University Press.
- SEARLE, J. (1995) *The Construction of Social Reality*. Londres: Penguin.
- SEDDA, F. (2012) *Imperfette traduzioni. Semiopolitica delle culture*. Roma: Nuove Culture.
- (2019) *Tradurre la tradizione*. Roma: Mimesis.
- TAJFEL, H. (1982) "Social Psychology of Intergroup Relations". *Annual Review of Psychology* 33,1-39.
- TAYLOR, C. (2004) *Modern Social Imaginaries*. Durham/Londres: Duke University Press.
- VAN LEEUWEN, T. (2005) *Introducing Social Semiotics*. Londres: Routledge.
- VERÓN, E. (1988) *La semiosis social*. Barcelona: Gedisa.
- WEBB, D. (2002) *Medieval European Pilgrimage, c.700-c-1500*, Londres: Palgrave.
- WIMMER, A. y GLICK SCHILLER, N. (2002) "Methodological nationalism and beyond: nation-state building, migration and the social sciences". *Global Networks* 2(4): 301-334.
- ZEA, L. (1953) *América como conciencia*. Ciudad de México: Cuadernos Americanos.

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



¿En automóvil o a lomos del asno? Escenarios ambiguos del transporte en el modernismo / *By car or on donkey's back? Ambiguous scenes of transport in Modernismo*

Kurt Hahn

(pág 83 - pág 95)

Cuando el modernismo hispanoamericano entra al escenario de la literatura mundial, las grandes convulsiones en el sector de los medios de transporte y comunicación están en pleno desarrollo. Por sí solas, las biografías viajeras de sus representantes demuestran en qué medida, a finales del siglo XIX, se multiplican tanto los desplazamientos humanos como la transferencia de datos, saberes y mercancías. Sin embargo, no pocos textos modernistas adoptan una actitud contradictoria ante la creciente tecnificación y aceleración de los movimientos humanos. Por ello, el *Canto errante* entonado por Rubén Darío en su poemario homónimo (1907) no solo celebra el viaje rápido "en automóvil" o "en tren", sino que también anhela la supuesta autenticidad de los modos de transporte pertenecientes a la época ecuestre. De ahí que el artículo se proponga estudiar cómo ciertas creaciones modernistas revelan una ambigüedad significativa entre la identificación enfática con la modernidad y la nostalgia del origen heredada del romanticismo.

Palabras clave: modernismo, transporte, aceleración, Rubén Darío, José Martí.

By the time Spanish American *Modernismo* emerges on the world's literary stage, great developments of transportation and communication are in the throes of progress. The travel biographies of prominent representatives of *Modernismo* alone demonstrate the extent of human migration and the transfer of knowledge, data and goods at the end of the nineteenth century. However, several modernist texts adopt a contradictory attitude towards the increasing modernization of mobility and the acceleration of daily life. Thus, *El canto errante*, appearing in Rubén Darío's poetry collection of the same title (1907), not only praises the rapid journeying by car ("en automóvil") or train ("en tren"), but also pines for the presumed authenticity of modes of travel belonging to the equestrian age. This article, then, seeks to unveil the means by which certain works of *Modernismo* reveal a compelling ambiguity between an emphatic identification with the modern age and a reminiscent longing for the origin inherited from *Romanticismo*.

Keywords: *Modernismo*, transport, acceleration, Rubén Darío, José Martí.

Kurt Hahn (*1977) es actualmente catedrático en la Universidad de Graz. Sus investigaciones y publicaciones se centran en procesos de transculturación, en la poesía (pos)moderna, en narrativas hispanoamericanas de identidad, en las relaciones entre literatura y economía, así como entre literatura y medios de comunicación.

I

Para empezar, he aquí un breve relato cuyo transcurso, pese a cierto tinte anecdótico, pertenece efectivamente al mundo de los hechos: nos encontramos a finales de enero del año 1895 y, como escenario geográfico sirve el mar Caribe, más precisamente la vía marítima entre Venezuela y Colombia. El protagonista del acontecimiento en cuestión es José Asunción Silva, un infortunado comerciante de artículos de lujo (cfr. Beckman 2009) y diplomático temporal, sin olvidar que también fue escritor. Una vez más, en la vida aciaga del futuro poeta nacional de Colombia, se produce durante aquella noche del 27 al 28 de enero de 1895 un suceso nefasto (cfr. Mataix 2006: 46). Después de ser destituido de su puesto como secretario en la embajada colombiana de Caracas, Silva abandona la capital de Venezuela para regresar a su tierra natal. Con este motivo se embarca a bordo de *L'Amérique*, un vapor francés perteneciente a la *Compagnie Générale Transatlantique*. Pero el viaje acaba en desastre y marca un doble final: por un lado, el barco naufraga cerca de la costa de Barranquilla, de modo que esa es su última travesía después de 30 años de servicio naval, ya que queda destrozado e inmovilizado para siempre. Por otro lado, si bien Silva consigue salvar su vida¹, con el vapor se hunde gran parte de sus manuscritos inéditos hasta entonces.

Desde una perspectiva meramente biográfica, ese nuevo golpe del destino pudo haber sido uno de los motivos por los cuales Silva, apenas quince meses después del naufragio, en mayo de 1896, se suicidó disparándose una bala en el corazón —aunque algunos defienden incluso la hipótesis de un asesinato (p. ej., Santos Molano 1997)—. En cambio, a la luz de la historia y la ‘cultura de transporte’ que esta antología de artículos se plantea averiguar, el doble naufragio del vapor *L'Amérique* y de la obra del escritor colombiano se presta asimismo a una interpretación emblemática; y esto tanto más cuanto que el protagonista de la *tranche de vie* esbozada es considerado uno de los iniciadores más creativos del modernismo hispanoamericano. ¿No atestigua, en otros términos, el accidente marítimo hasta qué punto los desarrollos que, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, se producen en el ámbito de los medios de comunicación y transporte inevitablemente afectan también a lo más íntimo y sutil del arte y, por lo tanto, a los versos y textos cincelados de un poeta hipersensible como Silva?

De manera elocuente, en este caso la literatura, por el efecto fatal del tráfico, se ve reducida a mero objeto cuya materialidad puede devaluarse, perderse y destruirse como la de cualquier otra cosa. Tal como advirtió Ángel Rama, el riesgo de la cosificación y la economización del artefacto literario se presenta como desafío principal para el modernismo. La respuesta a este reto, como es sabido, radica en la redefinición de “*la poesía-como-especialización*” (Rama 1970/1985: 46) que restituye al arte, por lo menos, su “*Liebhawerwert*” (Benjamin 1935/1974: 178), su valor afectivo. Consecuentemente, las poéticas modernistas han sido estudiadas con detenimiento en lo que concierne a sus implicaciones sociológicas (p. ej., Rama 1970/1985; Jitrik 1978; Gutiérrez Girardot 1983), así como en lo referente a nuevas instancias de producción y distribución, particularmente la prensa y la industria editorial (p. ej., Ramos 1989/2003). De forma similar, el tema del viaje tiene mucha repercusión en los aportes críticos que se dedican, por una parte, a la cultura cosmopolita de la “*diáspora finisecular*” (p. ej., Colombi 2004: 185; Pera 1997; Siskind 2014: 184-222) y, por otra, examinan (sub-)géneros textuales como la crónica (p. ej., González 1983; Reynolds 2012) cuya afinidad con el relato de viaje resulta obvia.²

En contrapartida, no se ha prestado tanta atención a las reacciones modernistas ante los avances del transporte y la respectiva crónica de fracasos como la avería del vapor y la desaparición de los manuscritos de José Asunción Silva. Por supuesto, no es este el lugar adecuado para clasificar las imborrables huellas dejadas por la revolucionaria movilidad en la escritura modernista. Debemos limitarnos a unas cuantas observaciones que, a manera de sintomatología puntual, procuran vislumbrar hasta qué punto los medios, discursos y, ante todo, los imaginarios del transporte pasan a formar parte de las composiciones modernistas. Para este propósito, partimos de la premisa de que muchas de ellas manifiestan una actitud sumamente ambigua hacia la creciente ‘conquista’ infraestructural de los espacios vitales, hacia nuevos modos de circulación y la consiguiente multiplicación de las experiencias. Por ello, conviene acercarse a una postura vacilante que elogia y demoniza, a la vez, la dinamización ubicua; que exhibe ricas impresiones del mundo globalizado y, al mismo tiempo, ansía lo local y lo tradicional; y, por último, que fusiona en sus creaciones la fascinación con la frustración generada por una realidad en constante transición.

II

Un primer eje de argumentación, en este contexto, casi impone abordar la ‘aceleración’ como categoría clave de la época. Acuñado por la historiografía e introducido a la teoría mediática por la dromología de P. Virilio (1977), este concepto se considera parte integrante de toda axiología de la modernidad. En consecuencia, el modernismo, con su “imaginación técnica” –para retomar una noción de Beatriz Sarlo (1992)–, no puede por menos que posicionarse respecto al traspaso cada vez más rápido de productos agrarios e industriales, de bienes culturales, enunciados y personas. He aquí otro diagnóstico de Ángel Rama (1970/85: 35) que, desde su ángulo crítico de ideologías, enlaza los adelantos socioeconómicos con la evolución literaria patente en las obras modernistas: “El primer efecto visible de la nueva estructura económica sobre el campo cultural, es un proceso de aceleración, que irrumpe en forma repentina, casi desconcertante, y rápidamente gana terreno, creando una dinámica sucesión de corrientes.” No obstante, la metaforización del término, llevada a cabo por el intelectual uruguayo para subrayar una volatilidad de la vida hasta la fecha desconocida, tiende a ocultar su comprensión literal. Pues, en primer lugar, ‘aceleración’ se experimenta como simple aumento de la velocidad y, por ende, como trastocamiento de las coordenadas espacio-temporales. El choque (Benjamin 1939/1980) que sufren quienes están expuestos a tal potenciación de las percepciones y sensaciones –los pioneros modernistas lo saben– se deriva, en primera instancia, de las innovaciones en el sector del tráfico y de los dispositivos audiovisuales.

Un caso especial al respecto es José Martí, cuyo papel en la formación del modernismo –pese a poemarios fundamentales como *Ismaelillo*, *Versos libres* o *Versos sencillos*– sigue siendo objeto de controversias. Sin embargo, es imposible pasar por alto la destacada sensibilidad que el escritor y pionero de la independencia cubana demuestra ante las nuevas tecnologías. Debido a su existencia errante y, en particular, a sus estancias en Nueva York, Martí está familiarizado con el novedoso mundo de las máquinas destinadas ‘oficialmente’ a facilitar, y, en realidad, a apurar y hacer más eficientes los

ritmos vitales y los procesos laborales. El cubano se interesa particularmente por la electrificación (cfr. González-Stephan 2006/2010; Ramos 1989: 197-223) cuya fuerza motriz, como por milagro, moviliza cosas, vehículos y a la gente. De este modo, Martí (1963: 351), en sus crónicas periodísticas,³ sondea toda “la futura amplitud de la Ciencia Eléctrica [...], la telegrafía, la telefonía, las aplicaciones de la electricidad a la Galvanoplastia, a los caminos de hierro, al arte militar, a las máquinas de vapor, a los motores hidráulicos”. Además de los mencionados medios de comunicación –cuya importancia para la internacionalización del continente es inestimable–, Martí aborda el dominio de la locomoción. Una multitud de trenes, motores o ascensores cautivan su atención y lo llevan a describir minuciosamente las formas de propulsión y los mecanismos de transferencia de energía. Así, en repetidas ocasiones, vuelve sobre la implantación de tranvías, comparando incluso distintos modelos de funcionamiento en las mecas internacionales del progreso (“[q]uiere Berlín vencer a Londres y Nueva York”, Martí 1965: 299). En marzo del año 1882, Martí señala lo siguiente (1965: 229):

París tiene ya tranvías eléctricos. Se ha hecho de ellos una buena muestra en la última exposición, mas para ponerlos en acción era preciso llenar las calles de pilares, y cables que llevasen a los carros el fluido conductor. Y acaba de inventarse ahora un tranvía gallardo movido por una potencia invisible, que no ha menester cables ni pilares. El fluido eléctrico se transmitirá al tranvía por la cara interior de los rieles [...].

Sin entrar en detalles, de inmediato salta a la vista la oscilación entre la exactitud descriptiva de las observaciones y el asombro de Martí en cuanto a la “potencia invisible” que mueve los tranvías. La denotación positiva (“gallarda”) del movimiento eléctrico, de hecho, parece acentuar el lúcido resumen que hace Beatriz González-Stephan (2010: 361) de sus lecturas martianas: “Automatización y velocidad eran las consignas de los nuevos tiempos, y él [sc. Martí] las veía como uno de los lenguajes del nuevo orden social [...].”

Pero las apariencias a menudo engañan o, al menos, favorecen una perspectiva unidimensional. Conviene recordar por ello que, en la vasta obra de Martí, “las ficciones de los medios” (cfr. Chihaia/Nitsch/Torres 2008) también muestran un reverso oscuro. Una vez revelados todos sus impactos, el universo de los aparatos pierde su inocencia y genera visiones distópicas. De ahí que Martí también haga hincapié en los peligros de una autonomización desenfadada de la técnica, susceptible de disciplinar la mente y el cuerpo humanos, de someterlos a comportamientos alienados e incluso hasta a una violencia feroz. Sobre todo en condiciones extremas, sean estas geológicas, como en el caso del terremoto de Charleston (el 31 de agosto de 1886), o climáticas, como en la tormenta de nieve de Nueva York (el 13 de marzo de 1888), las locomotoras, los tranvías o los ferrocarriles aéreos pueden convertirse en verdaderas armas, armas letales, cuyas primeras víctimas son los maquinistas (Martí 2004: 251/291). Parece como si el transporte acelerado, pese a su incontestable impulso modernizador, poseyera *a priori* una fuerza destructiva, capaz de desatarse a cualquier momento (Martí 1965: 299). El conjunto interactivo entre individuo y máquina, ese “couplage

interindividuel entre l'homme et la machine" (Simondon 1958/1989: 120), tan impresionante y eficaz mientras funciona la colaboración, siempre amenaza con perder el control y producir tremendas catástrofes.

III

Por cierto, José Martí no es una excepción; análogamente, otros exponentes de la generación modernista resaltan la doble cara del sector ferroviario a finales del siglo XIX. El potencial literario de semejante ambivalencia se despliega en la medida en que los textos, los ficcionales en particular, logran apropiarse de "la marge d'indétermination", del 'margen de indeterminación' del que, según los teoremas de Gilbert Simondon (1958/1989: 143), dispone cada aparato o sistema avanzado. El traducir lo abierto e imprevisible de la técnica en creatividad literaria, obviamente, puede llevarse a cabo de distintas maneras, también dentro de una estética supuestamente homogénea, como la del modernismo. Desde este ángulo, los sonetos multifacéticos del excéntrico poeta uruguayo Julio Herrera y Reissig, por ejemplo, imaginan cómo el "tren" ([1907] 1998: 131), al igual que un "ciclón de fierros" (ibíd.), irrumpe en el "Clarooscuro" —así se titula el texto en cuestión— de un paisaje (pseudo)arcádico, se hunde con vehemencia en "el túnel" (ibíd.) y torna el costumbrismo rural del *locus amoenus* en "tarde triste" (ibíd.). En otra parte de la poesía herreriana ("Sombra dolorosa"; ([1903] 1998: 75), el ruido del "tren lejano" incluso evoca, con tono funesto, "un dolor hacia la ausencia" (ibíd.) y acaba definitivamente con las gratas fantasías bucólicas.

A su vez, el antedicho José Asunción Silva, en su correspondencia, se muestra "encantado"⁴ con los indudables logros del tráfico ferroviario (Schivelbusch 1977/2015; para América Latina cfr. Kuntz Ficker 2015; Tausin-Castellanos 2011). Pero, por el contrario, en su procesamiento literario del tema, Silva opta por la satirización de un progresismo ciego. En su única novela, *De sobremesa* (1896/1925), no sólo pinta a un protagonista —brillante expoeta latinoamericano y rastacuero por excelencia, autoproclamado superhombre y caso patológico— cuyos trastornos nerviosos se deben al vertiginoso estilo de vida 'jet-set' que lleva y a incesantes desplazamientos a ambos lados del Atlántico. Además, la ficción de Silva no escatima esfuerzos para citar, combinar y vampirizar literalmente modas, disciplinas e ideas clave de la época burlándose, entre otros, de los descubrimientos y de la terminología del incipiente psicoanálisis. Así, José Fernández de Sotomayor y Andrade, el protagonista desorientado de *De sobremesa*, según un diagnóstico médico poco fiable, padece presuntamente de un "railway brain" o "railway spine" (Silva 2006: 456)⁵, enfermedades de estrés postraumático recién bautizadas en la segunda mitad del siglo XIX y provocadas ambas por la colisión de trenes o por percances laborales. Curiosamente, el personaje novelesco es declarado víctima de la era ferroviaria sin haber sufrido ningún accidente, ni por ferrocarril ni al viajar de otra manera.

Aunque tal ridiculización se inscriba en un refinado juego de discursos (Hahn 2017: 202-215), en *De sobremesa* tampoco lo lúdico puede disimular cierta indecisión en vista de los inventos contemporáneos y sus potenciales de exploración y explotación. A los textos mencionados de Silva y Herrera y Reissig, evidentemente, se podrían agregar numerosos ejemplos.⁶ Pero, sin duda, es mérito de José Martí haber anticipado, apenas empezado el primer decenio modernista en 1880, tanto las oportunidades como los desafíos, las esperanzas de renovación así como el malestar engendrado por la extensión y la frecuencia

incrementada de los desplazamientos. Nos referimos al famoso prólogo dedicado al "Poema del Niágara" (1882; Martí 2004: 59-78) de Juan Antonio Pérez Bonalde que, mediante una retórica sugestiva, comenta los inmensos cambios naturales y sociales, cognitivos y sensoriales, producidos por medios masivos de información y transporte como el diario y el tren. El texto, cuyo íncipit no en vano reivindica "¡Pasajero, detente!" (Martí 2004: 59), esboza un panorama contradictorio del mundo moderno, marcado por su celeridad y por la constante transgresión de límites, como explicita el párrafo siguiente (2004: 64):

Se tiene el oído puesto a todo; los pensamientos, no bien germinan, ya están cargados de flores y de frutos, y saltando en el papel, y entrándose, como polvillo sutil, por todas las mentes: los ferrocarriles echan abajo la selva; los diarios la selva humana. Penetra el sol por las hendiduras de los árboles viejos. Todo es expansión, comunicación, florescencia, contagio, esparcimiento. El periódico desflora las ideas grandiosas. Las ideas no hacen familia en la mente, como antes, ni casa, ni larga vida. Nacen a caballo, montadas en relámpagos, con alas.

El carácter polisémico y las connotaciones inquietantes del vocabulario martiano dejan entrever que, debajo de la supuesta indiferencia (a)moral de la técnica, se esconde una agresividad más o menos latente. De ahí proviene el vaivén semántico entre "florescencia" y 'desfloración' ("desflora"), "comunicación" y "esparcimiento", entre las "ideas grandiosas" y las apresuradas ("montadas en relámpago"), profanadas por la reproducción imparable de la prensa. Al mismo tiempo, el prólogo se articula en torno a la oposición fundamental entre naturaleza y todo tipo de cultura, si bien Martí prescinde de decidirse, de una vez por todas, por los paisajes intactos de la "selva" o por la toma de tierra, la 'colonización' y, por ende, la urbanización que inicia la obra destructora ("echa abajo") de los "ferrocarriles".

IV

No es casualidad que una contraposición parecida reaparezca en los textos de otro autor modernista, probablemente el más influyente y, por cierto, el más célebre: Rubén Darío. De hecho, al igual que la trayectoria vital del nicaragüense, su obra literaria —la virtuosa poesía ante todo— y la periodística se mueven a caballo entre cartografías urbanas y escenarios paisajísticos, entre la "gran Cosmópolis" (Darío 2011: 818-820), conforme al título de un poema tardío, y la "sagrada selva" (Darío 2011: 409; cfr. Rovira 2005:139), glorificada por los cuartetos del poema inicial de los *Cantos de vida y esperanza* (1905), finalmente entre culturas latinoamericanas y culturas europeas. Con el motivo de insinuar al menos cómo Darío responde al horizonte ampliado de la movilidad humana, parece recomendable seguir las huellas decimonónicas del *flâneur*, ese espectador agudo e indiferente que deambula por la ciudad. Sin embargo, existe otro marco explicativo aún más apto que, quizás, se podría condensar en un solo término, reiteradamente evocado y variado en los escritos darianos: 'peregrinación' o, en plural, *Peregrinaciones*, para retomar el título de un tomo de textos suyos sobre París (1901). Así, todo lo que atañe a las circunstancias accidentales de los recorridos de este *cosmopolita extremo*⁷ se redefine en las composiciones de Darío —y no solo en ellas, sino

también en otras obras modernistas— como etapa indispensable de un camino esencial, espiritual y, de alguna manera (pero ¿cuál?) trascendente. Algo similar advierte el crítico Aníbal González (1983: 133) acerca de la crónica modernista: “Además, en las crónicas de aquella época, el viaje siempre se describe como una peregrinación, como un retorno a los lugares sagrados, como una vuelta a los orígenes.”

Evidentemente, no entraremos en pormenores biográficos de la “carrera peregrina” (Darío 2011: 613), recordada hacia el final del extenso *Canto a la Argentina* (1914). Más bien nos limitamos a enfocar, en conclusión, un poema programático para la cuestión planteada en la presente compilación de artículos. Hablamos de los versos inaugurales del *Canto errante*, poemario publicado por Darío en octubre de 1907 que resultará crucial para el debate relativo a la recepción del modernismo en España (cfr. Larrea 1972; Acereda 2006). Lo emblemático del texto, a primera vista, parece residir en la consigna de que una lírica auténtica ha de *englobar* literalmente todos los espacios y tiempos, sin arraigarse en un lugar o un momento específicos. Pero, para hacerse entender y comunicarse con sus interlocutores —nada menos que la totalidad de los humanos— tal escritura migratoria o “desterritorializadora”, en términos geofilosóficos de Deleuze / Guattari (1980: 9-37, 434-527), debe ser a la vez ‘reterritorializada’ mediante una retórica aprobada, mediante metaforizaciones y alegorizaciones convencionales. Dado este trasfondo, vale la pena dirigir una mirada más detenida a los pareados introductorios (Darío 2011: 486-487) que, en tono de manifiesto, promulgan la ubicuidad poética⁸ y presentan a un poeta dotado de una notable ‘flexibilidad de transporte’:

CANTO ERRANTE

- 1 El cantor va por todo el mundo
sonriente o meditabundo.

El cantor va sobre la tierra
en blanca paz o en roja guerra.

- 5 Sobre el lomo del elefante
por la enorme India alucinante.

En palanquín y en seda fina
por el corazón de la China;

- 10 en negra góndola en Venecia;

sobre las pampas y los llanos
en los potros americanos;

por el río va en la canoa,

o se le ve sobre la proa

- 15 de un *steamer* sobre el vasto mar,
o en un *wagón* de *sleeping-car*.

El dromedario del desierto,
barco vivo, le lleva a un puerto.
Sobre el raudo trineo trepa

- 20 en la blancura de la estepa.

O en el silencio de cristal
que ama la aurora boreal.

El cantor va a pie por los prados,
entre las siembras y ganados.

- 25 Y entra en su Londres en el tren,
y en asno a su Jerusalén.

Con estafetas y con malas,
va el cantor por la humanidad.

El canto vuela, con sus alas:

- 30 Armonía y Eternidad.

Desde el título, el poema pone al descubierto su enunciado centrado en la imagen y las capacidades sobresalientes del sujeto lírico. A fin de llevar a cabo semejante (auto)representación y (auto)afirmación del poeta, los versos se refieren a dos modelos sumamente tópicos: el primero se remonta a la Antigüedad e invoca la figura del *poeta vates* cuya inspiración divina le confiere los dones de vidente y de profeta aurático. En el contexto latinoamericano del siglo XIX, el talento visionario se vincula a menudo con el rol del educador y líder intelectual del pueblo. Aunque, de acuerdo con la impronta esteticista del modernismo, el “cantor” (vv. 1, 3, 23, 28) de Darío debería rechazar cualquier compromiso fuera del arte, se embarca en una misión cuyo alcance ya no es sencillamente social o política, sino generalmente “humana” (v. 28). Desde luego, bajo las condiciones modernas, la fina música de los versos siempre corre peligro de perderse como una voz en el desierto, como un matiz demasiado delicado en el ruido ensordecedor de los discursos. Por lo tanto, el segundo perfil reconocido describe al poeta como eterno viajero que está condenado a “errar” incesantemente por el mundo sin encontrar un hogar. Como se ha indicado, sin embargo, la condición de vagabundear y de sufrir incluso marginación o expulsión resulta imprescindible para que el pasajero incansable pueda transmutarse en verdadero peregrino, en el portador de un mensaje al fin y al cabo universal.

La misma universalidad abarcadora se extiende al transporte con respecto al cual el

texto establece y, sin más, supera una dicotomía entre lo tradicional y lo innovador, entre lo natural y lo fabricado, entre la fuerza muscular de seres vivos –sean estos animales u hombres– y varios dispositivos de motorización y mediatización. De este modo, por ejemplo, el “elefante” (v. 5), el “palanquín” (v. 7), los “potros americanos” (v. 12), la “canoa” (v. 13), el “dromedario” (v. 17), el “trineo” (v. 19) o los propios “pies” (v. 23) están enfrentados al “automóvil” (v. 9), al “*steamer*” (v. 15), al “*wagón de sleeping-car*” (v. 16), al “tren” (v. 25) y al sistema de la comunicación postal (“estafetas”, v. 27). A ello se agrega un mapa geocultural que ubica con nitidez los desarrollos tecnológicos e infraestructurales en las urbes europeas, más precisamente en ‘las capitales del siglo XIX’, París (“Lutecia”, v. 9) y “Londres” (v. 25), o en “Venecia” (v. 10) como destino preferido del incipiente turismo mundial. Al contrario, en América (v. 12), en Asia (v. 6, 8, 26) o en parajes inhóspitos como las “pampas y los llanos” (v. 11), el “vasto mar” (v. 15), el “desierto” (v. 17) y la “estepa” (v. 20), al parecer, la gente sigue dependiendo enteramente de sus esfuerzos físicos para efectuar trayectos.

No es de extrañar que solo un individuo destacado, a la vez sereno y pensativo (“sonriente o meditabundo”, v. 2), moderado y combativo (“en blanca paz o en roja guerra”, v. 3), logre reconciliar los polos opuestos de *civilización* y *barbarie*, de la expansión global y el repliegue local, de la aceleración y la desaceleración. La potencia unificadora se incorpora, claro está, en el poeta andante, cuya iconografía cristológica no puede pasar desapercibida. Como el Hijo de Dios, el “cantor” entra a lomos de un “asno a su Jerusalén” (v. 26), de modo que las alusiones bíblicas transfiguran su errancia terrenal en una auténtica historia de la salvación. Venciendo por sí mismo la fuerza de la gravedad, el “canto” (v. 29), entonado por este ente singular, despegando para “volar” (v. 29) y atravesar todas las dimensiones del cosmos. Sea cual sea la importancia de la semántica religiosa, tal *ascensio* del verbo poético lleva la “Armonía” (v. 30) al “mundo” (v. 1) y hasta prefigura una perspectiva de “Eternidad” (v. 30). La escenificación del caminante como gran integrador que, de manera transhistórica y transcultural⁹, consigue unir a la “humanidad” (v. 28), obviamente deja traslucir un legado romántico. Casi dos decenios después de *Azul...* (1888), el poema inaugural del *Canto errante* se aleja de rasgos comúnmente atribuidos al modernismo, como el preciosismo y el culto autosuficiente a la belleza, la rarefacción de los motivos y personajes o la despersonalización de la enunciación lírica.

Pero, a otro nivel, el de la historia cultural, no cabe sorprenderse del distanciamiento. Los versos intentan inmunizarse contra el vértigo centrífugo de una época en pleno cambio, conjurando no solo la añoranza de un pasado más apacible, sino la nostalgia de un origen irrecuperable. Al respecto, merecería la pena recordar el famoso dicho de Octavio Paz (1974: 126), según el cual el “modernismo fue [el] verdadero romanticismo” en la evolución de la literatura hispanoamericana. Tal resurrección de lo romántico resulta tanto más significativa cuanto que, en nuestro poema, también afecta al ámbito de los medios. En el umbral del nuevo siglo, en medio de inmensas transformaciones de la percepción audiovisual –hace unos diez años que las imágenes fílmicas habían aprendido a moverse– y al comienzo del fin de la era ecuestre (Koselleck 2003; Nitsch 2014), el flujo armonioso de los dísticos eneasílabos acaba por idear la inmediatez ininterrumpida de la presencia y de la comunicación. Por último, los versos darianos buscan sustraerse a la penetración mediática de la alta modernidad y se aprestan a restablecer una “Totalvermittlung von Ich und Welt” (Warning 1991: 301)¹⁰, una totalidad experiencial y una correspondencia co-

municativa en la que el contacto entre sujeto y universo no tropieza con ningún obstáculo.

La representatividad del poema, altamente revelador respecto de la doble orientación del modernismo hacia el pasado y el futuro, también se evidencia en las formas enumeradas de locomoción. Al reinterpretar y alegorizar finalmente las vicisitudes contingentes del desplazamiento en el marco teleológico de una trayectoria providencial, el “cantor” (v.1) y su “canto” (v. 29) hacen desaparecer la materialidad técnica que, si bien, por un lado, posibilita la circulación del transporte, por otro, sin embargo, le quita el encanto de su autenticidad e incluso amenaza con provocar su fracaso. En los pareados de Darío, el “margen de indeterminación” (Simondon 1958/1989: 143) de las máquinas, evocado más arriba, se disipa lisa y llanamente, absorbido por una ficción utópica cuya propia modernidad abunda en reminiscencias. Y ello se comprende fácilmente, pues más confortable y rápido aún que viajar en “automóvil” (v. 9), en “*steamer*” (15) o un “*wagón de sleeping-car*” (v. 16), es –hacia 1900 e incluso hoy en día– por supuesto, volar “con sus alas” (v. 29), aunque tan solo sean las alas de la imaginación.

NOTAS

1. Considérese también lo que el propio Silva (1990: 701) escribe acerca del naufragio en una carta enviada a Miguel Antonio Caro el 22 de febrero de 1895.
2. La vinculación estrecha entre viaje y literatura/escritura así como la amplia gama semántica del término ‘viaje’ se discuten sucintamente en Giucci 2018.
3. Más precisamente, se trata aquí de los comentarios martianos sobre “exposiciones de electricidad, ferrocarriles, caballos, algodones, productos agropecuarios, realizadas en Boston, Chicago, Nueva York, Nueva Orleans, Louisville” (González-Stephan 2010: 347, n. 1). Huelga decir que debemos aportes esenciales a los valiosos estudios de González-Stephan (2006/2010).
4. Nos referimos especialmente a la carta (fecha el 21 de agosto de 1894; cfr. Glickman 1976) que Silva manda a su familia para recapitular el viaje de ida cuya vuelta desembocará en el naufragio inicialmente descrito (Silva 1990: 683-684): “De Calamar, un pueblecito sobre el río, donde se abre el brazo del Magdalena llamado el Dique, por el cual se navega antes para venir a Cartagena, arranca el ferrocarril construido por Mac-Comico [sc. Mc Cormick] y que está en servicio desde hace quince días. Es una impresión curiosísima la que produce la vía férrea con sus rieles rígidos, sus carros de viajeros mucho más elegantes que los de la Sabana, sus empleados americanos, en fin, todo un tren de ferrocarril ‘yankee’ cruzando por entre un paisaje virgen de altísimas yerbas, de bosques llenos de árboles seculares, donde enormes enredaderas dejan colgar sus festones, donde las palmas de coco se doblan bajo el peso de la fruta. El ferrocarril, con sus locomotoras, sus carros y sus empleados, parece hecho en otra parte, traído y colocado en este lugar como por encanto.”
5. Los diagnósticos forman parte de un “name-dropping” absurdo que una comisión de médicos y psiquiatras charlatanes alega en *De sobremesa* para explicar la crisis neurótica del protagonista; he aquí un extracto (Silva 2006: 455-56): “Me habló [sc. un médico] del vértigo mental y de la epilepsia, de la catalepsia y de la letargia, de la corea y de las parálisis agitantes, de las ataxias y de los tétanos, de las neuralgias, de las neuritis y de los tics dolorosos, de las neurosis traumáticas y de las neurastenias, y con especial complacencia de las enfermedades recién inventadas, del *railway brain* y del *railway spine*, de todos los miedos mórbidos, el miedo de los espacios abiertos y de los espacios cerrados, de la mugre y de los animales, del miedo de los muertos, de las enfermedades y de los astros.”
6. En otras escenificaciones modernistas del transporte, el propio vehículo se transforma en dispositivo de observación en el que el pasajero-observador avanza en sintonía con la línea argumentativa

o narrativa del texto. Esto se actualiza ejemplarmente en la crónica titulada “Para las mujeres III: En el tranvía” (1890) del modernista cubano Julián del Casal (2007: 371-372); véase, al respecto, Reynolds 2012: 82-85.

7. Así reza el título sugestivo de una selección de crónicas de viaje editada por Graciela Montaldo (Darío 2013).

8. Análogamente, una fórmula expresiva de las “Dilucidaciones”, antepuestas a modo de prólogo a los poemas del *Canto errante* (Darío 2011: 482), promete: “Es el Arte el que vence el espacio y el tiempo”.

9. Los procesos transculturadores en la poesía modernista los pormenoriza la lectura de Matzat (1997).

10. La expresión significativa hace referencia a ‘la metafísica de la profundidad’ en la que, según Warning (1991), está basada gran parte de la literatura romántica.

BIBLIOGRAFÍA

ACEREDA, Alberto (2006) “La cuestión modernista como antesala de *El canto errante* (1907)”, número 31 de *Lengua. Revista de la Academia Nicaragüense de la Lengua*: 126-144.

BECKMAN, Ericka (2009) “Sujetos insolventes: José Asunción Silva y la economía transatlántica del lujo”, número 75/228 de *Revista Iberoamericana*: 757-772.

BENJAMIN, Walter (1935/1974) “Paris, die Hauptstadt des XIX. Jahrhunderts”, *Illuminationen. Ausgewählte Schriften 1*. Frankfurt/Main: Suhrkamp, 170-184.

BENJAMIN, Walter (1939/1980) “Über einige Motive bei Baudelaire”, *Gesammelte Schriften I.2 (Werkausgabe)*. Ed. Rolf Tiedemann / Hermann Schwepenhäuser. Frankfurt/ Main: Suhrkamp, 605-653.

CASAL, Julián del (2007) *Páginas de vida – Poesía y Prosa*, ed. Ángel Augier. Caracas: Ayacucho.

CHIHAI, Matei / NITSCH, Wolfram / TORRES, Alejandra (eds.) (2008) *Ficciones de los medios en la periferia. Técnicas de comunicación en la ficción hispanoamericana moderna*. Köln [URL: <http://kups.ub.uni-koeln.de/volltexte/2008/2585/>].

COLOMBI, Beatriz (2004) *Viaje intelectual. Migraciones y desplazamientos en América Latina (1880-1915)*. Rosario: B. Viterbo.

DARÍO, Rubén (2011) *Obra poética*, ed. José Carlos Rovira, con la colaboración de Sergio Galindo. Madrid: Fundación José Antonio de Castro.

DARÍO, Rubén (2013) *Viajes de un cosmopolita extremo*, ed. Graciela Montaldo. Buenos Aires et al.: Fondo de Cultura Económica.

DELEUZE, Gilles / GUATTARI, Félix (1980) *Capitalisme et schizophrénie II: Mille plateaux*. Paris: Minuit.

GIUCCI, Guillermo (2018) “Viaje”, en: Giucci, Guillermo / Zunino Singh, Dhan / Jirón, Paola (eds.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Ed. Biblios, 197-206.

GLICKMAN, Robert Jay (1976) “José Asunción Silva ante los avances tecnológicos de su época”, número 1/1-2 de *North South*, 180-190.

GONZÁLEZ, Aníbal (1983) *La crónica modernista hispanoamericana*. Madrid: Porrúa Turanzas.

GONZÁLEZ-STEPHAN, Beatriz (2006) “Inventos tecnológicos, mirada poscolonial y nuevas pedagogías: José Martí en las exposiciones universales”, en: Ead. / Jens Andermann (eds.) *Galerías del progreso: Museos, Exposiciones y Cultura Visual en América Latina*. Buenos Aires: B. Viterbo, 221-259.

GONZÁLEZ-STEPHAN, Beatriz (2010) “Martí y la experiencia de la alta modernidad: saberes tecnológicos y apropiaciones (post)coloniales”, en: Robert Folger / Stephan Leopold (eds.) *Escribiendo la Independencia*. Madrid et al.: Vervuert/Iberoamericana, 343-371.

GUTIÉRREZ GIRARDOT, Rafael (1983) *Modernismo*. Barcelona: Montesinos.

HAHN, Kurt (2017) „Mentaler Gallizismus“ und transkulturelles Erzählen: Fallstudien zu einer französischen Genealogie der hispanoamerikanischen Narrativik im 19. Jahrhundert. Tübingen: Narr.

HERRERA Y REISSIG, Julio (1998) *Poesía completa y prosas*, ed. Ángeles Estévez. Madrid et al.: ALLCA XX/Universidad de Costa Rica.

JITRIK, Noé (1978) *Las contradicciones del modernismo*. México: El colegio de México.

KOSELLECK, Reinhart (2003) “Das Ende des Pferdezeitalters“, *Süddeutsche Zeitung* (25-9-2003), 18.

KUNTZ FICKER, Sandra (ed.) (2015) *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México.

LARREA, Juan (1972) *Intensidad del “Canto errante”*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.

MARTÍ, José (1963) “Exposiciones”, en: *Nuestra América = Obras Completas VIII*. La Habana: Ed. Nacional de Cuba, 343-471.

MARTÍ, José (1965) *Periodismo diverso = Obras Completas XXIII*. La Habana: Ed. Nacional de Cuba.

MARTÍ, José (2004) *Ensayos y crónica*, ed. José Olivio Jiménez. Madrid: Cátedra.

MATAIX, Remedios (2006) “Introducción”, en: José Asunción Silva: *Poesía – De sobremesa*. Madrid: Cátedra, 9-164.

MATZAT, Wolfgang (1997) “Transkulturation im lateinamerikanischen Modernismus: Rubén Darío *Prosas profanas y otros poemas*”, número 48/1 de *Romanistisches Jahrbuch*: 347-363.

NITSCH, Wolfram (2014) “‘En el principio fue el caballo’. Juan José Saer y el ocaso de la cultura ecuestre”, en: Martín José Giordia / Miguel Vedda (eds.) *Placeres de la melancolía. Reflexiones sobre literatura y tristeza*, Buenos Aires: Gorla, 337-347.

PAZ, Octavio (1974) *Los hijos del limo*. Barcelona: Seix Barral

PERA, Cristóbal (1997) *Modernistas en París. El mito de París en la prosa modernista hispanoamericana*. Bern et al.: Lang.

RAMA, Ángel (1970/1985) *Rubén Darío y el modernismo*. Caracas: Alfadil.

RAMOS, Julio (1989/2003) *Desencuentros de la modernidad en América Latina. Literatura y política en el siglo XIX*. San Juan: Ed. Cuarto Propio.

REYNOLDS, Andrew (2012) *The Spanish American ‘Crónica Modernista’: Temporality and Material Culture – Modernismo’s Unstoppable Presses*. Lewisburg: Bucknell UP.

ROVIRA, José Carlos (2005) *Ciudad y literatura en América Latina*. Madrid: Ed. Síntesis.

SANTOS MOLANO, Enrique (1997) *El corazón del poeta. Los sucesos reveladores de la vida y la verdad inesperada de la muerte de José Asunción Silva*. Bogotá: Presidencia de la República.

SARLO, Beatriz (1992) *La imaginación técnica: sueños modernos de la cultura argentina*. Buenos Aires: Ed. Nueva Visión.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang (1977/2015) *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. Frankfurt/Main: Fischer.

SILVA, José Asunción (1990) *Obra completa*, ed. Héctor H. Orjuela. Madrid: Colección Archivos.

SIMONDON, Gilbert (1958/1989) *Du mode d’existence des objets techniques*. Paris: Aubier-Montaigne.

SISKIND, Mariano (2014) *Cosmopolitan Desires. Global Modernity and World Literature in Latin America*. Evanston: Northwestern University Press.

TAUZIN-CASTELLANOS, Isabelle (ed.) (2011) *À pied, à cheval, en voiture. L’Amérique indépendante et les moyens de transport*. Bordeaux: Maison des Sciences de l’Homme d’Aquitaine.

VIRILIO, Paul (1977) *Vitesse et politique: essai de dromologie*. Paris: Galiléa.

WARNING, Rainer (1991) „Romantische Tiefenperspektivik und moderner Perspektivismus: Chateaubriand – Flaubert – Proust“, en: Karl Maurer / Winfried Wehle (eds.) *Romantik – Aufbruch zur Moderne*, München: Fink, 295-324.



Tropos de vapor: el tren de la narratividad poética en *José Trigo* y el *Poema Sujo* / *Tropes of steam: the train of narrativity in José Trigo and the Poema Sujo*

Alan Joaquín Pérez Medrano

(pág 97 - pág 104)

El presente trabajo analiza la representación literaria del *tren* en dos obras monumentales de la literatura iberoamericana contemporánea: la novela *José Trigo* (1966) del mexicano Fernando de Paso y la obra lírica *Poema Sucio* (1975) del brasileño Ferreira Gullar. La alusión al *tren* en ambas obras no se limita a una referencia temática simple, sino que hace de la riqueza semiótica del *tren* –y de su particular fenomenología en cuanto medio de transporte– una base figurativa abierta a las representaciones sonoras, las cuales potencian el horizonte narrativo y figurativo de los discursos literarios, evidenciando además la pertinencia de un análisis a nivel interdisciplinar literario-musical.

Literatura contemporánea, Semiótica, Transporte ferroviario, Latin America, Acústica

The present paper analyses the literary representation of the *train* in two monumental works of the contemporary iberoamerican literature: the novel *José Trigo* written by the mexican Fernando del Paso and the *Poema Sucio* of the brazilian poet Ferreira Gullar. In both on these works, the *train* is not restricted to a simple topical relation, furthermore its allusion make the most of the semiotic wealth on the sing *train* –with its particular phenomenology as passenger transport–, in order to provide a complex figural basis, which remain in dialog with acoustic references that improve the narrative and figural forecast of the literary discourses, in that way making clear its importance in the interdisciplinary literary-musical studies.

Contemporary literature, Semiotics, Railway transport, Latin America, Acoustics

Alan Pérez Medrano (Freie Universität Berlin). Es docente e investigador en el Instituto de Filología Románica. En ámbito contemporáneo, iberoamericano e italiano, se interesa en semiótica literaria e intermedialidad. Escribe su tesis doctoral sobre poesía italiana no canónica del siglo XV. Recibió el premio Alaide Foppa 2016 del Colegio de Letras Modernas de la UNAM por su tesis *Burchiello: travesía poética*. alanperezmedrano@gmail.com

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 09/12/2020

1. INTRODUCCIÓN

Es inegable el profundo cambio en la cotidianidad de las sociedades modernas a partir de la aparición del ferrocarril, a partir de su carácter detonador de nuevos modos de convivencia—sin miedo a exagerar— podríamos proponer que un exámen innovador del desarrollo cultural moderno podría ser entendido, con profundidad pragmática y con un enfoque transversal, a partir del análisis de los individuos que fueron comunicados por los rieles del tren y que participaron de la dinámica de su locomotora, construyendo nuevos modos de socialidad en sus furgones.

Al igual que otros medios de transporte, el tren transforma al ser transformado, por un lado lo hace determinando su finalidad específica: transporte de pasajeros o mercancía; su tecnología: electricidad, vapor, etc.; su valor simbólico y la significación particular ofrecidos en cada contexto cultural: ideal de progreso, alusión nostálgica, etc. La fenomenología de sus recorridos posibilita al mismo tiempo varios pero claramente identificables roles de identidad: el migrante, el maquinista, el comerciante, etc.; por otro lado, son a su vez las sociedades quienes a partir del campo de significantes alrededor de esta máquina han construido un imaginario, una semántica de expresión de discursos y de narraciones muy vasta y no poco compleja.

[...]

En adelante —como ya preludiado— nuestro discurso se enfoca principalmente en la representación del tren en el ámbito del análisis narrativo en sentido amplio, es decir, aquel que se encuentra en el contacto de la literatura con otros discursos. Tematizaremos dos casos literarios, del Brasil y México, enfatizando que los conceptos que sirven a nuestra argumentación se suscriben a una semántica dinámica, cuyo análisis demuestra específicos dispositivos estructurales a varios niveles y que no se limita a un catálogo retórico-literario. La perspectiva de nuestro trabajo en ese sentido se centra en elementos narrativos de los textos literarios en cuestión, pero puede suscribirse a un análisis de alcance más amplio. El argumento de base, sin embargo, es observar cómo los discursos literarios en dos contextos americanos diversos presentan convergencias profundas en los mecanismos de su enunciación, partiendo de la representación literaria del ferrocarril, del viaje ferroviario y especialmente de los referentes sonoros asociados a la fenomenología del viaje en *tren*, que enriquecen sustancialmente los recursos retóricos para expresar el tiempo, espacio y la memoria en ambos proyectos literarios. Nuestra propuesta es recorrer en un mismo *tren* las geografías de estas significativas obras de la literatura iberoamericana.

2. ESPACIO: 1966, JOSÉ TRIGO

La novela *Jose Trigo* de 1966, primera del escritor mexicano Fernando del Paso, suscita una primera recepción desconcertada ante la compleja estructura interna y los paralelismos de sus dieciocho capítulos, compuestos y relacionados en la mixta red de recursos retóricos, históricos y lingüísticos que —no pocas veces y no casualmente— ha recordado al *Ulysses* de James Joyce, desde luego por la desconcertante analogía con el gran proyecto dublinés, pero también por alusiones intertextuales e interdiscursivas directas. La macroestructura narrativa —“escrita simétricamente, como una pirámide mexicana, en la que el

oeste tiene nueve capítulos que ascienden como escalones y el oeste otros nueve que descienden” (Lundvisk 1967: 11)— también proporciona una deliberada pista referencial de los contornos de su ambientación geográfica, la cual alude a los campos ferrocarrileros situados en las afueras de la Ciudad de México y en modo mucho más claro y evidente —casi desde el índice del libro— al puente de Nonoalco que se encuentra a escasos novecientos metros de la Central Ferrocarrilera de Buenavista. Son definidos —en este modo casi cartográfico— los referentes de la topología narrativa que funciona como eje-escenario de la novela.

Sobre esta macroestructura, el ápice lo encontramos en la parte central de la novela localizable en la “Parte intermedia” del texto denominada “El puente”. El marco principal de la ambientación *cronotópica* de la novela alude la final de los años cincuentas e inicios de los años sesenta, fecha para la cual el impacto sociológico que la nueva Central Ferrocarrilera no sólo marca una reestructuración de la estación, sino el agotamiento de un ciclo en la historia de los ferrocarriles y de la sociedad mexicana contemporánea, en el encuentro de esta última con el proceso modernizador durante el gobierno de Adolfo López Mateos. La no poco compleja y conflictiva confluencia simbólica de la zona ferrocarrilera en la zona de Nonoalco-Tlatelolco ha representado para la historia de México, y de su capital, un retablo paradójico de la modernidad y la herencia mexicanas, un renovado centro ceremonial *onfálico* de aquel *nuevo México* de la segunda mitad del siglo XX que, en consecuencia, resulta fundamental para comprender el proyecto narrativo de Fernando del Paso. En la novela, la característica especular de esta suerte de *aleph* topográfico de la zona de Nonoalco-Tlatelolco ha sido bien descrita, particularmente, en un episodio de la recepción más temprana de la novela en el extranjero, recientemente publicada y traducida al español:

Los capítulos titulados ‘Una oda’ [8 del Oeste] y ‘Una elegía’ [8 del Este] desempeñan un papel clave. La oda trata de los ferrocarriles; la elegía, de la Iglesia. Y ahí tenemos las dos contradicciones principales del libro. Los ferrocarriles se aclaman como los portadores de la revolución, la revolución se llevó a cabo sobre todo gracias a los ferrocarriles. Pero, además de eso, los ferrocarriles representan el progreso moderno en su totalidad, la civilización de las máquinas, el cambio social, el radicalismo social y político. La iglesia, por otra parte, responde a la reacción; su historia se remonta a la época de la Conquista [...]. La alabanza al ferrocarril es de lo más sugerente de la novela. El temerario avance de los trenes es una suerte de marcha triunfal [...], la prosa se vuelve aquí muy dinámica, retumba rítmicamente bajo un amplio desfile de tipos humanos, paisajes, edificaciones. (Lundvisk 1967: 11-12)

En adelante traeremos a nuestro discurso algunos momentos de esta *Oda* tratando de acercarnos a los mecanismos de la *dinámica retumbante y rítmica*, que nos describe Lundvisk y cuya enumeración de personajes e imágenes, se ve posibilitada por la alusión, sea analéptica o proleptica, cuyo deliberado mecanismo de relación es *indexical* —como Roberto Mariafioti observa la función de los signos indexicales en su análisis de la semiótica peirceana, es decir, signos-índices que generan y dirigen el sentido principalmente a través de relaciones déicticas “en el sentido en que hay una percepción directa de la continuidad entre el signo y su objeto” o causales “como el índice que es provocado por el objeto que

representa; un ejemplo lo constituye la forma en la que el viento empuja una veleta hacia una determinada dirección” (Mariafioti 2004: 93). La clave musical de lectura funciona en esta *Oda* con una semántica relativa al sonido como mecanismo de relación-orquestación. Comencemos por notar que varios *géneros musicales* son colocados a manera de indicaciones *didascálicas* sugiriendo una *clave melódica* que dirige por un lado la asociación de imágenes relacionadas al *tren*, y por otro, la definición lógica de lo que el *tren* es:

(Oda o *corrido*, *valona*, *tonada*, *inventario*, *romanza*, *aria*.)

Sobre los carriles de hierro, corre un tren. Un tren es una serie de carruajes enlazados unos a otros, para conducir mercancías y pasajeros por los Caminos de Hierro. En el tren viaja el suicida que se ha de arrojar desde lo alto del puente de Metlac. El abigeo. La pareja de recién casados que cohabita en el reservado. El provinciano y el capitalino. El obispo de muceta morada roquete bordado con imaginería. El ladrón de relojes con leontina de plata. La mujer paridera que ha de tener un hijo ferronato. Al frente, va la locomotora. Una locomotora es una máquina montada sobre ruedas que, movida con vapor, electricidad, etc., corre sobre carriles [...]. La locomotora y los carruajes, hacen un ferrocarril. Porque ferrocarril no sólo es el camino formado con dos barras de hierro paralelas sobre las cuales ruedan los carruajes, sino también el tren que circula por este camino [...]. Por la redonda, esférica tierra, ruedan las locomotoras. Cruzan disformes llanos, suben encumbradas montañas, atraviesan fragorosos ríos. Ruedan desde hace casi dos siglos, o sea desde hace mucho y muy largo tiempo. (Del Paso 2015: 203-205)

La melodía “*corrido*, *valona*, etc.” propuesta por del Paso no tardará en encontrarse con otro signo sonoro que significa, convencionalmente y por excelencia, también de modo *indexical* al *tren*, es decir, el silbido anunciando su inminente contigüidad y todo lo que el tren representado en nuestra *Oda* trae consigo:

Al llegar al campamento escuché, a lo lejos, el silbato de una locomotora. [...] Cuando el maquinista abre la válvula del vapor y el silbato deja oír su lamento largo, siempre lejano como la sirena de un buque, oscuro como el grito de un monstruo herido, hondo como el ulular de un vórtice, el hombre y los animales callan. El silbatazo suena como un golpe de mar que se quiebra en los farallones, como un trueno, como una profunda nota de órgano en el interior de un altísimo templo. El silbatazo de una locomotora es sagrado. (Del Paso 2015: 209)

Un poco más adelante sucederá la confirmación total de la convergencia melódica de nuestra *Oda* y el carácter sonoro de nuestro signo principal, el *tren*:

que viene, que pasa, que va, que fue. Porque el silbato de un tren es el tren mismo. Y es todo lo que lleva el tren. Y es todos los lugares que conoce el tren. Y todo lo que tiene que ver con el tren. Es una locomotora, que hoy, vieja y torpe, veo caminar por los campamentos de José Trigo” (Del Paso 2015: 209)

Como hasta ahora hemos podido observar, los referentes sonoros ligados al tren en este capítulo de *José Trigo*, y no sólo en este capítulo, no representan exclusivamente un elemento temático sino que, mediante la *musicalidad* representada literariamente, hacen de un elemento *simbólico* el desencadenante de una serie de asociaciones dinámicas y complejas –incluso temporalmente– en la representación de espacios y personajes narrados:

Y el viejo recuerda [...] Él, el viejo lobo de tierra que navegó por la vida, por la leyenda, por el amor, por la Revolución: de año en año, de historia en historia, de mujer en mujer, de batalla en batalla. Cuando oigas pitar un tren, acuérdate de él. Y escúchale contar sus viejas historias. Él fue capitán de un navío que llevó de un lugar a otro de la tierra Ministros y Presidentes, Secretarías de Guerra y Hacienda, Comisiones Permanentes del Congreso, Colegios Militares, Contadurías y Tesorerías de la Federación. Óyelo, escúchale. Él te dirá que la Revolución se hizo en tren. (Del Paso 2015: 211-212)

En la siguiente sección observaremos cómo un discurso enteramente musical con el *tren* cómo temática –de modo análogo a lo descrito hasta ahora– puede determinar una dirección *retórico-temporal* en un texto lírico de largo aliento: el *Poema Sujo* del brasileño Ferreira Gullar.

3. TIEMPO: EL POEMA SUCIO DE FERREIRA GULLAR

En 1975 Ferreira Gullar escribe el *Poema Sujo* desde el exilio en Buenos Aires. El yo lírico mediante su viaje retrospectivo al natal San Luis De Maranhao, comienza también un viaje a través de la historia y el espacio del Brasil, desde la perspectiva de su experiencia personal. Este poema largo presenta un yo lírico de corte autobiográfico y por ende de características narrativas a más o menos estables. Resulta pues curioso que ambas obras en análisis encuentren en el *tren* un mecanismo paradójicamente afín para fusionar discursos líricos y narrativos, los cuales resultan útiles en cada caso para dos proyectos creativos muy particulares y distintos; por un lado un capítulo altamente lírico en una novela y, por el otro, un poema cuyo impulso de enunciación resulta por su parte también narrativo en cierto sentido. El viaje en el *Poema Sucio* comienza en modo trabajoso, en una suerte de nebulosa oscura donde la memoria pugna por abrirse paso hacia la claridad del recuerdo: “turbio turbio /la turbia /mano del soplo/ contra el muro/ oscuro/ menos menos/ menos que oscuro/ menos que blando y duro menos que foso y muro: menos que agujero/ oscuro/ más que oscuro:/ claro/¿como agua? ¿como pluma?/ Claro más que claro: cosa alguna/ y todo/(o casi)/ un animal que el universo fabrica y llega soñando desde las entrañas” (Gullar 2008: 27). Transmutado en ese *bicho* que el universo fabrica, el yo lírico comienza su viaje retrospectivo hacia su natal San Luis de Maranhao, preguntándose por fechas pasadas, cosas y nombres; en un tiempo indefinido por la tensión entre el pasado y el presente –entre memoria y olvido– Gullar logra dirigir el discurso poético hacia la recreación onírica de la niñez y la consciencia propia de la existencia orgánica y mundana compuesta de “sólo el cuerpo que si cesa de funcionar provoca/ un grave acontecimiento en la familia/ sin él no hay José Ribamar Ferreira/ no hay Ferreira Gullar/ y muchas pequeñas cosas ocurridas en el planeta/ estarán olvidadas para siempre” (Gullar 2008: 43).

Aproximándonos a los recuerdos de la niñez, un poco más adelante en la lectura vamos encontrando referentes ferroviarios en los primeros versos –“¿Qué buscaba yo allí/ caminando por los rieles/ sin rumbo” (Gullar 2008: 49), “más allá de la vía férrea/ más allá del muelle/ más allá de las aguas de Anil” (Gullar 2008: 51)–. Estas frases van anunciando la aparición-descripción del *tren*:

entre los raíles
y dentro de la tarde la tarde –
locomotora
que llega como un paquidermo
de acero
tarda pesada
maxilares cerrados cabeza que zumba
una catedral que se mueve
envuelta en vapor
bufando pánico
presta
a explotar
chi chi
tran tran tran
tarán TARÁN TARÁN TARÁN
chi chi chi chi chi
TARÁN TARÁN TARÁN TARÁN TARÁN TARÁN
(Gullar 2008: 51)

Inmediatamente después de esta monumental *aparición-descripción* de la locomotora, nos encontramos con la peculiar nota: “para ser cantada con la música de la *Bachiana* n.º 2, Toccata, de Villa-Lobos”. Respecto al origen de esta desconcertante recomendación en el texto, el propio Gullar, en entrevista con Bruno Dorigatti, comentó el recuerdo de los viajes con su padre Newton Ferreira, comerciante ambulante que vendía mercancías *maranhenses* en el Piauí y viceversa:

“Eu me lembro da primeira vez em que fiz essa viagem: saíamos de madrugada e quando o dia começava a amanhecer o trem chegava nos Campos de Perizes, uma espécie de Pantanal, enorme, muitas aves”, recorda. Ao ouvir pela primeira vez *O trenzinho caipira* [como también es conocido el 4to movimiento, Toccata de la *Bachiana* n. 2 de Heitor Villa-Lobos], Gullar se lembrou dessas viagens com o pai. Teve vontade de colocar letra, e tentou por 20 anos. Mas não conseguiu. Na capital argentina, quando trabalhava no *Poema Sujo*, “uma retomada de todo o indivíduo”, no momento em que fala da viagem com o pai, recordou-se da música. “Interrompi o poema, coloquei na vitrola o disco que levava comigo e em 20 minutos fiz a letra que por 20 anos tentei fazer. (Dorigatti 2010: 34)

La *Bachiana* No. 2 de Heitor Villa-Lobos pertenece al grupo de composiciones *Bachianas brasileiras*, en las que el compositor brasileño logró adecuar los elementos tonales,

polifónicos, contrapuntísticos, rítmicos y estructurales de la música de Johann Sebastian Bach al folklore de su país: “In Villa-Lobos nature and machines are fused into a harmonious co-existence in the tropics or as Marcel Beaufils has put it: ‘Villa-Lobos writes the name of Bach in the sky with smoke of worn-out locomotives in the Brazilian desert, sertao’ (Tarasti 1995:197). Esta *Bachiana* fue escrita en 1930. La toccata *O trenzinho do caipira* comienza, un poco *moderato* para concluir en un vertiginoso *allargando* que, imita un tren arrancando hacia el momento de acelerar y ralentizar al fin, culminando el movimiento musical en el freno total evocado al final. Villa-Lobos representa su locomotora mediante un nutrido despliegue de percusión brasileña.

Así pues la relación está dada por dos momentos importantes; el primero cuando Gullar escuchó la *Bachiana* No.2 y la asoció con los viajes en tren que en realidad hizo con su padre entre 1930 y 1940; el segundo momento es 1975 cuando, mientras recuerda esos viajes con su padre, relaciona *O trenzinho do caipira* al proyecto de escritura del *Poema Sujo*, cumpliendo además el deseo hasta antes infortunado de “poner letra” a la obra musical.

Volviendo al poema, la representación *onomatopéyico-literaria* del lentificarse del tren –igualmente representado musicalmente en la obra de Villa-Lobos, cuya escucha recomendamos para la mejor comprensión de nuestra argumentación– finaliza con la representación del freno total “¡¡CHIBUN!!” (Gullar 2008: 61) que podemos identificar fácilmente también en *O trenzinho do caipira*.

Esta convergencia interartística, lograda a través de la alusión a la *acústica* convencional del tren de vapor en el discurso literario y musical, ha sido en diversos momentos resuelta sólo en los contornos marcados por las onomatopeyas en el texto poético. La propuesta de nuestro trabajo quisiera contribuir a una observación más compleja del influjo musical y sonoro sobre un término clave para todo el *Poema Sujo*: la velocidad.

La convergencia del discurso musical con el proceso creativo de Gullar puede ser visto, desde una perspectiva más amplia, como una *solución retórica* a la problemática de base en la escritura del *Poema sujo*, la cual desde el inicio hace evidente la imposibilidad de compaginar el tiempo de lo recordado con el tiempo de enunciación poética: un entrecruce de diversas velocidades. Es paradójico el hecho de que en las representaciones mentales de los dos recorridos del signo *tren* puedan ambos seguir el propio curso, la propia *velocidad* y, sin embargo, se puedan sincronizar mediante la convergencia fugaz en las onomatopeyas convencionales del tren –arranque, aceleración, lentificación, freno–, sin embargo esto resulta posible gracias a la impronta de la obra de Villa-Lobos en el proyecto de Gullar. La paradoja de *distintas velocidades convergentes* se convierte en adelante en una temática medular en todo el discurso poético de Gullar. Esta particularidad puede observarse inmediatamente después del periodo *marcado* por el fin de las onomatopeyas representadas en el texto poético: “Muchos/muchos días hay en un solo día/porque las cosas mismas/ los componen/con su carne / (o hierro/o como se llame esa materia tiempo” (Gullar 2008: 61) y en adelante las reflexiones sobre las *velocidades convergentes* será evocado muchas más veces en el poema: “en una noche hay muchas noches/ pero de un modo diferente de como hay días/ en el día/(especialmente en los barrios/ donde la luz es poca)/ por que de noche/ todos los actos son pardos/ y la naturaleza cierra/ los ojos de colores” (Gullar 2008: 71), “No tiene la misma velocidad el domingo/ que el viernes con su ajetreo de

compras/haciendo aumentar el tránsito y el consumo/de jugo de caña helado”(Gullar 2008: 127), “Y del mismo modo/que hay muchas velocidades en un/ solo día/ y en ese mismo día muchos días/ así/ tampoco se puede decir que el día tiene un único centro” en este último fragmento, la traslocación final del principio de *velocidades convergentes* hacia *otros centros* terminará, por dirigirse –e intercambiarse– a otros significantes del poema –en la ciudad, los objetos, los animales y, al fin, los individuos– hacia la parte final del texto:

la ciudad está en el hombre
pero no de la misma manera
en que un pájaro está en un árbol
no de la misma manera que un pájaro
(la imagen de él)
está/ba en el agua
(Gullar 2008: 145)

La imagen del pájaro que está –en el presente–, va –al futuro– y estaba –en el pasado– en su convergencia verbal en el original portugués demuestra, en nuestra opinión, un movimiento *temporal-retórico* similar al observado en la presencia del *tren sinfónico* de Villa-Lobos en el proyecto de Gullar; gracias a los significantes sonoros de ambos en función *indexical*, en modo análogo al caso de la *Oda* de José Trigo, estos proporcionan una rica identidad figurativa al discurso poético del *Poema Sucio*.

4. MEMORIA: TROPOS DE VAPOR EN IBEROAMÉRICA

A manera de conclusión sólo basta señalar la importancia del tren en su potencial semiótico en ambos casos literarios, en los que en este trabajo hemos observado la evocación de la memoria –histórico/cultural en el caso de José Trigo, histórico/personal en el caso del *Poema Sucio*– mediante el *tren* en cuanto signo complejo, que con sus referentes acústicos de tipo *indexical*, hace de los referentes espaciales y temporales tengan una fuente de metaforización rica y variada, útil en la construcción de tropos narrativos complejos que potencian gradualmente sus posibilidades de significación. Parece que estudios transversales a partir de los medios de transporte, aún tienen un largo recorrido para seguir comunicando y enriqueciendo la crítica literaria iberoamericana.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DEL PASO, Fernando (2015) *José Trigo*. México : Fondo de Cultura Económica.
DORIGATTI, Bruno (2010) *Entrevista: Ferreira Gullar, o poeta a os 80* en: *Saraviva Contenido*. vol.1, nº 1, Rio de Janeiro: 30-35.
GULLAR, Ferreira (2008) *Poema Sucio/el Vertigo del día* (ed. de Paloma Vital y Mario Cámara, traducción al español de Alfredo Fressia). Buenos Aires: Corregidor.
LUNDEVISK, Artur (1967) *Prólogo: un nuevo mexicano* (traducción de Marina Torres) en: DEL PASO, Fernando (2015) *José Trigo*. México : Fondo de Cultura Económica.
MARIAFIOTI, Roberto (2004) *Charles S. Peirce: El éxtasis de los signos*. Buenos Aires : Biblos.
TARASTI, Eero (1995) *Heitor Villa-Lobos, The Life and the Works, 1887–1959*. North Carolina: McFarland.

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



La verdad detrás del “hombre-camión” y otros híbridos “automovilizados” en *El arco en el cielo* (1967) y *País portátil* (1969) de Adriano González León / *The truth behind the “man-truck” and other “car-driven” hybrids in Adriano González León’s El arco en el cielo (1967) and País portable (1969)*

Anamaría López-Abadía Laya

(pág 105 - pág 111)

Este trabajo explora la crítica que trasunta la metáfora del hombre–vehículo en el cuento *El arco en el cielo* y en la novela *País portátil* de Adriano González León, de cara al discurso hegemónico que acompaña el desarrollo y el uso de sistemas de transporte. A través de una lectura atenta a la relación que mantienen los personajes con los medios de transporte, se revela un intercambio de propiedades y de competencias en que las mutuas limitaciones, lo falible y lo destructivo deshacen la ilusión del progreso sociotécnico. La percepción del tiempo como un desplazamiento sin meta y del espacio como encierro descubre el imaginario desecantado de los personajes. Sin embargo, esta misma conciencia es acicate de reflexión en torno al sentido de la vida y del ser sociotécnico.

Palabras clave: Hombre–vehículo, progreso, González León

With the man–truck of the story *The arch in the sky* and the ‘man–tire’, as it will be nicknamed the protagonist of *Portable country*, Adriano González León deepens a reflection started in his stories *Asphalt-hell* (1962) on the interaction between people and the means of mobility within the framework of the power relations that sustain these interactions. Following the postulate of Bruno Latour in his book *The Hope of Pandora*, which explores the intrinsic relationship between the human and the nonhuman, and that the works of González León fictionalize, this paper explores the criticism within the metaphor of the man-vehicle in the face of the official discourse that accompanies the development and use of transport systems. Some of the relevant aspects to deal with in this context are the perception of time and space in the imaginary of these characters and how they articulate a cultural memory that differs from the progressive and linear version of power entities.

Key words: Man-vehicle, progress, González León

Anamaría López-Abadía Laya (Caracas, Venezuela) es docente de literatura hispanoamericana en la Universidad de Colonia. Ha sido investigadora en el Instituto Iberoamericano de Berlín y en el Departamento de Lenguas Romances, de la Westfälische Wilhelms-Universität de Münster. Sus investigaciones y publicaciones se concentran en la literatura y cultura hispanoamericanas del siglo XX y del siglo XXI. Actualmente imparte un seminario sobre prácticas disidentes de cine y teatro en Hispanoamérica. Email: anamaria.lopez.a@gmail.com

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 16/12/2020

En su obra *Automovilismo, vialidad y modernización. Una aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante la primera mitad del siglo XX*, el historiador José Alberto Olivar vincula la construcción de carreteras y autopistas al proyecto de modernización y al desarrollo de los valores de progreso del país. De forma explícita y relevante para este estudio, Olivar hace hincapié en que la intención del avance de la red vial y de comunicaciones buscaba no solo la transformación del espacio físico, sino también un progreso de carácter social y político. Como precedente, Olivar refiere el decreto de Juan Vicente Gómez de 1908, que disponía “la construcción de carreteras centrales en todos los estados de la república” (2014: 23), a fin de desarrollar la economía y de acabar con la existencia y proliferación del caudillo regional, favorecido por el aislamiento. Puede decirse entonces que, desde sus comienzos, el desarrollo de la movilidad y de los medios de transporte se asoció con un poder arquetípico ejemplar, comprometido con el lado heroico y brillante de nuestra cultura, en tanto que apostaba por un orden y una vida estructurada, de seguimiento de la ley, rechazando las formas desgastadas de la rencilla armada.

De hecho, este “efecto de halo” de positividad de la movilidad y automovilismo se refleja en la temprana narrativa venezolana, donde los medios de transporte a menudo completan al personaje y son metáfora de lo que las figuras son capaces de hacer, de su aptitud de transformarse y de transformar a los otros. Recordemos, por ejemplo, la primera aparición de César Leal, en *Ifigenia*, de Teresa de la Parra, publicada en 1924. César Leal pasea con su auto nuevo frente a la casa de María Eugenia Alonso para verla por la ventana. Para la tía Clara, el carro y César Leal comparten atributos. Primero exclama: “¡Qué magnífico automóvil!” y, más tarde, refiriéndose a César Leal, dice: “¡es muy buen partido!... Muy picaflor, [...] pero es *magnífico*, en todos los sentidos” (1992: 231). Luego, María Eugenia, a quien al principio el carro le pareció “muy mal de colores, sumamente recargado”, y, César Leal, un tipo “demasiado gordo, demasiado triguero, demasiado viejo” (1992: 231), no podía sin embargo dejar de pensar en él y, es tal el embrujo del automóvil y de César Leal que, incluso, asemeja lo que siente al funcionamiento del auto, pues “al igual del motor, la gasolina y los cauchos, tenía al flamante Packard de arriba a abajo, de abajo a arriba, y de arriba a abajo” (1992: 231). Otro ejemplo del poder arquetípico del medio de transporte, en este caso ecuestre, lo encontramos en *Doña Bárbara*, la emblemática novela de Rómulo Gallegos (1929), donde Santos Luzardo, para ganarse la confianza y el respeto de los peones, tiene que pasar por la doma del caballo, que era “la prueba máxima de llanería, de demostración de valor y de destreza” (1988: 93). Esta capacidad de domesticación y de control sobre los instintos será la que definirá el carácter de Santos de ahí en más.

El cénit de esta versión ennoblecedora y civilizante de la movilidad y sus medios tiene lugar entre la década del cincuenta y del sesenta, cuando Venezuela se enriquece enormemente producto del cobro de los impuestos a las concesionarias petroleras y se inicia la transición de la dictadura a la democracia. Esta es la época en que se construyen las carreteras y autopistas más importantes del país y el momento en que según Olivar se pasó de un sistema de comunicaciones de crecimiento lento y esforzado, al emprendimiento de obras monumentales y exageradas, construidas en tiempo récord. No nos sorprende entonces que el epígrafe de la novela de Adriano González León, *País portátil*, publicada en 1969, sea justamente una publicidad política de Chrysler: “Venezuela is rolling. And it's rolling in cars and trucks made in Venezuela. Chrysler is rolling along in step with the

progress of a great democratic nation” (1968: 5). (“Venezuela está avanzando. Y está avanzando en carros y camiones hechos en Venezuela. Chrysler avanza también con el progreso de una gran nación democrática”).

Con el hombre-camión del cuento *El arco en el cielo* y el “hombre-neumático”, como se apoda al protagonista de *País portátil*, Adriano González León profundiza una reflexión iniciada en sus relatos *Asfalto-infierno*, de 1962, sobre la interacción entre las personas y los medios de movilidad en el marco de las relaciones de poder que sustentan esas interacciones, poder que, como se dijo atrás, está íntimamente ligado a una imagen radiante y heroica amparada bajo un discurso progresista y lineal. Este ensayo explora la crítica que trasunta la metáfora del hombre-vehículo de cara a los entes de poder, tomando en cuenta el postulado de Bruno Latour, que indaga sobre la relación intrínseca entre lo humano y lo no humano, y que las obras de González León ficcionalizan.

El protagonista del cuento *El arco en el cielo*, Camilo Ortiz, así como el de la novela *País portátil*, Andrés Bazararte, son hombres en su temprana madurez que están en situación de huída. Para Camilo Ortiz, más que una vía de escape, el camión es un cómplice o una extensión de sus propias fuerzas:

los cambios se hacen como quien descarga hachazos en un tronco y la luz debe abrirse a puñaladas. El camión, negro y destartado, avanza por una ruta que no va a ninguna parte o va al infierno. El hombre, a pesar de las luces, apenas ve los barriales. [...] a veces cierra los ojos y el camión se desmaya, con agudos chirridos en los resortes sin grasa y estruendo de maderas (1971: 11).

Camilo Ortiz, un chofer perito, va en el camión de su hermano a llevar una encomienda. A medida que avanza caemos en cuenta de que el personaje huye de un pasado familiar que lo atormenta. Camilo no se quedó en la casa paterna ni imitó a sus hermanos que ayudaron a su padre a levantar la finca y las siembras. A su regreso se encontró con un padre borracho y resentido, y con unos hermanos indiferentes, satisfechos y jactanciosos con su flota poderosa de camiones GMC. A Camilo le prestan un camión viejo como un gesto nimio en el que se le integraba a la familia “aunque solo fuera de mentira” (1971: 17). El camión aparece en este entramado semántico de vínculo familiar malsano y de cuestionamiento de su propio pasado, pero también como eco de su presente “solitario y negro”. Más aún, el camión es su cuerpo, pues Camilo:

Desde hace horas ya no es hombre, ni chofer, ni pareciera que tuviese el volante en las manos. Desde hace horas él va allí sobre el asiento de resortes saltados, como una pieza más. No es hombre. Es un repuesto pegado al acelerador, es un alambre que se agarra de la palanca de cambios, es una caja que acumula descargas y de pronto la tira a lo lejos, sin pensar muy claro, sin saber qué ruta lleva y qué extrañas fuerzas conducen esa maraña de cables, engranajes, tablas ruidos y bujías desgastadas en el cerebro (1971: 11-12).

Quiero llamar la atención sobre la complejidad de la relación entre el camión y

Camilo, en que difícilmente podemos reconocer dónde comienza uno y dónde termina el otro. Este híbrido es lo que Latour denomina un colectivo moderno: “un colectivo en que las relaciones entre los humanos y los no humanos son tan íntimas, en el que hay tantas transacciones y tan alambicadas mediaciones, que no hay ningún sentido plausible en el que puedan distinguirse los artefactos, [...] [de] los sujetos” (2016 [2001]: 235-6). El camión como cuerpo segundo de Camilo o analogía de sí mismo, pero no como despliegue de destrezas sino como una relación que da cuenta de mutuas limitaciones. Por eso cuando tira por el barranco los sacos de granos de café que debía entregar por encargo de su hermano, Camilo habla del alivio que siente ahora que el camión “aligerado, dobló las cuestas y se perdió entre entre las curvas, a todo lo que daba el motor” (González León 1971: 14). Y cuando el vehículo permanece detenido en el filo, Camilo está allí como el camión, inerte. Porque

Ni siquiera se advierten esos pájaros que de pronto suenan en la noche y hacen un barullo entre las ramas. El tiempo, las cosas, el viento, se han quedado quietos y Camilo mira extenderse esa pasta oscura y sin formas [...]. Camilo no ve nada, no observa nada, y sus ojos están tupidos por la neblina y sus manos tiemblan cuando el camión arranca y se pone a rodar (1971: 14).

Una de las consideraciones de interés al concebir al ser humano como un ser sociotécnico es la conciencia de que el resultado de la interacción entre humanos y no humanos es impredecible (Latour 2016 [2001]: 236). El éxito de su reunión —de su intercambio de propiedades y de competencias— no garantiza la meta inicial, como lo parecía por ejemplo en *Ifigenia* y en *Doña Bárbara*, donde el automóvil y el caballo domado eran una conquista obvia, una anticipación de virtudes indiscutibles. González León aprovecha el pliegue de lo humano y lo no humano para mostrar el desvío de la norma e integrar las posibilidades del fracaso y la destrucción en el marco de sus propias actividades. Desde este punto de vista, la modernidad marcada por el impulso tecnológico y direccionada por el progreso apunta a una catástrofe total. De hecho, el hombre-camión, símbolo del *status quo* como parte de un negocio floreciente que es, se presenta de manera disfuncional, fallido. Esta sensación de fracaso se transmite en la paradoja de una movilidad urgente sin meta, pues el camión “se come las rectas y las curvas, sin destino preciso, conducido atropelladamente como se ha conducido él [...] en un viaje que no tiene ni principio ni fin” (1971: 22, 12). La misma urgencia y falta de tiempo también sugiere que sus acciones probablemente no alcancen ningún objetivo ni produzcan ningún resultado, pues Camilo dice dos veces que “avanza por una ruta que no va a ningún lado o va al infierno” (1971: 11).

Una impresión muy similar causa Andrés Bazararte cuando, yendo en el autobús con el maletín bomba apretado entre las piernas se pregunta si todo aquello no funcionaba “como un acto desesperado y final”, es decir, un sinsentido (1969: 17). La acción de la novela se basa en un recorrido por Caracas durante una tarde y media noche. Andrés tiene que transportar el maletín bomba al otro lado de la ciudad como parte de un plan desestabilizador de los revolucionarios con quienes ha trabado amistad. Pero el recuerdo persistente de su cobardía prevé el fracaso de su propio proyecto. Para nada le sirve repetirse el lema de los revolucionarios “hay que tener riñones”: le dan miedo hasta los peligros superados por sus compañeros. No sabe cumplir su primer encargo y falla en la puntualidad. Precisamente este es el defecto que hará fracasar toda la acción terrorista.

Andrés escoge ir en autobús por tener las cualidades perfectas de un “no lugar” que le permita camuflarse, ser simplemente un pasajero más, sin identidad singular ni relación (Agué 2017: 107). Lo escoge, además, porque piensa que el trayecto es cosa de minutos. No obstante, el tiempo no pasa, no solo por causa del tráfico, sino por un clima materialmente oprimente. Porque en el autobús

Se puede creer que se está de paso, que todo es apenas una dificultad y un sofoco de quince minutos y que en la próxima parada se ganará el aire libre. Pero la nueva sacudida dispersa el olor. Ahora es una sensación de traqueteo de columpio viejo y un chillido apaciguado por la tapicería de plástico. La sensación de flotar que sube desde las gomas afincadas contra el asfalto, [y] la débil oscilación de las correas-agarraderas que caen sobre los veintidós asientos y las treinta y cuatro cabezas [...]. (González León 1969: 23)

En el autobús el calor es doblemente abrasador, como “un pedazo de sol, un juego de cuchillos”, y “que molesta, que hace mal a los ojos”. Es decir, Andrés tampoco ve. Lo dice después cuando describe el brillo del asfalto “que arde en los ojos y hay que cerrarlos mientras se resopla y se tira la cabeza hacia atrás” (1969: 14), y cuando menciona “el humo del tubo de escape y la mirada obstaculizada, borrosa” (1969: 23). En el autobús se revierten todos los criterios inveterados, provenientes quizás del temprano fordismo, como aquello de estar “lustroso y sobre ruedas” para dar a entender que todo funciona bien. Ni limpio ni andando. Andrés se siente en el autobús como “una cosa grasienta y hedionda con toda la carrocería y los cierres de seguridad en cerebro”. Es decir, mental y físicamente inmundado, además de trancado.

Por cierto, en *Pais portátil* y en *El arco del cielo* los vehículos no emulan a animales poderosos, cazadores de presa, como los jaguares o las águilas de movimiento preciso, de velocidad direccionada (Giucci 2012: 115). Antes de lanzar el camión al vacío, Camilo, el hombre-camión, se describe como “un burro negro de ruedas dobles en la parte trasera que por primera vez no estara soltando sus rebuznos metálicos en el portón inmenso del garage” de su hermano, y como un buey que muge mientras las ruedas del camión “patinan, resbalan, [y] terminan por vencer los surcos de agua y barro” (González León 1971: 11). En *Pais portátil*, las ambulancias se describen como cucarachas (1969: 20), las radiopatrullas, “como grandes tortugas al sol” (1969: 180) y en general, todos “los automóviles [aparecían] quietos, echados, con el sol estallando en las capotas. Los automóviles [permanecían] bobos, ahogados, ahítos [...] como hormigas metálicas avanzando hasta que nadie sabe dónde” (1969: 14) y la gente iba toda “empotrada en [...] cajas giratorias, libres, presas”, “como neumáticos” (1969: 123).

Con la metáfora del hombre-camión y del hombre-neumático se nos introduce a mi parecer en el meollo de un proceso reductivo o de metamorfosis que acaba en un pedazo de alambre o en caucho. Por un lado, este acto de reducción, que es también una imagen de la destrucción, es una imagen antimesiánica esclarecedora de la realidad humana, porque muestra la muerte invisible de todas las cosas, allí donde quisiéramos que solo hubiera vida. De esto se dan cuenta los personajes mientras están dentro de los vehículos y comparten cualidades con ellos. Es más, la conciencia de su calidad sociotécnica, esta

mutua dependencia y fragilidad es la que inicia en ellos una reflexión en torno al sentido de la vida. ¿Dónde está “the progress of a democratic nation” propagado orgullosamente por Chrysler? La ciudad a simple vista es un valle de concreto y metal con sus autopistas como cintas. Andrés está rodeado por un ambiente de suciedad y malos olores, las cosas tienen un vaho picante, hay un tufo a frituras, todo está embargado de humo y de mugre y a los lados de la carretera solo hay superbloques tipo colmena y ranchos miserables. Es evidente que Adriano González León nos sumerge en el elemento destructivo de esa selva metálica de la zoología de la circulación, o del ser humano-no humano en Caracas a fin de desarticular el esquema rudimentario del progreso lineal. Los personajes-vehículos deshacen la ilusión de que como seres sociotécnicos seamos más capaces de abordar el presente con objetividad crítica sin que se repitan errores del pasado, y esta conciencia que integra las posibilidades del fracaso es la que tematizan *Pais portátil* y *El arco en el cielo*.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGÉ, Marc (2017) *Los no lugares*. Barcelona: Gedisa.
 GALLEGOS, Rómulo (1988) *Doña Bárbara*. Madrid: Espasa-Calpe.
 GIUCCI, Guillermo (2012) *The Cultural Life of the Automobile*. Austin: University of Texas Press
 GONZÁLEZ LEÓN, Adriano (1969) *Pais portátil*. Barcelona: Seix-Barral.
 — (1971) “El arco en el cielo” en *El hombre que daba sed*. 11-24. Barcelona: Seix-Barral.
 LATOUR, Bruno (2016) *La esperanza de Pandora. Ensayos sobre la realidad de los estudios de la ciencia*. Barcelona: Gedisa.
 OLIVAR, José Alberto (2014) *Automovilismo, vialidad y modernización. Una aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante la primera mitad del siglo XX*. Caracas: Academia Nacional de la Historia-Fundación Bancaribe.
 PARRA, Teresa de la (1992) “Ifigenia” en *Obra escogida. Teresa de la Parra I*. 21-361. México: Fondo de Cultura Económica.



“Nunca salí del horroroso Chile”: perspectivas de (in)movilidad en Enrique Lihn /

“Nunca salí del horroroso Chile”: perspectives of (im)mobility in Enrique Lihn

Henriette Terpe

(pág 113 - pág 120)

La poesía de Enrique Lihn, caracterizada por su tono altamente prosaico y muchas veces hasta ensayístico, está sujeta en varios de sus poemarios a la experiencia del viaje y de la movilidad de un yo poético que a la vez que intenta recolectar sus impresiones del viaje, sufre la inestabilidad de su mirada fugaz y siempre de paso que inmediatamente se traduce en un lenguaje poético fragmentario y heterogéneo. Mas en su siempre crítica auto-observación meta-literaria llega también a la afirmación que la movilidad exterior no tiene que coincidir con el interior del sujeto que a la vez depende invariablemente de su lengua materna. Aunque la poesía de Lihn a partir de los títulos se enmascara de literatura de viaje, rompe decididamente con los discursos y tópicos tradicionales de los relatos de viaje.

Palabras clave: Enrique Lihn, poesía chilena, viaje, inmovilidad

The poetry of Enrique Lihn is characterized in many of his works by the experience of travelling. The poetic subject tries to collect his impressions of foreign cities and countries, but his mobile and fleeting view on the world leads to a very fragmented and heterogeneous poetical language. Besides, through the metaliterary auto-observation the subject is able to detect the differences between exterior mobility and inner immobility, which is directly connected with the mother tongue. Although Lihn's poetry seems to be travel literature, it breaks decidedly with the typical traditional discourses and topics of the travel narratives.

Key words: Enrique Lihn, Chilean poetry, travel, immobility

Henriette Terpe estudió física, literatura comparada e hispánicas en Colonia, Bochum y Madrid. En 2017 terminó sus estudios de máster con un trabajo sobre poemas largos americanos de la primera mitad del siglo XX. Desde entonces es asistente científica en la cátedra de Wolfram Nitsch en la Universidad de Colonia. Como miembro de la a.r.t.e.s.

Graduate School for the Humanities Cologne elabora ahora su proyecto de doctorado sobre diarios poéticos de muerte españoles y americanos.

Fecha de presentación 09/12/2020

Fecha de aceptación 10/12/2020

En 1916, Vicente Huidobro se embarcó en Buenos Aires rumbo a Europa, llegando primero a Cádiz e instalándose un poco más tarde en París. Había llegado para conquistar, y al poco tiempo frecuentaba los salones literarios más importantes de la época. La metrópolis le recibió con los brazos abiertos mientras quedó fascinada por su carácter excéntrico. Este viaje a París y a continuación su producción literaria en lengua francesa fueron, si no el comienzo de su carrera literaria, sí un momento iniciático tanto para la consolidación de su identidad artística como para establecer los lazos fuertes que para el resto de su vida le unirían a Europa.

Cincuenta años más tarde, otro poeta chileno de 35 años, sale de Chile rumbo a París con una beca de museología de la UNESCO. Que la beca fue precisamente de museología parece casi irónico teniendo en cuenta la mirada que Enrique Lihn adopta frente a París en su poesía. Su experiencia europea difiere radicalmente del resplandor extático que vivieron los artistas e intelectuales de las Vanguardias históricas en la capital del arte moderno. El resultado de este viaje fue el poemario *Poesía de paso*, galardonado con el premio de poesía de Casa de las Américas en 1966. En otro viaje a París en los años 70 Lihn escribió *París, situación irregular* y después de un viaje a Nueva York con una beca Guggenheim publicó el poemario *A partir de Manhattan*.

“A mí, por ejemplo, se me ha creado un reflejo condicionado que escribo poesía siempre que viajo, y en los últimos 15 años he estado haciendo pequeños viajes, que se han convertido en un escapismo, o en una manera de respirar, de olvidarse de lo que está ocurriendo allí” (Ayala 2008) afirma Lihn en una entrevista en 1985. En la dimensión política de Lihn, que se toma “pequeñas vacaciones” de la dictadura de Augusto Pinochet, aquí no me quiero centrar. Más bien lo que interesa aquí es esta relación “condicionada”: “siempre que viajo”, el viaje como situación y condición de la escritura. Desde luego esto no quiere decir que Lihn solo escribió cuando se encontraba lejos de la dictadura.

Enrique Lihn definió su poesía en varias ocasiones como “poesía situada”, “una especie de escritura instantánea, que responda *in situ* al estímulo” (véase también Ostria González 1992). Con esta definición también se podría llegar a una literatura de viaje, digamos tradicional, y hay sobre todo en América desde las cartas de los conquistadores una tradición enorme de tales relatos de viaje. Como afirma Óscar Galindo, esta literatura de viaje tiene como eje de la narración la configuración autobiográfica y testimonial y narra en forma de diario o registro los acontecimientos, con lo cual se trata de un medio de informe o traspaso de información a un destinatario individual o plural: “Ideológicamente implican una voluntad de apropiación de la identidad cultural del otro y la noción de pertenencia a una cultura dominante y, en consecuencia, sancionada por criterios filosóficos, históricos y religiosos etnocentristas” (Galindo 1995). Los textos de Lihn a veces, en lo que concierne a la forma, se acercan a un diario. Por ejemplo, encontramos en *París, situación irregular* varias fechas del mayo de 1975 y en el texto se mezclan poesía y prosa con apuntes cotidianos. Las alusiones a lugares y situaciones concretos dan fe del movimiento del sujeto poético, y es casi como si la movilidad también pusiera en movimiento los géneros, oscilando entre poemas en prosa, prosa de tono coloquial y de un tono más ensayístico.

Pero lejos de reclamar para sí el poder de dar una imagen fiel y verdadera de los

hechos, la poesía de viaje de Enrique Lihn, aunque muestra el deseo de situarse, fracasa en el intento por varios motivos. El primero es el siempre presente y amenazante saber por la insuficiencia del lenguaje, que atraviesa toda la obra lihneana. “Pero escribí, tuve esta rara certeza, la ilusión de tener el mundo entre las manos” y “De la vida tomé esas palabras / como un niño oropel, guijarros junto al río: / las cosas de una magia, perfectamente inútiles” leemos en el poema “Porque escribí” (Lihn 2018). Esta paradoja es el núcleo de la auto-reflexividad de esta poesía, que siempre comenta desde dentro la grieta que separa el lenguaje de la realidad exterior. En el momento de nombrarlo el objeto ya es arrancado de su realidad, y, sin embargo, los poemas buscan su arraigo en referentes reales fuera de la literatura. Un relato de viaje informativo y descriptivo ya parece imposible con coordenadas básicas como estas.

La movilidad del sujeto viajante complica la situación aún más: “No puedo seguir escribiendo en medio de la movilidad de esta escritura que se empeña en rehusarse a dar dos pasos consecutivos, demasiado movediza” nos confiesa el sujeto poético en *París, situación irregular*. La cantidad de estímulos y la imposibilidad de asimilarlos a través de una escritura lineal y “consecutiva” ponen en peligro todo el proyecto de escritura. La mirada del sujeto es fugaz y fragmentada luchando para descifrar la gramática y semántica de la metrópolis, todo parece “ilegible” y al sujeto le falta la posibilidad de expresarse adecuadamente: “Alojado en una lengua extranjera como en un hotel al que justo / se llega para ocupar el más pequeño cubículo / las palabras que no llegan nunca en el momento oportuno / sino algunas horas más tarde pero sin efecto retroactivo / y nunca para evitar la decepción de una cita.” (Lihn 1977). Otro lenguaje particular pero esencial son los pictogramas y diagramas de los planos de metro de los que tiene que hacer pequeñas traducciones para su uso individual, temiendo cada vez que para frente a un plano provocar un disgusto a “medio millón” de pasajeros que le están “pisando los talones” (*ibid.*)

Porte Dorée —> Balard
 Daumesnil —> Etoile
 Place D’Italie —> Villette
 Jussieu

Para volver por mi
 paraguas a la casa
 de Manuel.

(*ibid.*)

Aparte de esta desconfianza del lenguaje, el sujeto poético de los libros de viaje europeos de Lihn sufre otro problema grave de un tinte más bien cultural. Ya a partir del primer poema de *Poesía de paso* presenciamos una extraña relación entre la memoria, el presente y la mirada del yo poético. Dice el poema “Nieve”: “La nieve era en Bruselas otro falso recuerdo / de tu infancia, cayendo sobre esos raros sueños / tuyos sobre ciudades a las que daba acceso / la casa ubicua de los abuelos maternos [...] ¿Dónde está lo real?” (Lihn 2018), y más concreto leemos en “Muchacha Florentina”: “El extranjero trae a las ciudades / el cansado recuerdo de sus libros de estampas, ese mundo inconcluso que veía girar, / mitad en sueños, por el ojo mismo / de la prohibición” (*ibid.*). Nos encontramos aquí ante una confusión inquietante entre la memoria, “los recuerdos”, y la realidad vista en Europa. El sujeto poético fue educado en América, pero el fundamento de esta educación

fue claramente la cultura europea. Por eso conoce las ciudades europeas por sus “libros de estampas”, y ahora, viendo estas ciudades por primera vez de verdad, duda de la realidad tanto que de sus recuerdos. Es como si mirara la realidad por el filtro de su memoria de las imágenes de los libros escolares y de repente la realidad vista le parece menos real que su recuerdo. Lo mismo pasa cuando el yo poético viajero se encuentra en Rouen frente a la famosa catedral. Por sus estudios de arte es familiar con la serie de cuadros de Claude Monet. Esta catedral de Monet es para él la verdadera y en el poema ve toda la ciudad con los ojos de Monet: “Dos catedrales mutuamente hechizadas: / la que siempre se supo y esta otra” (*ibid.*). “Esta otra”, que es la catedral de piedra que sirvió a Monet de motivo para sus cuadros, para el yo poético no es el original. No la ve como obra independiente, sino solo como una imagen más. Así el viajero que vino a Europa para conocerla justamente no la conoce en su viaje, sino la reconoce. Hasta llega a afirmar en el poema “Ciudades”: “Ciudades son imágenes. [...] Ciudades son lo mismo que perderse en la calle / de siempre, en esa parte del mundo, nunca en otra. [...] En el gran mundo como en una jaula / afino un instrumento peligroso” (*ibid.*). El extranjero solo puede caminar por las calles como por un museo grande: “El poeta de paso no conocerá nunca Europa: se limitará a recorrerla, separado de ella como por un cristal de seguridad, una galería de imágenes.” (Lastra 1990). Hay una falta de interacción y de comunicación en esta condición de viajero, que por consecuencia se siente terriblemente fuera de lugar. A pesar de que él reconozca la ciudad, ella no muestra ningún interés por el recién llegado, una sensación que se agrava en *París, situación irregular*. No solo no interesa por su arte – con un guiño a Huidobro en mitad de un pasaje sobre pingüinos sudamericanos “exiliados en el Zoo de París” leemos “Nuestros coterráneos, en cambio, guardan un prudente silencio. Ya no se trata – ¡poetas! – de triunfar en París” (Lihn 1977), sino toda su persona no hace falta aquí: “Anciana de París que cierras al atardecer tu ventana inimaginable, ten piedad de mi amor por esta ciudad que, como tú, no me reconoce.”. Incluso la ciudad le dice “no eres nada / a cada vuelta de sus diez mil esquinas”. Ante tal rechazo el sujeto poético se autodefina como “meteco”, palabra que viene del griego y denominaba extranjeros en Atenas que tuvieron derechos muy reducidos y quedaron fuera de los círculos nobles de los ciudadanos de la capital. Con lo cual, el sujeto latinoamericano se pone en el lugar del intelectual periférico, que no tiene acceso a las vías de información y comunicación de la cultura central. Mas no lo hace en un acto de autocompasión sino más bien con cierta ironía hacia las rejas rígidas de una cultura supuestamente dominante y a la vez hacia su propia figura que hasta corre peligro de convertirse, como Lihn advierte en las *Conversaciones* con Pedro Lastra, en un “erudito paródico que produce efectos de erudición”. La ironía es una estrategia de superar este rechazo total y esta imposibilidad de comunicación entre las culturas, pero, como veremos más adelante, solo tapa parcialmente el abismo que se abre.

Mientras el viaje a Europa tiene un fuerte, digamos, sustrato de educación y recuerdos, aunque sean “recuerdos falsos”, el siguiente viaje a Estados Unidos y a Nueva York carece completamente de semejantes momentos de “reconocimiento”. El panorama que se abre ante los ojos del lector es el de una ciudad moderna capitalista y altamente inhumana dominada por un lado por la miseria y la criminalidad y por otro lado por la publicidad y la televisión, “el pequeño horno crematorio donde se abrasan los sueños”. Para el “yo, el analfabeto”, la ciudad, el “Hipermanhattan”, no es descifrable, porque está “escrita para otros” (Lihn 1979). Faltan todos los puntos de referencia que todavía en Europa pudo sacar

de su memoria. En Nueva York sufre una confusión babélica que se traduce también en la imposibilidad de entrar en contacto con la “otra cultura”. Tampoco extraña la referencia a Babel en la ciudad con los edificios más altos del mundo, pero la falta de comunicación resulta insoportable: “Si el paraíso terrenal fuera así / igualmente ilegible / el infierno sería preferible / al ruidoso país que nunca rompe / su silencio, en Babel.” (*ibid.*).

Muy presente en la presentación de la ciudad es el Subway neoyorquino. Cuatro poemas de *A partir de Manhattan* giran en torno de las arterias centrales del tráfico. Rasgos de este mundo subterráneo son los cambios bruscos entre oscuridad y la luz fría de la publicidad, “la velocidad incomprensible” y las masas de, casi no me atrevo de decir “masas de personas”, porque en los poemas del Subway de Lihn básicamente no hay personas. Hay “Millones de rostros planctónicos que se hunden en el centelleo de la oscuridad / o cristalizan al contacto de la luz fría”. Ante este “Río del Subway” donde “no se ve la misma cara dos veces” estamos como ante un moderno río de Heráclito, pero se nos presenta también la duda si detrás de todo este movimiento superficial todavía podemos suponer una unidad consoladora. Otro poema retrata el Subway como una cárcel y ya ni siquiera hay “rostros”, sino solo “presos” y “hordas”. El aire de la estación es un “aire de cárcel” provocado por un tren fantasma e invisible, el ruido de los vagones es “infernado” y el único impulso de los seres es huir lo más rápido posible. Las dos personas que se retratan un poco más de cerca en el Subway, una monja y una “vieja”, se nos presentan como de otro mundo. La monja en el metro es “Refractaria a lo que se llama la vida” y todo lo que pasa alrededor de ella no la afecta en lo más mínimo. Ella simplemente “funciona” y “obedece a las órdenes de Dios / seguramente con probada eficacia”. Con cierta sorna el poema pregunta: “¿no depende de ella quizá / el funcionamiento de todo Manhattan?”. Lejos de toda espiritualidad y humanidad ni la monja ni el poema reflejan nada de calor humano, sino los adjetivos dominantes son “frío” y “pálido”. La vieja, que más parece un bulto que un ser humano, viaja en el Subway diariamente, tal vez para llegar o volver del trabajo, pero el último verso deja muy claro su situación y lo que la espera cada día: es un “morir en vida”.

Tanto en los poemas del Subway como, por ejemplo, también en los poemas que tienen como tema varios cuadros de los museos de Nueva York, seguimos la mirada del sujeto poético. En general esto sería un aspecto de la literatura de viaje tradicional, el viajero cuenta lo que ve, y en el mejor de los casos cuenta “lo nunca visto”. La gran importancia de la mirada, sin embargo, se convierte en los poemas neoyorquinos de Lihn en un “mundo de voyeurs” como leemos en el poema “Nada que ver en la mirada”: “Un mundo de voyeurs no mira lo que ve / sabe que la mirada no es profunda / y se cuida muy bien de fijarla o de clavarla”. La mirada del extranjero solo toca las superficies, no puede penetrar la cultura ajena. Lihn elabora al final de *A partir de Manhattan* toda una teoría de la mirada. Afirma que solo la memoria da profundidad a la mirada, porque la memoria es “por definición lo profundo”. Sigue el poema: “En la memoria / no nos encontraremos nunca delante de las cosas que vimos alguna vez ni en realidad ante nada / Pero en lo real – donde ocurre exactamente lo contrario – las cosas son pura superficie / que nos cierra al conocimiento de las mismas”. Esto explica también porque “la mirada / es solo un escenario / donde el espectador se mira en sus fantasmas”.

Los fantasmas persiguen al sujeto poético y provocan así la sensación de inmovilidad a pesar de los distintos viajes que transmite el poema siguiente:

Nunca salí del horroroso Chile

mis viajes que no son imaginarios
tardíos sí – momentos de un momento –
no me desarraigaron del eriaz
remoto y presuntuoso
Nunca salí del habla que el Liceo Alemán
me infligió en sus dos patios como en un regimiento
mordiendo en ella el polvo de un exilio imposible
Otras lenguas me inspiran un sagrado rencor:
el miedo de perder con la lengua materna
toda la realidad. Nunca salí de nada.

(Lihn 2018)

Aquí se concreta un poco más donde hay que buscar el origen de los fantasmas: en la educación autoritaria y rígida de “los dos patios” del Liceo Alemán. Adriana Valdés y Matías Ayala la caracterizan incluso como “traumática”, y los poemas “Bella época” y “La pieza oscura”, por ejemplo, aluden ambos a una infancia dominada por adultos opresivos, una religiosidad hipócrita y una sexualidad reprimida. Educado en una cultura lejana que no era la suya el yo está condenado para siempre a un conflicto de identidad y también de inferioridad infundida por profesores intransigentes y anticuados. La lengua castellana, al fin y al cabo su único medio de expresión, lleva toda la carga tanto de su historia personal como de la historia universal. Durante sus viajes este yo es un extranjero eterno, que ni puede defender su identidad propia, porque el viaje la pone en peligro, ni puede acercarse a la cultura ajena, que tampoco es tan ajena ya que el yo la recuerda de alguna manera, por miedo de perder “toda la realidad”. Todo el gesto cosmopolita que acompañó a algunos vanguardistas no solo ha desaparecido, sino se niega su posibilidad. El gran relato de un ciudadano del mundo que asimila varias culturas se quiebra para siempre.

Con respecto a los relatos de viaje tradicionales casi parece que solo queda el viaje como causa de la escritura, la condición “siempre que viajo” que vimos en el comienzo. Aunque la poesía de Enrique Lihn siempre deja entrever el deseo de “situarse”, también en el movimiento, es imposible cumplirlo. Las limitaciones del lenguaje impiden una narración guiada por la contigüidad, la escritura se fragmenta mientras el sujeto se mueve por el mundo. Tampoco puede mantener la noción de dominancia de su cultura frente a la cultura ajena, porque ni puede construir su propia imagen ni abarcar las ciudades extranjeras. Mientras el yo se mueve en viajes “no imaginarios” por el mundo, el “polvo de un exilio imposible” se acumula sobre la parte inmóvil del interior del sujeto.

Permítanme cerrar este pequeño viaje por la poesía de Enrique Lihn con unos versos que fueron escritos en París 100 años antes de los primeros tardíos viajes de Lihn:

Amer savoir, celui qu'on tire du voyage!
Le monde, monotone et petit, aujourd'hui,
Hier, demain, toujours, nous fait voir notre image

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AYALA, Matías (2008) «La condición latinoamericana de Lihn». *Universum: revista de humanidades y ciencias sociales* 23.1: 12-22.
- «Mirada, viaje y memoria en Enrique Lihn = View, trip and memory in Enrique Lihn.» *Taller de Letras* 42: 9-21.
- BAUDELAIRE, Charles (1993) *Die Blumen des Bösen / Les fleurs du mal*. Trad. Friedhelm Kemp. München: Deutscher Taschenbuch-Verlag
- GALINDO V., Óscar (1995) «Escritura y viaje en la poesía de Enrique Lihn». *Revista Chilena de Literatura* 46: 101-109.
- LASTRA, Pedro (1990). *Conversaciones con Enrique Lihn*. Santiago, Chile: Atelier Ediciones.
- LIHN, Enrique (1979) *A partir de Manhattan*. Valparaíso: Ediciones Ganymedes.
- (2018) *Poesía reunida*. Santiago: Ediciones Universidad Diego Portales.
- (1977) *París, situación irregular*. Santiago: Ediciones Aconcagua.
- OSTRIA GONZÁLEZ, Mauricio (1992) «Enrique Lihn o la desdicha sin respuesta». *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana* 18.35: 49-60.
- SANTIVÁÑEZ, Roger (2012). *Enrique Lihn: una poética del viaje: estudios sobre la poesía de viaje de Enrique Lihn*. Saarbrücken: Editorial Académica Española.
- VALDÉS, Adriana (2008) «Enrique Lihn: Santiago, París, Manhattan». *Revista Chilena de Literatura* 72: 89.
- (2008) *Enrique Lihn: vistas parciales*. Santiago, Chile: Palinodia.

Una provincia vehicular: transportes y transgresiones en la trilogía pampeana de Hernán Ronsino / *A vehicular province: transports and transgressions in the pampas trilogy of Hernán Ronsino*

Wolfram Nitsch

(pág 121 - pág 133)

Conforme a una clasificación propuesta por Jacques Lafitte, los medios de transporte se pueden considerar como máquinas universales: por un lado, funcionan como «máquinas activas» que transforman energía en movimiento; por otro, son igualmente «máquinas pasivas» que organizan el espacio, asignando un lugar particular al usuario con respecto al paisaje y a los otros pasajeros. Gracias a este carácter doble, pueden provocar varios efectos secundarios que se suman a su función primaria de locomoción. Un tren no solamente desplaza al viajero, sino altera también su percepción del mundo, su interacción con el entorno social y hasta su experiencia de sí mismo. Si bien tales efectos del tránsito generalmente cuentan poco en discursos administrativos, económicos o ingenieriles, desempeñan un papel tanto más importante en la literatura que tiende a subrayar tanto el contexto cultural de las técnicas del transporte como lo que Simondon llama la «margen de indeterminación» del objeto técnico. Esto se puede ver con particular nitidez en la narrativa del escritor argentino Hernán Ronsino, sobre todo en sus novelas *La descomposición* (2007), *Glaxo* (2009) y *Lumbre* (2013). La así llamada «trilogía pampeana» formada por ellas hace de la ciudad provinciana de Chivilcoy el teatro de una locomoción permanente, tan multi-forme como polifuncional. Por una parte, la obra explora con precisión casi etnográfica una cultura vehicular periférica, marcada por la contemporaneidad de lo incontemporáneo; por otra, vincula dramáticamente transporte y transgresión. En la pampa de Ronsino, el tren no se sustituye al caballo, sino coexiste con la tracción a sangre que persiste todavía cuando el ferrocarril ya ha desaparecido y es recordado como un vehículo con dos rostros, tan útil para la evasión estimulante como para la agresión asesina; y la bicicleta, otro sucesor del caballo «bárbaro», no se presta solamente a una exploración detenida del espacio urbano, sino también al agotamiento total del ciclista desenfundado.

Palabras clave: Transporte, Argentina, Hernán Ronsino, Ferrocarril, Bicicleta

According to a classification proposed by Jacques Lafitte, means of transport can be considered as universal machines: on the one hand, they function as «active machines»

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



that transform energy into movement; on the other hand, they are also «passive machines» that organise space, assigning a particular place to the user with respect to the landscape and other passengers. Thanks to this dual nature, they can cause various secondary effects which add to their primary function of locomotion. A train not only displaces the passenger, but also alters his/her perception of the world, his/her interaction with the social environment and even his/her experience of him/herself. Although such effects of transit generally count for little in administrative, economic or engineering discourses, they play an important role in literary fiction which tends to emphasise both the cultural context of transportation techniques and what Simondon calls the «margin of indeterminacy» of the technical object. This can be seen particularly clearly in the narrative of the Argentine writer Hernán Ronsino, especially in his novels *La descomposición* (2007), *Glaxo* (2009) and *Lumbre* (2013). The so-called «pampas trilogy» presents the provincial town of Chivilcoy as a theatre of permanent, multiform and polyfunctional locomotion. On the one hand, the novels explore with almost ethnographic precision a peripheral vehicular culture, marked by the contemporaneity of the untimely; on the other hand, they dramatically link transport and transgression. In Ronsino's pampas, the train does not replace the horse, but coexists with the blood traction that still persists when the railway has disappeared and is remembered as a vehicle with two faces, as useful for stimulating escape as for murderous aggression; and the bicycle, another successor to the «barbaric» horse, lends itself not only to a careful exploration of urban space, but also to the total exhaustion of the unbridled cyclist.

Keywords: Transport, Argentina, Hernán Ronsino, Railway, Bicycle

WOLFRAM NITSCH es catedrático de literatura francesa y de literaturas hispánicas en la Universidad de Colonia donde ha dirigido el Centro de Mediología y de Estudios sobre la Modernidad (MeMo). Sus principales áreas de investigación son la prosa francesa del siglo XX, la literatura española del Siglo de Oro y la narrativa argentina moderna, así como la mediología, la antropología literaria y la teoría del espacio. Recientemente editó con Christian Wehr el volumen *Cine de investigación* (2017), disponible en línea, y publicó el libro *El teatro barroco como campo de juego* (2018). De 2014 a 2018 dirigió un proyecto de investigación sobre los terrenos baldíos en el cine y la literatura moderna. wolfram.nitsch@uni-koeln.de

Recibido 12/12/2020

Aprobado 18/12/2020

1. TEORÍA CULTURAL DEL TRANSPORTE: MECANOLOGÍA Y MEDIOLÓGIA

Si los medios de transporte han conseguido cierto prestigio en la literatura moderna, lo deben apenas a su función primaria de locomoción. Tal como Saint-Exupéry, numerosos escritores han visto «más que un instrumento de desplazamiento» en un tren, un automóvil o un avión.¹ Los efectos secundarios señalados por semejantes elogios resultan de una espacialidad característica. Casi todos los vehículos son «mediatopos móviles», a saber, lugares trasladables que nos hacen ver, entender o sentir algo que no experimentaríamos sin ellos.² Este estatuto particular se destaca tanto más si se intenta ubicar a los medios de transporte en la tipología de las máquinas propuesta por Jacques Lafitte. En sus *Reflexiones sobre la ciencia de las máquinas*, publicadas en 1932, este arquitecto e ingeniero francés ha esbozado una «mecanología» o teoría de los objetos técnicos que fue elaborada más tarde por Gilbert Simondon y que incluye una clasificación sumamente original de las máquinas. Conforme a Lafitte, las máquinas son «cuerpos organizados contruidos por el hombre» que se distinguen tanto de los «cuerpos brutos» de la naturaleza anorgánica como de los «cuerpos organizados vivos» de la naturaleza vegetal, animal y humana. Si bien a diferencia de estos últimos no son capaces de crecer et de reproducirse, son sin embargo susceptibles de evolucionar, al contrario de los «cuerpos brutos»³. Gracias a eso, el reino de las máquinas abarca objetos técnicos muy diversos que Lafitte clasifica según su grado de composición, distinguiendo entre máquinas pasivas, activas y reflexivas. Las máquinas menos compuestas son las pasivas, como por ejemplo la casa que nos abriga o la balsa que flota en el río; tales dispositivos estáticos resisten al medio ambiente natural solamente por su posición y por su masa, «soportando sin transformarlos los flujos que los alcanzan», y por lo tanto «no tienen funcionamiento en el sentido estricto de la palabra». Las máquinas activas, en cambio, se alimentan de una energía que pueden transmitir y transformar: el molino utiliza la fuerza del agua para hacer girar la muela; la bicicleta rueda porque traslada la fuerza muscular del ciclista. En fin, las máquinas reflexivas, desde la ratonera hasta el torpedo automático, pueden modificar su propio funcionamiento conforme a las variaciones que surgen en su relación al medio ambiente.⁴ Aunque insista en el carácter progresivo de esta «serie mecanológica», Lafitte prefiere no obstante presentarla a la inversa para subrayar su rasgo más original, a saber, la inclusión de la arquitectura en el conjunto de las máquinas. Con referencia a Le Corbusier, explica que existe solamente una diferencia gradual entre una «máquina para vivir» y una máquina de vapor.⁵ Esta interpretación abarcativa del universo mecánico permite determinar el lugar destacado que ocupan en él los medios de locomoción. A la luz de la mecanología, estas construcciones móviles aparecen como máquinas duales, si no universales. Por un lado, funcionan como máquinas activas, dado que transforman la energía que las propulsa en un movimiento lineal;⁶ por otro, corresponden también a las máquinas pasivas, puesto que asignan un sitio preciso a los pasajeros que se desplazan en y por ellas. Lafitte lo señala por su parte con respecto a los tranvías y omnibuses: «La planta superior en los transportes colectivos, que se había desarrollado en la época de la tracción a sangre, desapareció, al menos en París, cuando la tracción mecánica posibilitó aumentar considerablemente el número de las salidas, la velocidad del viaje y la capacidad de los vehículos».⁷ La evolución técnica de los medios de transporte los metamorfosea de dos maneras, tanto en su calidad de máquinas activas que recorren el espacio exterior como en su calidad de máquinas pasivas que constituyen un espacio interior.

Gracias a su carácter doble de dispositivo mecánico y arquitectónico, los vehículos pueden provocar varios efectos secundarios que se suman a su función primaria de locomoción. Si bien tales efectos del tránsito cuentan generalmente poco en discursos administrativos, económicos o ingenieriles, desempeñan un papel tanto más importante en la literatura que tiende a subrayar lo que Simondon llama la «margen de indeterminación» del objeto técnico.⁸ Desde principios del siglo XX, los poetas, ensayistas y novelistas han destacado especialmente tres efectos colaterales de los medios de locomoción que los asemejan a otros medios: a las máquinas de visión, a los sitios de interacción y a las técnicas del éxtasis. En primer lugar, los evocan como observatorios rodantes que alteran la percepción. Un tren o un auto le muestra al pasajero un paisaje en movimiento, aunque cada vez distinto según el «zoomscape» propio del vehículo utilizado.⁹ La ventanilla de un vagón de ferrocarril presenta una vista lateral y panorámica del espacio recorrido. Como observa Saer, los elementos del paisaje «van desplazándose a distinta velocidad, más rápidas las más cercanas al ojo, más lentas las más alejadas»; sólo por eso funciona, en *Final del juego* de Cortázar, el juego de las estatuas vivas que las protagonistas representan para ser admiradas desde un tren.¹⁰ El parabrisas de un automóvil, en cambio, ofrece al conductor una vista frontal del paisaje que parece avanzar hacia él y desaparecer para hacerle sitio, como lo pormenoriza Saer en *Cicatrices*.¹¹ En segundo lugar, los escritores suelen presentar los medios de transporte como sitios de interacción con otros pasajeros cuya percepción se junta casi ineludiblemente a la visión del espacio exterior.¹² Este efecto se produce principalmente en vehículos colectivos, como por ejemplo en los trenes y omnibuses siempre llenos de Elvijo Gandolfo, o en los subterráneos de Cortázar que parecen servir únicamente para dar lugar a encuentros y desencuentros azarosos; pero también el coche del taximetrista saeriano provoca un reencuentro inesperado, cuando el rostro de una ex amante aparece en el retrovisor.¹³ A medida que los medios de locomoción cumplen su función secundaria de observatorio o de sitio de encuentro, pueden funcionar además, en tercer lugar, como máquinas de excitación. En varios textos literarios, la interacción con otros pasajeros a lo largo del viaje tiende a estimular tensiones eróticas o violentas, como por ejemplo en los cuentos cortazarianos sobre el metro de París, donde repetidas metáforas animales indican una verdadera metamorfosis de los protagonistas desplazados.¹⁴ Otros textos narran cómo las sensaciones visuales, auditivas o táctiles del pasajero durante el tránsito van provocando un estado de éxtasis eufórico o angustioso: el automovilista cuyos recorridos circulares seguimos en *Cicatrices* termina por divisar hordas de gorilas detrás del parabrisas mojado que se ha convertido en una pantalla de proyección imaginaria.¹⁵ Este tercer efecto de la locomoción mecánica vincula el proceso del transporte con un acto de transgresión de límites sociales o de sí mismo, recordando al lector que el sustantivo *transporte* se puede referir tanto al verbo reflexivo *transportarse* como al verbo transitivo *transportar*.

Si la literatura insiste con frecuencia en tales efectos colaterales de la locomoción mecánica, lo hace raramente sin ubicarlos en una «cultura del transporte» específica, es decir, en un contexto histórico y regional que determina el uso de los vehículos diferentes y les asigna una carga simbólica particular.¹⁶ Cuando Saer describe ampliamente los medios de transporte modernos que no cesan de cruzar la «zona» del litoral donde vive el personal de sus novelas, por lo general los opone al caballo, el vehículo tradicional del gaucho y por lo tanto un elemento principal de la identidad cultural argentina. En *Nadie nada nunca*, por ejemplo, la tracción a sangre coexiste todavía con la tracción mecánica,

aunque los caballos desaparecen uno tras otro a medida que aparecen varios autos inquietantes; así, se vislumbra el lento ocaso de una cultura ecuestre cuyo gran impacto militar, social y simbólico se puede desprender de la literatura del siglo XIX, en particular de la obra de Sarmiento.¹⁷ Una tal contemporaneidad de lo incontemporáneo caracteriza también el tránsito incesante en la llamada «trilogía pampeana» de Hernán Ronsino, publicada entre 2007 y 2013. No sin razón este sociólogo y novelista argentino se refiere con predilección a la obra de Saer cuyo inconfundible «monograma» literario ha estudiado en un ensayo reciente.¹⁸ Al igual que el escritor santafesino, restringe el mundo de sus primeras obras a una sola ciudad provinciana, en este caso el pueblo de Chivilcoy, situado a unos doscientos kilómetros de Buenos Aires; y al igual que el autor del *Taximetrista*, hace de esta ciudad el centro de una provincia vehicular, marcada por una locomoción multiforme y permanente. Lo demuestra con particular concisión su cuento «Caballo», escrito en 2011, que relata únicamente cómo dos niños se desplazan en bicicleta y en camión para traer un caballo pastoreando detrás de un puente de ferrocarril.¹⁹ Las tres primeras novelas de Ronsino evocan una variedad semejante de transportes, pero los presentan a una luz distinta: como los vehículos son utilizados por personajes adultos, dan lugar a transgresiones más o menos graves.

2. LA DESCOMPOSICIÓN: TRANSPORTES MORTÍFEROS

La descomposición, la primera parte de la trilogía, lleva más aparentemente la impronta de Saer.²⁰ No por casualidad alude una vez a *El limonero real*, dado que, así como este «libro raro», narra los sucesos de una sola jornada.²¹ El día de su sexagésimo cumpleaños, el periodista Abelardo Kieffer recuerda varios momentos de su vida pasada en Chivilcoy. Parece significativo que a lo largo de este 28 de junio de 1999 contempla repetidas veces una cucaracha muerta visible en el suelo, cuya carcasa es lentamente trasladada por las hormigas. Este proceso de transporte animal anuncia ya que las numerosas escenas de transporte evocadas por el narrador sesentón se sitúan casi todas bajo el signo de la muerte. Con énfasis particular se subraya el lado oscuro de la locomoción cuando es cuestión de caballos. Al principio de la novela, Kieffer relata una historia contada por su padre acerca del zaino de Saturnino Pérez, un jinete «mítico» (p. 19) a quien ha visto de lejos en su primer día de caza. Una noche, este gaucho semejante a don Segundo Sombra montó a su caballo para expulsar a un intruso invisible, pero fue acuchillado por él en la oscuridad; sólo gracias al zaino, que pareció darse cuenta de la cuchillada nocturna, sobrevivió a su herida grave.²² En la segunda parte de *La descomposición*, aparece varias veces la tremenda figura del Loco Pujol, un cirujeador que no cesa de recorrer la ciudad en sulky. Si bien la historia de Saturnino Pérez remite al mundo salvaje de los gauchos, el recuerdo de Pujol parece impregnado de una violencia arcaica. Siempre anda parado en su carro, «largando latigazos» (p. 115) y lanzando un «grito de guerra» (p. 95), con no menos de seis perros encadenados atrás. Este vehículo viboreante y tumultuoso no solamente provoca accidentes de tránsito, porque «la ruta es un texto escrito por todos» (p. 95), sino que se vincula también con una escena sumamente sangrienta. Tras la caída de su padre, que desde una cuchillada dependía de una silla de ruedas, el cirujeador se hizo cirujano y cortó la pierna engangrenada del viejo para colgarla encima de su carro. Sin duda, a ningún vehículo semejante corresponde mejor el término técnico de *tracción a sangre*.

Igualmente mortíferos se presentan los transportes motorizados que surgen en la memoria del narrador. La violenta historia de Saturnino Pérez le fue contada al joven Abelardo en la camioneta del padre, cuando lo acompañó a cazar liebres medio siglo atrás. Con su primer tiro, empero, el niño no mató un animal, sino a otro participante de la casa, porque el gatillo de su escopeta se enganchó en un alambre de púa y soltó un disparo involuntario. A este balazo trágico que resuena en un recuerdo lejano corresponde otro tiro mortal, disparado tres días antes del aniversario por un remisero del pueblo contra el propietario del bingo local. Después de jugarse allí su Renault 12, la base rodante de su existencia, el conductor profesional perdió los estribos; creyendo que había matado al otro, manejó hasta el puente de ferrocarril de donde saltó en la vía y quedó desfigurado por un tren de carga. Este suicidio reciente demuestra que los trenes evocados en *La descomposición* se vinculan tanto con la muerte como los autos. El narrador parece realmente obsesionado por los ruidos del ferrocarril local:

Primero es un rumor, siempre se presenta así, después se hace temblor, para volverse un suceso real, traído por el viento, en bocanadas espaciadas. Una marca en el día: como lo son, por ejemplo, las patas sin herrar del caballo de Pujol, en la tierra suelta. Cuando el tren atraviesa el puente, apenas se ve la luz roja en una de las barandas de hierro; y una sombra que cubre la luz se sucede a cada instante, hasta desaparecer, llevándose, esa sombra, también el ruido chirrioso, para la pampa. Entonces nos deja las vibraciones. El tumulto en el monte. A veces, los gritos de guerra de Pujol, alargados, infantiles. [...] Hay un tren, atravesando la oscuridad del campo, espantando a los animales, sacudiendo las chapas oxidadas de los ranchos. [...] Ahora, parece más real: se lo escucha y se lo ve. En verano, en cambio, las cosas se confunden. La frondosidad de los árboles del monte lo dejan, apenas, adivinar por el ruido[,] ese traqueteo quebrado, como la respiración de alguien que tiene la nariz rota. Un boxeador. En verano el paso del tren se parece a la respiración de un boxeador herido (p. 66-67).

En el traqueteo del tren, que le hace pensar en un combate vehemente de boxeo, pero también en el carro del cirujeador guerrero, no se repercute solamente el pasado inmediato de Kieffer, marcado por el arrollamiento del remisero, sino toda una serie de momentos violentos asociados con el ferrocarril, en particular a la estación del Norte de Chivilcoy. En la cervecería Munich, ubicada enfrente, tuvo lugar el velorio del joven cazador matado a tiros, así que la luz de una locomotora «alumbraba con fuerza» a los enlutados (p. 32). Y en un galpón abandonado de la estación ocurrió otro suicidio reportado por el periodista, la desaparición «como Kirilov» de un literato fracasado (p. 107). El mismo galpón fue además el teatro de la primera noche de amor entre Abelardo Kieffer y su mujer Silvia Ayala, a quien había conocido en el aniversario del velorio, celebrado veinticinco años después. Por lo tanto, el ferrocarril estaba también al trasfondo cuando Kieffer, sólo cuatro meses antes de su cumpleaños, perdió a Silvia por uxoricidio involuntario; no sin razón oía otra vez el traqueteo del tren cuando la inhumó secretamente en el jardín. Como se puede ver en esta escena terrible, revelada en las últimas páginas, el tornado que devastó la ciudad aquel mismo día nefasto no es el único agente de la descomposición general

subrayada por el título de la novela, ni siquiera el más importante. El estruendo siempre presente del ferrocarril y del carro arcaico parece estimular a varios personajes a una actuación o imaginación violenta, incluso al mismo narrador, aunque el periodista se desplace generalmente en bicicleta.²³ Uno de los pocos caracteres insensibles a este impacto inquietante es el músico y matemático Bicho Souza, con quien Kieffer celebra su aniversario. En la memoria del narrador, este amigo surge una sola vez manejando un medio de locomoción, a saber, el bote que ambos utilizaron para visitar a un poeta loco en un manicomio perdido en el campo. Tal como el protagonista de *El limonero real* o como el carapachayo de Sarmiento, una versión apacible del gaucho salvaje, el esteta Souza logra mantenerse alejado del mundo bárbaro de los caballos y de sus sustitutos mecánicos.²⁴

3. GLAXO: TRENES CON DOS ROSTROS

Glaxo, la segunda novela de Ronsino, se inspira también de una obra saeriana.²⁵ Como en *Cicatrices*, se suceden cuatro narradores que desde distintos momentos y puntos de vista evocan un mismo acontecimiento mortal. Se trata del asesinato de un mormón norteamericano perpetrado en 1959 por el policía Ramón Folcada, el último de los narradores, pero atribuido erróneamente al peluquero Vicente Vardemann, cuya voz enuncia la primera parte de la novela. A causa de esta equivocación judicial, el crimen tuvo consecuencias graves para Vardemann, condenado a una larga pena de prisión, pero también para su amigo Miguel Barrios, el tercer narrador, a quien hasta su muerte temprana le remordió la mala conciencia, ya que fue su propia aventura secreta con la mujer del policía, sospechada por éste de ser la amante del peluquero, lo que inspiró a Folcada la idea infame de cometer un delito grave para poder inculpar a su presunto rival. En varios aspectos, este asesinato principalmente táctico, aunque también motivado por cierta paranoia nacionalista,²⁶ se vincula con trenes. Por una parte, el tiro mortal fue disparado junto a un ramal del ferrocarril Sarmiento, cuya inauguración por el prócer epónimo en 1866 contribuyó mucho a la prosperidad de Chivilcoy,²⁷ tal como más tarde la fábrica química de la empresa Glaxo, ligada con la red ferroviaria por el ramal en cuestión. Por otra parte, el asesinato tuvo lugar poco después del estreno argentino del western *El último tren de Gun Hill*, que asigna un rol importante al ferrocarril y — conforme al segundo narrador Bicho Souza — era la película culta de Vardemann y de Barrios. Así, no parece inoportuno la decisión de algunas editoriales extranjeras de sustituir el título algo enigmático de la novela por *El último tren a Buenos Aires*.²⁸ De hecho, el papel crucial de *Glaxo* incumbe al ferrocarril; de una u otra manera, los trenes que aparecen antes, durante y después del crimen marcan la vida de todos los protagonistas, a pesar de ser solamente un episodio en la historia local del transporte.

Para algunos personajes, los trenes ofician de vehículos liberatorios. Tal como uno de los colegas del mormón asesinado, observado en la estación de la Glaxo, están «esperando un tren que lo[s] sacaría de un pueblo perdido en la pampa argentina» (p. 66). Entre ellos figura Miguel Barrios que trabaja en la oficina de encomiendas del ferrocarril y siente un malestar profundo frente a la cultura ecuestre aún muy presente en su pueblo, porque su padre murió al caer del caballo durante una domada tradicional. Cuando viaja por primera vez a Buenos Aires, no tarda en descubrir que el tren es mucho más que un medio

de locomoción. Ya al salir de la estación de su barrio lo fascina la súbita dinamización del paisaje familiar:

lo más sorprendente fue dejar la imagen fija y congelada de ese lugar; ver a través del movimiento, que el mundo se amplificaba pasando el puente de la ruta provincial; y que esa pequeña porción de tierra, rodeando a la Glaxo, no era más que un instante mínimo, casi insignificante — si no fuera por los años que había vivido ahí —, en la larga travesía del viaje (p. 68-69).

Más tarde, se topa con la Negra Miranda, la joven esposa porteña de Folcada, que en Chivilcoy frecuenta los mismos bares y ahora toma asiento junto a él. Este encuentro casual, que se anuncia por la sensación de ser rozado por piernas ajenas, se prolonga en los transportes de la capital federal y se termina en un hotel, «enfrente de la estación Once» (p. 70), donde el adulterio se comete por primera vez. Cuando Barrios vuelve a su barrio en el último tren del día, siente que algo se ha «alterado» (p. 70), que las cosas ya no se ven del mismo modo. Sin embargo, se queda en Chivilcoy tras descubrirse la aventura amorosa, a diferencia de la Negra que decide huir para siempre a fin de liberarse del matrimonio con el policía implacable. Una madrugada ella se cuelga del tren lechero que para cerca de la Glaxo y se hace «humo» en un sentido muy técnico de la palabra (p. 53). Sólo muchos años después, sus amigos del barrio se enteran de que ha comenzado una nueva vida en otra parte. A la luz de estas dos evasiones ferroviarias, una provisoria y otra definitiva, el desmontaje de las vías del ramal en 1973, evocado al principio de la novela, parece no solamente degradar la infraestructura económica del barrio, sino también la situación existencial de sus habitantes. Sin estación ni trenes les falta la entrada de un mundo desconocido y quizás menos peor.²⁹

Desde la perspectiva de otros personajes, sin embargo, el ferrocarril funciona, igual que en *La descomposición*, como una máquina de muerte. En su ensayo sobre «La escritura y la máquina», Ronsino declara su admiración por *La bestia humana* de Zola, que hace de un expreso el teatro de un asesinato y de varios accidentes mortales.³⁰ En *Glaxo* sucede algo parecido, aunque de manera mucho menos dramática. Folcada mata al mormón inocente junto a la vía férrea del ramal, porque el ruido del tren que pasa tapa el sonido del tiro. Así, aprovecha de modo indirecto del ferrocarril que le interesa como generador de estrépito, no como medio de locomoción. Eso corresponde a la posición de Folcada en la cultura local del transporte, ya que parece representar más bien la época del caballo, que va acabándose a causa de los vehículos motorizados. En vez de viajar en tren como su mujer, el policía prefiere cabalgar en su overo Yugurta, al cual puso el nombre de un jinete legendario de la Antigüedad. También por eso no descubre que su verdadero rival es Barrios, en quien confía porque lo acompaña en sus cabalgatas, pese al destino mortal del padre domador. La víctima de este error es Vardemann en cuyo negocio Folcada esconde el arma del crimen. Equívocadamente acusado de haber pegado un tiro mortal durante el pasaje del tren, el peluquero manifiesta un miedo visceral ante el ferrocarril después de salir de la cárcel. Eso se puede desprender de una pesadilla que lo invade repetidamente, con tanta obstinación que le parece necesario contarla dos veces:

Entonces sueño con trenes. Con trenes que descarrilan. Se hamacan, antes de caer. Rompen los rieles. Largan chispas. Y después viene ese ruido, previo a la

detención, tan estridente. Que hace doler las muelas. Que conmueve. Como cuando la navaja raspa en la zona de la nuca, y las cabezas se estremecen, las espaldas se estremecen, y no importa si es Bicho Souza o el viejo Berman, las espaldas se sacuden como los vagones de un tren descarrilando (p. 25).

Este sueño angustioso, que surge por primera vez cuando desmontan la vía férrea visible desde la peluquería (p. 12), revela hasta qué punto los trenes asociados con la muerte penetran la vida cotidiana de Vardemann. El ruido del descarrilamiento es comparado con el efecto de una navaja de barbero, mientras que el esalofrío sentido durante la afeitada es comparado con la sacudida de un descarrilamiento. Parece que el peluquero sigue obsesionado por el crimen ferroviario más allá de la época del ferrocarril. Pero también Barrios, el amigo traidor, se siente amenazado por el mundo de los trenes después del asesinato imputado a Vardemann. Cuando en 1966 ve al peluquero excarcelado bajar del tren en la estación del barrio, puede «ver con claridad la posible forma que tomará [su] muerte» (p. 74). Esta declaración algo enigmática se aclara a la luz de la película *Last train from gun hill* de John Sturges, que ambos vieron en el año del crimen. Entonces, solían imitar el *showdown* de este western con papeles invertidos: Vardemann fingía morir en la lluvia de balas, aunque desempeñara el papel del *marshal* vencedor, representado por Kirk Douglas; Barrios simulaba abatir a su adversario en el estilo de John Wayne, a pesar de que interpretara el rol del delincuente derrotado, representado por Anthony Quinn. Ahora, en cambio, el peluquero regresado balea a su antagonista con un revólver imaginario, así que restituye el escenario original y ocupa «el lugar del verdugo o de la venganza» (p. 74). Obviamente, no es el ajuste de cuentas simbólico lo que causa la muerte de Barrios siete años después, sino más bien una intoxicación debida a la Glaxo. No obstante, el comentario del moribundo acerca de esta escena vincula el fin de su vida con el *showdown* en el andén. Eso llama tanto más la atención debido a que la película de Sturges trata de una cesura en la historia de los transportes: el *marshal* que ya no monta a caballo mata a un jinete bárbaro a quien quería llevar al tribunal en el último tren del día. Con referencia al argumento del western, la escena del andén sugiere que Barrios es castigado por su regreso al mundo ecuestre, por alejarse del ferrocarril al cual debe una experiencia liberatoria, pero que experimenta ahora como una máquina de muerte. Así, la nueva diagonal que sustituye los rieles del ramal no le parece solamente a Vardemann una «herida cerrada», «el recuerdo de un tajo, irremediable, en la tierra» (p. 31). En suma, sin embargo, en *Glaxo* se matiza la imagen de los transportes que en *La descomposición* todavía resulta principalmente sombría: a medida que el tren sirve para salir de un ambiente inhibitorio, se destaca del reino de los jinetes.

4. LUMBRE: EXCESOS Y EXPLORACIONES EN BICICLETA

Una matización semejante de la provincia vehicular se vislumbra aún más en *Lumbre*, la última parte de la trilogía pampeana.³¹ Esta novela mucho más amplia que las dos precedentes es narrada por Federico Souza, el hijo de Bicho Souza, que nació el mismo día del asesinato evocado en *Glaxo*, donde ya aparece fugitivamente como niño jugando en el lugar del crimen. Medio siglo después, durante una visita de tres días en su pueblo natal, se acuerda de varios personajes e historias importantes en su juventud que ha pasado allí,

antes de establecerse como poeta y guionista en Buenos Aires. A diferencia del narrador de *La descomposición*, los evoca en movimiento constante, recorriendo Chivilcoy a pie, en colectivo o en bicicleta. Parece mucho más obsesionado por todos los medios de transporte que cruzaron su camino en el pasado y los que siguen cruzándolo en el presente. Recuerda, por ejemplo, el caballo blanco de su antecesor Agustín Souza, confiscado por Sarmiento en 1852, o un caballo salvaje llamado Bragado, que según la leyenda se hundió en el agua para no ser domado. Además, evoca repetidamente la carcasa de un micro quemado que se impone como un «resto fósil» (p. 18) en la antigua estación Norte. Finalmente, se refiere varias veces a la motocicleta del Pajarito Lernú, un poeta recién fallecido en un accidente de tránsito, que le ha legado una vaca y un cuaderno de notas. Pero el vehículo que más acapara su atención es sin duda la bicicleta. Una de las imágenes que surge con mayor frecuencia en su memoria es la de una bicicleta en el taller, «una bicicleta dada vuelta, las ruedas apuntando al techo y los pedales, levemente, girando en el aire» (p. 23, 90). Esta imagen insistente, que aísla el vehículo de su uso normal y por eso pone de relieve su funcionamiento, anuncia que desempeña el papel principal entre los medios de transporte evocados en *Lumbre*.

Las amplias escenas ciclistas de la novela subrayan dos funciones secundarias del vehículo utilizado por los niños, los deportivos y los personajes no motorizados. En las historias que giran alrededor del ciclista *amateur* Carlos Luna, la bicicleta aparece como un instrumento del exceso total. Según las versiones contadas por Bicho Souza y Pajarito Lernú, este hombre modesto intentó batir en 1953 el récord de resistencia, dando vueltas durante cinco días enteros en una plaza de Chivilcoy. Gracias a este «golpe de efecto» (p. 217), propuesto por un estafador irresponsable y digno del *amateur* eternizado por la pieza epónima de Mauricio Dayub,³² quería despegarse del pelotón y convertirse en ciclista profesional, pero al final cayó agotado y contrajo una pulmonía grave. Sin embargo, pese a esta derrota deportiva, logró transportarse en un estado de trance, viajando «montado en un sistema autónomo, regido por palpitations, fragmentos de noticieros del Tour de France y ríos tumultuosos» (p. 221), avanzando como «un satélite pegado a la órbita de la plaza, aferrado por la propia inercia de sus movimientos» (p. 224). Así, el fracaso de su intento es conmemorado como un «tajo en la rutina del pueblo» (p. 222) que no estaría fuera de lugar «en alguna película de los años cincuenta» (p. 225). Fiel a esta historia melodramática, Luna se murió dieciséis años después en la tradicional carrera de ciclismo Doble Bragado, cayendo como el mítico caballo del mismo nombre en el cauce del río paralelo a la cinta de asfalto. En su caso, la emblemática «bicicleta dada vuelta» significa una transgresión sin reserva de sí mismo.

En el caso de Federico Souza, en cambio, la bicicleta sirve para una exploración profunda del mundo provinciano. Recorriendo su ciudad natal, el narrador no se desplaza en auto, como el protagonista de un documental que cita en varias ocasiones, sino por lo general sobre dos ruedas. El primer día de su visita, va a «explorar la zona» de la Glaxo y del cementerio municipal en la bicicleta de su padre (p. 34), hasta que pierde este vehículo tras estacionarlo sin cerrar con llave y tiene que continuar su paseo en colectivo, un medio demasiado veloz para leer las inscripciones en la calle. El tercer día, roba él mismo una bicicleta en un rancharío del barrio vecino, no sin recordar la película *Ladri di biciclette*, y se pone a pedalear de nuevo por los arrabales de Chivilcoy. Este último recorrido empieza así:

Pedaleo. El camino de tierra serpentea en la oscuridad. [...] Sigo la huella seca abierta por los camiones que van y vienen, incansables, del horno de Bustos. Y por eso quedan estas marcas. [...] Entonces, de la misma manera que se trabaja con los dientes, lentamente, sobre un pedazo de carne, así, le voy dando forma a una idea, una idea que debe moverse con un ritmo. Sin ritmo no hay nada. No hay poesía, Ir, de este modo, por la huella. El aire de las quintas flamea tibio mientras pienso que ir por la huella es repetir una historia. Pedaleo y trato, a la vez, de sostener el equilibrio. Ahí está el asunto. También cuando se piensa en un movimiento, en la respiración de un cuerpo (p. 233).

Para el narrador ambulante, andar en bicicleta equivale leer las huellas inscriptas en el camino y encontrar tanto el ritmo como el equilibrio necesarios para dar forma a una idea. De tal modo, pedalear es preparar una creación poética a partir de la historia grabada en el suelo. Pero el pedaleo continuo le permite también al poeta regresado observar la violencia aún presente en su pueblo natal. En una curva descubre un acoplado estacionado y, poco después, un auto ocupado por tres jóvenes que no cesa de acelerar, de frenar y de girar bruscamente para volver al lugar de partida. No le resulta claro si se trata de una broma o de algo serio, tal como en los juegos tan típicos de los cuentos de Cortázar *alias* Julio Denis cuya presencia efímera en Chivilcoy ha recordado también a lo largo de sus paseos anteriores.³³ Claro está, en cambio, que estas maniobras ejecutadas a tumba abierta acaban mal, por una colisión del auto con el acoplado cuya lanza atraviesa la «masa compacta de ruido, juventud y velocidad» (p. 254). Este episodio sangriento revela una vez más que la transgresión persiste en los transportes omnipresentes que marcan la trilogía pampeana. No obstante, la tercera novela de Ronsino está protagonizada por un vehículo ubicado al margen de la violencia y presentado como un lugar de la libertad.³⁴

NOTAS

1. Saint-Exupéry (1994–1999): 328.
2. Véase Nitsch (2014a): 17-37.
3. Lafitte (1972): 24-26.
4. Cf. *ibid.*, p. 68-70.
5. Cf. *ibid.*, p. 28, 72.
6. Cf. Simondon (2005): 214-218.
7. Lafitte (1972): 100; la traducción es mía.
8. Simondon (2001): 11.
9. Véase Desportes (2005). Cf. Schwarzer (2004).
10. Saer (2006): 117; Cortázar (1994a): t. 1, 393-401.
11. Saer (2003): 232.
12. Véase Giucci/Errázuriz (2018): 163-190.
13. Cf. Gandolfo (2004): 167-183 y (2006): 17-26; Zunino Singh (2005); Saer (2001): 376.
14. Cortázar (1994b): 65-73 y (1994c): t. 2, 106-116.
15. Saer (2003): 210-218.
16. Véase Divall/Revilla (2005): 99-117.
17. Véase Nitsch (2014b): 337-347.

18. Véase Ronsino (2017a): 61-67.
19. Ronsino (2011).
20. Cf. Sarlo (2012): 27-32.
21. Ronsino (2014): 78. Todas las citas subsiguientes se refieren a esta edición.
22. Sobre las huellas del género gauchesco en la trilogía pampeana, cf. Premat (2018): 175-176.
23. Sobre los efectos perturbadores atribuidos desde siempre a los ruidos y las vibraciones del ferrocarril — e imaginados por ejemplo en *El conductor del rápido* (1926) de Horacio Quiroga — véase Harrington (2000): 261-278, en particular p. 247-249.
24. Cf. Faustino Sarmiento (2011): 55-58. Sobre la presencia discreta de lo fluvial en la trilogía pampeana, véase Gentilezza (2018).
25. Ronsino (2009). Todas las citas subsiguientes se refieren a esta edición.
26. Acerca de la dimensión política de la novela que vincula al personaje de Folcada con el fusilamiento de José León Suárez, investigado en *Operación masacre* (1957) de Rodolfo Walsh, véase Saítta (2013): 150-157.
27. Sobre la importancia de Sarmiento en la trilogía pampeana, véase Demaría (2019).
28. Cf. Ronsino (2010); Ronsino (2012).
29. Sobre el vagón como lugar de encuentro, véase Nitsch (2019): 81-98.
30. Ronsino (2017b): 81.
31. Ronsino (2013). Todas las citas subsiguientes se refieren a esta edición.
32. Dayub (1999).
33. Cf. p. 126-129. Ronsino descubrió la obra de Cortázar, en particular *Final del juego*, después de enterarse de que este había vivido cinco años en Chivilcoy; cf. Ronsino (2017c): 16.
34. Cf. Augé (2008): 28-32.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGÉ, M. (2008) *Éloge de la bicyclette*. París: Payot (Manuels).
- CORTÁZAR, J. ([1956] 1994a) «Final del juego». En *Cuentos completos*, Madrid: Alfaguara, p. 393-401.
- ([1974] 1994b) «Manuscrito hallado en un bolsillo». En *Cuentos completos*, Madrid: Alfaguara, p. 65-73.
- ([1974] 1994c) «Cuello de gatito negro». En *Cuentos completos*, Madrid: Alfaguara, p. 106-116.
- DAYUB, M. (1999) *El amateur*. Buenos Aires: Teatro vivo.
- DIVALL, C./REVILL, G. (2005) «Cultures of transport: representations, practice and technology», *Journal of transport history* 26, p. 99-117.
- DEMARÍA, L. (2019) «Leer por el lado de Chivilcoy: la des-composición de Hernán Ronsino en el pueblo de Sarmiento», *Cuadernos LIRICO* n° 20.
- DESSPORTES, M. (2005) *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace. XVIIIe-XXe siècle*. París: Gallimard (Bibliothèque des Histoires).
- GANDOLFO, E. ([1994] 2004) «Ferrocarriles Argentinos». En Kupchik, C. (ed.) *En la vía. Cuentos desde un tren*. Buenos Aires: Norma (El Dorado), p. 167-183.
- (2006) *Ómnibus*, Buenos Aires: Interzona.
- FAUSTINO SARMIENTO, D. ([1857] 2011) *El Carapachay. Imágenes de las islas del Delta del Paraná*. Justo, L. (ed.) Buenos Aires: Eudeba (Clásicos).
- GENTILEZZA, L. (2018) «Imagen y figura: del río a la orilla en el proyecto de Hernán Ronsino», *Cuadernos LIRICO* n° 18.
- GIUCCI, G./FERRÁZURIZ, T. (2018) *El viaje colectivo. La cultura del tranvía y del ómnibus en América*

- del Sur. 1900-1950*. Talca/Santiago de Chile: Bifurcaciones/Campus creativo.
- LAFITTE, J. ([1932] 1972) *Réflexions sur la science des machines*. Guillerme, J. (ed.) París: Vrin.
- HARRINGTON, R. (2000) «The railway journey and the neuroses of modernity». En Revill, G./Wrigley, R. (eds.) *Pathologies of Travel*. Amsterdam: Rodopi, p. 261-278.
- NITSCH, W. (2014a) «Médiatopes mobiles. L'effet des moyens de transport sur l'expérience de l'espace urbain». En Dünné, J./Nitsch, W. (eds.) *Scénarios d'espace. Littérature, cinéma et parcours urbains*. Clermont-Ferrand: Presses Universitaires Blaise Pascal (Littératures), p. 17-37.
- (2014b) «En el principio fue el caballo». Juan José Saer y el ocaso de la cultura ecuestre». En: Giordia, M. N./Vedda, M. (eds.) *Placeres de la melancolía. Reflexiones sobre literatura y tristeza*. Buenos Aires: Gorla, p. 337-347.
- (2019) «Dynamique du compartiment. Rencontres en wagon chez Maupassant et Zola». En Schmitz, F./Schulz, K. (eds.) *La ritualité des rencontres*. Francfort del Meno etc.: Lang, p. 81-98.
- PREMAT, J. (2018) «Comenzar en las ruinas. Hernán Ronsino», *Badebec* n° 14, p. 164-189.
- RONRINO, H. ([2007] 2014) *La descomposición*. Buenos Aires: Eterna Cadencia.
- (2009) *Glaxo*. Buenos Aires: Eterna Cadencia.
- (2010) *Dernier train pour Buenos Aires (Glaxo)*. Lepreux, D. (trad.) París: Liana Levi.
- (2011) *Caballo*. Montevideo: La Propia Cartonera.
- (2012) *Letzter Zug nach Buenos Aires*. Ruby, L. (trad.) Zúrich: Bilger.
- (2013) *Lumbre*. Buenos Aires: Eterna Cadencia.
- (2017a) «El monograma saeriano». En *Notas de campo*. Buenos Aires: Excursiones, p. 61-67.
- (2017b) «La escritura y la máquina». En *Notas de campo*. Buenos Aires: Excursiones, p. 77-83.
- (2017c) «En el reborde de todas las cosas». En *Notas de campo*. Buenos Aires: Excursiones, p. 11-19.
- SAER, J. J. ([1961] 2001) «El taximetrista». En *Cuentos completos*. Buenos Aires: Seix Barral (Biblioteca Breve), p. 367-417.
- ([1969] 2003) *Cicatrices*. Buenos Aires: Seix Barral (Biblioteca breve).
- ([1991] 2006) *El río sin orillas. Tratado imaginario*. Buenos Aires: Seix Barral (Biblioteca Breve).
- SAÍTTA, S. (2013) «Glaxo, entre Saer y Walsh», *El Ansia* 1, p. 150-157.
- SARLO, B. (2012) «Afinidades electivas». En *Ficciones argentinas*. Buenos Aires: Mar dulce, p. 27-32.
- SCHWARZER, M. (2004) *Zoomscape. Architecture in motion and media*. Nueva York: Princeton Architectural Press.
- SIMONDON, G. ([1958] 2001) *Du mode d'existence des objets techniques*. París: Aubier.
- ([1968/69] 2005) «L'objet technique individualisé et les réseaux». En *L'invention dans les techniques*. Château, J. Y. (ed.) París: Seuil (Traces écrites), p. 169-225.
- SAINT-EXUPÉRY, A. ([1943] 1994-1999) «Lettre au général X». En *Œuvres complètes*. Autrand, M./Quesnel, M. (eds.) París: Gallimard (Bibliothèque de la Pléiade), p. 328-334.
- ZUNINO SINGH, D. (2005) «Cortázar y los subtes. Juegos de espacios y tiempos en los subterráneos de Buenos Aires», *Bifurcaciones* n° 2.



Pulqui, entre la historia y el mito */ Pulqui, between history and myth*

Gonzalo Aguilar

(pág 135 - pág 144)

Pulqui II, el primer avión argentino a reacción construido durante la primera presidencia de Perón, se convirtió con el tiempo en un mito que expresaba el deseo colectivo de convertir a la Argentina en una potencia mundial. En el siglo XXI, tres films (*Perón, sinfonía del sentimiento* de Leonardo Favio, *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* de Alejandro Fernández Mouján y *Argentina latente* de Fernando Solanas) evocaron al avión y lo ubicaron en diferentes constelaciones de sentido: en este trabajo se analiza la relación entre mito e historia que estas películas suponen haciendo foco en *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad*.

Palabras clave: Mito e historia – Argentina – Cine documental – Daniel Santoro – Peronismo – Técnica

Pulqui II, Argentina's first jet aircraft built during Perón's first presidency, eventually became a myth expressing the collective desire to turn Argentina into a world power. In the 21st century, three films (*Perón, sinfonía del sentimiento* by Leonardo Favio, *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* by Alejandro Fernández Mouján and *Argentina latente* by Fernando Solanas) evoked the plane and placed it in different constellations of meaning: in this work we analyze the relationship between myth and history that these films involve by focusing on *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad*.

Profesor titular de Literatura Brasileña en la Universidad de Buenos Aires e investigador del CONICET. Dirige la maestría de Literaturas de América Latina en la Universidad Nacional de San Martín. Es autor de *Otros mundos. Un ensayo sobre el nuevo cine argentino* (2006, traducido al inglés), *Más allá del pueblo. Imágenes, indicios y políticas del cine* (2015) y otros libros. gonzalus2001@gmail.com

Fecha de presentación 07/12/2020

Fecha de aceptación 08/12/2020

1. EL TIEMPO DE LA TECNOLOGÍA

La historia de la técnica debe enfrentarse a menudo con el poder de los mitos. Eso es lo que sucede con un objeto construido a principios de la década del cincuenta pero que todavía tiene una fuerte presencia en la imaginación de los argentinos: el avión a reacción Pulqui II. Diseñado y lanzado por el gobierno de Juan Domingo Perón, el Pulqui fue un intento de poner a la Argentina entre las grandes potencias mundiales en una posguerra en la que el mapa geopolítico se estaba redefiniendo.

Avión militar destinado a eventuales conflictos de guerra, su vuelo no sólo activa el orgullo nacional sino un régimen bélico de la técnica que se articula a principios de los años treinta, cuando se cierra el ciclo vanguardista que había dominado la relación con la técnica en la década del veinte. Si anteriormente, en el periodo de las vanguardias, la técnica era considerada un campo abierto a intervenciones cosmopolitas y subjetivaciones plurales, las innovaciones técnicas de los treinta estuvieron destinadas a la política de masas (la espectacularización del poder) y al crecimiento bélico que se apoyaba en el también creciente nacionalismo. La aviación, que en los tiempos de las vanguardias admitía el amateurismo y el *bricolage*, se convirtió, con la carrera militar y armamentista, en un asunto de Estado. Los años treinta son los de la captura de la innovación tecnológica por parte del Estado según un objetivo armamentista. El cine no fue ajeno a este cambio de régimen y muchas de sus innovaciones técnicas estuvieron relacionadas con las necesidades de la propaganda estatal o de la intervención en la guerra (Virilio 1991: 50, 102).

Un nuevo cambio de la relación entre técnica y arte se produjo en tiempos de la posguerra: si durante el conflicto los avances tecnológicos habían estado vinculados a su aplicación bélica (y los aviones a reacción y la bomba atómica fueron el cénit de ese avance), en la posguerra la tecnología se abocó también (sin dejar de lado las investigaciones e innovaciones militares que siguen siendo centrales hasta el día de hoy) al *design* de la vida cotidiana. En el régimen del *diseño* o *design* también el Estado cumplió un rol central con el llamado “Estado de bienestar” o *welfare state* y la idea de que cada familia debía contar con una heladera, un lavarropas, una plancha y un automóvil. Desde el punto de vista del arte, se iniciaron movimientos de vanguardia que recuperaron legados históricos (principalmente, el de la Bauhaus) y en la Argentina hubo intentos, como el del grupo liderado por Tomás Maldonado, de transformar el *design* en una *nueva visión* en la que “el artista se amplíe hasta alcanzar nuevos horizontes creadores, que se extienda al universo socialmente palpitante de los objetos en serie, de los objetos de uso diario y multitudinario, que constituyen, en última instancia, la realidad más inmediata del hombre moderno” (Maldonado 1949: 7-8).

En el Pulqui II se superpusieron históricamente los dos últimos regímenes: el bélico y el del diseño de la vida cotidiana. Sin embargo, la fuerza de la historia del avión no radica tanto en lo que logró en ambos regímenes (finalmente nunca fue a la guerra ni quedó como un hito del diseño) sino en su capacidad para proyectarse como *mito*, esto es, como relato que logra perdurar en la imaginación popular a partir de motivos de larga duración que no necesitan validación histórica (aunque tengan con la historia una relación ambivalente que más bien fortalece, antes que debilita, su impacto). Esta dimensión mítica se proyecta sobre el pasado y afecta todo el conglomerado de significaciones que

porta el objeto técnico. El film documental *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* (2007), de Alejandro Fernández Mouján constituye una narración que pone en escena esta compleja química entre técnica y forma, mito e historia, deseo y política a través de uno de los grandes eventos del peronismo histórico: la construcción del primer avión a reacción.

2. TRAYECTORIA DE UN OBJETO TÉCNICO

La primera prueba pública del Pulqui II se realizó en el aeródromo de Buenos Aires el 8 de febrero de 1951, con la presencia del presidente General Perón y del aviador e ingeniero inventor del aparato, el alemán Kurt Tank. La evocación de esta escena remite a un momento épico, a un evento que señala (Pulqui significa flecha en idioma mapuche) a la Nueva Argentina. El país se convertía en el octavo país en lograr la construcción de un avión a reacción. Tres noticieros fílmicos se hicieron presentes en las pruebas de Aeroparque (*Sucesos Argentinos*, *Noticiero Panamericano* y *Sucesos de las Américas*) y los diarios y las revistas no hablaron de otra cosa durante todo febrero hasta que en marzo la invención del Pulqui II fue desplazada porque la Argentina había logrado, gracias al científico austríaco Ronald Richter, la fisión nuclear (después se supo que era un fraude). Se exhibió el avión en diversos lugares y se imprimió folletería, como *Alas argentinas*, que contaba la historia de los pioneros de la aviación desde Jorge Newbery hasta la construcción del avión en las fábricas militares de Córdoba. Esta revista era un ejemplo más de cómo, desde el oficialismo, se construía una narración *épica* para hacer de Pulqui II un emblema de la potencia nacional que la Argentina estaba queriendo ser.

En 1953, cuando fue exhibido en la Feria de América que se realizó en Mendoza, el avión convivió en el Pabellón del IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) con otros logros tecnológicos de la época —el automóvil Justicialista, los tractores Pampa, las motocicletas Puma y el Rastrojero— y con obras de vanguardia como la Torre de América, diseñada por César Jannello y Gerardo Clusellas, en diálogo con el artista concreto Tomás Maldonado y con sonorización del músico vanguardista Mauricio Kagel (“Música para la torre”) (Alonso 2012: 26ss). La convivencia del Pulqui con el *design* de vanguardia del grupo *Invencción* habla del giro discreto que estaba dando el peronismo cuando las políticas populistas y nacionalistas parecían eclipsarse ante la necesidad de hacer nuevas alianzas geopolíticas (por otro lado, para 1953 era evidente que el conflicto bélico para el que había sido pensado el avión ya no tendría lugar).

Paralelamente a esos usos gubernamentales, la prensa comenzaba a venerar al Pulqui explotando el sentimiento nacional. Las historietas (como Patoruzú) o las revistas infantiles como *Billiken* (sobre la que Daniel Santoro ha hecho una muestra) también celebraron el proyecto y esta proyección infantil del avión reforzó el poder de Pulqui II como mito popular de larga duración. Las revistas para niños como *Billiken* no sólo traían posters del avión sino notas con las visitas de alumnos de la escuela primaria como modo de continuar el relato épico que desde un primer momento se hizo del avión. Los efectos de este relato subsisten y todavía hoy el Pulqui sigue siendo objeto de memoraciones vagas o documentadas pero siempre con la fuerza de *lo que podría haber sido y no fue* (en este caso, Argentina potencia mundial). En 1999, el cineasta Leonardo Favio reservó un extenso pasaje

de su film *Perón, sinfonía del sentimiento* a “la maravilla –según las palabras del locutor– de la audacia y la técnica: el Pulqui a reacción. La Argentina se pone a la vanguardia mundial”. En una secuencia que mezcla el vuelo del avión con la felicidad de los pequeños que juegan en la Ciudad de los Niños, Favio fortalece el lazo –también presente en *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad*– entre niñez, desarrollo tecnológico y realización social. En el 2007 se estrenó otro film que evocaba nostálgicamente al Pulqui: *Argentina latente* de Fernando “Pino” Solanas. Más argumentativo y dependiente del discurso histórico, las escenas en las fábricas de Córdoba y los testimonios de quienes trabajan ahí tienen como fin mostrar la depredación del menemismo y el proyecto de desarrollo del primer gobierno de Perón que –debido al accionar de las fuerzas antinacionales– nunca pudo realizarse. El título del documental de Solanas sintetiza con una sola palabra proveniente del psicoanálisis la conversión de la historia en mito: *latente*, aquello que es *potencia* pero que todavía no fue *acto*, que no llegó a ser *acontecimiento* y sin embargo es *deseo colectivo*. Ese mismo año, se estrena *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* de Alejandro Fernández Mouján, en la que el avión es protagonista tanto por su historia como por el uso que hace de su imagen el artista plástico Daniel Santoro.

3. EL VUELO DE LA NOSTALGIA

El documental *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* (2007) de Alejandro Fernández Mouján combina dos tramas: por un lado, expone el trabajo de Daniel Santoro, artista plástico muy prestigioso conocido por haber reciclado la iconografía del peronismo clásico; por el otro, recupera la historia del avión creado durante la primera presidencia de Perón. Con un título que sugiere una *utopía del pasado* (“un instante en la patria de la felicidad”), la película tuvo la virtud de cruzar ambos relatos con la crisis del 2001. La historia que narra el documental es la siguiente: Santoro se propone hacer un modelo de Pulqui en escala de 1 a 2 y con ese objetivo convoca a Miguel Biancuzzo, un viejo compañero de militancia que había trabajado con él como escenógrafo del Teatro Colón. En repetidos viajes al taller de Biancuzzo, que se encuentra ubicado en la tradicional zona fabril de Alsina de donde salieron buena parte de las multitudes que pidieron por Perón el 17 de octubre de 1945, Santoro y el equipo de filmación se cruzan con cartoneros que trasladan sus precarias mercancías para venderlas (imágenes que remiten, inmediatamente, a la crisis del 2001). Una vez que construyen el Pulqui II en miniatura, Santoro y Biancuzzo intentan que el modelo remonte vuelo en la República de los Niños, ciudad en miniatura para el entretenimiento infantil que se fundó en 1951 (esto es, el mismo año en el que voló por primera vez el Pulqui). La experiencia fracasa pero eso no impide que el prototipo de Santoro sea exhibido como obra de arte en el Museo Caraffa de Córdoba y en otros lugares. La película recrea la mitología peronista a partir de la estética de Santoro. Así, la película se inicia con una imagen de Evita en un bosque, con una aureola de santa y acompañada por una niña con guardapolvo que, según la reinterpretación de Santoro, es la madre peronista de Juanito Laguna, el personaje que creó Antonio Berni en los años sesenta. La actualidad (la creación estética) y el pasado (la invención del avión a chorro) se entrelazan no para hacer una apología histórica del peronismo como hace Solanas ni una interpelación afectiva como la que realiza Favio. Lo que hacen Mouján y Santoro es reforzar el mito para mostrar su vitalidad para entender la realidad argentina.

La operación básica de Santoro (y Fernández Mouján) consiste en convertir un artefacto tecnológico en una obra de arte; una máquina obsoleta del pasado en una pieza contemporánea viva; un aparato para ser fabricado en serie en un obra aurática única; una herramienta útil en una pieza para ser contemplada; un objeto histórico en un mito. Lo obsoleto se transforma en su opuesto y se satura de actualidad. En esas metamorfosis, el fracaso –que en política es negativo– es llevado al terreno del arte donde la diferencia entre fracaso y éxito es irrelevante o, en todo caso, donde el fracaso tiene su prestigio (de hecho, el Pulqui no sirve para volar pero sí para ser exhibido). El combustible que produce estas metamorfosis es el afecto, pero no cualquier afecto sino el que puede realizar la nostalgia de un pasado que se encuentra en los tiempos idílicos del primer peronismo. En el libro *Políticas del sentimiento (El peronismo y la construcción de la Argentina moderna)*, los editores Claudia Soria, Paola Cortés Rocca y Edgardo Dieleke le dedican casi enteramente una de las cuatro partes en las que se divide el libro, al Pulqui y a Daniel Santoro. Con ensayos de Ana Amado, Anahí Ballent y Susana Rosano, la importancia dada al artista plástico pone de relieve algo evidente: Daniel Santoro vino a resolver un problema central para los adherentes al peronismo en el nuevo siglo que fue la posibilidad de releer en clave de arte contemporáneo la imaginería oficialista del primer peronismo (satisfacía así, también, la necesidad de *aggiornare* el movimiento que exigían los progresistas que se habían incorporado al peronismo, durante el gobierno de los Kirchner). Para esto, Santoro se valió de dos estrategias básicas: vincular las imágenes peronistas con el arte contemporáneo internacional y utilizar con ironía y afecto nostálgico los estilemas de la iconografía peronista: la máquina de coser, los alumnos y las alumnas con los guardapolvos blancos de la escuela pública, el carácter maternal de Evita, la sonrisa del General y otros tópicos muy instalados en el imaginario argentino. Un cuadro surrealista de Max Ernst se transforma en el chas-chas en la cola que el peronismo le da a la izquierda por no comprenderlo; una escena idílica se compone con retazos del impresionismo; la lucha de Perón contra los gorilas remite al film *King-Kong*; el fallido experimento de energía atómica en Huelmul es transformado en un souvenir *kitsch*; la Tercera Posición se alimenta del esoterismo de Xul Solar. Uno de los blancos predilectos del arte de Santoro es Antonio Berni, uno de los más importantes artistas argentinos del siglo XX y simpatizante del comunismo. Santoro revisita algunos de sus cuadros y además inventa un personaje: la mamá de Juanito Laguna, beneficiada con un guardapolvo blanco por la Fundación Evita. Santoro posee la habilidad de convertir la nostalgia de la iconografía peronista (asociada a una monumentalidad propia de regímenes vinculados a la política de masas y a líderes carismáticos) en un lenguaje contemporáneo, que puede devorar y apropiarse de la historia del arte y dialogar con el presente. En este gesto, el Pulqui ocupa un lugar clave, no solo porque responde a la vieja pregunta nunca respondida de qué es el peronismo (para Santoro, el peronismo tiene un ala izquierda y un ala derecha, un piloto en el medio y vuela en el vacío¹) sino porque convierte a la invención tecnológica en mito y utopía. ¿Cuál es el ensamblaje que hace Santoro entonces para “revivir el mito”, para lo que en unos de sus escritos llama “un objeto mitológico de la tecnología nacional”? (citado por Amado en Soria 2010: 237).

Como forma parte de su naturaleza volverse rápidamente obsoleta, la tecnología tiene el privilegio de suscitar con intensidad la nostalgia. La nostalgia se encuentra inscripta en su existencia, porque no hay invento tecnológico que no evolucione en otro que, a la vez, lo sustituya o lo mejore. Pero la nostalgia del Pulqui está relacionada más que con

el hecho de que fue superado o sustituido, porque –en manos del artista– puede miniaturizarse (el avión a escala 2 en 1) y convertirse en juguete: la otra cara del Pulqui es la de un niño. El régimen bélico es despojado de sus atributos más agresivos y, convertido en sueño infantil, en fuente de utopía: “Toda niñez –escribe Walter Benjamin– cumple para la humanidad algo grande, insustituible. Toda niñez vincula, en su interés por los fenómenos técnicos, en su curiosidad por toda clase de inventos y maquinarias, los logros técnicos con los antiguos mundos simbólicos” (Benjamin 1996: 120). Ese antiguo mundo simbólico es la patria de la felicidad, la niñez, el afecto de Evita, el liderazgo de Perón. No casualmente la prueba final se hace en la Ciudad de los Niños.

De todos modos, la alquimia no funcionaría si no hubiera una técnica fílmica que trajera la fase tecnológica en la que estamos inmersos actualmente: un régimen tecnológico posthumano que tiende a borrar la distinción entre personas y cosas. En una de las reproducciones de los noticieros de los años cincuenta, Fernández Mouján inserta el plano de un camarógrafo que registra el vuelo del Pulqui y que no está en ninguno de los noticieros originales. Según Gilles Deleuze, en uno de sus libros sobre Spinoza, “el plano de la naturaleza que distribuye los afectos, no hace ninguna distinción entre las cosas que pueden ser denominadas naturales y las que pueden ser denominadas artificiales” (Deleuze 1988: 124). De ahí que una cosa –como quiere Bruno Latour (2012: 122)– pueda ser un sujeto activo en busca de su propio derecho, de su sueño y de su deseo. “Se puso loco –le dice Santoro a Biancuzzo refiriéndose al Pulqui–. Hacen un avión de mí (quien toma la palabra sería el Pulqui) y de pronto me tratan como un barrilete. Y ahí fue la venganza, se soltó contra el piso. Esa es la verdad... El tipo nos quiso demostrar que era un avión y no un barrilete”. Como la cinta de Möbius, la cosa y la persona, el objeto y el sujeto, la técnica y la naturaleza se continúan y se transforman una en otra. El avión ejerce la venganza, el razonamiento y la acción.

En una distribución maniquea de géneros, la naturaleza aparece feminizada en Evita y la niña de guardapolvo y que la técnica es masculinizada en las figuras de Perón y el piloto sin nombre (aunque sabemos que se trata de Kurt Tank), pero mediante el procedimiento del *travelling* y las sobreimpresiones, el arte (pintura o cine) logra amalgamar todos los materiales. En *Pulqui un instante en la patria de la felicidad* el continuo adquiere dimensiones cósmicas: arte – naturaleza – tecnología – política – historia – santidad forman parte de un mismo plano: un *travelling* que se mueve, como ya dijimos, por la magia del afecto y de la nostalgia. Con estas piezas, Santoro y Mouján ensamblan lo social mediante un mito: el del Pulqui.

4. PERONISMO, MITO E HISTORIA

Según Jens Andermann, en su libro *New Argentine Cinema*, “Mouján is interested not in the historical value but the mythical density of these iconic visual memories” (2012: 125). Pero en realidad, Mouján y Santoro no suprimen la historia sino que la subordinan, la colocan como telón de fondo más o menos explícito y logran una retroalimentación entre mito e historia, una continuidad que actúa al modo de la cinta de Möbius como la que teje la máquina de coser de la Fundación Evita en el cuadro de Santoro. La película,

en principio, parece sustraerse de toda mención a acontecimientos históricos precisos, pero en un momento clave Santoro les recita un manifiesto de su autoría a unas señoras que visitan el taller. En ese texto, Santoro habla de una “prueba heroica”, de la “rápida diagonal del progreso”, de “la tercera posición que llegaba a la tecnología de punta” y de cómo el proyecto fue desactivado en 1955.

Una vez que el mito se apodera de la historia, sus acontecimientos deben acomodarse al escenario prefijado por la imaginación. Según el relato repetido por casi todos los críticos, el Pulqui II fue construido en la posguerra como sucedáneo del Pulqui I, y su flamante invención marcó el nacimiento de la Nueva Argentina. Siempre fundacional, siempre en contraste con un pasado oprobioso, Pulqui II fue la promesa de una tecnología de punta propia, soberana e independiente frente a las grandes potencias que habían ganado la guerra. Construido en la provincia de Córdoba, donde la industria aeronáutica local se había instalado dada su ubicación estratégica y previendo futuros conflictos bélicos, el primer avión argentino con motor a reacción mostraba lo que podían hacer los argentinos. Como afirma el propio Santoro en el film y han repetido los críticos, competía con el Sabre F86 norteamericano y el MIG 13 soviético (de hecho hay un cuadro de Santoro que pone a los tres modelos frente a frente). Según este relato legendario (que se repite con variaciones en los films de Favio, Solanas y Fernández Mouján), el golpe militar de 1955, que derrocó al gobierno de Perón, discontinuó el proyecto y prefirió abastecerse de aviones norteamericanos.

Hasta acá, el discurso establecido sobre el Pulqui. Para ver su carácter mítico, tal vez sea bueno ver algunas falsedades o parcialidades de esta ‘historia oficial’ o, mejor, ‘contrahistoria oficial’, según el periodo que se tome.

1) EL PULQUI II FUE UNA INVENCION NACIONAL.

Sólo parcialmente el Pulqui es una invención nacional. Es cierto que fue diseñado y construido en talleres locales y que participaron muchos argentinos en diferentes fases, sin embargo hay dos elementos a tener en cuenta. En primer lugar, los líderes del proyecto fueron científicos alemanes que desplazaron a los argentinos que venían participando del diseño del primer Pulqui. El primer Pulqui había sido dirigido por Émile Dewoitine, un francés que diseñó durante la guerra aviones para los nazis y que llegó a la Argentina en 1946 para no ser juzgado en su país de origen por colaboracionista. Dewoitine lideraba un grupo de ingenieros argentinos que fueron desplazados por el equipo que Tank trajo de Alemania. Otro elemento relativiza su carácter enteramente argentino: el proyecto del avión sólo fue posible porque se aprovecharon unos motores Rolls Royce que la Argentina había recibido como pago de Inglaterra por servicios y materiales provistos durante el conflicto bélico. No haber desarrollado un símil en serie de ese motor, como hicieron los soviéticos, fue un factor fundamental en el fracaso del proyecto.

El ingeniero líder fue Kurt Tank, un alemán que venía de la *Luftwaffe* y que trajo consigo un equipo de técnicos que tuvieron un diálogo directo con Perón. A menudo, cuando aparece la discusión sobre la importación de científicos nazis, los defensores de esta iniciativa argumentan que *lo mismo* hicieron Estados Unidos y la Unión Soviética. La comparación es correcta pero omite datos fundamentales. Los países aliados habían ganado

la guerra por lo que esos científicos, que eran parte de lo que podría denominarse “botín de guerra”, entraban a los nuevos países de modo legal y como parte de la victoria militar. En el caso argentino, los científicos entraban al país como parte de una red clandestina de huida de criminales de guerra.² De hecho, Kurt Tank llegó con un nombre falso (era el Doctor Matties) así como su secretario Neuman (o ingeniero Chöel) que traía entre sus papeles el modelo Ta-183 que sirvió de base al Pulqui II (Artopoulos 2014: 48). Según Carlos De Napoli, Tank había sido capturado por los ingleses en abril de 1945 y dos años después logró fugarse a Dinamarca donde recibió el pasaporte falso con el nombre de Pedro Matties (De Napoli 2015: 130). Tank formó parte activamente de esta red y fue el responsable de la llegada a la Argentina del científico austríaco Ronald Richter que convenció a Perón de la posibilidad de lograr energía nuclear. Con ese fin, Perón le concedió a Richter una isla en el sur del país en la que el científico ejerció una soberanía absoluta. Ninguno de ellos hubiera llegado a nuestro país si no fuera por los servicios de Hans Ulrich Rudel, célebre aviador nazi por sus hazañas durante la guerra e integrante del círculo íntimo de Perón. De Nápoli afirma que Rudel estuvo en el primer vuelo del Pulqui y Olivier Guez, en su novela documental, *La desaparición de Josef Mengele*, afirma: “Rudel fascina a Gregor [nombre falso de Mengele] porque ha triunfado portentosamente. Consejero de Perón, dirige el desarrollo del primera caza a reacción de Sudamérica, el *Pulqui*, junto a un genial aviador, Kurt Tank, también escapado de manera clandestina de Alemania” (2018: 53). No está demostrado que Rudel dirigiera el proyecto. Tank, de todos modos, no era estrictamente un criminal de guerra aunque la fábrica en la que trabajaba durante la guerra, la Focke-Wulf, usaba prisioneros del campo de concentración.

2) EL PULQUI II COMPETÍA CON EL SABRE F86 Y EL MIG 13.

Esta afirmación se repite en varios momentos de la película de Fernández Mouján: en el cartel con que se inicia y en uno de los discursos de Santoro.

La idea de competencia con los países más poderosos es una pieza más en la megalomanía argentina de su fantasía de formar parte de los grandes potencias del mundo a fuerza de ingenio y golpes de *bricoleurs* (esa es la idea que estructura el film de Solanas, *Argentina latente*). Sin embargo, la competencia se limita al diseño del prototipo, parcialmente a su construcción y a sus resoluciones originales. Mientras la Argentina estaba prácticamente impedida de fabricarlo en serie (hizo cinco prototipos), la primera serie del Sabre F86A fue de 554 aviones a la que le siguieron miles de aviones en las versiones siguientes.

Por otro lado, los términos de la competencia también tenían objetivos diferentes: Estados Unidos desarrollaba su industria militar en vistas a diferentes conflictos como el de Corea o el de la carrera armamentista con la Unión Soviética. La Argentina invirtió en el proyecto Pulqui II con la hipótesis de una Tercera Guerra Mundial y de ahí la importancia de que fueran militares alemanes. Perón sostuvo esta hipótesis hasta que se hizo evidente que ese conflicto no iba a tener lugar.

Muy poco se acentúa el carácter eminentemente militar de la apuesta de Perón y la falta de un desarrollo civil que pudiera darse en paralelo. Es sabido que mucho de los saltos tecnológicos están atados a los intereses militares. Sin embargo, la situación en la posguerra —con lo que denominé tecnología del *design*— cambia radicalmente: si bien los primeros

aviones que adoptan el motor a reacción fueron los militares, el primer avión comercial a chorro se construyó en 1949 (el Havilland Comet) y ya en 1952 el primer Boeing 707 de la British Overseas Airways transformó para siempre la aviación civil. Para 1957, más pasajeros cruzaban el Atlántico en avión que en barco (Williams 1987: 397-399).

3) EL GOLPE MILITAR DE 1955 INTERRUMPIÓ Y DESMANTELÓ EL PROYECTO DEL PULQUI II.

Esta es una de las claves en la construcción del mito: su realización fue impedida por las sempiternas fuerzas antinacionales y por intereses imperiales. Sin embargo, la historia es muy diferente: las elecciones de 1952 marcan nuevas condiciones para el desarrollo nacional y Perón, consciente de ese hecho, da un giro importante en su política con el nuevo plan quinquenal. Financiar un proyecto tan caro como el de Pulqui II carecía de sentido, más aun no existiendo conflictos bélicos de los que pudiera sacarse ventaja económica y estratégica (y con las dificultades de fabricarlo en serie para comercializarlo). Además, la muerte de dos pilotos durante las pruebas (el argentino Vedania Manuwal y el alemán, también integrante del ejército nazi, Otto Behrens) y el accidente de otro piloto, Rogelio Balado, pusieron en cuestión la capacidad del Pulqui II que entre algunos militares comenzó a conocerse como “pulquiría” (Artopoulos 2014: 79). En vez de redireccionar ese capital inventivo al diseño de aviones civiles (algo a lo que Tank y su equipo no parecían inclinados — Kurt Tank continuó diseñando aviones de guerra en India), Perón acertadamente convirtió a Córdoba en la provincia con la mayor industria automotriz del país. En 1952 se desarrollaron nuevos modelos de medios de transporte: el Rastrojero, un vehículo que se continuará hasta 1979, el auto Justicialista y las motocicletas Puma (la industria automovilística de Córdoba no dejará de crecer por lo menos hasta la dictadura de 1976). La presentación de estas máquinas en la feria de América de 1953 junto con el Pulqui II, muestra un interesante giro en la política del gobierno de comenzar desplazamientos de la propaganda monumental más cercana al fascismo italiano o al *New Deal* norteamericano hacia una alianza con el *design* que, finalmente, no ha tenido los desarrollos que se dieron por ejemplo en Brasil.³ Hacia 1952, era claro en relación al Pulqui II que la Argentina no había logrado ni la capacidad de producirlo en serie, ni la estabilidad institucional necesaria para reformular sus objetivos. De todos modos, los efectos catastróficos del golpe militar de 1955 en todos los niveles, vuelven la hipótesis verosímil (es verdad además que se persiguió a quienes habían participado del proyecto).

Pese a los problemas de todo tipo, el Pulqui II levanta vuelo y deja una marca en la imaginación colectiva. Como explica Ana Amado en su ensayo “Pulqui. Una trilogía del despegue argentino”, la obra de Daniel Santoro “compensa” las fallas en lo real, hace “performances reparadoras” y produce una “retrospectiva reconstitutiva” (en Soria 2009: 229). En una palabra: “retroperonismo por vía del arte” (en Soria 2009: 240) con un poder afectivo que hace que la perspectiva histórica carezca de poder de refutación⁴. Por eso en la contraposición entre el mito y la historia, el mito termina imponiendo su máquina perceptiva, su fuerza política y su poder imaginativo. La perspectiva histórica que convertiría en ingenua la prédica de Solanas y aminoraría el entusiasmo de Perón, *sinfonía del sentimiento* de Favio, en la obra de Santoro y Mouján no hace mella. La falsedad no es contradictoria con el mito, la verosimilitud (aunque no necesariamente sea verdadera) no es incompatible con la realidad. En su evocación nostálgica, tecnología y arte unidos aparecen con una faz indestructible: la de una percepción infantil que es capaz de ver un avión en un barrilete y un barrilete en un avión. Aunque la

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 volverlos 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.
- BENJAMIN, 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

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



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 Wurzburg. 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 biológica, 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 perspectivo 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 coleccionados 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) Después 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, quemados, mercados, puentes, islas, trabajos, miserias, disconformidades, que hoy ponemos bajo los ojos 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 *persuasio*: “El fotodocumental vale también por su valor autónomo de convicción, de persuasión”¹⁶. Cuando Birri exige repetidas veces “profundizar la realidad”¹⁷ 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 neorrealismo 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 proclamar 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 imagerie 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 oposicionales 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 transnacional, reduciéndola a conflictos regionales e individuales.

No comparto la premisa metodológica $\frac{3}{4}$ y demasiado general $\frac{3}{4}$ 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 Hurrting 2012.
20. Como sabemos por sus escritos, quería ejemplificar, 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 precariado.
21. Benjamin 1983 :560.
22. Véase Jameson 1991 y 1992.
23. Birri 1991 :205-218.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 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. Jb. 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

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



“Recuerdo especialmente las películas que tenían agua. Cataratas, playas, el fondo del mar, ríos y manantiales. Con sólo escuchar el rumor del agua a los niños nos entraban unas ganas tremendas de orinar. Y lo hacíamos ahí mismo. A los lados de la pantalla.”
Pedro Almodóvar, *Dolor y gloria* (2019)

1. EL TEMA DEL RÍO

Hay pocas dudas de que el imaginario colectivo referente a los grandes ríos latinoamericanos está impregnado en gran parte por la literatura latinoamericana del boom y por las heteroimágenes del cine europeo, tanto de autores como comerciales, las cuales están centradas principalmente en la historia de la conquista y en la época colonial. Cuando hablamos de literatura pensamos inmediatamente en el viaje que emprende el protagonista de *Los pasos perdidos* (1953), de Alejo Carpentier, a la misteriosa ciudad selvática Santa Mónica de los Venados; en la relación mística que mantiene Ernesto, el protagonista de *Los ríos profundos* (1958), de José María Arguedas, con los ríos de su país; en la descripción de la vida en una isla del río Santiago en *La casa verde* (1965), de Mario Vargas Llosa; o en los grandes buques de vapor pertenecientes a la Compañía Fluvial del Caribe que circulan por el río Magdalena, los cuales desempeñan un papel esencial en *El amor en los tiempos del cólera* (1985), de Gabriel García Márquez, llevada a la pantalla por Mike Newell (2007).

En el cine, se recuerdan, por supuesto, el desenlace de *Aguirre, der Zorn Gottes* (1972), de Werner Herzog, que muestra a un enloquecido Lope de Aguirre rodeado de numerosos monjes, solo sobre una balsa que gira sobre sí misma; la secuencia en la que el barco de Fitzcarraldo (*Fitzcarraldo*, 1982) desciende los rápidos del Amazonas, incapaz de maniobrar; el carril de *The Mission* (1986), de Roland Joffé, donde los indígenas arrojan a un misionario jesuita, atado en una cruz, a las cataratas del Iguazú; o bien la expedición en los ríos Marañón y Orinoco iniciada por Pedro de Ursúa y Lope de Aguirre en *El Dorado* (1988), de Carlos Saura.

Desde luego, el mismo cine latinoamericano ofrece una gran variedad del motivo del río como componente del paisaje, elemento de infraestructura, frontera geográfico-política, portador de significados simbólicos y mitológicos, etcétera. En este contexto hay que mencionar, por ejemplo, las inundaciones del Río Salado, que pueden verse al principio de *Los inundados* (1962), de Fernando Birri; los cadáveres que flotan en el Río Magdalena en *El río de las tumbas* (1964), de Julio Lizardo; los desaparecidos del Río de la Plata, que aparecen en *Garage Olimpo* (1999), de Marco Bechis, y en *Tierra de los padres* (2011), de Nicolás Prividera. Tenemos además el tema de las fronteras fluviales de Argentina con Paraguay en *Leonera* (2008), de Pablo Trapero, y con Uruguay en *Plata quemada* (2000), de Marcelo Piñeyro; y vemos asimismo a Bolívar resucitado avanzar en una barcaza por el río Magdalena en *Bolívar soy yo* (2002), de Jorge Alí Triana. En varios documentales de Pino Solanas, como *La guerra del fracking* (2013), son denunciadas la contaminación de las aguas y otros daños ecológicos, del mismo modo que ya en *El amor en los tiempos del cólera* (1985) se lamenta la deforestación practicada con la intención de proveer madera a las calderas de los buques a vapor (cf. García Márquez 2012: 471).¹

Está claro que si quisiéramos componer un repertorio de los tratamientos del río en el cine latinoamericano quedarían aún muchos ejemplos por citar.² Pero mi propósito es otro. El término ‘película fluvial’, que aparece en el título del presente artículo, alude a una serie de películas que no sólo tienen los ríos como sujeto principal, o como cronotopo básico, en el sentido de Mijaíl Bajtín (1991: 237-409), sino que además manifiestan una afinidad elemental entre el agua o el río y el cine como medio, en materia de visualidad, modo de percepción, relación con el tiempo y las modalidades específicas de la narración.

La presente contribución se propone analizar cómo se desarrolla el potencial semántico de las ‘películas fluviales’, precisamente a partir de la afinidad entre estos dos elementos: el agua y el cine. Pero hay más. Como los filmes narrativos y de ficción que parten de un cronotopo fluvial parecen referirse a la vez a determinados tipos de locomoción o navegación fluvial, nos vemos confrontados con una ‘triple medialidad’ que parece ser específica de la ‘película fluvial’ y, por ello, como se verá, no carece de importancia para analizar el modo en que las obras perciben, construyen y representan el mundo fluvial: el medio primario que es el agua o el río, el vehículo o medio de transporte correspondiente y el cine como medio de comunicación. La base común de estos tres medios es el movimiento.

El corpus de mi análisis está constituido por dos zonas geográficas y cinematográficas que ya he ido anunciando en la lista de motivos fluviales que acabo de citar: se trata de Colombia y Argentina, o bien de los sistemas fluviales amazónico y rioplatense, con el delta del río Paraná por un lado y el río Salado del Sur por otro. De hecho, las pocas ‘películas fluviales’ contemporáneas que han tenido cierto alcance y reconocimiento internacional provienen de estos países y se refieren a estos sistemas fluviales. Hablo concretamente de la película colombiana *El abrazo de la serpiente* (2015), de Ciro Guerra, que se desarrolla en el Amazonas, de las películas argentinas *Los muertos* (2004), de Lisandro Alonso, y *La León* (2007), de Santiago Otheguy, ambas ambientadas en el Delta del Paraná, y de *Historias extraordinarias* (2008), de Mariano Llinás, que tiene como escenario el río Salado, situado al sur de Buenos Aires.

Sin ánimo de extenderme en la historia cinematográfica, menciono sólo que los primeros documentos fílmicos de ambas regiones se remontan a los años treinta del siglo pasado. Existen, por ejemplo, un documental etnográfico mudo colombiano de 1930/31, *Expedición al Caquetá*, de César Uribe Piedrahíta, que muestra una expedición a las márgenes de los ríos amazónicos Ortegua y Caquetá (cf. Torres 2011), y un cortometraje documental argentino rodado en el Delta del Paraná de 1937, *Tigre*, dirigido por Emilio W. Werner.

A continuación pretendo analizar el corpus de cuatro largometrajes fluviales de dos países latinoamericanos diferentes bajo cuatro aspectos: las topografías fluviales que se diseñan en estas películas, la relación entre el cronotopo del río y la narración, la carga discursiva del sujeto fluvial y la dimensión autorreflexiva, o sea, la afinidad entre el río como sujeto y el dispositivo cinematográfico.

2. TOPOGRAFÍAS FLUVIALES

La primera pregunta que se plantea es cómo se plasman los ríos y los paisajes fluviales en las cuatro películas en cuestión. Empezamos con el norte y la zona amazónica, tal como aparece en *El abrazo de la serpiente*. La película narra dos historias que ocurren respectivamente en 1909 y 1940 en la selva colombiana. Ambas historias son protagonizadas por el mismo personaje, Karamakate, un chamán amazónico y último superviviente de su tribu, que acompaña a dos científicos en su búsqueda del *yakruna*, una misteriosa planta sagrada. Todavía joven, en el primer viaje Karamakate (Nilbio Torres) acompaña al alemán Theodor Koch-Grünberg (Jan Bijvoet), un antropólogo de la Universidad de Tubinga, y en el segundo, ya envejecido (Antonio Bolívar), al biólogo estadounidense Richard Evans Schultes (Brionne Davis). Tanto Koch-Grünberg (1872-1924) como Evans Schultes (1915-2001) son personajes reales.

Como los viajes son realizados únicamente en canoa, el Vaupés, un largo río amazónico, está presente casi todo el tiempo. La belleza majestuosa de las tomas del río (figura 1) contrasta fuertemente con las devastaciones de la civilización que los viajeros encuentran en su camino: la fiebre del caucho, el despotismo de los misioneros, el fanatismo de las sectas religiosas, el alcoholismo de los indígenas y la brutalidad del ejército colombiano.



Figura 1. *El abrazo de la serpiente* (01:44:12)

Con esto, el filme de Ciro Guerra se inscribe en un contexto determinado por la literatura y por el cine. Como se advierte en los créditos, la película está inspirada en los diarios de viaje de Koch-Grünberg y Evans Schultes (01:56:14). Por otro lado, es evidente que fue concebida como contraproyecto frente a los clásicos del cine fluvial como *Aguirre* (1972) y *Apocalypse Now* (1979). En efecto, Ciro Guerra invierte las perspectivas: en vez de volverse locos como Lope de Aguirre y el Colonel Kurtz, los intrusos blancos suben el río para aprender y ser curados de sus enfermedades físicas y mentales (cf. Graham 2016: 43). Consecuentemente, en ambos casos el primer contacto con los científicos blancos se relata desde el punto de vista del indio Karamakate, de cuya mano el espectador observa cómo se acercan las canoas (00:01:59/00:10:24).

Con las películas de Lisandro Alonso y Santiago Otheguy nos trasladamos más al sur, a Argentina, a la tercera sección del Delta del Paraná, un paisaje fluvial laberíntico de canales

e islas ubicado en la desembocadura del Río de la Plata.³ Allí se retira el protagonista de *Los muertos*, Vargas (Argentino Vargas), después de haber sido liberado tras una larga pena de prisión. En un accidentado viaje por el río, Vargas se adentra en su bote de remos en la naturaleza salvaje de las islas, donde su hija adulta, Olga (que nunca aparece), vive en una humilde choza.

En una isla del Delta del Tigre transcurre también la acción de *La León*, que se centra en el conflicto entre Álvaro (Jorge Román), un joven trabajador homosexual que pasa su vida talando árboles, cortando juncos y pescando, y El Turu (Daniel Valenzuela), el capitán de una embarcación que asegura la comunicación diaria entre la isla y la ciudad más cercana. El Turu tiraniza a Álvaro, hasta que un día le revela su pasión secreta por él. La película de Otheguy combina la descripción detallada de la vida cotidiana en la isla con la evocación del fascinante mundo semiacuático del delta (figura 2).



Figura 2. *La León* (00:00:27)

Historias extraordinarias, de Mariano Llinás, es distinta de las otras dos películas. Esto se debe a dos razones. Primero, el lugar escogido por Llinás no tiene nada de exótico o espectacular, de modo que a su película le falta la opulencia visual inspirada por las imágenes de una naturaleza sublime o, al menos, inusual como el Amazonas o el Delta del Tigre. La segunda diferencia consiste en la presencia casi ininterrumpida de una voz narrativa extradiegética que acompaña las imágenes y contrasta claramente con la taciturnidad y el laconismo de las otras películas, que en este sentido se asemejan más bien, en un acto mimético, a las aguas silenciosas que presentan.⁴

El monumental filme de Llinás, de cuatro horas de duración, abarca tres historias paralelas de una extravagancia desconcertante, cuyos respectivos protagonistas, designados solamente con las letras X, Z y H, nunca llegan a cruzarse. La tercera de las historias, la del joven H (Agustín Mendilaharsu), parte de la idea de canalizar el río Salado para transportar cargas en embarcaciones de mediano tamaño. Como este proyecto ya había sido iniciado y abandonado unos treinta años antes por la Compañía Fluvial del Plata, se le encarga a H recorrer el río y fotografiar una serie de monolitos de agrimensura olvidados que recuerdan el antiguo proyecto. Durante su viaje río abajo en zódiac H encuentra a César (Klaus Dietze), un viejo que hace el mismo viaje que él, pero tiene el encargo de destruir todas las huellas de las obras que la Compañía había emprendido en este río. Los dos hombres se unen y continúan su trabajo juntos.

El comentario en *off* del narrador subraya explícitamente el carácter trivial y prosaico del escenario: “No esperes gran cosa del río. No es lo que te imaginás. No es un río correntoso como los del sur ni es un río enigmático y profundo como los del norte. No esperes aventuras. Es un río de llanura, apenas un montón de agua parda y tibia que baja, como dormida, hacia el mar. Es un río del desierto, apenas una raya en el mapa, apenas una aguada para que se refresquen las vacas sueltas, apenas un trámite. No esperes sorpresas.” (00:58:44-00:59:08)

Es verdad, a primera vista Llinás parece tomar a contrapelo toda una tradición de la topografía fluvial a la que quedan todavía fieles, cada uno a su manera, Guerra, Alonso y Otheguy. Empero, como en las novelas metaficciones del siglo XVIII, de Laurence Sterne o Denis Diderot, el narrador de Llinás resulta poco fiable. Pronto el recorrido de H por el río Salado se convierte en una aventura que cumple con todos los tópicos del viaje fluvial tradicional: encuentros inesperados, penetración en un mundo misterioso y peligroso, cada vez más lejano y ajeno, pérdida de orientación en las nieblas y las cañas, cambio total del paisaje a causa de las inundaciones nocturnas del río, interferencia de lo real con lo onírico.

3. EL CRONOTOPO DEL RÍO Y LA NARRACIÓN

Como cronotopo, el río constituye un germen de la narración de lo más elemental y natural. Por un lado provee un sujeto mínimo a la narración fílmica, por otro lado da a las películas fluviales apariencia de realidad: las aproxima a la forma del documental. En el guión publicado a propósito de *Historias extraordinarias*, Mariano Llinás evoca la relación entre el río y la narración de la manera siguiente: “Desde un comienzo, desde el origen mismo del film, existía la idea de que la tercera parte consistiría en un gran relato fluvial, en un relato jalonado por el curso de un río.” (2009: 53)

Al orientarse “por el curso de un río” se crea la ilusión de que el desarrollo de la acción sigue el dictado de la imprevisible realidad profílmica, de lo desconocido que se esconde detrás del próximo meandro. Asimismo, de la identificación de la posición de la cámara con los viajeros y con su medio de locomoción resulta un modo de percepción, que ya Stendhal, uno de los principales representantes del realismo literario decimonónico, había tomado como base de su famoso concepto del realismo: “un roman est un miroir qui se promène sur une grande route” (1964: 398). Ninguna de las cuatro películas fluviales estudiadas aquí prescinde de este tipo de planos que pertenecen tanto al código del documental como al del cine de aventuras. Sólo en *Los muertos* de Alonso se manifiesta una tendencia marcada a contradecir simultáneamente estas convenciones del lenguaje cinematográfico, como señala con acierto Gonzalo Aguilar: “En *Los muertos*, en cambio, la cámara suele esperar al protagonista como si el espacio recorrido estuviera desprovisto de sobresaltos.” (2010: 82)

El río y el ámbito fluvial están presentes hasta en la caracterización de los personajes al asociarse con diferentes formas de existencia. Esto es especialmente claro en el caso de *La León*, de Santiago Otheguy. El Turu, el cacique de la isla y dueño del ferry del mismo nombre, corta el agua a gran velocidad, atravesando el cuadro fílmico de izquierda a derecha, mientras que su contrincante Álvaro, como Vargas en *Los muertos*, muy a menudo se mueve en la dirección opuesta, descubriendo tranquilamente las caletas recónditas y los

brazos muertos del río, dejándose llevar por la corriente casi imperceptible en su viejo barco de madera. La recurrencia de estas imágenes caracteriza a estos hombres como *drifters*, seres de existencias precarias, sin lugar fijo en la sociedad (figura 3). En relación con la vida de los personajes, el delta insondable y difícilmente navegable se convierte entonces en símbolo de la homosexualidad clandestina de Álvaro y del misterio que acompaña el pasado criminal de Vargas.



Figura 3. *Los muertos* (00:47:24)

Algo parecido ocurre en *El abrazo de la serpiente*, donde el protagonista indígena Karamakate se presenta estrechamente vinculado con el río. En el primer plano de la película el rumbo de la cámara sugiere que el joven chamán Karamakate prácticamente nace del agua (00:00:24-00:01:15) y más tarde, cuando el envejecido Karamakate se encuentra por primera vez con el biólogo Richard Evans Schultes, está haciendo dibujos en una roca, con el agua hasta las rodillas (00:09:08-00:10:04).

En la mitología amazónica los ríos tienen una trascendencia divina. No sólo son el espacio vital de la serpiente, el animal más importante en la cultura espiritual indígena, sino que también se le parecen a causa de sus meandros. La película alude a estos significados mitológicos a través de algunas tomas de serpientes acuáticas al principio (00:08:08-00:09:04/00:10:03-00:10:12) y unas vistas aéreas del paisaje fluvial amazónico al final (01:52:44-01:52:54).

4. LA CARGA DISCURSIVA DEL SUJETO FLUVIAL

El simbolismo de los ríos nos acerca a la cuestión de su carga discursiva, es decir, los distintos discursos con los que se relaciona el sujeto fluvial. Es evidente que *El abrazo de la serpiente* se sitúa esencialmente dentro de un discurso intercultural. Además de constituir una crítica acerba al colonialismo, la película reflexiona sobre las diferencias entre los sistemas epistemológicos y de saberes de las culturas indígenas y del occidente, así como sobre la posibilidad de un intercambio entre ellos. El choque entre las culturas se manifiesta, por ejemplo, en un diálogo entre Karamakate y Richard Evans Schultes en la ribera de un río, cuyo objeto es precisamente el río: “¿Cuántas orillas tiene este río?”, pregunta Karamakate. “Dos”, contesta Evans Schultes. “¿Cómo puedes saberlo?” “Este y el otro. Uno más uno hace dos” “¿Cómo puedes saberlo?” “¡Porque sí! Uno más uno hace

dos” “Este río tiene tres, cinco, mil orillas. Todo el mundo lo sabe. El río es el hijo de la anaconda.” (01:40.20-01:40:50)

Además, hay que reconocer que el conflicto intercultural que se señala aquí es estructuralmente similar al discurso sobre centro y periferia, o sea, el campo y la ciudad, al que están sujetas las demás películas. En efecto, los paisajes fluviales que aparecen en *Los muertos*, *La León* e *Historias extraordinarias* son lugares remotos, difícilmente accesibles, en los que la marginalidad geográfica refleja diferentes formas de marginalidad social: criminalidad y pobreza en *Los muertos*, desempleo, homosexualidad y migración en *La León*.

Es interesante notar en este contexto que la navegación fluvial es, en todos los casos, un terreno homosocial, exclusivamente masculino, aunque el agua comúnmente se asocia a lo femenino. De hecho, todas las películas son protagonizadas por hombres solitarios que como mucho se juntan con otros hombres: Karamakate está completamente aislado en la selva, por ser el último de su especie; Evans Schultes viaja solo; Vargas, el protagonista de *Los muertos*, viaja igualmente solo; Koch-Grünberg es acompañado por Manduca, un antiguo esclavo, y el solitario homosexual Álvaro se junta con su enemigo El Turu sólo por un instante.

Si en las películas de Alonso y Otheguy la crítica a la idea del progreso y del sueño capitalista queda implícita, en *Historias extraordinarias* estas ideas se ridiculizan abiertamente. Aun antes de que empiece el absurdo viaje de H y César por el terreno completamente abandonado del río Salado, Llinás inserta un comercial aparentemente auténtico de los años setenta (figura 4) cuyo comentario dice: “La Compañía Fluvial de la Plata, con más de quince años abriendo caminos al desarrollo en los ríos de todo el país y todo el continente, inicia una obra de vanguardia a escala internacional en el terreno del transporte fluvial de carga: el Corredor Fluvial Pampeano [...] conectando las tierras más fértiles de América del Sur con la ciudad y con el mundo. Corredor Fluvial Pampeano: una línea recta hacia el desarrollo” (00:25:05-00:27:44).



Figura 4. *Historias extraordinarias* (00:25:18)

Cada uno de los cuatro directores destaca por un estilo y una concepción del cine sumamente original, de modo que uno se puede preguntar si acaso la decisión de situar el argumento de sus películas en lugares tan específicos como los ríos y los paisajes fluviales no debería ser interpretada como un reflejo de su voluntad de distanciamiento con respecto al cine *mainstream*.

5. EL RÍO COMO DISPOSITIVO CINEMATográfico

A este aspecto autorreflexivo hay que añadir otro, aun más importante para lo que he llamado aquí ‘película fluvial’: la afinidad esencial entre el río como sujeto y el dispositivo cinematográfico. No es casualidad que la estética visual de Otheguy le recuerde a Jens Andermann una tradición fílmica y fotográfica francesa de los años veinte y treinta que culmina en el largometraje *L’Atalante* (1934) de Jean Vigo (cf. Andermann 2012: 84). En el primer tomo de su libro sobre el cine, *L’image-mouvement*, Gilles Deleuze dedica cuatro páginas a la importancia del agua para la llamada ‘escuela francesa’ (cf. Deleuze 1983: 112-116).

De hecho, estéticamente, las películas de Alonso y, sobre todo, de Otheguy y Guerra, filmadas en un blanco y negro arcaizante, deben mucho a esta “veine fluviale du cinéma français” (Arnaud 1996: 68) del tipo *L’Atalante* o al impresionismo acuático de *Partie de campagne* (1936), de Jean Renoir. A esta tradición hay que añadir las reflexiones sobre el parentesco entre cine y sueño iniciadas en los años veinte en Francia por Louis Delluc, Germaine Dulac, Jean Epstein y otros.⁵

Siguiendo estas lejanas pautas, las películas de Alonso, Otheguy y Guerra exploran todos los aspectos posibles de la analogía entre el río y el cine. En este sentido, la cámara contempla a menudo nada más que la superficie opaca, oscilante y reflectante del agua, o muestra el efecto de las gotas de lluvia en el agua o el movimiento del viento entre los árboles, lo cual no solamente remite al filme mismo o a la pantalla, sino que también simboliza la capacidad del cine de producir imágenes sin significado y de grabar el ‘ruido de lo real’.

En *La León* y *El abrazo de la serpiente*, además, se insiste en otra cualidad del cine: su capacidad de lograr la inmersión del espectador. El avance lento, casi hipnótico de la cámara que acompaña a los ocupantes de los barcos al adentrarse en la selva acuática, transmite una fuerte sensación de inmersión que es propia del cine y el dispositivo cinematográfico.

Pero la mayor fascinación es ejercida por el movimiento que se observa en multitud de escenas, a veces bastante complejas, en las que el río, la cámara, los vehículos de locomoción y sus ocupantes se desplazan a distintas velocidades o incluso en sentidos opuestos.⁶

Finalmente, a partir de los ejemplos propuestos de las películas de Alonso, Otheguy y Guerra, no ha de pensarse que la ‘película fluvial’ necesariamente tiende a reducir la narración a un grado cero en favor de un nuevo ‘cine puro’, como tampoco ha de ignorarse el hecho de que en el ‘cine impuro’ de Mariano Llinás se produce una verdadera proliferación de la narración, a nivel tanto de la historia como del discurso verbal extradiégetico, el cual además anima a descripciones metafóricas con referencia al imaginario fluvial. En efecto, se ha dicho que los narradores de *Historias extraordinarias* vierten sobre el espectador un inagotable “torrente de palabras” (Campero 2008: 84), y en cuanto a la construcción y la extensión de la obra parece adecuado considerarla como el equivalente cinematográfico de una ‘novela río’ o *roman-fleuve*. No obstante, con esto ya no estamos muy lejos de la idea de una ‘película fluvial’ en la que no aparece ningún río.

NOTAS

1. Acerca del significado del río Grande de la Magdalena en la obra de García Márquez, véanse Mutis 2013 y Pernet 2014, y de la representación de los ríos en la novela latinoamericana en general, Williams 2013.
2. Para una visión más amplia del tema de la ‘imaginación fluvial’ en América latina, se remite a Joubert Anghel/Segas 2013 y Pettinaroli/Mutis 2013.
3. En cuanto a la importancia del Delta del Tigre para la literatura argentina (Domingo Faustino Sarmiento, Borges, Haroldo Conti), véase Nitsch (en preparación) y sobre los “espacios líquidos” en la obra de Juan José Saer, Dünne 2013. En el Delta del Tigre está también situada la opera prima *Parabellum* (2015), del cineasta austriaco-argentino Lukas Valenta Rinner.
4. Para más detalles sobre la construcción de los narradores y de las narraciones en *Historias extraordinarias*, véase Tschiltschke 2016.
5. El lazo entre el tratamiento del río en *Los muertos* y las películas de Jean Renoir (*Partie de campagne*, *The River*) se destaca por Algarín Navarro 2011: 26, 32-34, 46, 49. La prehistoria francesa del cine fluvial se reconstruye en Tschiltschke 2013. La relación entre literatura, cine, memoria y el imaginario fluvial se indaga, con referencia a la obra de Marcel Proust, en Oster-Stierle 2013.
6. El cambio histórico de la percepción del espacio en función de los diferentes medios de transporte se estudia en Schwarzer 2004 y Desportes 2005.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGUILAR, Gonzalo (2010) *Otros mundos. Un ensayo sobre el nuevo cine argentino*. Buenos Aires: Santiago Arcos.
- ALGARÍN NAVARRO, Francisco (2011) “Misael y Vargas van en barco” en *Lisandro Alonso* (librito). Barcelona: Intermedio, 20-70.
- ANDERMANN, Jens (2012) *New Argentine Cinema*. London: Tauris.
- ARNAUD, Philippe (1996) “La belle Nivernaise” en Philippe Arnaud (ed.) *La Persistence des images. Tirages, sauvegardes et restaurations dans la Collection Films de la Cinémaèque française*. Paris: Cinémaèque française, 68-69.
- BAJTÍN, Mijaíl (1991) *Teoría y estética de la novela*. Madrid: Taurus.
- CAMPERO, Agustín (2008) *Nuevo Cine Argentino. De “Rapado” a “Historias Extraordinarias”*. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento/Buenos Aires: Biblioteca Nacional.
- DELEUZE, Gilles (1983) *Cinéma 1. L'image-mouvement*. Paris: Éditions de Minuit.
- DESPORTES, Marc (2005) *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII^e-XX^e siècle*. Paris: Gallimard.
- DÜNNE, Jörg (2013) “Vom Fluss ohne Ufer zum Swimmingpool. Flüssige Räume bei Juan José Saer” en *Romanische Forschungen* 125, 226-238.
- GARCÍA-MÁRQUEZ, Gabriel (2012) *El amor en los tiempos del cólera*. Barcelona: Penguin Random House.
- GRAHAM, Tom (2016) “Jungle Fever” en *Sight & Sound* (July), 42-44.
- JOUBERT ANGHÉL, Valérie/SEGAS, Lise (eds.) (2013) *Contre courants, vents et marées: la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)*. Bordeaux: Presses Universitaires de Bordeaux.
- LLINÁS, Mariano (2009) *Historias extraordinarias*. Buenos Aires: Mondadori.
- MUTIS, Ana María (2013) “The Death of the River and the River of Death: The Magdalena River in *El amor en los tiempos del cólera* and *La novia oscura*” en Pettinaroli/Mutis, 145-162.
- NITSCH, Wolfram (en preparación) “Insondables vías navegables. El Delta del Tigre en la literatura argentina” en Wolfgang Matzat/Sebastian Thies (eds.) *La invención de la naturaleza latinoamericana. Genealogía discursiva y funcionalidad sociocultural*. Madrid/Frankfurt am Main: Iberoamericana/Vervuert.

- OSTER-STIERLE, Patricia (2013) “La région fluviale de la mémoire’ und ihre filmische Transposition” en Matei Chihai/Katharina Münchberg (eds.) *Marcel Proust: Bewegendes und Bewegtes*. München: Wilhelm Fink, 81-98.
- PERNETT, Nicolás (2014), “El río de la vida: el Magdalena en la obra de Gabriel García Márquez” en *Revista Credencial*, <http://www.revistacredencial.com/credencial/historia/temas/el-rio-de-la-vida-el-magdalena-en-la-obra-de-gabriel-garcia-marquez> (31.12.2019).
- PETTINAROLI, Elizabeth M./MUTIS, Ana María (eds.) (2013) *Troubled Waters. Rivers in Latin American Imagination. Hispanic Issues On Line*, vol. 12 (Spring). <https://cla.umn.edu/hispanic-issues/online/troubled-waters> (31.12.2019).
- SCHWARZER, Mitchell (2004) *Zoomscape. Architecture in Motion and Media*. New York: Princeton Architectural Press.
- STENDHAL (1964) *Le Rouge et le noir*. Paris: Flammarion.
- TORRES, Rito Alberto (2011) “Expedición al Caquetá (1930-1931)” en *Colección 40/25. Joyas del cine colombiano*. Bogotá: Cinemateca Distrital, 16-19.
- TSCHILSCHKE, Christian von (2013) “Ein Roadmovie sui generis: Jean Vigos *L'Atalante* (1933/34) und der französische Lastkahnfilm der 1920/30er Jahre” en Kirsten von Hagen/Ansgar Thiele (eds.) *Transgression und Selbstreflexion. Roadmovies in der Romania*. Tübingen: Stauffenburg, 13-38.
- (2016) “Filmes extraordinarios. Docuficción y prácticas intermediales en el cine alternativo de Mariano Llinás” en Bernhard Chappuzeau/Christian von Tschiltschke (eds.) *Cine argentino contemporáneo: visiones y discursos*. Madrid/Frankfurt am Main: Iberoamericana/Vervuert, 197-213.
- WILLIAMS, Raymond Leslie (2013) “Rural and Urban Rivers: Displacements and Replacements in the Modern Latin American Novel” en Pettinaroli/Mutis, 195-211.

PELÍCULAS

- Aguirre, der Zorn Gottes* (1972), dir.: Werner Herzog.
- Apocalypse Now* (1979), dir.: Francis Ford Coppola.
- Bolívar soy yo* (2002), dir.: Jorge Alf Triana.
- Dolor y gloria* (2019), dir.: Pedro Almodóvar.
- El abrazo de la serpiente* (2015), dir.: Ciro Guerra.
- El Dorado* (1988), dir.: Carlos Saura.
- El río de las tumbas* (1964), dir.: Julio Luzardo.
- Expedición al Caquetá* (1930/31), dir.: César Uribe Piedrahíta.
- Fitzcarraldo* (1982), dir.: Werner Herzog.
- Garage Olimpo* (1999), dir.: Marco Bechis.
- Historias extraordinarias* (2008), dir.: Mariano Llinás.
- La guerra del fracking* (2013), dir.: Fernando Solanas.
- La León* (2007), dir.: Santiago Otheguy.
- L'Atalante* (1934), dir.: Jean Vigo.
- Leonera* (2008), dir.: Pablo Trapero.
- Love in the Time of Cholera* (2007), dir.: Mike Newell.
- Los inundados* (1962), dir.: Fernando Birri.
- Los muertos* (2004), dir.: Lisandro Alonso.
- Parabellum* (2015), dir.: Lukas Valenta Rinner.
- Partie de campagne* (1936), dir.: Jean Renoir.
- Plata quemada* (2000), dir.: Marcelo Piñeyro.
- The Mission* (1986), dir.: Roland Joffé.
- The River* (1951), dir.: Jean Renoir.

Tierra de los padres (2011), dir.: Nicolás Prividera.
Tigre (1937), dir.: Emilio W. Werner.

Calle, carril, campo: sobre la estética del tránsito en el cine fronterizo contemporáneo mexicano / *Street, lane, field: on the aesthetics of transit in contemporary Mexican border cinema*

Teresa Hiergeist

(pág 167 - pág 178)

El movimiento hacia el norte y la el bloqueo contra el sur – esos dos gestos chocan en la frontera entre México y EE.UU., creando no pocas tensiones. La contribución analiza la realización filmica de medios y vías de transporte en contextos de la narrativización del cruce fronterizo y su conexión con los discursos usuales que circulan sobre la migración con el objetivo de trazar una estética del tránsito del cine mexicano contemporáneo.

Vías de transporte – frontera – México – EE.UU. – migración

Heading to the north and blocking the south – these contradictory and conflicting movements converge at the border between Mexico and the United States. The contribution analyzes the filmic realization of means and routes of transport in the contexts of the narrativization of the border crossing and its connection to the common discourses circulating about migration with the objective of outlining an aesthetic of traffic in the contemporary Mexican cinema.

Means of transport – border – Mexico – United States – migration

Prof. Dr. Teresa Hiergeist es catedrática de literatura y cultura hispánica y francesa en la Universidad de Viena. Después de haber estudiado filologías románicas y ciencias culturales en las universidades de Regensburg y Granada, se doctoró en 2013 en el ámbito de la narratología cognitiva y publicó una segunda monografía sobre las relaciones hombre-animal en los juegos de combate aristocráticos del siglo de oro en 2019. Sus investigaciones abarcan discursos del cuerpo, de la fisiognómica, de la monstruosidad y de la animalidad, tanto como la representación de sociedades paralelas y alternativas en la literatura y el cine.

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
 CC BY-NC-SA



1. MIGRACIÓN Y ESTRUCTURAS DE PODER

La distribución de los cuerpos en el espacio es, según Michel Foucault, la esencia del poder disciplinario (Foucault 1994: 143).¹ Las tecnologías de la regulación, de la limitación y de la producción de movimientos son medios para construir y controlar al ciudadano moderno (Söderström et al. 2013: XXII), mientras que la posibilidad de decidir sobre sus desplazamientos se asocia al concepto de la 'libertad' (Kotef 2015: 25). Esto se nota con gran evidencia al tratar el discurso sobre la migración clandestina entre México y EE.UU.: Mientras que cada año alrededor de 134 000 migrantes centroamericanos emprenden actualmente el viaje hacia el norte para cruzar la frontera sin autorización (Basok 2015: 4), impulsados por la búsqueda de un mayor bienestar, de más seguridad y de una vida más plena (Harvey 2007: 101-104; Orrenius 2006: 458-460), el gobierno estadounidense, por miedo a la pérdida de la homogeneidad cultural y de inconvenientes económicos, invierte inmensas cantidades de dinero para repeler a los forasteros del sur, al construir vallas y muros (Klauke 2000: 51; Vile 2016: 248-249)², al vigilar las fronteras por parte de órganos policiales y del ejército (Wilson 2015: 144)³ y al lanzar junto con el gobierno mexicano campañas informativas sobre los peligros del viaje para frenar el éxodo. (Lahav 2013:129)⁴ Las prácticas de ilegitimidad y de criminalización de la migración son intentos de controlarlos y de garantizar el mantenimiento de las estructuras de poder existentes, mientras que los intentos de llegar al norte se pueden considerar como performances que visibilizan los migrantes como actores sociales que resisten a la violencia institucional (Narayan y Petesch 2013: 129 y Schöller 2007: 18)⁵

Estas dinámicas discursivas contradictorias han despertado en los últimos años también el interés en la ficción mexicana. Sobre todo el cine⁶ – tanto las producciones corrientes como las independientes – recurre al tema, no sólo porque permite un posicionamiento en cuanto a la situación política y social actual, sino también porque su dramatismo lo predestina para expresar conflictos psicológicos e interpersonales, que emocionan al público. Mi artículo pone el foco en la narrativización del cruce de la frontera en seis películas de cine fronterizo (Iglesias 2003: 332)⁷ de los últimos quince años (Gustavo Loza: *Al otro lado*, 2004; Walter Doehner: *El viaje de Teo*; 2008; Pedro Ultreras *7 Soles*, 2008; Cary Fukunaga: *Sin nombre*, 2009; Rigoberto Pérezcano: *Norteados*, 2010; Álvaro Curiel: *Acorazado*, 2010).⁸ Se centra principalmente en la representación de la locomoción (de los vehículos, de las vías de transporte y de la frontera), partiendo de que en éstos se materializan y se hacen perceptibles negociaciones subyacentes entre gobierno y ciudadano y de que tienen un valor expresivo especial a la hora de transmitir actitudes afirmativas y críticas, y reflexiones y emociones sobre ellas. Los objetivos son, en primer lugar, esbozar una tipología de la estética del tránsito en el cine contemporáneo mexicano y, en segundo lugar, examinar sus diferentes funciones discursivas.

2. VEHÍCULOS, VÍAS, FRONTERAS – CIRCULACIÓN OBSTACULIZADA

La constante más llamativa de las películas analizadas es que el cruce se representa como algo extremadamente difícil. Ya dirigirse hacia la frontera resulta complicado. Eso se aprecia primero en el uso de los medios de transporte. Los migrantes no disponen de

vehículos propios, sino que dependen del transporte público, del autostop o del tráfico organizado por coyotes para desplazarse. Además, no parece haber ninguna conexión directa que los lleve a su destino, por lo que están obligados a cambiar de vehículo continuamente.⁹ Asimismo, cuanto más se acercan los personajes a la frontera, más empeoran las condiciones de circulación y los vehículos utilizados pierden comodidad. En *El viaje de Teo*, por ejemplo, un padre se desplaza con su hijo hacia el norte tomando antes un autobús para llegar a un punto de recogida, desde el que son conducidos embutidos con docenas de personas en un jeep; una vez llegados al desierto, ya no disponen de vehículo motorizado, sino que tienen que seguir a pie. También en *7 soles*, que cuenta el paso fronterizo de una familia, los protagonistas son conducidos en primer lugar en coche por carreteras, después en un todoterreno por la arena y terminan caminando por el desierto. Se puede percibir, de este modo, un cierto anti-climax en cuanto al confort del viaje. Ello va de la mano con la ralentización del avance de los protagonistas. Sus movimientos parecen frenados – cosa que se transmite también a través del uso frecuente de un trabajo de cámara estático.¹⁰ La región fronteriza se presenta no tanto como zona de tránsito sino como zona de estancamiento. Esas posibilidades motrices reducidas de los migrantes contrastan en muchos casos visiblemente con la locomoción de la policía, que se representa yendo en coches rápidos por carreteras en buen estado o en helicópteros.¹¹

En segundo lugar, la dificultad del cruce fronterizo se acentúa puesto que se reducen las infraestructuras. Cerca de la frontera ya no hay ni carreteras, ni indicadores de camino, ni otros puntos de referencia, sólo un desierto homogéneo que ofrece un sinfín de rumbos posibles. Al principio de varias películas, los migrantes compensan esa orientación agravada, al marchar en fila y al formar con sus cuerpos un vector que apunta hacia la frontera.¹² Sin embargo, ese orden va descomponiéndose a lo largo de la acción, la forma geométrica de la línea se va dispersando. La disolución de las infraestructuras llega a su mayor expresividad cuando el protagonista queda solo, por ser el único superviviente, como es el caso en *7 soles* o por haber perdido el grupo con el que viajaba, lo que ocurre en *Norteados* y en *El viaje de Teo*. En esos momentos surge repetidamente una imagen que lo presenta en medio de un gran plano o gran plano general como una miniatura abandonada dentro de un desierto inmenso (*7 soles* 35.14, *Norteados* 9.08, *El viaje de Teo* 1.24.56).

Pero la reducción de las vías no se muestra sólo como una pérdida de orientación, sino también como una pérdida de civilización. Cuanto más se acercan los personajes a la frontera, más inhóspita e indomable parece la naturaleza. Se presenta como lugar salvaje y agresivo, que somete a los migrantes a un calor insoportable, a sed y hambre.¹³ Son frecuentes las imágenes de plantas espinosas y de animales venenosos en primer plano, como es el caso de las imágenes que se muestran en *7 soles* (*7 soles* 16.11 34.07, 54.22 y 1.23.00).¹⁴ Ese ambiente no se limita a exponer los personajes a grandes riesgos, sino que tiene también un efecto sobre su comportamiento: Lejos del progreso tecnológico, la lucha por la supervivencia reemplaza la solidaridad, parecen hundirse los estándares civilizatorios y se acumulan matanzas y violaciones, como es el caso en *7 soles* o en *Sin nombre*. No peligran sólo los migrantes en medio del desierto, sino también la humanidad (Valenzuela Arce 2003: 43).¹⁵

Otro cronotopo que pone en escena la dificultad del cruce casi análogamente es el agua. En *Al otro lado*, se representa tan peligrosa y hostil como el desierto. En los tres

hilos narrativos varios niños mexicanos, cubanos y marroquíes se precipitan en barcos deficientes o flotadores al agua en busca de sus padres que los han abandonado por una vida económicamente mejor en el norte y casi mueren todos en el intento (*Al otro lado* 1.00.05 y 40.15). Eso se debe por una parte a que los vehículos de esos jóvenes son demasiado frágiles e improvisados, se establece que no disponen ni de los medios, ni de los conocimientos para tener éxito con sus planes temerarios; por otra parte se debe a que el agua se muestra como fuerza violenta y destructiva que amenaza al hombre (*Al otro lado* 41.19 y 40.57 y Adey 2017: 243)¹⁶, de manera que la naturaleza no explotada culturalmente se revela otra vez como obstáculo infranqueable. Lo mismo ocurre en *Acorazado*, donde el viaje en balsa de un adulto por el Atlántico se representa como amenaza existencial que somete al individuo a una decivilización degradante (*Acorazado* 00.47).¹⁷

Un significado algo más ambivalente adquiere el agua en *Sin nombre*. Para cruzar la frontera en la última escena culminante de la película los dos protagonistas Willy y Sayra tienen que atravesar un río. El dinamismo del flujo y la deformidad del agua subrayan la posibilidad de llegar al otro lado – lo que se acentúa por el hecho de que las aguas no se ven extremadamente peligrosas y anchas. La naturaleza no parece aquí oponerse al cruce, quien sí lo hace es, sin embargo, la sociedad, mejor dicho el gobierno y las pandillas criminales: en la orilla estadounidense se encuentra colocada una duba de varios metros; en la orilla mexicana pronto aparecen unos mareros que vienen a matar a Willy, formando un muro, de manera que el río se asemeja durante esos momentos a un callejón sin salida (*Sin nombre* 1.23.27 y 1.24.57). Esta oposición entre dinamismo y estatismo, entre fluidez y cautiverio, crea una tensión trágica que retoma la dialéctica de libertad y determinismo, entre la que los personajes vacilan constantemente en la película (Senio Blair 2014: 243)¹⁸. En conjunto, en las películas analizadas, las posibilidades del tránsito parecen restringidas, los vehículos y las vías de transporte insuficientes, de manera que la migración se revela como conflicto de las dos fuerzas opuestas: del afán de llegar al norte por un lado y de los intentos de la naturaleza o de la sociedad de impedirlo por el otro.

Esa dinámica llena de tensiones se repite en la representación de la frontera – elemento narrativo central e indispensable en todas las películas analizadas por su presencia cualitativa y cuantitativa. En la iconografía de sus fortificaciones, uno se topa repetidamente con un enfoque simétricamente establecido desde una perspectiva de pájaro (*El viaje de Teo* (41.37, *Norteados* 1.26.52). Por una parte, esa composición de imagen trasciende la limitación de las capacidades de movimiento, porque hace visibles los dos lados de la frontera a la vez; pero por otra parte, la subraya, al mostrar la barrera y a veces adicionalmente carreteras que corren paralelamente a la frontera y que refuerzan visualmente la línea divisoria¹⁹. Ese mensaje se acentúa a menudo por una cámara estática. Ante el muro fronterizo las figuras parecen bloqueadas y paralizadas y se muestran sobre todo de dos maneras: o esperando inmóviles en pasos fronterizos, en salas de espera y en atascos (*El viaje de Teo* 29.08-29.45, *Norteados* 18.29 y 1.29.16, *Sin nombre* 18.49 y 59.30) o recorriendo reiterada y vanamente caminos a lo largo de la frontera, sin encontrar la manera de pasar (*El viaje de Teo* 55.16, *Norteados* 56.23). Es frecuente que aparezca en este caso el ángulo que filma la vista desde México hacia EE.UU. por encima del hombro de los protagonistas (*El viaje de Teo* 38.49, 49.47, *Norteados* 18.29 y 1.29.16). La frontera determina y limita las posibilidades de locomoción de los personajes, y se releva, así, como adversario invencible.

3. POSICIONAMIENTOS DISCURSIVOS – IDEAS EN CIRCULACIÓN

La segunda parte del artículo abordará la pregunta de los posicionamientos que se pueden deducir de esta estética de la circulación obstaculizada en el cine fronterizo mexicano actual en cuanto a las negociaciones discursivas del sujeto como punto de intersección del control institucional, de los intereses de poder gubernamentales y de las manifestaciones de autonomía ya mencionadas en la introducción. Todas las películas analizadas transmiten que la falta de vehículos y de infraestructura limita el margen de actuación de los migrantes y tiene efectos desastrosos en sus vidas. Para la mayoría de los personajes, los intentos de cruzar terminan mal.²⁰ Sólo una mínima parte de las figuras que deciden ir al norte, consigue su objetivo y la mayoría de los que lo logran son seres marginales (mujeres, niños) y aquellos que no quisieron marchar voluntariamente, sino que fueron forzados o convencidos por sus parientes.²¹ Sin embargo, difieren considerablemente las conclusiones que se pueden sacar de esto.

En *El viaje de Teo*, la naturaleza hostil y la miseria infraestructural de la zona fronteriza evidencian que la emigración clandestina es condenable en sí y quieren disuadir de posibles planes de éxodo y reafirmar lo habitable que es la vida en México. La falta de vehículos, de vías y la imposibilidad de cruzar la frontera parecen haber sido premeditadamente establecidos por el gobierno para el beneficio del ciudadano, para señalarle el camino hacia su mayor felicidad. En este sentido, la película refuerza una ideología nacionalista, que cimienta el sistema existente y la inmovilidad del sujeto (Zickgraf 2018: 71-84)²². Eso resulta especialmente pertinente al final de el filme: En el momento en el que el protagonista está muriendo en el desierto, sale un helicóptero policial como *deus ex machina* de una nube de polvo que toma felizmente al niño (*El viaje de Teo* 1.29.36), lo devuelve a su pueblo y lo reúne con su familia que lo acoge con risas, música y fiesta (Denzel de Tirada 2015: 30)²³; desde arriba, desde las instituciones estatales, desde un vehículo connotado positivamente por su modernidad viene la corrección de las equivocaciones del individuo inmaduro y se restablece un orden supuestamente natural: la unión del hijo con su madre, que equivale a la unión del mexicano con su patria²⁴.

Al otro lado presenta el intento de Priciliano de seguir y buscar a su padre como quimera infantil y descabellada (Kroll 2014: XX)²⁵, que parece tanto más absurda, en cuanto a que la naturaleza y la falta de vehículos adecuados se oponen a ella. La película es una acusación del padre que se aparta de sus deberes emocionales y separa por tanto artificialmente lo que debería formar un conjunto. Mediante la institución de la familia y su cohesión marcada como *non plus ultra* de la convivencia, el filme transmite un amor incondicional de la patria, que trata de motivar al espectador a aceptar sus condiciones de vida sin cuestionarlas. Igualmente termina con la reconciliación afortunada del protagonista con su madre que perdona al hijo el intento erróneo de abandonarla temporalmente y lo retoma en sus brazos bondadosos²⁶. La huida de Priciliano es una evasión liminal que sirve para estrechar los lazos con su país. Al poner el foco en el sentimiento nacionalista y en las obligaciones de éste y al elegir niños como protagonistas, *El viaje de Teo* y *Al otro lado* excluyen completamente las razones económicas, ecológicas y sociales que puede haber para intentar emigrar, de manera que reconocen cimentar las estructuras de poder creando un efecto sedante.

Algo diferente resulta la situación en *7 soles*. Si la película pone el énfasis en la miseria infraestructural, lo hace no tanto para poner en duda la legitimidad de los planes de los migrantes, sino para crear una situación extrema que permite explotar los conflictos interiores del coyote protagonista, que oscila entre egoísmo, embrutecimiento y crueldad por una parte y remordimientos y humanidad por la otra (Baugh 2012: 249)²⁷. Después de haber violado a una madre y matado a varias personas dentro del grupo que guía por el desierto, la compasión que siente por una niña le hace tomar conciencia de su vida pecaminosa, arrepentirse e incluso asegurarse que ésta se reúna con su padre en EE.UU. La película es, así, una celebración de los valores cristianos altruistas, con los que las peores adversidades de la vida se superan. Al centrarse en el coyote y al dejar al mismo tiempo de lado tanto las circunstancias y las motivaciones de los migrantes como la contribución del Estado a ellas, la película trata las dificultades de la migración como problemas a nivel personal. Las instituciones oficiales se pueden lavar así las manos ante esa legitimización indirecta de la política migratoria.

En estas tres películas, los vehículos, las vías y las fronteras contribuyen a una valoración negativa de la migración, a la alterización del migrante (Pita Alva 2016: 326)²⁸. Son representados de manera esencialista, como circunstancias dadas, a las que se debe adaptar el ciudadano. Así parece como si el sistema precediera al sujeto y determinara las posibilidades de su actuación, mientras que se silencia su potencial de resistencia, crítica o afirmación. Eso es algo diferente en las tres películas independientes que se han analizado. En ellas, tanto la escasez de vehículos y de vías como la impenetrabilidad de la frontera sirve de prueba de la discrepancia de los intereses de los migrantes y de los órganos oficiales y recuerda que las medidas políticas son guiadas más por pretensiones de poder que por razones humanitarias. Eso se evidencia, por ejemplo, en la escena final de *Sin nombre* que se ha comentado anteriormente: En ella no es la naturaleza lo que impide a los protagonistas cruzar la frontera (el río en sí no parece peligroso), sino los obstáculos sociales y políticamente interpuestos (la valla y los mareros). También es patente en *Norteados*, que integra repetidamente la imagen casi subversiva de migrantes que suben la valla con una escalera (*Norteados* 18.23 y 1.01.14) y muestra a un individuo que a pesar de todos los obstáculos materiales e institucionales y todos sus fracasos se mantiene firme en su voluntad de cruzar (Adey 2017: 153)²⁹.

Además, las condiciones circulatorias no parecen prefijadas desde arriba e inmutables, sino que adquieren un carácter performativo e interactivo: Las condiciones existentes se utilizan creativamente, de manera que los migrantes hacen valer su individualidad y su poder de actuación. Eso se percibe, por ejemplo, en el carácter inusual de los vehículos que se construyen los protagonistas. En *Norteados*, cuatro personas trabajan durante varias semanas juntas en la preparación de un sillón hueco por dentro en el que pueda esconderse el protagonista, mientras que se traslada en una furgoneta al otro lado de la frontera³⁰. Algo parecido ocurre en *Acorazado*, cuando el protagonista mexicano se presenta como cubano para ser aceptado como refugiado político en EE.UU. Mediante un vehículo híbrido entre balsa y coche, que se escenifica como el medio de transporte de un superhéroe, intenta vencer los obstáculos infraestructurales, con los que se topa el/la migrante en agua y en tierra (*Acorazado* 28.46 y 1.19.21).³¹

Esas soluciones ingeniosas e improvisadas están vinculadas con una representación diferente de los protagonistas: No parecen ser las víctimas de las pautas y barreras impuestas desde arriba, sino que actúan como sujetos autónomos que toman el destino en sus pro-

pias manos (Senio Blair 2014: 128)³². Éste es el caso de *Acorazado* que pone en escena un individuo tragicómico que porta las simpatías del espectador y que supera las dificultades del tránsito heroicamente³³. Lo mismo se percibe en *Sin nombre*, donde la protagonista, que llega a EE.UU. después de haber utilizado varios vehículos diferentes, después de haber cambiado con facilidad entre vía de tren, carretera, tierra y agua, después de haber perdido a todos los hombres que la acompañaban en el camino,³⁴ se muestra con una camisa amarilla reluciente junto con un atardecer rosado y en perspectiva a ojo de hormiga enalteciendo al personaje. (Sin nombre 91.15) Su perseverancia parece ser un acto épico y predestinado y su llegada una superación exitosa de las pruebas (Bodrow 2013, 166 y 175)³⁵. En este sentido, las películas independientes analizadas muestran que el cruce fronterizo sí puede ser exitoso, si se consigue compensar las carencias y los descuidos por parte del gobierno y se mantiene la dignidad y poder de actuación del migrante.

4. CONCLUSIÓN

En el corpus de las películas analizadas, tanto la escasez de vehículos y de vías así como la imposibilidad de cruzar la frontera están al servicio de la expresión de la dificultad de la migración clandestina. En este contexto se pueden identificar dos accesos al tema: En los casos de las películas para el mercado corriente, esa semántica se utiliza para valorizar negativamente la movilidad y propagar una ideología nacionalista que cimienta las estructuras de poder existentes. Por el contrario, los filmes independientes realizan un cierto *empowerment* de los migrantes, al poner el foco no sólo en de las limitaciones, sino también en las posibilidades de participar en la transformación de las culturas circulatorias. Mientras que la circulación aparece en el primer caso como estructura en la que se integra el sujeto, en el segundo caso contribuye a su construcción. Esa diferenciación se debe a varias razones: En primer lugar, películas como *7 soles* o *Al otro lado* son producidos con un presupuesto limitado, de ahí que se vean más forzados a satisfacer los gustos del público y a conceder prioridad a la emoción y la tensión (Bernardi y Green 2017, 1: 795), lo que puede correr por cuenta de la complejidad. En segundo lugar, en México las producciones del cine corriente están subvencionadas frecuentemente por el gobierno, por lo que tienden a posicionamientos acordes con el sistema, mientras que las películas independientes son más libres en este aspecto (Mora 2005: 191). En tercer lugar, puesto que las películas independientes se producen frecuentemente para un mercado internacional, hay un interés en dotarlas de un mensaje políglota y abierto (Bremme 2009: 146)³⁶. Así que los diferentes posicionamientos no se pueden considerar sólo como reflejo del discurso sobre la migración, sino también como resultado de las estructuras del mercado cinematográfico. La película se revela, entonces, como vehículo que sirve a los productores y realizadores para afirmar su posición en el campo artístico que se caracteriza por sus propias y escasas infraestructuras y fronteras.

NOTAS

1. "La discipline procède d'abord à la repartition des individus dans l'espace". El control de los movimientos, gestos, actitudes y de la rapidez del cuerpo es un método de sometimiento constante que impone la relación de docilidad y utilidad (139).

2. Desde la Operación Guardián en 1994 se construyeron más de 1000 kilómetros de fortificaciones entre los dos países TLAN. proyecto que continuó o proclamó continuar el presidente estadounidense Donald Trump con mucho ímpetu.

3. El lado mexicano está vigilado por los grupos beta, unidades especiales para la “protección” de los migrantes, el lado estadounidense está patrullado por el Border Patrol del Ministry of Homeland “Defense”.

4. Gallya Lahav habla en este contexto de un cambio del discurso sobre la migración que se produjo después del 11 de septiembre y se destaca por una vinculación estrecha entre movilidad y seguridad y que va de la mano con los intentos reforzados de regulación de la migración.

5. Cf. Deepa Narayan/Patti Petesch: „Agency, Opportunity Structure, and Poverty Escapes“, en: D. N./P. P. (eds.): *Moving out of Poverty* (vol. 1). *Cross-Disciplinary Perspectives on Mobility*, Houndsmills: Palgrave Macmillan, 2007, 12. La migración es quizás el contexto en el que se muestra más obviamente la discrepancia entre las políticas de movilidad y las necesidades de los habitantes (cf. Olliver Schöller: „Verkehrspolitik. Ein problemorientierter Überblick“, en: Oliver Schöller/ Weert Canzler/ Andreas Knie (eds.): *Handbuch Verkehrspolitik*, Wiesbaden: VS, 2007, 18).

6. Por ser un medio que focaliza el movimiento de imágenes, la película está de cierto modo predestinada a hacer visible las dinámicas migratorias.

7. Según Norma Iglesias, el cine fronterizo se caracteriza por una acción localizada en la frontera de México y EE.UU., que gira en torno al cruce de la frontera y a la confrontación de las culturas mexicana y estadounidense (cf. Norma Iglesias: *Retratos cinematográficos de la frontera. Cine fronterizo, el poder de la imagen y la redimensión del espectáculo cinematográfico*, México: Fondo de Cultura Económica, 2003, 332). Aunque las primeras manifestaciones de ese género datan de los años 60, ha vivido un boom en los años 90 y sobre todo en los años 2000 (cf. Cecilia Pita Alva: *Représentation filmique de la frontière et du voyage migratoire. Trois exemples du cinéma contemporain*, Perpignan: Université de Perpignan, 2016, 19-26).

8. La selección de esas películas se debe a que ponen un foco realista en el cruce como acción principal. Por tanto, se excluyen filmes del cine fronterizo para los que el paso tiene una función simbólica (como p.ej. *40 días* (2008) que representa el despertar espiritual de los personajes o *Lejos de la tierra quemada* (2011) que privilegia el viaje interior de las figuras) y que no se centran exclusivamente en el tema del cruce (como es el caso de *Santitos*, 1999; *Un día sin mexicanos*, 2004; *Buscando a Leti*, 2007; o *La misma luna*, 2007; *Los que se quedan*, 2008; *Espiral*, 2008; *Los bastardos*, 2008; *Abel*, 2010).

9. En *Sin nombre*, por ejemplo, la protagonista se muestra utilizando cinco medios diferentes de transporte por vía marítima y terrestre (balsa de goma, tren, coche, camión grúa, flotador).

10. En *El viaje de Teo*, por ejemplo, la cámara se sitúa muchas veces delante de los viajeros, los está esperando, cuando llegan a un nuevo punto, de manera que uno puede tener la impresión, de que les es imposible ganar la carrera contra el desierto. En *7 soles*, la cámara se queda muchas veces estática en el lugar aunque los migrantes sigan adelante, de manera que se frena visualmente su dinamismo y movimiento. En *Sin nombre*, los personajes parecen inmóviles aunque viajan durante varios días en tren por México, porque el enfoque sobre ellos sigue siendo el mismo.

11. Es el caso en *Norteados*, donde el protagonista cubierto de lodo intenta huir cojeando vanamente del todoterreno hipermoderno y pulido de los agentes policiales (14.25) o en *El viaje de Teo* en el que un helicóptero policial viene a tomar a los dos niños, que vagan en el desierto (1.29.36).

12. Esa imagen se encuentra, por ejemplo, en *7 Soles* (39.15) o en *Sin nombre* (17.07).

13. Se acumulan en ese contexto enfoques desde la perspectiva de los viajeros en plano contrapicado, imágenes tomadas al sol o filmados con cámara de mano, que transmiten el creciente agotamiento y la desesperación de los personajes.

14. Esas condiciones adversas circulatorias tienen su repercusión en los migrantes: Los ponen en situaciones extremas y se cobran víctimas. En muchas películas (*El viaje de Teo*, *7 soles*, *Sin nombre*, *Al otro lado*) mueren familiares o personas de confianza del protagonista en la última fase del tránsito. Así que se puede constatar que, cuanto más se acerca uno a la frontera, menos acompañantes tiene el protagonista, terminando a veces completamente solo. La desesperación que transmite esa dramaturgia anticlimática aumenta cuando el que queda sólo al final es un niño indefenso, como es el caso

de *7 Soles* o de *El viaje de Teo*.

15. La representación discursiva de la zona fronteriza como “campo de la maldad” donde envilecen los sujetos, resulta ser una metáfora típica y de mucha tradición tanto en la literatura como en otros textos.

16. Cf. *Al otro lado* 41.19 y 40.57. En el caso del agua, la connotación del descontrol ante una naturaleza abrumadora puede ser aún más pronunciada, dado que Peter Adey describe el flotar como „wayward but also conflicting, contradictory kind of mobility” (cf. Peter Adey: *Mobility*, London: Routledge, 2017, 243).

17. El personaje se representa según la iconografía tópica de un hombre prehistórico desnudo, emitiendo gritos inarticulados, con un palo en la mano.

18. En la escena de la frontera, los dos personajes encarnan estos dos polos: Para Sayra – dicho sea de paso que su nombre significa ‘la que viaja’ – el paso es posible; Willy, por el contrario, se estrella contra la frontera y queda sometido a las reglas de su barrio de las que intentaba escapar. De esa oscilación entre fracaso y éxito habla también.

19. Sólo hay líneas verticales y ningún tipo de horizontalidad, ningún cruce en las líneas, es decir ningún tipo de permeabilidad, lo que contrasta con los anhelos de los protagonistas de superar la línea divisoria.

20. En *El viaje de Teo* ninguno del grupo de los migrantes que salen llega a Estados Unidos. En *7 soles* de las quince personas del grupo, todas salvo una mueren o se encierran en un centro de acogida y son ‘repatriados’. En *Sin nombre* sólo Sayra pisa tierras norteamericanas, en *Norteados* Andrés tiene tres intentos de cruce fracasados, antes de tener éxito.

21. Este es el caso en *Sin nombre*, donde sólo llega Sayra, quien a principios de la película tuvo que persuadirse de que la acompañaran su padre y su hermano al norte, y en *7 Soles*, donde lo logra una niña que fue llevada por sus padres.

22. Caroline Zickgraf elabora la teoría/hipótesis de que la inmovilidad es una contra-narrativa utilizada frecuentemente por parte de las instituciones que se presenta como alternativa preferible a la migración.

23. El tema de la reunificación de la familia tiene en general gran importancia en el cine fronterizo por su gran potencial emocional.

24. Esa ideología se subraya por la nota exhibida antes de los créditos finales que dice que „129 niños y niñas mexicanos son repatriados diariamente desde Estados Unidos a México”, dotando de este modo el valor documental y por tanto también universal del mensaje de la película.

25. Utilizar la perspectiva del niño está de moda/es una tendencia que ocurre desde los años 90 en el cine mexicano. En *Al otro lado*, tiene la función de ridiculizar, banalizar y por tanto deslegitimizar el movimiento del protagonista.

26. Es llamativa la connotación genérica, puesto que tanto en *Viaje de Teo* como en *Al otro lado* las figuras masculinas son las que emigran, mientras que las mujeres se quedan. La inmovilidad de las últimas se valoriza positivamente, al construir la imagen de las mujeres como madres afectuosas.

27. El que el foco se centre en la vida interior del coyote, lo constata también.

28. Esa representación sensacionalista forma parte de la tradición del cine fronterizo, sin embargo se va perdiendo en las últimas producciones, sobre todo en los filmes independientes.

29. Ya el movimiento, es decir el caminar, el progresar de los migrantes en sí adquiere en ciertos momentos un carácter de resistencia. Eso no sorprende si se toma en consideración que la marcha es una forma de protesta recurrente, que recientemente se ha aplicado también en el contexto de los conflictos fronterizos, cuando una caravana de migrantes centroamericanos caminó hacia la frontera, para protestar contra la política de inmigración de Donald Trump e intentar llegar al otro lado a la vez.

30. Esa solución tiene también un significado simbólico: para cruzar, uno tiene que estar dispuesto a reedificarse y debe simular querer quedarse, simular la inmovilidad de un sillón.

31. Cf. *Acorazado* (28.46). Al naufragar, el protagonista llega accidentalmente a Cuba, donde trabaja durante un cierto tiempo en el comercio del tránsito como taxista, antes de huir nuevamente por el mar a EE.UU. en un vehículo no menos extraordinario que el primero hecho de los restos de su bicitaxi (1.19.21).

32. Visto de esa manera, estas películas se parecen más a *road movies*, en las que unos protagonistas extraordinarios, al moverse continuamente, consiguen superar sus propios límites.

33. Sobre todo, en las últimas escenas del segundo intento de cruzar y de la llegada a una playa nor-

teamericana, ya no domina la comicidad, sino dominan colores oscuros, la seriedad del protagonista, una música de coro dramática y un final realista y documental, que subrayan el componente trágico del filme. 34. La repartición genérica de los papeles resulta también significativa en *Sin nombre*: No es exitoso el migrante típico (varón adulto que busca cruzar la frontera), sino el individuo extraordinario (la mujer joven que se da a su destino y llega por casualidad).

35. Esa heroicidad de la protagonista recuerda el modelo de una historia de iniciación que menciona Irina Bodrow: *Die Odyssee der Neuen amerikanischen Filmbeldin*, Berlin: tesis de doctorado, 2013, 166 y 175. Se refuerza aún por la implicación mítica que tiene la conceptualización de la frontera como río. En muchas culturas, éste aparece en las leyendas como límite entre la vida y la muerte, que hay que cruzar para llegar al „otro mundo“ (como en el caso de Lete en la mitología griega o también en el de los nueve ríos que separan el mundo inferior del superior en la mitología azteca de Mictlán). Por consiguiente, Sayra vive un tipo de resurrección en el río, está representada como si renaciera del agua y de la sangre de Willy. Desnuda y cubierta de lodo está en cuclillas bajo un árbol para luego erguirse y continuar su camino a los EE.UU.

36. El que en tiempos de la globalización los realizadores mexicanos trasciendan cada vez más las fronteras nacionales para intentar afincarse en el mercado internacional lo describe.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ADEY, Peter (2017) *Mobility*. London: Routledge.
- ALBA VEGA, Carlos (2000) “México después del TLCAN. El impacto económico y sus consecuencias políticas y sociales”, en: Barbara Klauke (ed.) *México y sus perspectivas para el siglo XXI*, Münster: LIT.
- BASOK, Tanya; BÉLANGER, Danièle; ROJAS WIESNER, Martha Luz; CANDIZ, Guillermo (2015) *Retinking Transit Migration. Precarity, Mobility, and Self-Making in Mexico*. New York: Palgrave.
- BAUGH, Scott L. (2012) *Latino American Cinema. An Encyclopedia of Movies, Stars, Concepts, and Trends*. Santa Barbara: Greenwood.
- BERNADI, Daniel; GREEN, Michael Bodhi (2017) *Race in American Film. Voices and Visions that Shaped a Nation (vol. 1)*, Santa Barbara: Greenwood.
- BLAIR, Laura Senio (2014) „Bordering Adolescence. Latin American Youth in Road Film. *La misma luna and Sin nombre*”, en: Rocha, Carolina; Seminet, Georgia (ed.) *Screening Minors in Latin American Cinema*, 119-132. Lanham: Lexington.
- BREMME, Bettina (2009) *Movie-mientos (vol. 2). Der lateinamerikanische Film in Zeiten globaler Umbrüche*. Stuttgart: Schmetterling.
- BODROW, Irina (2013) *Die Odyssee der Neuen amerikanischen Filmbeldin*. Berlin: tesis de doctorado.
- DENZEL DE TIRADA, Heide (2015) “Postnationale Regisseure und neue interkulturelle Perspektiven im Kino. Lateinamerikanische Immigranten in internationalen Produktionen”, en Tschilschke, Christian von/Cedeño Rojas, Marbiel/Maurer Queipo, Isabel (eds.): *Lateinamerikanisches Kino der Gegenwart. Themen, Genres/Stile, RegisseurInnen*. Tübingen: Stauffenburg.
- FOCAULT, Michel (1994) *Surveiller et punir*. Paris: Gallimard.
- HARVEY, David (2007) *A Brief History of Neoliberalism*. New York/Oxford: Oxford University Press.
- IGLESIA, Norma (2003) *Retratos cinematográficos de la frontera. Cine fronterizo, el poder de la imagen y la redimensión del espectáculo cinematográfico*. México: Fondo de Cultura Económica.
- KOTEF, Hagar (2015) *Movement and the Ordering of Freedom. On Liberal Governances of Mobility*. Durham: Duke University Press.
- LAHAV, Gallya (2013) “Mobilizing Against Mobility. Immigration Politics in a New Security World” en Söderström, Ola et al. (ed.) *Critical Mobilities*, 139-144. Lausanne: EPFL.
- KROLL, Juli A. (2014) “Embodying Childhood Social Agency in GustavoLoza’s *Al otro lado*” en Rocha, Carolina/Seminat, Georgiav (eds.) *Screening Minors in Latin American Cinema*, 133-146. Lanham: Lexington.

- MORA, Carl J. (2005) *Mexican Cinema. Reflections of a Society, 1896-2004*. Jefferson: McFarland.
- NARAYAN-PARKER, Deepa; PETESCH, Patti L. (2007) “Agency, Opportunity Structure, and Poverty Escapes” en Narayan-Parker, Deepa; Petesch, Patti L. (eds.) *Moving out of Poverty* (vol. 1). *Cross-Disciplinary Perspectives on Mobility*, 1-44. Houndsmills: Palgrave Macmillan.
- ORRENIUS, Pia (2006) “Mexico-U.S. Migration. Economic Effects and Policy Impact” en Randall, Laura (ed.) *Changing Structure of Mexico*. Armonk: M. E. Sharpe.
- PITA ALVA, Cecilia (2016) *Représentation filmique de la frontière et du voyage migratoire. Trois exemples du cinéma contemporain*. Perpignan: Université de Perpignan.
- SCHÖLLER, Oliver (2007) “Verkehrspolitik. Ein problemorientierter Überblick” en Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (eds.) *Handbuch Verkehrspolitik*, 17-42. Wiesbaden: VS.
- SÖDERSTRÖM, Ola et al. (2013) “Of Mobilities and Mornings. Critical Perspectives” en: Söderström, Ola. (ed.) *Critical Mobilities*, Lausanne, V-XXII. Lausanne: EPFL.
- TSCHILSCHKE, Christian von; CEDEÑO ROJAS, Marbiel; QUEIPO MAURER, Isabel (2015) *Lateinamerikanisches Kino der Gegenwart. Themen, Genres/Stile, RegisseurInnen*. Tübingen: Stauffenburg.
- VALENZUELA ARCE, José Manuel (2003) “Centralidad de las fronteras. Procesos socioculturales en la frontera México-Estados Unidos” en Valenzuela Arce, José Manuel (ed.) *Por las fronteras del norte. Una aproximación cultural a la frontera México-Estados-Unidos*. México: Consejo nacional para la cultura y las artes.
- VILE, John (2016) *American Immigration and Citizenship. A Documentary History*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- WILSON, Dean (2015) “Border Militarization, Technology and Crime Control” en Pickering, Sharon; Ham, Julie (eds.): *The Routledge Handbook on Crime and International Migration*, Abingdon: Routledge.
- ZICKGRAF, Caroline (2018) “Immobility”, en McLeman, Robert; Gemenne, Francois (eds): *Routledge Handbook of Environmental Displacement and Migration*, 71-84. Abingdon: Routledge.

PELÍCULAS

- ARAU, Sergio (Director) (2004) *Un día sin mexicanos*, [Film]. Mexico: Co-production Mexico-USA-Spain.
- ARRIAGA, Guillermo (Director). (2011) *Lejos de la tierra quemada* (Orig: The burning plain) [Film]. USA: 2929 Productions.
- CURIEL, Álvaro (Director). (2010) *Acorazado* [Film]. Mexico: Co-production Mexico-Cuba; Jaibol Films.
- DOEHNER, Walter (Director). (2008) *El viaje de Teo* [Film]. Mexico: Astillero Films
- ESCALANTE, Amat (Director). (2008) *Los bastardos* [Film]. Mexico: Co-production Mexico-France-United States.
- FUKUNAGA, Cary (Director). (2009) *Sin nombre* [Film]. Mexico: Co-production Mexico-United States.
- HAGERMANN, Carlos; RULFO, Juan Carlos (Directores). (2008) *Los que se quedan* [Film]. Mexico: La Sombra del Guayabo.
- LOZA, Gustavo (Director). (2004) *Al otro lado* [Film]. Mexico: Instituto Mexicano de Cinematografía (IMCINE)
- LUNA, Diego (Director). (2010) *Abel* [Film]. Mexico: Co-production Mexico-USA.
- MARTÍN, Juan Carlos (Director). (2008) *40 días* [Film]. Mexico: Hidrógeno Films.
- PÉREZ SOLANO, Jorge (Director). (2008) *Espiral* [Film]. Mexico: FOPROCINE.
- PÉREZCANO, Rigoberto (Director). (2009) *Norteados* [Film]. Mexico: Co-production Mexico-Spain.
- RIGGEN, Patricia (Director). (2007) *La misma luna* (Orig: Under the Same Moon) [Film]. Mexico: Co-production Mexico-USA.
- SPRINGALL, Alejandro (Director). (1999) *Santitos* [Film]. Mexico: Co-production Mexico -

France - Spain - Canada - United States.

TAPIA, Dalia (Director). (2006) *Buscando a Leti* [Film]. Mexico: Co-production Mexico-United States.

ULTRERAS, Pedro (Director). (2009) *7 soles* [Film]. Mexico: Cuadrante Films.

Geopatía en la counter-road movie *Personal Belongings* de Alejandro Brugués / *Geopathy in Alejandro Brugués' counter road movie Personal Belongings*

Nadia Lie

(pág 179 - pág 187)

Como género que tiende a aparecer en períodos de transformación y de crisis, la road movie conoció un éxito llamativo en Cuba después del derrumbe del bloque soviético. Los análisis existentes se han centrado en películas aparecidas durante el llamado Período Especial, cuando la isla se enfrentó con una situación de extrema austeridad en todos los niveles de la vida. Al examinar una película posterior a este período – *Personal Belongings* –, este ensayo no solamente amplía el enfoque cronológico del género, sino que también se detiene en el nuevo fenómeno del cine independiente en Cuba. Mediante un análisis del papel del taxi y del sentimiento de desapego que se le asocia, se argumenta que la road movie cubana, en vez de sugerir soluciones colectivas a problemas políticos como había hecho antes, se resignifica después del 2000 como instrumento de navegación de nuevas geografías emotivas – función para la cual se propone el concepto de “geopatía”.

Palabras clave: road movie, taxi, Cuba, Período Especial, desapego

Road movies tend to appear in contexts marked by changes and transformations. This explains the popularity of the genre in Cuban cinema in the aftermath of the collapse of communism. While current research has focused on road movies of the so-called Special Period – marked by conditions of extreme austerity –, this article examines a film which appeared in the years after – *Personal Belongings* –, and which signaled the emergence of a new, independent cinema in Cuba. By analyzing the role of the taxi in this film and the feeling of disaffection this vehicle conveys, it is argued that the role of the road movie changes after the Special Period. Instead of suggesting collective answers to political problems, the genre becomes a means to explore new emotional landscapes and subjectivities – a phenomenon for which the article proposes the concept of “geopathy”.

Key words: road movie, taxi, Cuba, Special Period, disaffection

Nadia Lie es catedrática de literatura y cine hispánicos en la Universidad de Lovaina (KU Leuven). Es autora de un libro sobre la política cultural de la Revolución Cubana

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



(*Transición y transacción. La revista cubana 'Casa de las Américas'* (Hispanamérica, 1996)) y de otro libro sobre la road movie latinoamericana (*The Latin American (Counter-) Road Movie and Ambivalent Modernity* (Palgrave Macmillan, 2007). De los numerosos volúmenes que editó o co-editó, los más recientes son *Transnational Memory in the Hispanic World* (Cambridge UP, 2014) y *Nuevas perspectivas sobre la transnacionalidad del cine hispanico* (Rodopi, 2016). En la actualidad se dedica al estudio del turismo en la ficción latinoamericana. Email: nadia.lie@kuleuven.be.

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 16/12/2020

INTRODUCCIÓN

Según los especialistas del género, la road movie tiende a florecer en períodos de crisis y de transformación de un país (Cohan & Hark 1997:2). La irrupción de la road movie en el cine cubano en la década de los noventa del siglo pasado puede servir como ilustración de este fenómeno. Varios directores icónicos del cine cubano, como Tomás Gutiérrez Alea, Humberto Solás y Juan Carlos Tabío, recurrieron a la película de carretera para explorar simbólicamente los diferentes caminos que se presentaban para una Cuba postsoviética. Denominada oficialmente “Período Especial en Tiempos de Paz”, la nueva etapa del proceso revolucionario que se inició en el país después de la caída del muro de Berlín, correspondió “roughly [to] the decade of the 1990s, immediately following the country’s loss of Soviet trade and support” aunque se extendió oficialmente hasta el año 2005 (Hernández-Renguant 2009:1). No solamente implicó el enfrentamiento de graves problemas económicos en todos los niveles de la vida (el del transporte público inclusive), sino también el responder al vacío ideológico que había dejado el derrumbe del bloque comunista en la vida política. Si afloraron esperanzas de una *perestrojka* cubana a finales de los ochenta, el retiro apresurado de la película satírica *Alicia en el pueblo Maravillas* (Daniel Díaz Torres, 1991) a inicios de los noventa indicó el nerviosismo de un régimen que no toleraría críticas abiertas ni satíricas de sus lineamientos en crisis. En este contexto específico, el género de la road movie, con su potencial de interrogación autorreflexiva sobre el presente, surgió como un medio idóneo en Cuba para expresar de manera simbólica las preocupaciones políticas del momento.

En su ensayo “The Power of Running on Empty: On the Road in Post-Soviet Cuba” (2006), Vicky Unruh afirma que las road movies cubanas aparecidas durante el Período Especial dan prueba de un vínculo más profundo entre formas de movilidad por un lado, y formas de conocimiento, por el otro. Inspirándose en teóricos como J. K. Wright y Tim Cresswell, la investigadora estadounidense acuña el término de “geosofía” (“geosophy”) para describir cómo las road movies cubanas ponen en escena formas de “cultural knowledge necessary for navigating Cuba in its precarious present” (2016:75). El concepto de geosofía se concreta para ella en aquellos personajes que sirven de chóferes o guías durante un viaje o desplazamiento, independientemente del estatuto – protagonista o no – que ocupen en la película. Además de asegurar el transcurso del viaje, estos navegantes aparecen como figuras clave durante los momentos de descanso o interrupción que marcan el género, y que Unruh estima ser de especial interés en el contexto cubano: “geosophers [...] negotiate the journeys’ gaps, the pauses inscribed in road stops, breakdowns, or setbacks that interrupt the narrative flow of all road movies and enact the genre’s propensity for self-reflexivity. In Cuban films, these pauses encourage spectators to reflect critically on the cultural and ideological assumptions exposed by the journey” (Unruh 2016: 75).

Si es cierto que la alternancia entre pausa y movimiento constituye una característica del género, llama la atención que muchas road movies latinoamericanas privilegien la idea de pausa o interrupción por encima de la de movimiento. Estas “counter-road movies” (Lie 2017) dependen para su iconografía e historia de los mismos componentes que las road movies convencionales (rutas, vehículos, chóferes, viajes y hasta *buddies*), pero resaltan la importancia del movimiento a contrario: insisten en los sentimientos de frustración que

nacen a partir de un viaje interrumpido, abortado o ni siquiera empezado por algún que otro contratiempo. Aunque existen counter-road movies en todos los cines del continente latinoamericano (véase la filmografía en Lie 2017), la Cuba postsoviética generó algunos ejemplos particularmente potentes de esta variante, como *Lista de espera* (Juan Carlos Tabío, 2000) – centrada en un grupo de viajeros condenados a pasar varios días en una estación de autobuses – o *Habana Blues* (Benito Zambrano, 2005) – que trata del dilema con que se enfrentan dos músicos cubanos cuando se les ofrece la posibilidad de emigrar del país. Ilustrando la importancia de la pausa o inmovilidad como instancias de autorreflexión, las road movies y counter-road movies cubanas expresan la importancia de seguir adelante en tiempos de crisis de diferentes maneras. Así, Unruh muestra cómo el pragmatismo económico del taxista Tony en *Guantanamera* (Tomás Gutiérrez Alea, 1995), el redescubrimiento de las virtudes del comunitarismo en *Lista de espera* (Juan Carlos Tabío, 2000), el reencuentro con el pasado en *Miel para Ochún* (Humberto Solás, 2001) o el don de improvisación de los niños en *Viva Cuba* (Juan Carlos Cremata, 2005) pueden interpretarse como soluciones posibles al problema general de la carencia de combustibles, el cual simboliza en un nivel más profundo la carencia de visiones claras y de “energía espiritual” en la Cuba de los noventa y principios del nuevo milenio. Al sugerir caminos posibles hacia el futuro, estas road movies y counter-road movies cubanas están dotadas de una fuerte dimensión “geosófica”, y florecen en un período marcado por una gran inseguridad acerca del futuro de la Revolución, que no pudo canalizarse hacia los medios públicos. Nutriéndose de esa inseguridad, la (counter-) road movie cubana, tal como la analiza Unruh, parece condenada a desaparecer después del Período Especial.

Es cierto que en los años posteriores al Período Especial, ese clima de incertidumbre acerca de la supervivencia o no de la Revolución cedió el paso a otro de seguridad: no habría cambios fundamentales en el orden ideológico ni político, a pesar de la introducción (parcial) de medidas capitalistas en el plano económico (Hernández Reguant 2009:9-10). Y sin embargo, al menos dos películas cubanas indican la persistencia del género en los años posteriores al Período Especial: *Personal Belongings* – una counter-road movie de Alejandro Brugués (2007) – y *Boleto al paraíso* – una road movie de Gerardo Chijona (2010). En este ensayo intentaremos demostrar que la road movie no simplemente persiste después del 2000 sino que además cambia de función. En vez de sugerir una forma de conocimiento que permita al país salir del *impasse* de la crisis postsoviética, como había hecho durante el Período Especial, la road movie posterior al año 2005 se centrará en la pregunta de cómo se puede sobrevivir mentalmente en un contexto que ya no brinda perspectivas de cambio. En este sentido, la “geosofía” ofrecida por la road movie durante el Período Especial cede el paso a una suerte de “geopatía” – término que proponemos para referir a la escenificación, bajo forma espacial, de las nuevas vivencias afectivas que surgen en el contexto posrevolucionario, y que van marcadas por la ausencia de seres queridos y la falta de sueños colectivos. Si los geósofos navegaban con sabiduría e ingeniosidad por paisajes de crisis política, los geópatos circulan por geografías básicamente emotivas, marcadas por un presente que se halla exento tanto del idealismo revolucionario del pasado como de un futuro esperanzador. En lo que sigue nos aproximaremos a esta geopatía desde la perspectiva de una de las dos películas mencionadas – *Personal Belongings* – no solamente porque es la primera road movie que surge después del Período Especial, sino también porque inaugura un fenómeno nuevo en el cine cubano: el del cine independiente.

1. *PERSONAL BELONGINGS*: PRESENTACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN

Al director cubano-argentino de *Personal Belongings*, Alejandro Brugués (*1976), se le conoce hoy en día sobre todo como el director de *Juan de los Muertos* (2011), una película que llamó mucho la atención por ser el primer largometraje zombi del cine cubano, el cual fue galardonado con un premio Goya en España. Destacando el interés del director por los géneros cinematográficos, igual que por el tema de la supervivencia en una Cuba posrevolucionaria (cf. el motivo del zombi), *Juan de los Muertos* demostró, dado su éxito comercial, el potencial de un cine cubano independiente que había emergido cuatro años antes con el estreno de *Personal Belongings*. Como apunta Julio Ramos, el término de “cine independiente” tiene un significado especial en el contexto cubano: “[...] en la mayor parte del mundo, remite a un cine producido fuera de las redes del mercado y sobre todo de los circuitos de producción y distribución hollywoodense. En cambio, en Cuba, la noción de cine independiente se refiere, primeramente, al modo de financiamiento del cine hecho con fondos privados” (Ramos 2013: s.l.). En el caso de *Personal Belongings*, la compañía productora es Quinta Avenida, que fue fundada por Alejandro Brugués y su productor Inti Herrero en 2004. Según Claudia Galviño, quien se sumó a Brugués y Herrero en el 2006, las características de las películas producidas por la Quinta Avenida son el rechazo de una distinción tajante entre cine comercial y cine artístico, el interés por los géneros, y la aspiración a alcanzar un público internacional (en Ramos 2013, s.l.).

Si el título en inglés de *Personal Belongings* ya traduce esta aspiración internacional, las escenas iniciales, en las que escuchamos cómo arranca un coche que nos llevará por las calles de La Habana, inscriben a la película claramente en el imaginario de la road movie. Al mismo tiempo, la dirección del coche – que está orientada hacia la ciudad en vez de alejarse de ella – ya indica la relación de inversión que el director entablará con este género: en el resto de la película se pondrá en claro que *Personal Belongings* es una “counter-road movie” antes que una road movie convencional. El personaje principal, de nombre Ernesto (Caleb Casas), es un graduado de la facultad de medicina que trabaja como taxista en La Habana, donde espera el día en que sus muchos esfuerzos por conseguir una visa en alguna embajada sean compensados. Como esto solo ocurre al final, prácticamente toda la película de Brugués está centrada en la espera frustrante de alguien que quiere salir de la isla y no puede. El título *Personal Belongings*, además de apelar al público internacional, también alude al motivo del viaje ansiado, ya que evoca el momento en que se incita a los pasajeros a averiguar si no han dejado nada de sus “efectos personales” en el avión antes de salir del vehículo aéreo.

El tema del exilio, presente en esta película de Brugués, habría supuesto un tabú en las primeras décadas de la Revolución Cubana dada su connotación política. Durante el Período Especial, sin embargo, el régimen evolucionó hacia una visión más pragmática de la emigración, ya que el éxodo contribuía, paradójicamente, a la supervivencia de la economía local mediante el envío de remisas. Un nuevo énfasis en la cultura, en vez de en la política, debía fomentar un discurso más inclusivo frente a la comunidad emigrada, la cual empezó a designarse mediante el término más neutro de “diáspora” en vez del de “exilio” (Hernández Reguant 2009: 75-77). La reconfiguración del concepto de comunidad que ocurre durante el Período Especial explica la importancia simbólica de la palabra “belongings” en el título del filme: además de referir al viaje imaginario en el avión, alude a la redefinición de las antiguas

formas de pertenencia a una comunidad (o a varias) en la Cuba postsoviética. Simultáneamente, la primera palabra del título, “personal”, conecta con otro legado más del Período Especial: la emergencia de una concepción más individual e intimista del yo. Como explica Cristina Venegas: “Special Period narratives brought the possibility of a separation of State and self” (2009:40) lo que generó un “emotional geography moving beyond social revolution and toward the individual self” (Venegas 2009:37). En lo que sigue, examinaremos cómo el taxi en *Personal Belongings* se convierte en un instrumento de geopatía que permite explorar un paisaje sentimental marcado por el desapego.

2. EL TAXI COMO COCHE-BALSA

Igual que otros medios de transporte, el taxi aparece en *Personal Belongings* como un “mediatopo móvil”: un vehículo que no solamente permite desplazarse por un espacio externo, sino que constituye un espacio de por sí, marcado por algunas características (Nitsch 2013:20). Si los taxis suelen considerarse como variantes del automóvil (Robert 2018:46), cabe advertir que existen diferencias importantes entre taxis y coches convencionales. Primero, los taxis no sirven para el traslado personal (ocasionalmente ampliado a parientes o amigos), sino para el de personas en principio desconocidas por el propietario del coche; desde esta perspectiva, van marcados por una forma de heterogeneidad a nivel social. Segundo, a diferencia del automóvil normal, el cual se asocia con ideas de autonomía y libertad, el taxi implica una agencia parcial y compartida ya que el taxista se limita a manejar el vehículo mientras el cliente decide adónde va.

La escasez de taxis en road movies contrasta con su gran importancia en la variante cubana del género. Así, en *Guantanamo* (Tomás Gutiérrez Alea, 1995), un matrimonio acompañado de un amigo de la casa se desplaza en taxi por toda la isla para asegurar el entierro de una persona querida en La Habana, tras su fallecimiento imprevisto en Guantánamo. El taxi – conseguido gracias a los contactos del marido, quien es un alto funcionario del Partido – implica la convivencia durante varios días de cuatro personas, ocasionalmente acompañadas por pasajeros que necesitan un traslado urgente en esos tiempos de crisis del transporte público. La heterogeneidad del grupo de viajeros en el taxi se aprovecha en *Guantanamo* para escenificar las tensiones ideológicas que reinan en aquel momento en el país. El contraste entre la rigidez ideológica del marido y el pragmatismo del taxista, o entre el afán de libertad de su mujer y el oportunismo de su esposo son dos ejemplos de las tensiones que nacen a partir de esta convivencia. En un momento en que la Revolución Cubana restringía fuertemente la libertad de expresión, el taxi de *Guantanamo* cobra así una función profundamente política en un sentido arendtiano. De hecho, como explica Hannah Arendt en *The Human Condition*, la condición absoluta para que exista lo político reside en el reconocimiento de la pluralidad que nos caracteriza como seres humanos. “Action [...] corresponds to the human condition of *plurality*, to the fact that men, not Man, live on the earth and inhabit the world. While all aspects of the human condition are somehow related to politics, this plurality is specifically the condition – not only the *conditio sine qua non*, but the *conditio per quam* – of all *political life*” (Arendt 1998 (1958):7; nuestro énfasis). Al mismo tiempo, la ruta que sigue el taxi – que lleva del Oriente donde originó la Revolución a la capital – indica alegóricamente la urgencia para el régimen político de redescubrir sus fuentes de inspiración originales.

Esta cualidad del taxi desaparece después del Período Especial, como bien lo demuestra *Personal Belongings*. Si bien la historia presenta explícitamente a Ernesto como taxista y se entiende que es gracias a este trabajo como sobrevive en la sociedad, la película casi no lo muestra llevando a clientes a algún destino. El taxi lleno de gente en *Guantanamo* se convierte en un vehículo vacío en *Personal Belongings*. En vez de retratarlo como ámbito de pluralidad y heterogeneidad, la película de Brugués presenta el taxi como un lugar de soledad y privacidad: Ernesto guarda allí las pocas cosas que todavía significan algo para él y que quisiera llevar consigo al extranjero en caso de conseguir una visa: una maleta con algunas cosas personales (“personal belongings”), una foto de su madre fallecida y un cajoncito misterioso. Este último – un regalo de su padre – contendría aquello que, según el padre de Ernesto, ayudaría al protagonista a seguir adelante en el peor momento de su vida. El taxi vacío, pero al mismo tiempo altamente personalizado, le sirve a Ernesto de casa temporal mientras sigue esperando la visa. Por razones psicológicas antes que económicas, Ernesto ya no quiere pertenecer a una sociedad que está firmemente decidido a abandonar. El taxi simboliza esta posición intermedia – de una vida “en limbo” como dice Ernesto mismo – por lo cual el movimiento que se asocia al taxi cobra una dimensión trágica: si bien el vehículo de Ernesto circula constantemente, él mismo no va a ninguna parte.

Como medio de transporte cubano, el taxi en *Personal Belongings* también dialoga con las balsas que usan los más desesperados para irse de la isla. Aprovechando la connotación de “agencia parcial” que mencionamos anteriormente, el taxi representa para Ernesto el último trozo de agencia que le queda como individuo frente a una espera que se hace cada vez más larga; está firmemente decidido a no rebajarse al grado de desesperación que les empuja a otros a subirse a una balsa y “tirarse al mar”. No obstante, como observa uno de sus amigos irónicamente, él ya está en una balsa también. Su taxi es su balsa, su medio de salvación en un mar de desesperados.

3. EL AMOR DESPUÉS DEL PERÍODO ESPECIAL: AMANTES LIGHT

A nivel diegético, la dinámica de la película está asegurada por un elemento imprevisto en la vida de Ernesto: su enamoramiento de Ana (Heidi García). Igual que Ernesto, Ana es una veinteañera que vive sola en la casa paterna. Toda su familia, su novio inclusive, ya se encuentra en el extranjero, pero ella no quiere irse de Cuba jamás. Cuando Ernesto y Ana se conocen casualmente durante una revisión médica (Ana trabaja como médica en el hospital), se sienten irremediamente atraídos el uno a la otra, pero la perspectiva de la separación futura, implícita en los planes de emigración de Ernesto, hace que inicialmente rechacen la idea de una relación. Ambos se han acostumbrado a un modo de vida que descansa en el desapego; ya no quieren involucrarse en nada ni entablar relaciones duraderas con nadie. Sin embargo, hay una atracción irresistible entre ellos y deciden experimentar con una forma de “amor light”: una relación sentimental sin perspectivas de futuro, que se limite a pasarlo bien mientras dure, sin enamorarse jamás. Como era de esperar, este experimento con una forma de amor desapegado fracasará, y cuando Ernesto finalmente recibe su visa al final de la película, un poco para su sorpresa, ya no sabe si alegrarse o llorar. La película sugiere que Ernesto se irá de Cuba, pero que seguirá para siempre vinculado a la isla a través de Ana.

Antes de que esto ocurra, sin embargo, Ernesto sigue usando su taxi como cápsula protectora frente a Ana y la sociedad que representa. Se niega a dormir en su casa – solo entra ocasionalmente y se queda unas horas. Como ya mencionamos más arriba, la película no contiene escenas de uso de taxi normales. Más bien relata cómo la rutina diaria de Ernesto – cuando no trabaja como taxista – consiste en circular entre dos zonas en las que se juega su vida sentimental: en una se encuentra la casa de Ana; en la otra se sitúan las embajadas. Si la casa de Ana representa el amor sin compromisos ni futuro, las embajadas aparecen como lugares de sentimientos falsos, ya que Ernesto trata de conmovier a los funcionarios con una historia fingida sobre su madre difunta para obtener una visa. La geopatía en *Personal Belongings* corresponde a la navegación del protagonista a través de un paisaje emocionalmente desolador, que implica reprimir sentimientos de amor sincero, o rebajarse a una sentimentalidad fingida y manipuladora.

Resulta altamente significativo en este contexto que, cuando Ernesto decide un día abrir la caja sorpresa para curarse de una depresión fatal, la cámara no muestre su contenido, sino más bien las reacciones que provoca en Ernesto: primero el protagonista se pone a reír a carcajadas; después se echa a llorar. La película sugiere de esta manera que, si bien el desapego ayuda quizás a sobrevivir, lo único que nos permite vivir es su contrario: el “apego”.

CONCLUSIÓN

Es difícil determinar, a partir de una sola película, si la función geopatética de la road movie es propia del cine independiente en Cuba o si más bien caracteriza a todas las películas posteriores al Período Especial que describen un viaje. Lo que es cierto es que las connotaciones simbólicas del movimiento en *Personal Belongings* difieren radicalmente de las que tenían en las road movies del Período Especial. Si antes aportaban una forma de conocimiento acerca de las opciones que se presentaban para una nación en crisis (geosofía), ahora se vinculan con una exploración del paisaje emotivo que surgió después del Período Especial, y que se presenta como estrictamente individual (geopatía). Es crucial recordar en este contexto que el contenido de la cajita-sorpresa no se muestra al espectador; aquello que nos empujará hacia adelante en los momentos de crisis más dolorosos de la vida será algo absolutamente individual en vez de colectivo. Será algo que logre sacarnos de la depresión y volver a conectarnos con la vida mediante una emoción fuerte. Si la geopatía de *Personal Belongings* contiene una lección, es que moverse y conmovirse van juntos, como también lo recuerda la etimología de la palabra “emoción” misma (Bruno 2002:6). De la misma manera, las nuevas comunidades transnacionales ya no se definirán solamente por los lazos culturales, sino por los vínculos afectivos también. Por mucho que intentemos llevarnos nuestros “personal belongings” para no extrañar nada del lugar que abandonamos, seguiremos atados a este lugar por los “affective belongings”, que nos recordarán siempre quiénes fuimos, a quiénes amamos y con quiénes seguiremos estando a pesar de la distancia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARENDRT, Hannah (1998 (1958)) *The Human Condition*. Chicago/London: University of Chicago Press.
- BRUNO, Giuliana (2002) *Atlas of Emotion: Journeys in Art, Architecture and Film*. New York: Verso.
- COHAN, Steven & Ina Rae HARK (eds.) (1997) *The Road Movie Book*. London/New York: Routledge.
- HERNANDEZ-REGUANT, Ariana (ed.) (2009) *Cuba in the Special Period. Culture and Ideology in the 1990s*. New York/Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- LIE, Nadia (2017) *The Latin American (Counter-) Road Movie and Ambivalent Modernity*. New York/Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- NITSCH, Wolfram (2013) “Médiatopes mobiles: l’effet des moyens de transport sur l’expérience de l’espace urbain”, in *Scénarios d’espace*. Clermont Ferrand: Presses universitaires Blaise Pascal, 15-35.
- RAMOS, Julio (2013) “Las paradojas del cine independiente en Cuba: entrevistas a Fernando Pérez, Dean Luis Reyes y Claudia Calviño”, in *Imagofagia* (Buenos Aires), 2013/8, s.l. www.asaeca.org. Web. 4 jun. 2018. <<http://www.asaeca.org/imagofagia/index.php/imagofagia/article/view/439>>.
- ROBERT, Karen (2018) “Automovilidad”, in Dhan ZUNINO SINGH, Guillermo GUCCI & Paola JIRON (eds.) (2018) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Ed. Biblos, 41-48.
- UNRUH, Vicky (2016) “The Power of Running on Empty: On the Road in Post-Soviet Cuba”, in Verónica GARIBOTTO & Jorge PEREZ, eds., *The Latin American Road Movie*. New York/Basingstoke: Palgrave Macmillan, 73-94.
- VENEGAS, Cristina (2009) “Filmmaking with Foreigners” in Ariana HERNANDEZ-REGUANT, ed., *Cuba in the Special Period*. New York/Basingstoke: Palgrave Macmillan, 37-50.



La bicicleta en el cine de ficción. El medio de transporte del buscavidas / *The bicycle in feature films. The hustler's means of transport*

Jörg Türschmann

(pág 189 - pág 201)

La bicicleta es un motivo con una larga tradición en el cine, pero su apariencia varía en la pantalla porque forma una unidad con el ciclista. Esto significa, que en el caso de los pocos largometrajes realizados en América Latina, la trama muestra a protagonistas solitarios en su mundo de ficción, viviendo circunstancias difíciles. Utilizando el motivo kafkiano del castillo laberíntico, se comparan algunas de estos filmes rodados desde el cambio de milenio que incorporan este motivo.

Palabras clave: objetos cinematográficos, motivos, neoliberalismo, laberinto, materialismo vital

The bicycle is a motif going back far in history of cinema. But its appearance varies on the screen, because it forms a unity with the cyclist. This means that, in the case of the few feature films made in Latin America, the plot and the world, in which it unfolds, show lonely protagonists living in difficult circumstances. Using the Kafkaesque motif of the labyrinthine castle, some of these films are compared, that incorporate this motif and were shot since the turn of the millennium.

Key Words: cinematographic objects, motifs, neoliberalism, labyrinth, vital materialism

Jörg Türschmann. Catedrático de literatura y medios (español y francés) de la Universidad de Viena (Austria). Director del Departamento de Lenguas y Literaturas Románicas y del Centro para Estudios Canadienses de la Universidad de Viena. Miembro de la comisión "The North Atlantic Triangle" de la Academia de las Ciencias de Austria. Coeditor de *deSignis*, 27, "Cine y literatura. Interferencias e intersecciones", 2017 (con Sabine Schlickers y Mónica Sata-rain), *L'Atalante. Revista de Estudios Cinematográficos*, 26, "Estéticas globales hispánicas", 2018 (con Júlía González de Canales Carcereny), *La literatura argentina y el cine – El cine argentino y la literatura*, 2018 (con Matthias Hausmann). E-mail: joerg.tuerschmann@univie.ac.at

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 22/12/2020

1. EL CARÁCTER POLIFACÉTICO DE LA BICICLETA

Los pros y los contras de un medio de transporte son tema de innumerables discusiones y mitos perdurables desde la invención de la rueda. La bicicleta es un medio de transporte cuyas características, tanto en la sociedad como en los cuentos literarios, el cine, la televisión e Internet, dejan entrever las múltiples connotaciones respecto a sus modos de uso. Estas connotaciones específicas que definen el carácter ficcional de la bicicleta forman, sin embargo, una tradición ambivalente por ser discordantes. Por un lado, la bicicleta es, en comparación con el coche, un medio de transporte lento que asume la fuerza física del ciclista. Además, ir en bicicleta es peligroso porque el ciclista está expuesto al ambiente sin apenas protección, similar a un huevo crudo expuesto a las fuerzas centrífugas de la velocidad. Sin embargo, las características positivas son obvias: la bicicleta es uno de los medios de transporte más baratos y políticamente correctos (en el sentido ecológico), porque el ciclismo es una actividad saludable que entrena la condición física del ciclista y evita emisiones. La amplitud de estas características positivas y negativas condicionan las experiencias de los ciclistas, sea en la vida real o en la ficción.

Por supuesto, la bicicleta tiene su propia historia técnica (cf. Dodge 2001; Rauck, Volke y Paturi 1988). Sin embargo, en relación con el papel de la bicicleta en el cine, lo más relevante es la representación de sus funciones sociales, mayoritariamente producida en tiempos recientes. Dani Cabezas detalla la historia de la bicicleta en su libro *La revolución silenciosa: La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI* (Cabezas González-Garzón 2017). La bicicleta asume una serie de funciones políticas desde su invención. Un efecto de este desarrollo fue su aportación a las luchas por la emancipación de las mujeres. Cabezas cita unas declaraciones que la feminista Susan B. Anthony, de Nueva York realizó en 1896: “La bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo.” (Cabezas González-Garzón 2017, ‘Introducción’; cf. Lessing 2017). Un año después, en 1897, el doctor inglés A. Shadwell “detallaba la sintomatología de una nueva enfermedad que afectaba exclusivamente a las mujeres, y a la que denominó ‘Cara de bicicleta’: ojos desorbitados, piel seca y labios demacrados” (Cabezas González-Garzón 2017, ‘Introducción’). Las experiencias masculinas son, por el contrario, más tristes, ya que la bicicleta fue empleada como medio de transporte durante los combates ocurridos desde la segunda mitad del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial. En China y Japón, la bicicleta todavía llevó a los soldados a los campos de batalla durante la Segunda Guerra Mundial.

La bicicleta es un testigo importante de la industrialización. Mientras que los carruajes se utilizaban para transportar mercancías y personas, las bicicletas permitían a las personas de las ciudades en crecimiento moverse individualmente, rápidamente y de forma gratuita. La situación cambia con la expansión del automóvil, porque el desarrollo arquitectónico de las metrópolis se produjo a expensas de los ciclistas y a favor de los propietarios de automóviles adinerados. El uso compartido del espacio público supone una discriminación social para los ciclistas, quienes se convierten en víctimas de accidentes en los que los automovilistas resultan los menos perjudicados. Se crea una jerarquía social basada en la velocidad, la seguridad y la función como símbolo de estatus social. Transferida a los roles de hombre y mujer, la bicicleta ha contribuido a la emancipación de la mujer en momentos decisivos, pero también simboliza los límites de dicha emancipación cuando el

automóvil se convierte en un competidor cuyos conductores masculinos suelen creer que saben conducir mejor.

2. LA BICICLETA EN LATINOAMÉRICA: UN ASUNTO DEL FEMINISMO

Desde 1974, una distancia de más de 120 km está regularmente bloqueada por los ciclistas de Bogotá para llamar la atención sobre los problemas provocados por el automovilismo urbano. Esta acción se llama “Ciclovía bogotana”: “De siete de la mañana a dos de la tarde, las grandes avenidas de la capital se llenan de ciclistas, pero también de paseantes, de conciertos, de actividades para niños y de puestos de comida ambulantes.” (Cabezas González-Garzón 2017, cap. ‘La vida en cada pedaleaba’). El evento resulta un festival callejero y ha sido posteriormente imitado en otras ciudades, como Madrid. En España el proyecto se llama “Calle abierta” y, promovido por el grupo Ciclalab, consiste en interrumpir el tráfico en el Paseo del Prado. Los activistas no solo se comprometen con el ciclismo para que los coches desaparezcan de las calles, sino que también intentan asegurarse de que las mujeres puedan moverse con seguridad en el espacio público.

Los ataques a mujeres yendo en bicicleta muestran los peligros que las acechan en el camino. Andrea María Navarrete, profesora universitaria de Bucaramanga, en Colombia, y fundadora del colectivo Bici-Bles (*Women Bici-bles*, sin fecha), recuerda sus propias experiencias negativas cuando cruzaba Bolivia en bicicleta y conmemora a dos turistas argentinas que “fueron asesinadas a golpe en Ecuador” (Cabezas González-Garzón 2017, cap. ‘Igualdad a golpe de pedal’). Navarrete publicó el siguiente texto en Facebook, junto a dos ciclistas que conoció durante su viaje:

“Sí, las tres viajamos ,solas”. No, no llevamos compañía masculina. Sí, sabemos cuidarnos solas. No, no fuimos abandonadas por nadie. Sí, tomamos libremente la decisión de buscar caminos en nuestra bici. No, no estamos locas. Sí, lo estamos haciendo. No. No vamos a renunciar. Sí, dejamos todo detrás para emprender. No, no tenemos hijos ni esposo. Sí, somos libres.” (cit. p. Cabezas González-Garzón 2017, chap. ‘Igualdad a golpe de pedal’)

Ir en bicicleta no solo es peligroso para mujeres. Un turista alemán de 43 años, que viajaba por el sur de México, fue encontrado asesinado en mayo de 2019. Le habían disparado. Junto a él estaba el cuerpo de un polaco que probablemente lo había acompañado en su viaje y al que le habían cortado la cabeza. Los políticos de la región de San Cristóbal trataron de calificar este incidente como si de una excepción se tratara para tranquilizar a los turistas que suelen pasar allí las vacaciones.

3. EL MOTIVO CINEMATOGRAFICO: ASPECTOS TEÓRICOS

Las apariencias del ciclismo mencionadas anteriormente dan como resultado una imagen contradictoria. Por un lado, son símbolo de pacifismo, ecología y amor a la li-

bertad; por el otro, de guerra, violencia y muerte al otro. En términos de mitología se plantea la pregunta acerca del carácter ambiguo de la bicicleta. Dado que las connotaciones sociales asociadas a su uso pueden servir como motivos narrativos en literatura, cine, televisión o cualquier otro medio, se imponen algunas reflexiones al respecto. El motivo, en general, y el motivo cinematográfico, en particular, tienen dos caras: se erigen como factor de la memoria colectiva y como elemento de la representación cinematográfica con su integración en la trama de una película. Con respecto a la tradición cinematográfica, la definición del motivo es completamente incierta. Jordi Balló y Alain Bergala comentan en la introducción a su libro *Motivos visuales del cine*: “El motivo, en el cine, no está realmente definido.” (Balló y Bergala 2016b, p. 11) Sin embargo, sugieren que el motivo debería verse como un fragmento del mundo, trabajado con las herramientas artísticamente específicas y según la actitud individual del creador. De esta manera, enumeran tres aspectos que caracterizan el motivo: “del lado del mundo, de la realidad; del lado de su tratamiento cinematográfico, de la especificidad del cine, y del lado más íntimo, del que conforma la singularidad de un autor” (Balló y Bergala 2016b, p. 12).

En lo que respecta a la expresividad específica del cine, no hace falta decir que la discusión de Erwin Panofsky sobre pintura parte del concepto de iconografía. Santos Zunzunegui resume en su libro *Pensar la imagen* la afinidad de un motivo pre-iconográfico a su representación iconográfica de la siguiente manera:

“El análisis iconográfico se realiza a través de una serie de operaciones escalonadas. La primera de ellas consiste en la identificación de lo que [Erwin] Panofsky denomina los *motivos artísticos*. Este nivel pre-iconográfico, que forma el contenido primario o natural de toda imagen figurativa, se alcanza reconociendo en las formas de la imagen, representaciones de objetos naturales e identificando como hechos las relaciones que se establecen entre ellos. [...] La descripción de los *motivos* se realiza, como señala Panofsky, bajo la cobertura de nuestra experiencia directa del mundo. Pero Panofsky subraya [...] que la identificación de los *motivos artísticos* no se debe sólo a nuestra experiencia, pues no puede decirse que se capten con total independencia de las *condiciones estilísticas* propias de una época determinada. [...] Lo que supone que no puede hablarse de una distinción absoluta entre significados primarios y convencionales [...].” (Zunzunegui 2010, p. 115; énfasis en el original)

Reconocer un objeto como una bicicleta no es, por supuesto, suficiente para evaluar las funciones del motivo en el contexto de una narración fílmica. A parte del estilo, que es el factor imprescindible de su representación, la bicicleta tiene que ser definida como motivo crucial en el marco del argumento, aunque solo despliegue su potencial temático en esta dimensión. Esto se demuestra por el hecho de que la bicicleta no solo importa por sí misma, sino que está arraigada en su relación con los protagonistas. El ser humano y el ser no humano forman una unidad. Esta conexión se puede calificar, según la teoría del sociólogo Bruno Latour, de un “actor-red”, de un “casi-objeto” cuyo poder consiste en la coalición entre bicicleta y ciclista (Latour 2008). La consecuencia resulta que es difícil identificar al conjunto compuesto por la bicicleta y el ciclista. Se produce un “materialismo vital”:

“Vital materialism thoroughly unsettles conventional ideas of identity, complicating especially the distinction between animate and inanimate matter but also effectively reworking ideas about human class and national identities, species identity, and more. It offers the surprising recognition that ostensibly inert matter—traditionally the most fixed form of identity—has a kind of disruptive agency. Acknowledging the significant roles that seemingly inanimate objects like bicycles [...] play in the drama of human identity complicates our epistemological system of naming and identity much more broadly.” (Hediger 2016, p. 264)

La observación de que los objetos se integran en la trama por medio de los personajes también la confirman Balló y Bergala. Los motivos, que figuran en su libro, “tienen profundas afinidades con el relato cinematográfico, por ello son universales, plurales y ambiguos [...]” (Balló y Bergala 2016b, p. 16) La universalidad de los motivos, que refleja además la falta de especificidad mediática del motivo—por ejemplo, la bicicleta también es un motivo literario (cf. Schenkel 2008)—, se presenta como un fenómeno narratológico de primer orden que se encuentra en la base de la ambivalencia temática de los motivos. El tema es sobre todo una antítesis y, por lo tanto, una operación lógica simbolizada por la cooperación u oposición entre la bicicleta y el ciclista. Ello plantea la cuestión de si la ambigüedad temática no solo implica una oposición lógica, sino también una posición política. Al menos en la historiografía cultural, la bicicleta es un puesto de observación desde el que el filósofo está asociando sus meditaciones espontáneas (cf. Girtler 2004). Si la historia de la bicicleta es también una historia de emancipación, entonces es interesante investigar en qué medida esta interacción entre el ser humano y la máquina ha entrado en la mitología del cine como símbolo de la emancipación. Asimismo, resulta también dudoso que el uso de la bicicleta se cuente de forma diferente en América Latina que en otros continentes. Solo se puede afirmar que los problemas y oportunidades que enfrentan realmente las mujeres no se cuentan en el cine desde la perspectiva de las protagonistas femeninas. Es verdad que se propaga el mismo anhelo de libertad e independencia, pero es difícil encontrar una película en la que un personaje femenino sea protagonista y ciclista en busca de emancipación y autonomía.

4. LA BICICLETA: UN MOTIVO CINEMATográfico AMBULANTE

Desafortunadamente, los dos editores Jordi Balló y Alain Bergala no han proporcionado ningún artículo sobre la bicicleta (Balló 2000; Balló y Bergala 2016a). Otros medios de transporte lamentablemente tampoco se tienen en cuenta en el libro. Indirectamente, los medios de transporte aparecen en la sección “deambulación”, que adopta la perspectiva del viaje en automóvil y refleja las recurrentes imágenes de una carretera con motocicletas, tal como estas aparecen en las películas de Agnès Varda, Wim Wenders, Chantal Akerman y Abbas Kiarostami. Por lo tanto, uno debe aventurarse a alejarse de los motivos iconográficos y concentrarse en el tema, que se despliegue en un drama. Jordi Balló y Xavier Pérez ofrecen en la novena edición de su libro *La semilla inmortal: los argumentos universales en el cine* una visión general de algunas de las constelaciones mitológicas más corrientes del cine (Balló y Pérez i Torío 2018). No son constelaciones específicamente

cinematográficas, sino mitos y argumentos universales que han entusiasmado a los directores de cine y a los que estos vuelven a dedicar sus filmes. Uno de estos mitos se llama “en el interior del laberinto: el castillo” cuyo prototipo es la novela homónima de Franz Kafka. Las características —o mejor dicho: los motivos combinatorios del tema— son, entre otros, “la realidad en fuga”, “el límite de la frontera” y “los héroes miniaturizados”.

Los filmes clásicos que representan la bicicleta como emblema y actor principal no solo muestran el motivo iconográfico de la bicicleta, sino también un argumento lleno de los aspectos peculiares del interior del laberinto. Por supuesto, el castillo es una alegoría y puede manifestarse en formas múltiples. En este sentido, los filmes clásicos son *Ladri di biciclette* de Vittorio de Sica (Italia 1948), *Jour de fête* de Jacques Tati (Francia 1949), *Jules et Jim* de François Truffaut (Francia 1962) y por supuesto *E.T. the Extra-Terrestrial* de Steven Spielberg (EE.UU. 1982). Otros ejemplos son *Bicycleran* (Irán 1987, Mohsen Makhmalbaf), *Nuovo cinema paradiso* (Italia, Francia 1988, Giuseppe Tornatore), *Il postino* (Italia 1994, Michael Radford) —un *remake* de *Ardiente paciencia* (Portugal, Alemania, Chile 1983, Antonio Skármeta) en la que la novela homónima de Skármeta (1985) se basa—, *Beijing Bicycle* (China 2001, Wang Xiaoshuai) y *Le gamin au vélo* de los hermanos Dardenne (Bélgica, Francia, Italia 2011). Sin embargo, la función y el rol de la bicicleta cambian cada vez sin salir del argumento llamado “en el interior del laberinto”. Eso ya lo muestran los ejemplos hispánicos canonizados como *Muerte de ciclista* (España 1955, Juan Antonio Bardem) y *Las bicicletas son para el verano* (España 1984, Jaime Chávarri) o algunas películas más recientes como *El amateur* (Argentina 1999, Juan Bautista Stagnaro), *El baño del papa* (Uruguay, Francia, Brasil 2005, César Charlone, Enrique Fernández), *La bicicleta* (España 2006, Sigfrid Monleón), *El prado de las estrellas* (España 2007, Mario Camus), *La bicicleta de los Huanca* (Bolivia 2007, Roberto Calasich) y *Velódromo* (Argentina 2010, Alberto Fuguet). Por supuesto, hay otros innumerables ejemplos, sobre todo cuando se tiene en cuenta que la bicicleta solo aparece en escenas individuales, pero que estas escenas quedan grabadas en la memoria colectiva de los cinéfilos (cf. Lehmann 2012).

5. TRANSNACIONALISMO FALLIDO: EL BAÑO DEL PAPA

Tomemos, por ejemplo, la película *El baño del papa* de 2006 de César Charlone, que fue el director de fotografía de *City of God* de Fernando Meirelles y nominado para un Oscar (cf. Martin-Jones y Montañez 2007, p. 185), y Enrique Fernández, nacido en Melo, la aldea donde la trama está ubicada. El argumento es como sigue según los autores anónimos de Wikipedia (‘El baño del papa’ 2018):

“En ciudad de Melo, una pequeña población de Uruguay cercana a la frontera con Brasil, en el correr del año 1988, los ciudadanos se preparan para la histórica visita del papa Juan Pablo II. Se dice que recibirán alrededor de 50 000 visitantes, por lo que el pueblo comienza a preparar venta de comestibles, medallas, banderines y más cosas, confiando en que la visita de muchos peregrinos les traerá desarrollo económico, preocupados más por lo material que por la bendición de recibir al papa. En medio de los preparativos, el personaje

de esta historia, Beto, un bagayero —persona que vende mercadería brasileña de contrabando en Uruguay—, se las ingenia para ofrecer los servicios de baño público a los visitantes, por lo que se dispone a confeccionar un baño frente a su casa. En la búsqueda del dinero para su realización, cae en dificultades y embrollos. Al final, el papa llega a Melo, pero no así la cantidad de peregrinos que se esperaban: el pueblo de Melo se queda con una inmensa cantidad de comida, banderines y otros objetos que habían sido destinados para la venta.”

Este resumen no menciona la bicicleta que el protagonista Beto usa para contrabandear sus productos desde Brasil hasta Uruguay. Beto también la emplea para transportar el inodoro con el que construir el baño público. La secuencia es un momento emblemático del filme. La condensación alegórica es la imagen de Beto en su vieja bicicleta, que simboliza la esperanza contradictoria de escapar finalmente de la pobreza. Pero la ambivalencia surge del contraste entre la bicicleta y el inodoro, es decir, entre un objeto que sirve para moverse en el espacio público y un objeto que caracteriza el espacio privado de un *huis clos*, en el que no se pretenden cambios de posición (cf. Tschirbs 2007). Un ejemplo elocuente de este último caso es la película argentina *La mirada invisible* de Diego Lerman (Argentina, Francia, España 2010) basada en la novela *Ciencias morales* de Martín Kohan (2007). La protagonista se pasa gran parte de la trama en el baño, que, a diferencia de la novela, es también el sitio donde se sitúa el *showdown* violento.

La Universidad de Salford en Manchester ha publicado un folleto dedicado a *El baño del papa* con la intención de permitir a los estudiantes interpretarla (cf. Herrero y Valbuena 2008). Con este fin, las autoras citan una serie de filmes de España y América Latina que son comparables al tema de *El baño del papa*, pero que no tienen nada que ver con las bicicletas. Al comienzo de esta tradición está *Bienvenido, Mr. Marshall*. David Martin-Jones y Soledad Montañez comentan: “*El baño del papa* appears a little like a remake of the Spanish film *Bienvenido Mister Marshall* (Berlango 1953), but in a realist style.” (Martin-Jones y Montañez 2007, p. 189) Todas las demás películas son ejemplos de obras que se estrenaron después del año 2000. Entre ellas se encuentran *Caminante* (Fernando León de Aranoa 2001), *El Traje* (Alberto Fernández 2002), *Pomiente* (Chus Gutiérrez 2002), *Memoria del saqueo* (Fernando E. Solanas 2004), *El tren de la memoria* (Marta Arribas y Ana Pérez 2005), *La dignidad de los nadies* (Fernando E. Solanas 2005), *Un franco, 14 pesetas* (Carlos Iglesias 2006) e *Invisibles* (Mariano Barroso, Isabel Coixet, Javier Corcuera, Fernando León de Aranoa y Wim Wenders 2007). Este cine es, en un sentido u otro, un cine socialmente comprometido que evoca el espíritu cinéfilo del neorealismo italiano. En cuanto a la historia del cine uruguayo, los ejemplos que proponen las autoras del folleto describen las condiciones sociales difíciles, sin que la bicicleta desempeñe un rol en ellas. Por ello, no es más que una anécdota que una de las primeras películas de Uruguay sea un cortometraje documental que “muestra una carrera de bicicletas en el antiguo velódromo de Arroyo seco. Estos dos minutos de celuloide los filmó un tal Félix Oliver en el año 1898, apenas tres años después de que los hermanos Lumière patentaron su nuevo invento en Francia.” (Trujillo 2013)

Hay un aspecto en *El Baño del papa* que se centra en la bicicleta. Como dije, el protagonista Beto contrabandea productos cruzando la frontera entre Brasil y Uruguay. El

motivo del ciclismo transfronterizo se puede interpretar como una metáfora de la coproducción internacional que hizo posible la película. Los países involucrados son Uruguay, Francia y Brasil. Stephanie Dennison, en su introducción al libro que editó, titulado *Contemporary Hispanic Cinema: Interrogating the Transnational in Spanish and Latinamerican Film*, afirma que *El baño del papa* tiene que ver con la historia los años ochenta y noventa (cf. Dennison 2013, p. 21). Así, el Tratado de Asunción prometía la cooperación más estrecha del Mercosur con Brasil y un fuerte impulso económico. El símbolo de esta colaboración son en el filme los peregrinos brasileños que llegan a Melo (Uruguay) debido a la visita del papa. Dennison cita en este sentido a Michael Chanan escribiendo en *The Oxford History of World Cinema* edited by Geoffrey Nowell-Smith: “[Latin American] cinema was transnational from the very start, and global in reach and operation by the 1930s” (cit. p. Dennison 2013, p. 23). Sin embargo, el resultado de la trama de la película, es decir, la decepción de los habitantes de Melo por el fracaso comercial, contradice el optimismo asociado con la visita del papa. Por ello, David Martin-Jones y Soledad Montañez interpretan *El baño del papa* como “a mannered disavowal of the film’s own attempts to reach beyond the nation for profit” (Martin-Jones y Montañez 2007, p. 186).

6. NACIONALISMO ACOGEDOR: LA BICICLETA DE LOS HUANCA

Muchos motivos que componen *El baño del papa* también se pueden encontrar en la película boliviana *La bicicleta de los Huanca* de Roberto Calasich, de 1993. El film fue primero una comedia en forma de serie de televisión, que luego se distribuyó como largometraje. Una vez más, la trama sucede fuera de las grandes ciudades e involucra a una persona que viene del exterior con una promesa, en este caso un gringo con una bicicleta cara de carreras. El director mismo comenta un episodio de la serie distribuido en Youtube: “Una bicicleta llegada del extranjero va a parar a Pucarani. Los Choque y los Huanca quieren tenerla...para que la sangre no llegue al río el cura organiza una carrera ciclística alrededor del pueblo. Pero la carrera solo es para mujeres. Heleuterio tendrá que vestirse de mujer para convertirse en todo un campeón.” (Calasich 2017) Las ‘mujeres’ son excepcionalmente protagonistas importantes de esta película, pero no ciclistas que intenten escapar de las presiones familiares y sociales. Al contrario, su papel es mediar entre las familias y consolidar la comunidad del pueblo. Sin embargo, este rol es desafiado por los hombres que no luchan por la reconciliación de las familias, sino por ganarle al otro.

He aquí varios paralelos con *Bienvenido Mr Marshall*, porque *La bicicleta de los Huanca* es una comedia. Es una vez más un gringo (y narco) que llega a la provincia boliviana, la bicicleta es un símbolo de prosperidad y civilización y el pueblo se mete en una disputa. El fraude y la codicia determinan las relaciones entre los aldeanos. Además, el mito del argumento universal “en el interior del laberinto: el castillo” está presente en la forma de sus características “la realidad en fuga”, “el límite de la frontera” y “los héroes miniaturizados”. La bicicleta de los Huanca tiene un estilo extraño en términos de estas características. Se presenta como una telenovela, pero también se pueden encontrar en ella la estética y el horror del Cinema Giallo o de una película fantástica y mitológica como *Nazareno Cruz y el lobo* (Argentina 1975, Leonardo Favio).

La Bicicleta de los Huanca es la serie que más veces se ha visto en la historia de la televisión boliviana. Hasta la fecha, más de 52 veces se ha difundido.

“El año 2007 la serie se convirtió en una película de dos horas de duración, la cual se comercializó a través de un convenio con la Federación de Comerciantes en Audio y Video, llegando a venderse 15 mil copias. “Esta producción —comenta el director— es ya un patrimonio de toda la nación, y es un referente de lo que somos y lo que pensamos y con el paso del tiempo se ha convertido en un referente sociológico vivo.” En la historia del cine hay obras que van anunciando épocas y son consideradas precognitivas. Por ejemplo muchos ven en *Lo que el viento se llevó* de 1936 la devastación de la Segunda Guerra Mundial; lo propio en *El titanio* de 1997 se puede presentir el 11 de septiembre. *La bicicleta de los Huanca*, hecha en 1992, ya anunciaba la insurgencia de una masiva presencia rural en el contexto nacional.” (‘La bicicleta de los Huanca’ 2012)

Las peripecias son inmanejables en este ‘castillo laberíntico’ y muestran sobre todo que esto es una serie de televisión y no un filme cinematográfico (cf. ‘La bicicleta de los Huanca’ 2020). A favor del atractivo de las historias que cuenta la serie, la pequeña aldea de Pucarani proporciona una escena apesada y nítidamente demarcada que deja a los protagonistas aparecer como caricaturas y miniaturas amables de ellos mismos. Por tanto, no es casualidad que la película y la serie se hayan convertido en monumentos nacionales. En muchos países hay ejemplos semejantes de ese nacionalismo fomentado por la televisión: uno de los más famosos representantes es probablemente la serie española *Crónicas de un pueblo* (Antonio Mercero et al. 1971-74), distribuida durante los últimos años del Franquismo. En el contexto de *La bicicleta de los Huanca*, la bicicleta juega un papel central, descrito por el director de la siguiente manera: “Una bicicleta que viene a romper y luego a restituir una paz aparente, pero cuando la bicicleta se va, todo vuelve a un equilibrio ideal.” (‘La bicicleta de los Huanca’ 2012) La bicicleta y la comunidad del pueblo se enfrentan. Un colectivo y un objeto libran un conflicto que se convierte en conflicto entre los miembros de esa comunidad y competición deportiva, simbolizando las leyes del mercado neoliberal. Solo cuando el intruso desaparece se restablece la sensatez. La modernidad en forma de ciclismo brillante no encaja en este lugar, sobre todo cuando el progreso está importado desde los EE.UU.

7. CICLISMO CIRCULAR: EL AMATEUR Y VELÓDROMO

Las películas *El amateur* (Argentina 1999, Juan Bautista Stagnaro) y *Velódromo* (Chile 2010, Alberto Fuguet) muestran a algunos protagonistas que quieren dar un nuevo sentido a su vida. Son personajes que en un momento dado ya no saben por qué deben seguir viviendo su vida como antes. La bicicleta les ayuda a salir del impasse al que han llegado. Son historias de individuos y sus relaciones con las pocas personas que los rodean. *El amateur* es el ejemplo más simple de esto: Pájaro y Lopecito trabajaban en un frigorífico y ahora han sido despedidos. Quieren volverse inmortales y tienen la idea de realizar este deseo con una entrada en el *Guinness Book of Records*. Es bien sabido que los extraordinarios récords que se registran allí son de una naturaleza muy especial. Hay poca competencia porque los desafíos

son tan inusuales que no muchos están interesados en dominarlos. Pájaro se propone pedalear su bicicleta durante seis días para así poder entrar al libro Guinness de los récords. Su amigo le promete que será su entrenador y guía. Cuando llega a la meta, hay una gran fiesta en el pueblo, pero el ciclista se derrumba y se deja llevar con la multitud por su amigo y entrenador. Parece estar muerto, o tal vez simplemente está demasiado cansado para responder. Lo levantan en el aire en un globo, pareciendo estar vivo y receptivo.

He aquí por excelencia el argumento universal “en el interior del laberinto: el castillo” está presente en la forma de sus características “la realidad en fuga”, “el límite de la frontera” y “los héroes miniaturizados”, porque Pájaro da vueltas en su bicicleta alrededor de la fuente en la plaza principal de su pueblo. La pobreza es solo una decoración. El héroe sueña con un ideal, cuya realización no le ayuda en su difícil situación, sino que solo confirma de que se ha beneficiado de algo sin sentido. La película, que se basa en la pieza teatral homónima de Mauricio Dayub, quien a su vez interpreta el papel protagónico del film, ha sido criticada severa e irónicamente por Quintín que piensa que la película es tan mala como la situación es una miseria para los protagonistas: “película cruel, sórdida, como la caridad humana que evoca: se regodea en el embrutecimiento y ofrece a cambio una piedad que encubre el desprecio” (cit. p. Manrupe y Portela 2004, p. 8).

Es extraño que *Velódromo* sea completamente diferente y, sin embargo, use motivos que se pueden también encontrar en *El amateur*. En *Velódromo*, ir en bicicleta expresa la búsqueda de la autorrealización. Ariel es diseñador en Santiago, tiene 35 años y trabaja como *freelancer*. Sus relaciones con sus amigos y dos mujeres, así como su empleo temporal en una editorial, son solo algunas paradas intermedias en el camino hacia su verdadero destino. Este consiste en disfrutar del momento mientras se monta en bicicleta. A menudo se le puede ver cruzando la ciudad en bicicleta. Observa a los ciclistas profesionales en un Velódromo y se queda muy impresionado. Así termina la película: por la noche, solo, empuja su bicicleta al Velódromo abandonado para dar sus vueltas allí. Al final, la cámara muestra su cara feliz en una imagen congelada.

Es así de nuevo que el héroe da vueltas en su bicicleta. No se trata de llegar a una meta. La bicicleta es un medio destinado a intensificar el élan vital, resultado del “materialismo vital” inherente al conjunto formado por ambos. Si uno acepta la interpretación que la vida del protagonista va en círculos, entonces el castillo como laberinto vuelve a ser una metáfora adecuada: Ariel busca una salida del laberinto formado por sus relaciones con sus amigos y termina en un movimiento circular que lo hace feliz. El velódromo es un símbolo perfecto para la transfiguración de la desesperanza en una felicidad personal. Por un lado, mirando al protagonista, el final de la película no transmite resignación, sino satisfacción. Por el otro, visto desde la distancia, la película muestra que la única solución es internalizar el estancamiento. En este contexto, la bicicleta corresponde exactamente a la ambivalencia que la caracteriza en la vida real: bienestar físico y vulnerabilidad social.

8. CICLISMO INDIVIDUAL EN LATINOAMÉRICA Y CICLISMO COLECTIVO EN EUROPA

Si se resumen las observaciones anteriores, surge la siguiente coincidencia: todos

los protagonistas buscan su felicidad individual viajando con la bicicleta. Beto no quiere cambiar el mundo en *El Baño del papa*, sino contrabandea en bicicleta para luego comprar-se una motocicleta y ofrecer mejores condiciones de vida a su familia. En *La bicicleta de los Huanca*, Eleuterio quiere apoderarse de la prestigiosa bicicleta del Gringo para ayudar también a su familia. En *El amateur* y *Velódromo* incluso falta el ambiente familiar que aún conservan los protagonistas de las otras dos películas. Las pocas relaciones amicales juegan en última instancia un papel subordinado. En cambio, buscan su felicidad personal fuera de la realidad social. El amateur Pájaro intenta volverse inmortal, lo que no mejora ni un poco su situación actual, mientras Ariel da vueltas en su bicicleta para hacer las paces consigo mismo y con el mundo, al menos por un momento. Todas estas películas quizás puedan subsumirse bajo el tema del castillo laberíntico. La situación kafkiana consiste en que los protagonistas solos y aislados se ven expuestos a una situación en cuyas manos caen como el protagonista de la novela homónima de Kafka.

Hay otros dos grupos importantes de películas en las que las bicicletas y los ciclistas tienen un papel central: las películas de deportes y viajes y las películas con vocación ecologista. El primer grupo está formado por documentales y largometrajes, películas profesionales y amateur. En última instancia, el objetivo de las carreras de bicicletas es proporcionar rendimiento y organizarlo de manera pública y eficaz. Las películas de viajes tratan sobre el consumo y muestran el orgullo de los viajeros por los lugares en los que han estado. La competencia y el consumo son pilares ideológicos esenciales del capitalismo. Su interpretación en la película, por supuesto, se puede encontrar en las redes sociales, pero también hay festivales de cine dedicados a estos dos sectores como el de *Rueda – Festival Internacional de Cinema Ciclista* de Barcelona o el *Festival de Cine de Bicicleta* de Madrid.

El cine con vocación ecologista se puede encontrar a menudo en largometrajes documentales. Se crean para la televisión, rara vez también para el cine. En este caso, las películas en las que la bicicleta es el centro de atención son aún más raras. Un ejemplo de ello es *La bicicleta* (España 2006, Sigfrid Monleón), que se rodó íntegramente en Valencia. La película cuenta muchas historietas de mujeres y hombres de diferentes edades. Se encuentran poco a poco a medida que se pasa una bicicleta de una persona a otra. De esta forma se representa de forma ejemplar la población de toda una ciudad. Esta estructura narrativa recuerda la obra de teatro de Arthur Schnitzler *La ronda*, filmada emblemáticamente por Max Ophüls. La diferencia de *La bicicleta* es que el “objeto cinematográfico” (cf. Böttcher et al. 2014; Pantenburg 2015) –la bicicleta como protagonista del filme– se convierte en un actor que parece cambiar de manos por sí misma y crea las relaciones entre los hombres. Así, corresponde quizá mejor al cuento *El valiente soldadito de plomo* de Hans Christian Andersen.

La manifestación de los activistas que, yendo en bicicleta, sueñan con una ciudad sin automóviles, brinda el escenario clave para la película, en cuyo final los protagonistas de las historias individuales, unidos a muchos otros desconocidos, recorren la ciudad juntos y el evento se convierte en un alegre festival folclórico. Estas imágenes con carácter documental muestran a una multitud heterogénea de mujeres, hombres, niños, jóvenes y mayores: una utopía pacífica que pone la gente en escena como candidatas de una lista electoral formada por los Verdes y otros partidos alternativos. Quizás no sea coincidencia que una película europea muestre esta formación de una multitud feliz de ecologistas.

También hay manifestaciones contra la contaminación ambiental en las metrópolis de muchas partes del mundo. Pero la pregunta es si el uso de la bicicleta podría ser un material del cine latinoamericano para promover un cambio en la forma de vida.

9. REUTILIZAR LA CARRERA CICLISTA EN UN MONUMENTO CINEMATOGRAFICO NACIONAL: EL CICLISTA DE SAN CRISTÓBAL

Finalmente, un raro ejemplo de cómo los mundos de Europa y América Latina se pueden montar juntos: *Der Radfahrer vom San Cristóbal* (*El ciclista de San Cristóbal*, Alemania 1987) de Peter Lilienthal (él mismo pasó su juventud en Latinoamérica) trata sobre un ciclista chileno que quiere ganar el Tour de Chile para poder pagar el cuidado de su madre enferma. Cuando el protagonista se da cuenta de que la carrera es únicamente un evento comercial y propagandístico para el gobierno, se mete en un conflicto de conciencia. La parábola, cuyo guión fue escrito por el director Lilienthal junto con el autor Antonio Skármeta, basado el cuento homónimo de Skármeta, muestra exactamente hasta qué punto el destino del individuo depende del neoliberalismo autoritario.

El rodaje fue un gran evento en la historia del pequeño pueblo de Puraendo. Isidora Gálvez Alfademe visitó a testigos de la época y recopiló sus entrevistas en el documental *Por acá pasaron los ciclistas* (2018). La película de Lilienthal aparece como un compendio de algunos motivos que ya se encontraban en las otras películas: la competencia, la esperanza de la suerte, el fracaso, la provincia en contraposición a la metrópoli y por supuesto la bicicleta. *El ciclista de San Cristóbal* se ha convertido en un homenaje a la historiografía chilena, porque se hicieron pocos documentales en Chile en la década de 1980 y el director capturó el estado de ánimo de esa época de manera críptica para eludir la censura y evitar represalias. De esta manera, la famosa carrera ciclista se ha convertido en un motivo alegórico del cine político en Chile, por lo que la remasterización alemana del filme, realizada en 2020 (cf. *Filmmanfang* Der Radfahrer vom San Cristóbal 2020), llamó la atención de la prensa nacional (cf. *Revista Pudú* 2020). Pero eso ya no es la historia de la bicicleta como objeto cinematográfico, sino la del “objeto (in)visible” llamado “cine” (cf. Nardelli 2020).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BALLÓ, J. (2000) *Imágenes del silencio. Los motivos visuales en el cine*. Barcelona: Anagrama.
- BALLÓ, J. y BERGALA, A. (eds) (2016a) *Motivos visuales del cine*. Barcelona: Galaxia Gutenberg.
- (2016b) “Presentación”. En Balló, J. y Bergala, A. (eds) *Motivos visuales del cine*. Barcelona: Galaxia Gutenberg, pp. 11-16.
- BALLÓ, J. y Pérez i TORÍO, X. (2018) *La semilla inmortal. Los argumentos universales en el cine*. 9. ed. Barcelona: Anagrama.
- BÖTTCHER, M. et al. (eds) (2014) *Wörterbuch kinematografischer Objekte*. Berlin: August Verlag.
- CABEZAS GONZÁLEZ-GARZÓN, D. (2017) *La revolución silenciosa. La bicicleta como motor de cambio en el siglo XXI*. Barcelona: Editorial UOC (e-book).
- CALASICH, R. (2017) “Comentario”, *Youtube*, 20 September. Disponible bajo: <https://www.youtube.com/watch?v=KuCXJuUBvko>.

- DENNISON, S. (2013) “National, Transnational, and Post-National: Issues in Contemporary Filmmaking in the Hispanic world”. En Dennison, S. (ed.) *Contemporary Hispanic cinema: Interrogating the Transnational in Spanish and Latin American Film*. Woodbridge et al.: Tamesis, pp. 1-24.
- DODGE, P. (2001) *Faszination Fahrrad. Geschichte, Technik, Entwicklung*. 2. ed. Kiel: Moby-Dick-Verlag.
- “El baño del papa” (2018) *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Disponible bajo: https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=El_ba%C3%B1o_del_papa&oldid=106621504 (consultado: 13 de marzo de 2019).
- Filmmanfang* Der Radfahrer vom San Cristóbal (2020) *filmportal.de*. Disponible bajo: <https://www.filmportal.de/node/9927/video/1661265> (consultado: 11 de diciembre de 2020).
- GIRTLE, R. (2004) *Vom Fahrrad aus. Kulturwissenschaftliche Gedanken und Betrachtungen*. Münster, Wien: LIT Verlag.
- HEDIGER, R. (2016) “Breaking Away and Vital Materialism. Embodying Dreams of Social Mobility via the Bicycle Assemblage”. En Withers, J. and Shea, D. P. (eds) *Culture on Two Wheels. The Bicycle in Literature and Film*. Lincoln, London: University of Nebraska Press, pp. 263-280. doi: 10.2307/j.ctt1d4v1fw.20.
- HERRERO, C. y VALBUENA, A. (2008) “El baño del papa as Study Guide”, en Manchester: Cornerhouse 14th VIVA Festival.
- “La bicicleta de los Huanca” (2012) *Sellos de Bolivia*. Disponible bajo: <http://sellosbolivia.blogspot.com/2012/08/la-bicicleta-de-los-huanca.html> (consultado: 7 de diciembre de 2020).
- “La bicicleta de los Huanca” (2020) *Wikipedia, la enciclopedia libre*. Disponible bajo: https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=La_bicicleta_de_los_Huanca&oldid=130942663 (consultado: 27 de noviembre de 2020).
- LATOUR, B. (2008) *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- LEHMANN, I. (2012) “Das Fahrrad”. En Brinckmann, C. N., Hartmann, B. y Kaczmarek, L. (eds) *Motive des Films. Ein kasuistischer Fischzug*. Marburg: Schüren, pp. 71-77.
- LESSING, H.-E. (2017) “Die Neue Frau, Religion und Gesundheit”. En *Das Fahrrad. Eine Kulturgeschichte*. Stuttgart: Klett-Cotta, pp. 183-218.
- MANRUPE, R. and PORTELA, M. A. (2004) *Un diccionario de films argentinos 2 (199-2002)*. Buenos Aires: Corregidor. Disponible bajo: <https://ubdata.univie.ac.at/AC04756084>.
- MARTIN-JONES, D. y MONTAÑEZ, S. (2007) “Bicycle Thieves or Thieves on Bicycles? El Baño del papa (2007)”. En *Studies in Hispanic Cinemas*, 4(3), pp. 183-198. doi: 10.1386/shci.4.3.183_1.
- NARDELLI, M. (2020) “Cinema as (In)Visible Object. Looking, Making, and Remaking”. En Rascaroli, L. y Murphy, J. (eds) *Theorizing Film Through Contemporary Art. Expanding Cinema*. Amsterdam: University Press, pp. 49-68. doi: 10.2307/j.ctv17ppcz8.
- PANTENBURG, V. (ed.) (2015) *Cinematographic Objects. Things and Operations*. Berlin: August Verlag.
- RAUCK, M. J. B., VOLKE, G. and PATURI, F. R. (1988) *Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte. Das Fahrrad und seine Geschichte*. 4. ed. Aarau: AT-Verlag.
- Revista Pudú* (2020) El Ciclista de San Cristóbal: Remasterización del mítico documental debuta en Chile, *Revista Pudú*. Disponible bajo: <https://revistapudu.cl/el-ciclista-de-san-cristobal-remasterizacion-del-mitico-documental-debuta-en-chile/> (consultado: 11 de diciembre de 2020).
- SCHENKEL, E. (2008) *Cyclomanie. Fahrrad und Literatur*. Eggingen: Edition Isele.
- TRUJILLO, V. (2013) “Al cine en bicicleta”. En *El Observador*. Disponible bajo: <https://www.elobservador.com.uy/nota/al-cine-en-bicicleta-2013112716350>.
- TSCHIRBS, P. A. (2007) *Das Klo im Kino*. Berlin et al.: LIT Verlag.
- Women Bici-bles* (sin fecha) *Pedalista*. Disponible bajo: <http://www.pedalista.org/women-bici-bles.html> (consultado: 6 de diciembre de 2020).
- ZUNZUNEGUI, S. (2010) *Pensar la imagen*. 7. ed. Madrid: Cátedra.





II. PUNTO DE VISTA
II. VIEWPOINTS

Sistemas fluviales y soberanía: infraestructuras de la navegación fluvial y lo imaginario del poder moderno / *River systems and sovereignty: infrastructures of river navigation and the modern imaginary of power*

Hermann Doetsch

(pág 205 - pág 217)

Los relatos de los primeros viajes a lo largo del Amazonas, particularmente el de Gaspar de Carvajal y los de la expedición emprendida por Ursúa, narran la aventura del descubrimiento de un territorio desconocido y maravilloso, pero suponen sobre todo un rico compendio de relaciones de naturaleza administrativa y protocientífica en las que se describen medios de transporte y formas de logística militar. Se presentan de este modo como parte integrante de la infraestructura del imperio. Pero, ante todo, son meditaciones sobre los nuevos modos de poder soberano, descrito por primera vez de manera explícita un siglo más tarde por Hobbes; un poder que consiste en acelerar el envío de tropas, funcionarios, navíos y armas, así como en establecer circuitos de *feedback*.

Palabras clave: Amazonas, Infraestructuras, Medios de transporte, Poder moderno

The stories of the first trips along the Amazon, particularly that of Gaspar de Carvajal and those of the expedition undertaken by Ursúa, narrate the adventure of the discovery of an unknown and marvelous territory, but above all represent a rich compendium of administrative and proto-scientific writings describing means of transport and forms of military logistics. In this way they are an integral part of the empire's infrastructure. But, above all, they are meditations on the new modes of sovereign power, first described explicitly a century later by Hobbes; a power that consists in accelerating the sending of troops, officials, ships and weapons, as well as in establishing feedback circuits.

Key Words: Amazonas, Infrastructure, Means of transport, Modern power

Hermann Doetsch, es docente de Literatura hispanoamericana, española y francesa así como de Cine en la Universidad de Múnich. Es autor y coeditor de estudios y artículos

sobre la teoría de los medios, la teoría del espacio, la teoría de las masas, la estética, el cine francés, italiano e hispanoamericano, la literatura española e hispanoamericana del siglo XX así como la literatura francesa de los siglos XIX y XX. Entre ellos figuran *Flüchtigkeit: Archäologie einer modernen Ästhetik bei Baudelaire und Proust*, Tübingen 2004, (con S. Günzel, J. Dünne y R. Lüdeke) *Raumtheorie: Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, Frankfurt a.M. 2006, (con A. Mahler) *Gangsterwelten: Faszination und Funktion des Gangsters im französischen Nachkriegskino*, Bielefeld 2016 y (con C. Wild) *Im Gedränge. Figuren der Menge*, Paderborn 2020.

Fecha de presentación 07/12/2020

Fecha de aceptación 08/12/2020

1

Los ríos y las vías acuáticas desempeñan un papel importante en la historia de la colonización y de la conquista americana. Los ríos suponen un sistema natural de infraestructuras que permite proyectar asentamientos, operaciones militares, expediciones científicas y empresas económicas, es decir, en pocas palabras, los núcleos desde los que se desarrollarán los estados nacionales.

En un artículo escrito en 1933 Harold A. Innis constata por primera vez „[t]he continued overwhelming importance of water transportation for the development of the interior“ (Innis 1995: 124), es decir, la importancia que tienen los sistemas de transporte para la construcción de un conjunto estatal. La unidad del territorio no viene dada desde el inicio, son las vías acuáticas las que transforman lugares solitarios y diseminados por un terreno de difícil acceso en un territorio homogéneo (Hahn 2013). Así por ejemplo, para Innis, Canadá es un producto de la circulación de todo tipo de vehículos, desde la canoa hasta grandes embarcaciones, que transportaban “staples”, como las pieles y la madera, a lo largo de vías acuáticas, productos estas de formaciones geológicas precámbricas (Innis 1995); por lo tanto — al igual que en la España de los siglos XV y XVI, en su proceso de transformación en un estado moderno (García Tapia 2003: 47-60) — no pocas iniciativas administrativas se referían directamente al mejoramiento y a la ampliación de esta red de comunicación o a la conexión con otras redes de transportes, como el ferrocarril. Para que un territorio devenga un estado se necesita, por ende, una infraestructura que facilite la circulación y el transporte de personas, bienes y, a fin de cuentas, de forma más global, de signos.

De este modo, ese breve artículo de Innis puede ser considerado como el primer esbozo de una teoría general de mediación que elaborará posteriormente Marshall McLuhan. Como explica en uno de los primeros capítulos de *Understanding Media*:

The term „communication“ has had an extensive use in connection with roads and bridges, sea routes, rivers, and canals, even before it became transformed into „information movement“ [...]. Each form of transport not only carries, but translates and transforms, the sender, the receiver, and the message. [...] It is a persistent theme of this book that all technologies are extensions of our physical and nervous systems to increase power and speed.“ (McLuhan 1994: 89sq)

‘Communication’ se comprende aquí en su sentido antiguo, más amplio, que la palabra comparte con ‚Verkehr‘ en alemán (cf. Schabacher 2012b, Neubert 2012) y, justamente, también con ‚comercio‘ en español. Son medios, entonces, todos los dispositivos que transportan bienes, personas y signos, pero no solo transportan, sino que, al transportar, transforman y modulan los elementos transportados, pero también el modo en el que se experimenta la realidad. McLuhan considera los medios de comunicación no como simples instrumentos, sino más bien como un medio ambiente que regla las relaciones entre los seres dentro de un campo determinado de la realidad (Schabacher 2017). Los cambios históricos, en este sentido, son, en primer lugar, cambios en las estructuras de percepción.

McLuhan descubrió, por lo tanto, que los cambios revolucionarios que ocurrieron en los siglos XVI y XVII resultaron, en realidad, de cambios en los dispositivos mediales que reglaban la percepción del mundo, y que los imperios modernos, que ven la luz en aquella época, son producto de nuevas técnicas de poder, de nuevas vías para movilizar personas, objetos y signos. Historia significa genuinamente aceleración, „speed up“ (McLuhan 1994: 90). A fin de cuentas, será poderosa aquella estructura social y política que llegue a movilizar lo más rápidamente posible al mayor número de personas. Desde la perspectiva de McLuhan e Innis, la historia moderna debe pensarse como una historia del transporte.

A continuación, quisiera, recurriendo a estas ideas de McLuhan, reflexionar sobre la relación entre técnicas de transporte y poder en la Edad Moderna por medio de algunos textos, verdaderas instantáneas de la historia política y medial del imperio español, que, como pocos otros, permiten ver nítidamente las estructuras, así como las *anomias* de las nuevas técnicas de poder. Se trata de la relación que redactó Gaspar de Carvajal sobre el descubrimiento del río Amazonas por Francisco Orellana en 1541 y 1542 (Carvajal 1894 = C) y de un conjunto de relaciones, redactadas por varios autores para rendir cuenta de los sucesos que ocurrieron a lo largo de la expedición en búsqueda de *El Dorado* que emprendió Pedro de Ursúa en 1560, particularmente la relación de la que es autor Gonzalo de Zúñiga (Zúñiga 2011 = Z).

2

Estos escritos pertenecen a un género específico de textos: son relaciones, a saber, un producto documental que se incluye entre las formas modernas de poder desarrolladas por la corona española a partir de prácticas jurídicas y militares para asegurar su dominio en las provincias transatlánticas (Brendecke 2009; Siegert 2006). Tuvieron que ser redactadas por todas las personas que se embarcaron hacia las Indias y volvieron de estas para rendir cuenta de su participación en la empresa colonial y dar testimonio de la circulación de los hombres a lo largo de las vías creadas o abiertas por el imperio. De esta manera representan un modo eficiente de controlar los movimientos de personas, tropas y mercancías. Son, por lo tanto, el tipo de documento que hace de puntos y lugares dispersos por un territorio más o menos salvaje un dominio de la corona imperial. Reinar, a fin de cuentas, significa controlar las infraestructuras, „the roads and the paper routes“ (McLuhan 1994: 89-105).

Relaciones, informaciones, cuestionarios y otros formularios en papel forman la base de una técnica de poder moderna y racional que fue desarrollándose bajo el mando del Consejo de Indias y de la Casa de Contratación; una técnica de poder que consiste en recoger y organizar una cantidad ingente de datos no solo sobre personas o mercancías, sino también y de forma especial sobre territorios, poblaciones, flora, fauna etc. A tal efecto se implementan con prácticas de mensura, instrumentos optimizados y calibrados, tablas, mapas, esquemas y otros modelos de representación gráfica, así como con nuevos métodos y modos de recopilar, registrar y organizar racional y matemáticamente los datos; métodos que supondrán un verdadero catalizador para una concepción moderna de la ciencia (cf. Barrera-Osorio 2006). De este modo se constituye un detallado saber empírico que forma la base de un nuevo modo de gobernar, de apropiarse de los recursos humanos y materiales

de los territorios. Son esos flujos de datos los que regulan, controlan y aseguran la circulación de las riquezas (cf. Brendecke 2009).

Así, Gonzalo de Zúñiga (GZ), al verse obligado a justificar su implicación en la rebelión urdida por Lope Aguirre a lo largo del Marañón, no empieza por presentar los personajes del drama y sus motivos, sino que, después de desplegar sucintamente la prehistoria administrativa de los sucesos — las circunstancias del mandamiento de Pedro de Ursúa y su nombramiento de gobernador de El Dorado por el virrey del Perú —, describe detalladamente el teatro de operaciones:

Para poder contar lo sucedido en la dicha entrada, hemos menester decir del arte que es el río para poder entenderle, pues todo el suceso fue en él sin salir del dicho río. El principal brazo del río llamado de las Amazonas y por otro nombre el mar Dulce es el río de los Bracamoros, que nace en las provincias de Guanuco y Chachapoyas, y entran en él otros cinco ríos muy caudalosos de trescientas leguas de su corriente; los cuales ríos, a la entrada y juntas deste principal río, son despoblados y tienen de boca media legua, y un cuarto de legua en ancho cada uno cuando entran en el grande; y van todos juntos en uno por un despoblado de trescientas leguas que hay de Peirú a la primera población. (Z 108)

GZ no considera el terreno ni como una naturaleza salvaje por domar (para esa tradición véase Rodríguez 1997) ni como un paisaje lleno de maravillas, como, por ejemplo, el mismo Colón (Greenblatt 1999: 52-86), ni tampoco como un objeto de investigaciones científicas, al igual que tantos viajeros después de él. Del mismo modo que Innis, GZ concibe las vías acuáticas que forman el Marañón y las afluencias de la corriente superior del Amazonas como un sistema de complejas interrelaciones que configura la infraestructura para cualquier movimiento del cuerpo de expedición. No habrá gobierno sobre *El Dorado* sin ese sistema que forma el río. En consecuencia, esta red, para él, no es de orden natural, sino que es „arte“. Pues GZ mira los hechos y sucesos de la expedición desde un punto de vista militar, su relación da, de esta manera, testimonio de una práctica cuya teoría, según Schabacher (2012a), no se concebirá hasta dos siglos más tarde en Francia con Antoine-Henri Jomini: la logística militar. La descripción de GZ se parece menos a una historia de sucesos inéditos que más bien a una prospección militar. En este sentido GZ pasa revista a todos los aspectos de la empresa y, tal vez con miras a expediciones futuras, necesarias para consolidar el imperio en aquellas regiones, e intenta juzgar cuáles fueron los factores positivos y cuáles los factores que determinaron el fracaso de la expedición. GZ analiza el terreno del Marañón topológicamente, es decir, como una red que se constituye por aristas y nodos; los ríos son aristas; las poblaciones, nodos. Para movilizar las tropas y asegurar el dominio de la expedición sobre el territorio ambos son indispensables. También registra las áreas que en la estructura reticular del terreno forman intersticios, los espacios blancos. Lo que GZ diseña es un campo para operaciones.

El texto de GZ forma parte de esta gran operación de inteligencia que es la empresa colonial y que consiste en recoger y procesar datos para asegurar el dominio del territorio y el poder sobre sus habitantes y sus riquezas (cf. Rodríguez 2004: 165-198). Representa, en

consecuencia, un testimonio temprano de las técnicas de investigación modernas que efectuarán las empresas posteriores de carácter nítidamente científico. GZ no recurre a estas nuevas formas ,topográficas‘ de intervenir en el transcurso de las cosas y de registrarlo que despliegan esas primeras empresas al servicio de la medición del mundo: tablas estadísticas, gráficas, diseños y sobre todo mapas; no obstante, anticipa el procedimiento analítico y la perspectiva dinámica del mundo propios de las ulteriores empresas, trazando verbalmente „diagramas de actividades de fuerzas, circulaciones“, de forma que no describía „un paisaje ‚natural‘, sino un agenciamiento que hace a la vez visibles y susceptibles de ser mejoradas vías, transportes y aceleraciones de procesos óptimos de economía estatal“ (Schäffner 2000: 370; mi traducción). Su texto abunda en datos, cifras que son resultado de numerosas mediciones, refiriéndose, sobre todo, a las distancias recorridas y a la velocidad del trayecto. Pero GZ no solo toma en cuenta las vías acuáticas, rutas del transporte de las tropas, ya que sabe que, para movilizar una tropa numerosa, se necesita algo más que vías. No es por casualidad que GZ registra precisamente la distancia que hay que recorrer hasta encontrar el primer lugar poblado a la orilla del río. Las poblaciones, para GZ, resultan ser no tanto indicadores de riquezas escondidas, como lugares de *relevo* indispensables para continuar el trayecto. En primera línea, le interesa su función de puesto de avituallamiento. Ya durante la expedición encabezada por Orellana el avituallamiento de la tropa fue el problema más perentorio. Como para Gaspar de Carvajal, la búsqueda de comestibles y el hambre se convierten en el tema principal del viaje.

El río y su inmediato ambiente mismos pueden fungir de reserva de alimentos (Z 113 ssq): Huevos de tortugas, algún pescado y lagartos, el menú de la tropa es también una guía para sobrevivir en terreno ajeno. GZ no pierde tiempo en describir detalladamente la flora y la fauna del Amazonas, lo que cuenta es el valor nutritivo. En este sentido, es preciso señalar los lugares donde procurarse los alimentos, como el maíz. Los usos y costumbres de los indígenas le interesan solamente si son útiles al nutrimento, es decir, a la regeneración de las fuerzas de la tropa.

El río representa tanto una vía para trasladarse como abre una „zona de contacto y de circulación“ (Febvre 1997: 50). Los desembarcos no solo sirven para ‚intercambiar‘ alimentos, o más bien apropiarse de ellos, sino también para intercambiar signos. En muchas ocasiones, tanto Gaspar como los que refieren los sucesos de la expedición de Ursúa evocan conversaciones con indígenas, traducidas por las así llamadas ‚lenguas‘, que hablan de inmensas riquezas, de la prosperidad increíble de las poblaciones „más al interior“, del país mítico de Omagua (véase por ejemplo Pastor/Callau 2011: 303ssq).

El imperio colonial es una gran máquina de ‚aceleración‘ que pone en circulación navíos, personas, objetos, así como signos y discursos. Además de las corrientes acuáticas, la maquinaria colonial saca sus fuerzas de la movilización de textos e imágenes. Mitos viejos y nuevos, como el de las Amazonas, el de los ríos paradisíacos o el mito de *El Dorado*, los romances y libros de caballería movilizan y dirigen los deseos y los hombres (Slater 2002: e.p. 29-53). Aún más importantes que los libros, se muestra la circulación oral de relatos. Los relatos de los intérpretes indígenas distribuidos por los escritos de Carvajal y GZ confirman de esta manera los mitos preconcebidos, con los cuales forman un verdadero circuito de *feedback*. La administración colonial es también una gran máquina de discursos que incita a hablar, a escribir y a embarcarse para apropiarse de estas riquezas fabulosas.

3

Pero no hay que engañarse: la máquina imperial es, ante todo, una máquina de guerra“ (Deleuze/Guattari 1980: 434-527). La infraestructura de esa máquina de guerra está determinada por dos parámetros más: los vehículos de transporte y el armamento.

Para aprovechar al máximo la fuerza del agua como medio de movimiento se necesita, según la física de los medios explicada por Walter Seitter (2002: 233), una construcción que prudentemente logre el punto de equilibrio entre, por una parte, la fuerza y resistencia del material que facilite el transporte y, por la otra, la ligereza que le garantice la agilidad esperada. En función de las múltiples formas de empleo: transporte de provisiones, enseres, ganado o personas, se necesita un espectro amplio de diversos vehículos, por ejemplo, navíos más ágiles para la prospección o navíos más sólidos para la defensa. Tal diversificación permite un óptimo aprovechamiento del sistema fluvial a fin de que cada vehículo funcione según sus exigencias y todos los elementos, engranándose uno en otro, formen un sistema perfecto.

La piedra angular de ese sistema la forman los bergantines, los cuales se habían convertido en uno de los medios más importantes de la campaña americana desde Cortés (Todorov 1991: 81). Este tipo de navío de considerable volumen, empleado inicialmente por los piratas mediterráneos por su alta velocidad y manejabilidad, así como por su relativa robustez, resultó ser un medio idóneo para asegurar el poder en las aguas interiores del continente.

Las vías acuáticas proporcionan, en consecuencia, una imagen muy contundente de los procesos complejos entre „desterritorialización“ y „territorialización“ por los que se entrelazan en las empresas de la conquista movimientos „nómadas“ y „aparatos de captura“ (los conceptos según Deleuze/Guattari 1980), procedimientos e instrumentos piratas e indígenas, como el bergantín y la canoa, igual que procedimientos e instrumentos estatales prescritos y calibrados por las instituciones coloniales que administraban el „poder naval de España“ (Goodman 1997), por ejemplo, el Consejo de Indias y la Casa de Contratación. Son procesos en los que se amplifican mutuamente modos de aceleración y modos de regulación, en los que los sujetos se movilizan y se disciplinan. El relato de GZ capta este momento mismo en el que aparatos de estado y máquina de guerra obran en común para liberar las energías suficientes para la creación de un imperio global.

La velocidad representa un factor decisivo en el arte militar. Después de la pérdida de los bergantines construidos para el viaje Ursúa confía en dos otros tipos de vehículos de transporte: balsas y canoas. La canoa es un perfecto medio de transporte en canales y riachuelos, que, por su movilidad, llega a los más remotos o inabordables lugares del terreno con una velocidad satisfactoria. Al igual de los mercaderes de pieles de los que habla Innis, los españoles se aprovechan, además, del *savoir-faire* indio. Ya estas primeras tentativas de colonización dan testimonio de procesos de hibridación y apropiación a fin de optimizar el rendimiento del imperio. Pero, por supuesto, no pueden cumplir con las tareas para las que estaban previstos los bergantines.

Por eso, más de veinte años antes, Orellana había hecho construir un segundo bergan-

tín, improvisando un taller de reparaciones y un astillero en medio de la Amazonía. Carvajal, visiblemente orgulloso de la capacidad técnica desplegada en condiciones poco favorables, describe detalladamente este procedimiento (C 23ssq). Esta descripción da testimonio del carácter eminentemente técnico que tienen las infraestructuras coloniales y marca el momento en el que la naturaleza, ella misma sistémica, del río se está convirtiendo en una infraestructura en la que se efectúa la mediación de una zona de límites difusos en un territorio de estado (para los procesos de „Medien-Werden“ véase Vogl 2001). Muestra el fuerte enlazamiento que existe entre técnica e infraestructuras reticulares (véase Simondon 2014: 295-313). La técnica produce sistemas reticulares, las redes necesitan técnicas para su mantenimiento. Pero la técnica misma es un producto reticular, como demuestra Gaspar en su meticuloso relato. En el ejercicio del despliegue técnico a orillas del Amazonas se entrelazan factores globales y circunstancias locales. El saber procedente de la tradición milenaria del artesanado europeo se une con el de los indígenas: productos y enseres importados de Europa, especialmente el hierro, resultado de la alta tecnología minera, se agregan a tales recursos locales, como la madera, para producir el medio más eficaz para el viaje a lo largo del río Amazonas.

Así pues, el bergantín, aparte de ser un vehículo más veloz que las canoas indias, asegura una ventaja importante en los enfrentamientos armados, porque no solo es un medio de transporte y de movimiento, sino que es también armamento defensivo. El bergantín puede fungir de fortificación que protege a los pasajeros de los proyectiles con los que cuenta la población indígena: „[...] y en verdad que hubo mujer de éstas que metió un palmo de flecha por uno de los bergantines, y otras que menos, que parecían nuestros bergantines puerco espín“ (C 60). Ni siquiera las míticas Amazonas llegan a superar la fuerza defensiva de ese producto de alta tecnología. La última fuerza de la red imperial, sin embargo, no resulta de su alta capacidad de movilizar y transportar personas, mercancías y *savoir-faire*; la ventaja decisiva que produce el sistema imperial, el *speed-up* definitivo, consiste en la elaborada tecnología de armas de la que disponen los guerreros españoles. En la narración de las batallas y escaramuzas entre los españoles y los indígenas Gaspar repite tantas veces, como en una letanía, la idea de su „tremendous technological advantage“ (Seed 2017, 135), considerada causa principal de la preeminencia de los europeos en cada una de esas batallas: „Las ballestas y arcabuces“ (p.ej. C 47) son los instrumentos que garantizan la superioridad de los europeos, su poder de penetración y su capacidad de fuego resultan fatales a los cuerpos de los guerreros indígenas, son verdaderas „máquinas de asesinar“ (Liedl 1999: 82-89; Todorov 1991: 81; Goodman 1988: 109-141). Es muy comprensible que Gonzalo de Zúñiga, antes de partir, quiera asegurarse de que hay una reserva suficiente de armas y de munición, „[...] y juntó cien arcabuces y cien botijas de pólvora, el plomo necesario“ (Z 110). Ni olvidar dos otros factores decisivos de la máquina de guerra imperial: los caballos y las „piezas de servicio“, indígenas auxiliares o esclavizados.

4

El texto de GZ va, no obstante, más allá de ser una mera relación administrativa y militar; poco a poco se inscribe en el informe sobre las infraestructuras de una expedición colonial un discurso sobre el poder moderno, sobre la fuerza que despliegan las infraestructuras del imperio. La relación tiene como foco una persona: el rebelde Lope de Aguirre.

De ahí a dos días entró el cruel tirano de Lope de Aguirre con muchos soldados en casa del don Fernando, donde estaba el maese de campo Juan Alonso, y lo mató a arcabuzazos juntamente con el capitán Cristóbal Hernández [...] Y le dieron mill géneros de muertes, que fueron lanzadas, estocadas, puñaladas, cuchilladas y pedradas, y no le pudieron pasar el cuero ni herirle porque debía tener algunas reliquias, y se echó al río y allí se ahogó estándole tirando muchos arcabuzazos (Z 123).

La relación nos lleva con determinación al punto en el que estalla la fuerza acumulada del armamento, movilizada por el flujo irresistible del majestuoso río, tal como estalla la sintaxis de GZ desembocando en la mera enumeración del paradigma de actos de violencia y formas de muerte. Marca un estado de excepción, de un sistema de poder sacado de quicio.

Por tanto, el transporte a lo largo del río nos lleva más allá de la rebelión de un vasco descontento y nos presenta la revolución histórica que se desarrolla en el imperio hispano de aquella época. La empresa colonial organizada por la administración de las Indias es uno de los primeros casos de prueba en el que se experimenta la moderna forma del ejercicio de poder (Siegert 2003: 65-120). Intentó movilizar y equilibrar dos fuerzas antagónicas. Por un lado, creaba una infraestructura poderosa que movilizaba y aceleraba — el *speed-up* del que habla McLuhan — a personas, mercancías, navíos, aparatos y armas; por otro lado, debía disponer de formas y prácticas para controlar, regular y encauzar esa fuerza. Esa ambivalencia entre producción y aumento, así como entre encauzamiento y regulación del poder caracteriza esencialmente los nuevos modos de gobierno instituidos por el estado moderno (Foucault 1997: 21-36). Fue Hobbes quien desarrolló ese nuevo concepto de soberanía moderna y creó una imagen contundente para ilustrarlo y concretizarlo: el monstruo bíblico Leviathan.

El estado moderno — explica Carl Schmitt (2012) — desliga los lazos sociales, las relaciones feudales de poder recíprocas que al mismo tiempo cuidaban y dominaban al hombre. Crea, por ende, un poder absoluto, sin límites: „el soberano es quien decide sobre el estado de excepción“ (Schmitt 1993: 13; mi traducción), una soberanía que, según Schmitt, se expresa más nítidamente en la capacidad intrínsecamente política de diferenciar entre amigo y enemigo (Schmitt 1996). Simultáneamente, el estado moderno crea instituciones y procedimientos que, para contener ese poder absoluto, regulan y controlan las pasiones que se pudiesen desencadenar.

Pero, en realidad, ambos, el orden del Estado generador de paz y la fuerza anárquica revolucionaria del estado de naturaleza, vienen a ser lo mismo en lo que respecta a su poder elemental. El Estado es para Hobbes evitación permanente de la guerra civil gracias a un poder gigantesco (Schmitt 2002: 20sq).

El sujeto moderno nace de este „rapport de forces“ (Foucault 1997: 37-55) como producto del „formateo psíquico de energías empresariales“ (Sloterdijk 2005: 94; mi traducción); es a la vez sujeto gobernado y sujeto empoderado, máquina regularizada y fuerza desencadenada. Así pues, es la máquina misma la que engendra la fuerza potencialmente destructora a la que también tiene que controlar.

Consecuentemente, es este concepto de fuerza el que se encuentra en el foco de la génesis del estado moderno, constituyendo un depósito de energía potencialmente ilimitada. Cada formación estatal tiene que arrancarse a un estado de excepción en el que la fuerza se ha desencadenado de forma, en principio, descontrolada; la revolución y la rebelión forman el origen y, a la vez, el fin catastrófico del estado (véase Foucault *ibid.*). En el estado de excepción, por tanto, se encuentra igualmente la *anomia* y el fundamento, como también, paradójicamente, la expresión más pura del poder soberano.

A pesar de sus intenciones de restablecer en las Américas un dominio de carácter feudal y del „carácter profundamente reaccionario de [su] ideología“, Lope de Aguirre se convirtió en el emblema más destacado de ese poder moderno (sobre esa ambivalencia véase Pastor 2008: 348-377; cita: 366). Lope de Aguirre se convierte de manera inquietante en la contraimagen del poder moderno, su revés y su base, la fuerza soberana vuelta ilimitada. La rebelión desencadenada por Aguirre provoca el estado de excepción, revela, de esta manera, la condición desmentida del nuevo modo de dominio.

Procuraba matar poco a poco toda la gente noble y caballeros, y quedarse con gente baja, pareciéndole que viviría seguro con ellos y que no le ordenarían motín ni serían para ello, de lo cual se temía siempre mucho; y así mataba a los más amigos suyos pareciéndole que tenían más aparejos de matarle; y luego conocía de un hombre en mirándole a la cara lo que tenía, y si le era amigo o enemigo (Z 131).

Lope de Aguirre es el poder soberano desencadenado, liberado de todos sus lazos sociales, quien, finalmente, mata a su misma hija, después de haber matado a las ‚lenguas‘ e interrumpido todo contacto con la sociedad y el mundo, sus mitos y leyendas. Siempre „río abajo“, como repite incesantemente GZ. No le interesan *El Dorado*, Omagua u otros lugares míticos. Crea un estado de excepción, decide él mismo de quién es amigo o enemigo; despliega, por lo tanto, un poder absoluto que no puede más que, en una catástrofe final, destruirse a sí mismo o — como explica Walter Benjamin — „con violencia catastrófica destruir un día a la tierra en su propia persona“. (Benjamin 1991: 246; mi traducción).

Whereas the modern concept of sovereignty amounts to a supreme executive power on the part of the prince, the baroque concept emerges from a discussion of the state of emergency [...] The ruler is designated from the outset as the holder of dictatorial power if war, revolt, or other catastrophes should lead to a state of emergency [...] The religious man of the baroque era clings so tightly to the world because of the feeling that he is being driven along to a cataract with it. (Benjamin 1998: 65sq; Benjamin 1991 245sq)

Como muestra la cita de Benjamin, no es casualidad que sea un río donde se muestra el carácter ambivalente del poder moderno, las aporías y contradicciones que plantea el moderno concepto de soberanía. Fue otra vez Carl Schmitt quien describió el flujo como principio fundamental del poder moderno, que se basa en las infraestructuras y técnicas navales y militares, condición indispensable de su carácter performativo (Schmitt 1997).

El sistema flujo del Amazonas forma, por lo tanto, el territorio ejemplar del drama de la toma del poder más allá del orden tradicional y razonable, del despliegue de la fuerza para instituir el poder moderno y sus sujetos (Vismann 2012).

5

El individuo moderno es un individuo transportado, desarraigado y puesto en circulación por las vías, rutas, carreteras y navíos. Las infraestructuras deben regular y controlar los movimientos, pero el movimiento puede llegar a ser demasiado rápido antes de tiempo. Los transportes a lo largo de las infraestructuras imperiales dan expresión a la misma fuerza, al mismo poder soberano al que, últimamente, tienen que limitar. El transporte moderno, por lo tanto, está marcado por una profunda ambivalencia, controla y acelera un movimiento que fácilmente puede sustraerse a todo control. Así, el estado moderno y sus procedimientos engendran ellos mismos la *anomia* en su propio núcleo.

En este contexto, un texto aparentemente irrelevante, escrito por un desconocido militar, se revela como un texto indiscutiblemente moderno, un texto que, por sus mismos aspectos contradictorios, hace visibles las aporías inherentes a las empresas coloniales y, además, las del poder moderno.

La ambivalencia genérica, digamos entre circulación y peregrinación (Pastor 2011: 36-41), que caracteriza la relación de GZ, da testimonio de este conflicto existencial. Por un lado, el texto da fe de la naturaleza de la empresa moderna, que mide, calcula, escribe. Por otro lado, el texto muestra la fascinación por los actos portentosos de Lope de Aguirre y por el ejercicio ilimitado de su poder. Dejando atrás las pautas narrativas tradicionales y renunciando a narrar aventuras y batallas fantásticas, como las de la tierra de *El Dorado* o de las Amazonas, que aún caracterizan al texto de Gaspar de Carvajal, y al integrar la narración de lo que ocurrió en una relación de carácter administrativo y un discurso sobre la genealogía del poder moderno, el relato de GZ recurre a nuevos esquemas narrativos entre descripciones diagramáticas, o más bien ‚flujogramáticas‘, y sujetos en crisis, los cuales formarán los ejes del género más moderno en sí, la novela.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CARVAJAL, Gaspar de (1894) *Descubrimiento del río de las Amazonas. Según la relación hasta ahora inédita de Fr. Gaspar de Carvajal con otros documentos referentes a Francisco de Orellana y sus compañeros*. ed. José Toribio Medina, Sevilla: E. Rasco.
- ZÚÑIGA, Gonzalo de (2011) „Relación de Gonzalo de Zúñiga“. in: Pastor, Beatriz; Callau, Sergio (ed.) (2011) *Lope de Aguirre y la rebelión de los marañones*. Madrid: Castalia (Clásicos Castalia 307): 105-154.
- BARRERA-OSORIO, Antonio (2006) *Experiencing Nature. The Spanish American Empire and the Early Scientific Revolution*. Austin: University of Texas Press.
- BENJAMIN, Walter (1998) *The Origin of German Tragic Drama*. trad. John Osborne, London & New York: Verso [W.B. (1991) *Ursprung des deutschen Trauerspiels*. in: W.B. *Gesammelte Schriften*:

Abhandlungen, Bd. 1.1. ed. Rolf Tiedemann; Hermann Schweppenhäuser, Frankfurt a.M.: Suhrkamp: 203-430].

BRNDECKE, Arndt (2009) *Imperium und Empirie. Funktionen des Wissens in der spanischen Kolonialherrschaft*. Köln & Weimar & Wien: Böhlau.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix (1980) *Mille Plateaux. Capitalisme et schizophrénie 2*. Paris: Minuit.

FEVRE, Lucien (1997) *Le Rbin. Histoire, mythes et réalités [1935]*. ed. Peter Schöttler, Paris: Perrin.

FOUCAULT, Michel (1997) « *Il faut défendre la société* ». *Cours au Collège de France 1976*. Paris: Gallimard/Seuil.

GARCÍA TAPIA, Nicolás (2003) *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI y XVII*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

GOODMAN, David C. (1988) *Power and Penury. Government, Technology and Science in Philip II's Spain*. Cambridge et al.: Cambridge University Press.

— (1997) *Spanish Naval Power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat*. Cambridge & New York & Oakleigh: Cambridge University Press.

GREENBLATT, Stephen (1991) *Marvelous Possessions. The Wonder of the New World*. Chicago: The University of Chicago Press.

HAHN, Torsten (2013) „Waterways. H.A. Innis' Kanufahrt zum Ursprung des *Dominion*“, in: Neubert, Christoph; Schabacher, Gabriele (ed.) *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*. Bielefeld: Transcript: 143-163.

INNIS, Harold A. (1995) „Transportation as a Factor in Canadian Economic History“ [1933], in: Harold A. Innis *Staples, Markets, and Cultural Change. Selected Essays*. ed. Daniel Drache, Montreal et al.: McGill-Queen's University Press: 123-138.

LIEDL, Gottfried (1999) *Krieg als Intrige. Kulturelle Aspekte der Grenze und die militärische Revolution der frühen Neuzeit*. Wien: Turia + Kant.

MCLUHAN, Marshall (1994) *Understanding Media. The Extensions of Man [1964]*. Cambridge & London: MIT Press.

NEUBERT, Christoph (2012) „Verkehr“, in: Bartz, Christina; Jäger, Ludwig; Krause, Marcus; Linz, Erika (ed.) *Handbuch der Mediologie. Signaturen des Medialen*. München: W. Fink: 323-328.

PASTOR, Beatriz (2008) *El segundo descubrimiento. La conquista de América narrada por sus coetáneos (1492-1589)* [1983]. Barcelona: EDHASA.

— (2011) „Introducción biográfica y crítica“, in: Pastor, Beatriz; Callau, Sergio (ed.) *Lope de Aguirre y la rebelión de los marañones*. Madrid: Castalia (Clásicos Castalia 307): 7-41.

— ; Callau, Sergio (ed.) (2011) *Lope de Aguirre y la rebelión de los marañones*. Madrid: Castalia (Clásicos Castalia 307).

RODRÍGUEZ, Ileana (1997) „Naturaleza/Nación. Lo salvaje/civil Escribiendo Amazonia“, número 45 de *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana*, año 23: 27-42.

— (2004), *Transatlantic Topographies. Islands, Highlands, Jungles*. Minneapolis & London: University of Minnesota Press.

SCHABACHER, Gabriele (2012a) „Logistik“, in: Bartz; Jäger; Krause (ed.) *Handbuch*: 164-169.

— (2012b) „Medien und Verkehr. Zur Genealogie des Übertragungswissens zwischen Personen, Gütern und Nachrichten im 19. Jahrhundert“, número 39 de *Tumult. Schriften zur Verkehrswissenschaft*: 39-55.

— (2017) „Transport und Transformation bei McLuhan“, in: Heilmann, Till; Schröter; Jens (ed.) *Medien verstehen. Marshall McLuhans Understanding Media*. Lüneburg: Meson.press: 59-84.

SCHÄFFNER, Wolfgang (2000) „Topographie der Zeichen. Alexander von Humboldts Datenverarbeitung“, in: Baxmann, Inge; Franz, Michael; Schäffner, Wolfgang (ed.) *Das Laokoon-Paradigma. Zeichenregime im 18. Jahrhundert*. Berlin: Akademie Verlag: 359-382.

SCHMITT, Carl (1993) *Politische Theologie. Vier Kapitel zur Lehre von der Souveränität*. Berlin: Duncker & Humblot.

— (1996) *Der Begriff des Politischen. Text von 1932 mit einem Vorwort und drei Corollarien*. Berlin: Duncker & Humblot.

— (1997) *Der Nomos der Erde. Im Völkerrecht des Jus Publikum Europaeum*. Berlin: Duncker & Humblot.

— (2002) *El Leviathan. En la teoría del estado de Tomás Hobbes*. Buenos Aires: Struhart & Cía [C.S. (2012) *Der Leviathan in der Staatslehre des Thomas Hobbes. Sinn und Feblschlag eines politischen Symbols* [1938]. ed. Günter Maschke, Stuttgart: Klett-Cotta].

SEED, Patricia (2017) „The Conquest of the Americas 1500-1650“, in: Parker, Geoffrey (ed.) *Cambridge Illustrated History of Warfare. The Triumph of the West* (Revised and Updated). Cambridge et al.: Cambridge University Press: 132-145.

SEITTER, Walter (2002) *Physik der Medien. Materialien — Apparate — Präsentierungen*. Weimar: Verlag und Datenbank für Geisteswissenschaften.

SIEGERT, Bernhard (2003) *Passage des Digitalen. Zeichenpraktiken der neuzeitlichen Wissenschaften 1500-1900*. Berlin: Brinkmann & Bose.

— (2006) *Passagiere und Papiere. Schreibakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika*. München: W. Fink.

SIMONDON, Gilbert (2014) *Sur la technique (1953-1983)*. ed. Jean-Yves Chateau, Paris: puf.

SLATER, Candace (2002) *Entangled Edens. Visions of the Amazon*. Berkeley & Los Angeles & London: University of California Press.

SLOTERDIJK, Peter (2005) *Im Welinnenraum des Kapitals. Für eine philosophische Theorie der Globalisierung*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

TODOROV, Tzvetan (1991) *La conquête de l'Amérique. La question de l'autre*. Paris: Seuil (Essais).

VISMANN, Cornelia (2012) „Terra nullius. Zum Feindbegriff im Völkerrecht“, in: C.V. *Das Recht und seine Mittel. Ausgewählte Schriften*. ed. Markus Krajewski; Fabian Steinhauer, Frankfurt a.M.: S. Fischer: 301-320.

VOGL, Joseph (2001) „Medien-Werden. Galileis Fernrohr“, número 1 de *Archiv für Mediengeschichte (Mediale Historiographien)*: 115-123.



III. DISCUSIÓN
III. DISCUSSION

El transporte a través de la cultura: notas para un epílogo / *Transport through Culture: Notes for an Epilogue*

Dhan Zunino Singh

(pág 221 - pág 228)

En este artículo se presentan algunas reflexiones sobre cultura y transporte a modo de epílogo del dossier del presente volumen. Las reflexiones parten de los aportes teóricos del llamado giro de la movilidad donde se aborda el fenómeno del transporte desde las ciencias sociales y humanidades. Se señalan aquí algunas implicancias de la relación entre el movimiento de personas y de cosas, las prácticas y relaciones sociales en movimiento, la experiencia de viaje, la mediación tecnológica y sus representaciones. Especialmente, se reflexiona sobre las fuentes y métodos para comprender la cultura de la movilidad. Asimismo, plantea algunos desafíos para el análisis cultural.

Palabras clave: Cultura, Transporte, Ciencias Sociales, Teoría, Metodología

This article shows some reflections about culture and transport as an epilogue for the special issue in the current volume. These reflections are based on new insights provided by the so-called mobility turn in which transport is tackled by the Social Sciences and Humanities. Here it is highlighted some implications about the relationship between movement of people and things, practices and relations of being in motion, the travel experience, the technological mediation and representations. Particularly, the paper reflects on the sources and methods to understand the culture of mobility. Moreover, it states some challenges for the cultural analysis.

Key Words: Culture, Transport, Social Sciences, Theory, Methodology

Dhan Zunino Singh. Investigador, CONICET, Universidad Nacional de Quilmes (Argentina). Especialista en cultura, movilidad y ciudad. Editor asociado del *Journal of Transport History*. Co-editor de *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (Biblos, 2018). dhansebastian@gmail.com

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 10/12/2020

1. INTRODUCCIÓN

Parece haber un efecto de opacidad de las tecnologías para los usuarios de las mismas, que en los estudios de ciencia, tecnología y sociedad (CTS) llaman *blackboxing*, y cuya complejidad es sólo legible a los ojos de técnicos expertos. Sin embargo, los usuarios también producen conocimiento sobre ellas porque las experimentan, sienten, imaginan, reflexionan a través de sus prácticas diarias o a través de representaciones textuales, visuales, etc. Las tecnologías y sus usos y representaciones son por ello objeto de indagación de las ciencias humanas. En los estudios de transporte —principalmente desde perspectivas económicas, políticas, geográficas, técnicas— el foco ha estado puesto en las materialidades y flujos mientras que las prácticas sociales y el análisis cultural de las mismas solían quedar relegado. Desde el giro cultural o campos de estudios especializados, como la literatura de viajeros o estudios del turismo, abrieron paso a indagar las experiencias de la movilidad, sus imágenes, significados, etc.

La cultura puede transformarse en una forma de conocimiento sobre el transporte. El análisis de los textos e imágenes o mirando al transporte como artefacto cultural también puede disputarles a los técnicos el saber sobre la movilidad y los medios que usamos para realizarla, porque lo cultural no se trata de una dimensión del fenómeno o la forma en que impactan las tecnologías de transporte en la sociedad o la cultura, sino una puerta de entrada para comprender cómo nos co-producimos en tanto sociedad con/a través de artefactos, sistemas, regímenes, experiencias de movilidad e inmovilidad. Lo cultural, por tanto, nos permite comprender el lugar que ocupa la movilidad en nuestra vida cotidiana, en la producción de territorios, de experiencias, pero también en nuestro pensamiento económico, político, social e incluso filosófico.

La sentencia de que “el transporte es Civilización” de Rudyard Kipling o la idea de que “todo lo sólido se desvanece en el aire” que Marshal Berman toma del *Manifiesto Comunista* no pueden entenderse sin las transformaciones materiales que conllevaron la revolución industrial, especialmente en el transporte y la comunicación con la máquina a vapor aplicada al barco y el ferrocarril, y el telégrafo. Pero a la vez, la sensación de comprensión del tiempo-espacio no es sólo efecto de la velocidad de las nuevas máquinas, sino que activa ideas y representaciones que modelan la forma en que interpretamos dichas transformaciones. Incluso, podemos movernos más atrás de esas invenciones para ver cómo ellas nacen de la cultura en forma de fantasías o ficción, pero también de ideas científicas y discursos de progreso. Es decir, estas tecnologías tampoco se comprenden sin las ideas-fuerzas, valores y figuraciones que le dieron origen y modelaron el sentido de las transformaciones que produjeron. Se trata, en definitiva, de explorar no sólo las representaciones sobre el transporte (como efectos de su presentación) sino cómo fue imaginado y, aún más, cómo las sociedades se pensaron a sí mismas a través de los transportes.

Las estrategias para explorar la forma en que el transporte atraviesa nuestra cultura moderna, en las formas en que modela y es modelado por ella, son diversas tanto como las fuentes o materiales a los cuales incluir en el análisis. En una versión más limitada de cultura, las artes y la literatura se vuelven fuentes predilectas; en una versión más amplia y apelando a la intertextualidad, podemos incluir las voces de los no letrados, planos, mapas,

publicidades, discursos políticos y científicos, y las propias materialidades de las máquinas y las infraestructuras como documentos de la cultura del transporte.

Para guiar esta reflexión primero abordaremos los aportes del llamado giro de la movilidad, luego la relación entre transporte y cultura para finalmente caracterizar dos formas de comprender esa relación.

2. DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD

Para movernos más allá de considerar a lo cultural como una mera dimensión del transporte o indagarlo en forma de “impacto”, tal vez sea importante precisar de qué estamos hablando cuando hablamos de transporte: si hablamos de un artefacto como el tren, la bicicleta, el automóvil; o de la infraestructura o sistemas como el ferrocarril, la carretera, los canales; de la práctica de viajar de las personas o del desplazamiento de cosas no humanas —lo que en estudios de transporte se distingue entre transporte de pasajeros o cargas. O si seguimos la distinción que algunos estudios contemporáneos realizan entre movilidad y transporte, dando a entender que lo primero refiere a lo humano (acciones, motivos, etc.) y lo segundo a lo no-humano (los modos, sistemas, infraestructura). Desde el llamado giro de la movilidad esa distinción pierde sentido porque por movilidad se entiende el movimiento así como el no movimiento, real o imaginado, de personas, no humanos, cosas, imágenes, ideas, dinero, agua, etc. donde el transporte, como la migración, el turismo, la comunicación, son fenómenos particulares de movilidad. En este sentido, es más preciso hablar de movilidades en plural y luego especificar de qué tipo de movilidades uno se está refiriendo: no es lo mismo el viaje cotidiano en la ciudad —el llamado *commuting*— que un viaje científico exploratorio en el siglo XIX o viajes por turismo masivo. Porque las movilidades son prácticas sociales, encarnadas, con sentido (Jensen 2009), atravesadas por relaciones de poder (Cresswell 2010), que cambian según los contextos espaciales e históricos: el caminar, por ejemplo, que podía ser considerado vagabundeo en la Europa medieval, romantizado en la Inglaterra del siglo XIX como turismo campestre, práctica burguesa y aristocrática en una alameda o parque victoriano, puede ser hoy visto como deporte sano (*footing*) para contrarrestar el sedentarismo de la vida moderna urbana (Urry 2007, Giucci 2018). Estas interpretaciones expresan relaciones de poder: así, por ejemplo, en los EEUU no es lo mismo un americano blanco que corre por deporte que un afro-americano corriendo por las calles, él cual es visto como un sospechoso (Cresswell 2016).

En el llamado giro de la movilidad (Sheller y Urry 2006), por lo tanto, las prácticas y representaciones son intrínsecas a la definición de movilidad. Y aunque para los analistas de la cultura esto pareciera obvio, no lo ha sido tanto ni en el campo de los estudios del transporte ni incluso en las ciencias sociales. Y esto es así porque existió una fuerte idea de que el transporte era el mero desplazamiento entre un punto A y B, el viaje era un tiempo muerto, y que éste sólo debía reducirse por medio de la aceleración del movimiento (Urry 2007). Los espacios de tránsito (aeropuertos, autopistas, estaciones de metro) fueron considerados como no-lugares (Augé 2000). La imagen de automatización de los pasajeros, deshumanización, aislamiento, o relaciones secundarias en los espacios de movilidad, en contraste con los significados, emociones, sociabilidades que se generan en los lugares fijos

y de proximidad no solo ha sido una caracterización de la hipermodernidad que describe Marc Augé sino de la metrópolis moderna (Simmel 1986). En los análisis de la sociología clásica como los de Robert Park (1999) se advierte también que la experiencia de viajar en transporte público en la ciudad tiende a disociación de lazos, o relaciones secundarias, diferentes a las de comunidad que se establecen en los barrios, por ejemplo. John Urry (2007) ha acuñado el concepto de *dwelling-in-motion* (habitar en movimiento) para señalar que moverse es una forma de habitar el mundo, justamente para redirigir los conceptos (como sociabilidad, identidad, significado, experiencia, etc.) y métodos que las ciencias sociales desarrollaron para analizar los espacios fijos hacia los espacios y experiencias móviles. Esto no quiere decir que no haya diferencias y especificidades entre espacios móviles y lugares fijos, sino que en esos espacios de tránsito donde parece que no sucede nada existen en realidad diferentes formas de apropiación y lugarización (Jirón 2018), sentidos, afectos, memorias, sociabilidades y experiencias. Incluso, la experiencia de hastío, soledad, cansancio, indiferencia, el no hacer nada en el viaje son significativas y afectivas; por lo tanto, merecen la atención del análisis cultural (Zunino Singh 2018). Lejos de un tiempo muerto, es un tiempo vivido. Y esto ha sido reconocido por el propio Marc Augé *El metro revisitado* (2010), donde señala que el concepto de no-lugar obtura mirar las experiencias en, memorias, afectos generados por la rutina del viaje.

Para nuestra discusión, es importante agregar que las movilidades suelen ser hibridaciones de humanos y no-humanos, es decir, que suelen estar mediadas por tecnologías (Urry 2007). Aquí, antes que separar la movilidad (humana) del transporte (lo técnico), se busca comprender la especificidad que produce el ensamblaje humano/no-humano. De este modo la experiencia del viaje en automóvil no es lo mismo que la de pedalear porque entablamos relaciones e interacciones específicas con cada artefacto (Dant 2014). Incluso con el mismo artefacto nuestra posición es relacional. Tomando la experiencia del viaje en tren: no es lo mismo lo que vive el pasajero, el guarda, el motorman, el señalero. Bruno Latour, por ejemplo, ha criticado a Augé en su etnología del metro porque sobreabunda en su propia experiencia como pasajero olvidando la red de relaciones humanas y no-humanas que hacen posible el viaje en el metro (Latour citado en Merriman 2009). En otros términos, podríamos decir que Augé se queda en el *front* de la escena del viaje sin incluir el *backstage*. En general, cuando lo social o cultural del transporte es el foco análisis, se hace énfasis en la experiencia de los usuarios. Incluso, hay énfasis en ciertos usuarios en detrimento de otros: por ejemplo, en los estudios sobre el automóvil se ha privilegiado la experiencia del conductor por sobre el *passenger* —la experiencia de quienes son llevados en el auto— (Laurier et. al. 2018).

El análisis cultural del transporte ha proliferado centrado en artefactos específicos, siendo el automóvil y el ferrocarril los más estudiados, pero también el avión o la bicicleta. Muchas veces, estos análisis pasaron por alto la práctica de caminar. Los estudios de la movilidad han buscado descentrarse del foco en el modo de transporte para leer la movilidad como un proceso más amplio (Mom 2003) o ligarlos a procesos como la urbanización o modernización urbana, migraciones, turismo, la construcción de la identidad nacional, relaciones de género, imperialismos, etc. buscando poner en cuestión la relación entre movilidad y libertad, superando la dicotomía nomadismo-sedentarismo, señalando las diversas y desiguales experiencias de movilidad, apuntando que la inmovilidad forma parte del fenómeno de la movilidad.

3. EL TRANSPORTE Y LA CULTURA

El giro de la movilidad en las ciencias sociales y humanidades nos abre un enorme campo de exploración teórica, metodológica y temática. Hoy podemos incluir desde el transporte de alimentos a la circulación de información digital como fenómenos de movilidad y analizar sus espacios, tecnologías, prácticas y representaciones. Pero existen precedentes en el análisis cultural del transporte que se han vuelto referencias obligadas como *The Railway Journey* de Wolfgang Schivelbusch ([1977] 1986). Sin dudas, la literatura de viajeros conforma un campo en sí mismo de larga exploración sobre la cultura de la movilidad. Asimismo, los estudios sobre el automóvil en los EEUU no sólo abordaron la relación entre el humano y la máquina sino el impacto en la sociedad de consumo y en la identidad nacional (Seiler 2008). El libro de Schivelbusch traza, por su temprana aparición pero también por las teorías, métodos y fuentes que utiliza, varios caminos que fueron seguidos por quienes realizan un análisis socio-cultural del transporte.

De un modo heterodoxo que combina la teoría social con el psicoanálisis, de Freud a Walter Benjamin, Schivelbusch aborda las transformaciones sociales, en el territorio, la percepción del tiempo-espacio que introdujo el viaje en tren en el siglo XIX. Los discursos de los viajes, incluyendo escritores, son fundamentales para la reconstrucción de las percepciones. Se presta atención a la sociabilidad dentro del tren, teniendo en cuenta el diseño espacial del mismo y comparando las diferencias entre EEUU y Europa. También analiza la relación con el paisaje que la aceleración del transporte produce, especialmente a través del sentido visual. La “vista panorámica” producida por el viaje en tren, dado que el espacio que atraviesa se percibe a lo lejos como un plano que se sucede lentamente mientras es imposible fijar la mirada que en lo que sucede inmediatamente cerca del tren porque transcurre con mucha rapidez, provoca una distancia/dislocación sensorial con el medio ambiente —diferente a la proximidad que se percibía en el viaje en carro tirado por caballos.

George Revill (2012) revisa la fuerte influencia que tuvo el trabajo de Schivelbusch poniendo en cuestión el modo en que se producen esas representaciones ya que las percepciones que se toman en cuenta son un de un grupo social privilegiado, el punto de vista del pasajero letrado, dejando otras miradas afuera de las que probablemente tampoco queden registros porque no eran letrados; pero sobre todo es importante señalar que la percepción de dislocación suele ser preponderante en las primeras experiencias de viaje de cualquier nuevo tipo de transporte —sucede con el avión, también— hasta que esos viajes se vuelven cotidianos y la experiencia naturalizada. En otros términos, si al principio sucede una desterritorialización, existe también una reterritorialización. Como señala Lögfren (2008) en su etnografía del viaje en ferrocarril: la aparición de una nueva tecnología de transporte es un momento privilegiado de observación para analizar los cambios en las prácticas y representaciones mientras que observarlas en lo cotidiano suele ser difícil porque están naturalizadas.

No obstante, hay una fuerte tendencia a mirar las prácticas antes que las representaciones sobre la misma en los estudios contemporáneos sobre la movilidad; tendencia basada en la crítica a la representación. Influenciado por las teorías no representacionales y especialmente a través de indagaciones etnográficas se ha puesto el acento en “viajar con el objeto”, observar cómo nuestra cultura se manifiesta en las formas de hacer. En otras

palabras, observar la presentación antes que la representación. De este modo, allí donde algún momento la poesía, la ficción literaria o cinematográfica, la fotografía y la pintura fueron fuentes para analizar las metáforas o construcciones simbólicas sobre el transporte y la experiencia de viaje, la cultura parece desplazarse hacia las prácticas o la performance. No obstante, como informan algunos especialistas en los estudios socio-culturales de la movilidad, el llamado a mirar más allá del discurso vino a contrabalancear el fuerte énfasis en el giro lingüístico o en los textos para mirar más al objeto y a los sujetos pero esto no debería, sin embargo, tirar por tierra el modo en que los significados dan cuenta de las culturas del transporte. El llamado, aquí, es abrir el abanico de fuentes que dan cuenta de lo cultural, ir más allá de los discursos e imágenes e incluir materialidades y prácticas no discursivas (ver Colin Divall en Zunino Singh y Thelle 2017).

Como bien advierte Tim Cresswell (en Zunino Singh y Thelle 2017), la representación es siempre fragmentaria, no sólo por el punto de vista del sujeto que enuncia sino porque no da cuenta de la totalidad de la experiencia. Pero al mismo tiempo, nuestras formas de hacer son culturales, aprendidas socialmente, en nuestras experiencias —como viajar siendo pasajero, conductores, caminantes—, es decir, en nuestros modos de presentarnos, las representaciones actúan. En este sentido, prácticas y representaciones se afectan mutuamente. Se puede agregar que muchas experiencias de viaje pueden estar prefiguradas por las representaciones acerca de determinados transportes, de las expectativas que ellos despiertan.

4. LAS CULTURAS DEL TRANSPORTE O EL TRANSPORTE EN LA CULTURA

El análisis cultural sobre el transporte nos abre un abanico de exploraciones y saberes notable. Nos permite revisar nociones sobre la modernidad, el progreso —desde la relación entre velocidad y modernidad, movimiento y libertad—, sobre las relaciones de poder —la sujeción y control social observadas a través de regímenes de (in)movilidad. Nos permite conocer que no existe un sujeto universal—el conductor, el pasajero, el peatón— sino sujetos diversos y experiencias desiguales asociadas al género, la clase, la raza o la edad. También conocemos a través de la cultura las emociones y afectos como la fascinación y fobia por lo nuevo, los modos en que cambian nuestras percepciones del tiempo y el espacio, las formas de habitar en movimiento, la construcción de identidades, las tensiones entre la proximidad física y la distancia social, las sociabilidades que se entablan en poco tiempo en lugares de tránsito, etc.

Como hemos mencionado, las fuentes de exploración también son amplias y diversas, pero tienen fuerte relación con el modo en que definimos transporte y cultura, y las decisiones metodológicas para abordarlos. Tal vez diversos son los caminos si entendemos lo cultural como el mundo simbólico o si incluimos también prácticas y materialidades, si nos circunscribimos a la literatura, el cine, las artes o incluimos publicidades, vestimenta, manuales, etc. Si ubicamos lo cultural como apropiación —es decir, el sentido creado a partir de los usos— o también consideramos cultura los discursos y representaciones que surgen en el momento de concebir, inventar, planificar un nuevo tipo de transporte. Si exploramos la cultura a través de la movilidad imaginada o la vivida a través de la experiencia. Si, además, como se señaló en un principio, hablamos de movilidad, que es un

concepto más amplio que el transporte, o decidimos utilizar este último. Si decidimos usar el término de transporte, cabe definir si nos referimos a la tecnología, al artefacto, o también a sus usos y los efectos de este en el espacio (por ejemplo, el automóvil y la proliferación de autopistas con respecto al paisaje y a aquellos que no son automovilistas y se ven afectados por esa infraestructura). Y especialmente, cabe definir dónde lo ubicamos: si es el objeto de una representación o una mediación entre lo material y lo imaginario. Sobre esto último, Colin Divall y George Revill (2005) introdujeron un debate dentro de la historia del transporte donde la cultura es clave para comprender las estructuras sociales, la vida cotidiana, los procesos materiales. Reconocen el carácter de hibridación de la movilidad, el modo en que el transporte está atravesado por relaciones de poder, pero fundamentalmente llaman a no quedarse en las representaciones (estéticas o simbólicas) y restituirlas en la trama socio-material para ver cómo la cultura opera produciendo la vida social.

Un camino de exploración que puede tomarse es estudiar el transporte en la cultura: cómo aparece representado el artefacto y sus usos y experiencias en lo que habitualmente se entiende como cultura —en el cine, el arte, la literatura, etc. Desde este modo se han producido importantes contribuciones desde el campo de la historia, la crítica literaria, los estudios de cine y arte, o en términos más generales, los estudios culturales. Aquí el análisis suele estar más marcado por las teorías propias de cada campo, por el análisis sobre el autor/director, la trama, y los géneros discursivos con que se producen las representaciones; a veces con una lectura más hermenéutica. La historia cultural del transporte, por ejemplo, ha sido alimentada por investigadores que no se considerarían a sí mismos especialistas del transporte pero que, explorando los sentidos, afectos, prácticas y relaciones sociales de diversos transportes y viajes, contribuyeron a comprender el lugar de ellos en nuestro imaginario colectivo.

El otro camino posible es que el objeto de estudio sea la cultura del transporte, por lo tanto, la tecnología, sus prácticas y representaciones son exploradas por diversas fuentes, entre ellas las artes, la literatura, el cine, la música, pero no solamente. Se busca, entonces, dar cuenta de los significados que producen los transportes, la forma en que modelan nuestras prácticas y discursos, pero también el pensamiento filosófico, la política, el territorio, nuestras formas de relacionarnos, de comunicarnos, nuestros deseos y temores, nuestras nociones de tiempo y espacio, nuestros cuerpos y relaciones, nuestras ideas sobre el pasado, presente y futuro.

BIBLIOGRAFÍA

- AUGÉ, M. (2000) *Los no lugares*. Barcelona: Gedisa
 — (2010) *El metro revisitado*. Barcelona: Paidós
 CRESSWELL, T. (2010) “Towards a Politics of Mobility”, *Environment and Planning D: Society and Space* 28(1), 17–31
 — (2016) “Black moves: Moments in the History of African-American Masculine Mobilities”, *Transfers* 6(1), 12–24
 DANT, T. (2014) “Drivers and passengers” en Adey, P, et al. (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*. New York: Routledge
 DIVALL, C., & Revill, G. (2005) “Cultures of Transport: Representation, Practice and Technology”, *The Journal of Transport History* 26(1), 99–111
 GIUCCI, G. (2018), “Caminar” en Zunino Singh, D. et. al. (eds.) *Términos clave para los estudios de la*

movilidad en América Latina. Buenos Aires: Biblos, 49–56

JENSEN, O. (2009) “Flows of Meaning, Cultures of Movements - Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice”, *Mobilities* 4(1), 139–58

JIRÓN, P. (2018) “Lugarización en movimiento” en Zunino Singh, D. et. al. (eds.), *Términos clave para los estudios de la movilidad en América Latina*. Buenos Aires: Biblos, 2018, 85–94

LAURIER, E. et al. (2008) “Driving and ‘passenger’: notes on the ordinary organization of car travel”, *Mobilities* 3 (1), 1-23

LÖGFREN, O. (2008) “Motion and emotion: learning to be a railway traveller”, *Mobilities* 3 (3), 331-351.

MERRIMAN, P. (2009) “Marc Augé on Space, Place and Non-Places”, *The Irish Journal of French Studies* 9, 9-29

MOM, G. (2003) “What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field”, *The Journal of Transport History* 24 (2), 121-138

PARK, R. (1999) *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: Ediciones del Serbal

REVILL, R. (2012) “Perception, Reception and Representation: Wolfgang Schivelbusch and the Cultural History of Travel and Transport”, *Mobility in History* 4, 3-48

SCHIVELBUSCH, W. ([1977] 1986) *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Leamington Spa, UK; New York; Hamburg: Berg.

SEILER, C. (2008) *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*. Chicago: The Chicago University Press.

SHELLER, Mimi y Urry, J. (2006) “The new mobilities paradigm”, *Environment and Planning A* 38, 207-226

SIMMEL, G. (1986) “Las grandes urbes y la vida del espíritu” en *El individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península, 247-262

URRY, J. (2007) *Mobilities*, Cambridge: Polity

ZUNINO SINGH, D. & Thelle, M. (2017) “Mobilities and Representations: A Conversation with Peter Merriman, Colin Divall, Sunny Stalter-Pace, and Tim Cresswell”, *Mobility in History* 8, 7-8

ZUNINO SINGH, D. (2018) “Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana”, *Tempo Social*, 30(2), 35-54



IV. PERSPECTIVAS IV. PERSPECTIVES



El cuerpo de los políticos en las redes sociales / *The body of politicians in social networks*

Nicolás Bermúdez

(pág 231 - pág 243)

Este trabajo aborda un fenómeno relativamente nuevo en la mediatización de la política: los cambios que las redes sociales han producido en la presentación pública de los cuerpos de los políticos en el ámbito argentino. Para ello, se plantean dos objetivos, de distinto nivel pero concomitantes. Por un lado, pretende describir parcialmente ese fenómeno y exponer sus condiciones de producción. Por otro, busca situarlo en el marco de un diálogo disciplinario que optimizaría su conceptualización y el estudio de sus efectos.

Palabras clave: semiótica; política; cuerpo; redes sociales; Argentina.

This article focuses on a relatively new phenomenon in the mediatization of politics: the changes that social networks have produced in the public presentation of the body of politicians in Argentina. With this goal in mind, two objectives are proposed, of different levels but concomitant. On the one hand, it aims to describe it partially and expose its production conditions. On the other, the paper seeks to place this phenomenon within the framework of a disciplinary dialogue that would optimize its conceptualization and the study of its effects.

Keywords: semiotics; politics; body; social networks; Argentina.

Nicolás Bermúdez es Doctor y Magíster por la UBA. Se desempeña como docente investigador en la Universidad de Buenos Aires y en la Universidad Nacional de las Artes. Ha publicado veinticinco artículos en revistas con referato de diversos países. Se especializa en el estudio de la discursividad política y de la crítica de artes. Email: nicolas-berm@gmail.com o nicolasberm@filo.uba.ar

Fecha de presentación: 01/02/2020

Fecha de aceptación: 19/08/2020

1. INTRODUCCIÓN

Recordemos, para comenzar, el lugar primordial del cuerpo como núcleo operativo de la producción semiótica encargada de gestionar los vínculos, en especial los políticos. Refiriéndose al cuerpo presidencial, O. Traversa señala que los gobernantes

“(..) cuentan con un instrumento único, su cuerpo, que es la raíz de todos los procesos ulteriores. Es el lugar donde recaen todas las miradas y las expectativas en torno a su pervivencia –negativas o positivas– como motor de las contingencias de un intervalo de la historia. Esa entidad, el cuerpo, ha dado lugar a una múltiple producción discursiva, en pobre medida para estudiarlo, pero diversa como referencia, los medios han sido un *locus classicus* de su alojamiento, la caricatura y la ilustración primero, luego la fotografía y más tarde el cine y la TV (Traversa 2014: 316).”

El déficit investigativo que señala Traversa inquieta aún más si se considera la relevancia creciente del cuerpo de las figuras políticas como superficie de producción de sentido en nuestras sociedades. Este incremento está sobredeterminado por una pluralidad de factores. Señalo algunos, pertinentes para este trabajo:

La conmoción que el dúo compuesto por *la Red* –y en especial las redes sociales– y los dispositivos técnicos de registro han introducido en la producción y puesta en circulación de imágenes. Recordemos que la situación actual es la de un crecimiento exponencial de la presencia social de imágenes corporales. Crecimiento que se inició a mediados del siglo pasado, impulsado por la intensificación del individualismo y por el desarrollo tecnológico –cuya trazabilidad se mide desde los aparatos fotoquímicos que desplazaron los retratos pintados hasta los actuales dispositivos digitales–. Sobre este factor se han exployado ya los estudios sobre la mediatización, que han recalado la complejidad que fenómenos mediáticos de este tipo introducen en la semiosis –es decir, acrecientan la asimetría entre oferta y demanda de signos–, y el carácter *radial* y *transversal* de sus efectos –es decir, que se propagan en todas las direcciones y afectan, con diferentes intensidades, todos los niveles funcionales de la sociedad (Verón 2013: 248).

Los problemas que demanda la construcción de colectivos políticos o, lo que es lo mismo, la dificultad del discurso político para alcanzar, en un entorno de diversidad creciente de la semiosis, a un actor social cuya identidad se define en términos autorreferenciales (Verón 1994: 35). Simultáneamente, el discurso publicitario –al que, como es sabido, el marketing político acude con frecuencia– ha redefinido el consumo de mercancías o signos como una experiencia individual y estética, o sea, hedonista y emocional.

Así pues, el fenómeno que aborda este trabajo –la manifestación del cuerpo de los actores políticos en las redes sociales– puede construirse como objeto de investigación en un espacio definido por la intersección de los saberes de la semiótica, la mediatización y la estética. Si bien para elaborar este artículo he partido de la observación de ciertos índices de presentación de su yo público en las redes sociales por parte de algunos políticos argen-

tinios, la problemática concreta que se expone no es de carácter analítico, sino que pretende dar cuenta de la exploración inicial de una fenoménica e instalarla en un horizonte teórico en el cual dialogan diversas disciplinas –entre ellas la semiótica–, disposición que, considero, permitiría explicarla de modo satisfactorio. Es decir, me preocupa la proliferación y el funcionamiento enunciativo de las imágenes de los cuerpos políticos, pero no brindo aquí un repertorio de figuraciones en las imágenes mediatizadas por las redes sociales, ni catalogo modalidades corporales de persuasión o seducción.

Refiriéndose a la figura presidencial en épocas dominadas por la televisión, E. Verón (1999) afirmaba que, como todo cuerpo socializado, el del presidente está sometido a prohibiciones: “si el árbol presidencial es digno, es porque ha sido podado” (Verón 1999: 88). Entiendo que la tesis de Verón sigue siendo válida para la figura presidencial –aun cuando, por ejemplo, los dos últimos presidentes argentinos no se hayan privado de bailar varias veces frente a sus seguidores–, pero pierde operatividad cuando se la intenta transferir, en la era de las redes sociales, a otros actores del estamento político argentino, sobre todo a candidatos. Hay zonas donde esto es particularmente evidente y que han orientado mi exploración: lo que podría denominarse el funcionamiento de la gramática de producción del cuerpo de los políticos en las redes sociales; la visibilidad de los mecanismos de la puesta en escena de las imágenes que los vehiculizan; la relación entre cuerpo y metacuerpo.

2. EL CUERPO DE LOS POLÍTICOS EN LA TELEVISIÓN

Sería ideal ubicar la cuestión de la presentación pública del cuerpo del político en el horizonte que delinea la historia de la mediatización de la discursividad política, que fue sucesiva y acumulativamente mediatizada a través de la escritura (prensa gráfica), la imagen fija (fotografía) –cuyo surgimiento contribuye a dar un paso fundamental hacia la personalización y presidencialización de las democracias occidentales–, la voz (radio), el registro audiovisual (televisión) y, finalmente, los dispositivos hipermediales (la web). Por falta de espacio solo me referiré a la etapa televisiva de esa historia.

Como es sabido, la irrupción de la televisión dio inicio a lo que se denominó “democracia audiovisual”. La pantalla chica se volvió el lugar privilegiado de los acontecimientos que afectaban a las instituciones políticas, en especial aquellos más espectaculares, como los procesos electorarios para el caso de las democracias occidentales (Verón 2001). En lo que atañe específicamente al cuerpo del político, la televisión implica una *ruptura de escala* espacio-temporal. Con ella, la construcción semiótica de lo real-global (económico, político, etc.) se monta sobre ciertos sentidos de lo corporal-inmediato (“La gravedad de un conflicto se lee en un rostro”, afirma Verón). La organización semiótica se subordina así al nivel de significación más arcaico: la indicialidad del cuerpo y de las relaciones interpersonales inmediatas (Verón 2001).

Además, si bien no la origina, la alteración de escala provocada por la televisión hace más evidente la relación siempre problemática entre la política y el espectáculo, que sigue hasta hoy siendo objeto de controversia, por parte de voces que oscilan entre la denuncia y la celebración. Dicha evidencia radica en que la televisión suministra las condiciones para una preponderancia creciente de la enunciación audiovisual sobre su enunciado. Por esto la

política queda instalada en el centro de dos fuerzas contrapuestas: mientras que, por un lado, el enunciador político está sometido al principio de sinceridad, la seducción que producen los recursos de los medios audiovisuales impulsa, por otro, la valoración de las estrategias enunciativas, con el consiguiente debilitamiento de aquel principio (Verón 2001).

Su resolución pasó, en un primer momento, por una resistencia del campo político a la puesta en escena. Si “sinceridad”, “honestidad”, etc. eran los atributos por los que se definía la gramática de producción del cuerpo, no parece para nada injustificada esta aprensión, dado que los esfuerzos de autocontención para obtener esos resultados se encontraban afectados por distintos componentes de incertidumbre: no solo los alimentados por el mismo principio de indeterminación que rige toda circulación semiótica, sino por otros factores, como la impericia del enunciador político frente a las cámaras o los condicionamientos que impone la lógica de los distintos discursos y géneros televisivos. Salvo en el caso de unos pocos formatos reservados a cargos institucionales específicos (e. g. cadena nacional), la discursividad política en la televisión estuvo –y está– condicionada por lógicas ajenas, como la del universo informativo. En la pantalla chica, el contacto entre el cuerpo del político y la mirada del ciudadano se encuentra mediado por la figura del conductor, encarnación de la institución televisiva y depositario de la prerrogativa de la mirada a cámara. El cuerpo político debe negociar –cada vez con menos margen– su tiempo en pantalla, sus turnos de habla, la dirección de su mirada, etc. Si en la era pretelevisiva, el cuerpo del político en la imagen del afiche estaba limitado en su producción significativa por la necesidad de guardar una equivalencia metafórica con su palabra, con la televisión la limitación corporal pasó por la incertidumbre que emana del encuentro con un entorno cuyas reglas no se controlan. Por todo esto, en los albores de este cruce, la política incursionó en el universo televisivo con una lógica sustractiva. Asediada por los límites que le imponían la construcción de una corporalidad “digna”, los resultantes de la interfaz con el cuerpo del conductor televisivo y la sospecha que recaía sobre los recursos audiovisuales, la existencia televisiva del cuerpo político fue retórica y enunciativamente empobrecida (Verón 2001). Dicho de otro modo, lo enunciado primó frente a la enunciación.

3. LA GRAMÁTICA CORPORAL DE LOS POLÍTICOS EN LAS REDES SOCIALES

3.1 CONDICIONES

Un primer factor que hay que considerar son las condiciones estructurales que las redes sociales le ofrecen a los políticos para la socialización de su cuerpo –que ya estaban casi todas disponibles gracias a diferentes recursos que proporcionaba *la Red*, pero se vieron sustancialmente optimizadas con la aparición de las redes sociales–. En este punto, las innovaciones y transformaciones más importantes –podemos manejar esta idea general– son las que afectaron a las *técnicas de socialización* de los signos y a las operaciones articulatorias de las *técnicas constructivas* (Traversa 2014), dado que este dispositivo ingurgita y combina productos mediáticos existentes, lo que permite hablar de una organización *hipermedial*. Es decir, en el ciberespacio está la prensa, la radio, la TV, el cine, configurado en sus distintos tipos, géneros y formatos o invistiendo los que aparecieron con Internet, sometidos a la potencialidad articulatoria que suministran los recursos de la web y los

que provienen de su *convergencia* con los dispositivos generados por la industria de las comunicaciones (Verón 2013). Ejemplos básicos: un político puede reproducir (incluso en vivo) su participación en un programa de TV o radio a través de sus redes sociales, con el consecuente aumento de su difusión; pero esta interdiscursividad puede ser más compleja: también tiene la posibilidad de recontextualizar y editar esa intervención, produciendo un desplazamiento de los sentidos originales.

Vale detallar –aunque sea de modo esquemático– algunas de estas transformaciones:

Observadas desde el lado de la producción, tenemos otra verdadera alteración de escala: un incremento exponencial en la oferta de enunciados políticos, ocasionado no solo por las facilidades para la distribución de productos discursivos –un bajo nivel de restricciones económicas y legales–, sino por las posibilidades casi infinitas de su almacenamiento, con el consecuente efecto de archivo (palabras e imágenes de los políticos, por ejemplo, están disponibles para su rememoración, contraste, parodización, etc.). Así, en relación con el que permitían los medios tradicionales, existe hoy un acceso menos restringido para la socialización de enunciados y cuerpos políticos y, en general, para la construcción mediática del espacio público. O dicho en términos de Verón:

“Internet hace materialmente posible, por primera vez, la introducción de la complejidad de los espacios mentales de los actores en el espacio público y, en consecuencia, vuelve visibles las estrategias de innumerables sistemas socioindividuales por fuera de la lógica del consumo, vale decir, por ejemplo, sin que medien factores de notoriedad” (Verón 2013: 429).

Junto con esta expansión de la accesibilidad, los enunciadores políticos disponen –como se indicó– de herramientas de edición múltiples que les permiten ampliar los patrones retóricos de sus producciones y “parafrasear” su contrato enunciativo corporal (e. g. horizontal, uno-a-uno, de escucha y semiprivado en el caso de Macri; vertical, uno-a-muchos, de habla y público en el caso de Cristina Fernández de Kirchner). Tienen asimismo la posibilidad de regular los targets de distribución (pueden, por ejemplo, segmentar por listas). Hoy nos encontramos, pues, en una situación de hiperoferta de imágenes corporales, con una actualización más diversificada del contrato enunciativo que proponen.

Mirada la situación del lado del reconocimiento, existe una mayor economía y autonomía en las condiciones de consumo con respecto al momento de la oferta, tanto en términos cuantitativos (por la ya mencionada convergencia de plataformas informáticas, televisivas, radiofónicas, etc.), como temporales (al estar almacenados el consumidor puede diferir a su antojo el consumo de los textos) y espaciales (por la portabilidad de los soportes técnicos). No es desacertado afirmar, usando un término de moda en el campo político, que estamos frente a un empoderamiento del consumidor. “La programación del consumo –sostiene Verón– pasa de la producción a la recepción” (Verón 2009: 245). Ante este panorama, se multiplican las posibles trayectorias de lectura: cada gramática política activa unas, restringe otras, y lo hace con diversidad creciente.

En términos semióticos, en la web ya tienen lugar, según Verón (2013), los resultados de las operaciones cognitivas de la primeridad, segundidad y terceridad. En particular, en las redes sociales predomina la dimensión de la segundidad (la del contacto interpersonal, la de la contigüidad), pues instrumentan y gestionan, dentro de la web, las prácticas vinculares —las que definen la discursividad política—. A su vez, las redes ofrecen elementos para activar, en diverso grado, dimensiones normativas (terceridad), factuales (segundidad) y afectivas (primeridad).

3.2 POSES, MOVIMIENTOS Y ESPACIOS

¿Qué sucede bajo estas condiciones? Incluso las más superficiales observaciones muestran, como tendencia general, una ampliación de la gramática corporal de los políticos. Expongo dos dimensiones en las que esta ampliación se hace evidente: las poses o movimientos que actualizan estrategias enunciativas de los personajes políticos y la visualización de los espacios asociados a su vida privada.

Pasemos a la primera dimensión. Se podría decir que, paulatinamente, se agrietan las restricciones que, apoyadas en una lógica sustractiva, aseguraban la composición de un cuerpo político “capaz”, “honesto”, “sincero”. Al otorgar el control casi total de la producción y exposición inicial de su imagen a los propios usuarios, tanto las redes sociales como los canales de distribución de video crearon las condiciones para un desplazamiento de los límites de lo mostrable y una ampliación del espectro de registros y trayectorias corporales. Si observamos las imágenes que siguen, vemos que estos cuerpos se animan a bailar, a disfrazarse, a adquirir posturas extravagantes, etc. (imágenes 1-3). Así pues, la caución de “sinceridad” u “honestidad” no descansa en una contención enunciativa; o, dicho de otro modo, la producción de la “sinceridad” o de la “honestidad” no estaría necesariamente ligada a la restricción de ademanes y comportamientos.



Figura 1. Captura del spot del candidato a intendente de la Ciudad de Salta, Walter Wayar, en el que baila y se muestra en ropa interior. Difundido por su canal de YouTube.



Figura 2. Capturas de un video difundido a través de sus redes sociales por el intendente de Berazategui (Provincia de Buenos Aires), Juan P. Mussi, caracterizado como “El gígoló”, figura mediática de la televisión argentina.



Figura 3. Tuit de la legisladora nacional Elisa “Lilita” Carrió.

Este mismo factor tiene impacto en el funcionamiento de la lógica enunciativa. En más de una oportunidad Verón (1999) señaló que el cuerpo del presidente es, en realidad, un metacuerpo. Este desdoblamiento tiene lugar porque el cuerpo presidencial no solo debe mostrarse más digno o más pudoroso que un ciudadano cualquiera, sino que además debe mostrar de algún modo que se está poniendo en escena la dignidad o el pudor. Sea por una reconfiguración de la relación entre el cuerpo y su enunciación (e. g. la exageración ostensible de la puesta en escena de E. Carrió para mostrar su carácter “decontracté”), sea por la torpeza de la ejecución de los políticos (vale recordar los bailes de Macri); en cualquier caso, lo que hay hoy es un desdoblamiento más pronunciado de estos niveles enunciativos.

En lo que hace a los cuerpos en los espacios característicos de la vida privada, digamos que también están dadas como nunca antes las condiciones técnicas y de legitimación social para mediatizar y hacer público lo que corresponde al ámbito de lo privado y de lo íntimo. La pareja formada por las redes sociales y los nuevos dispositivos digitales de registro han fluidificado aún más las fronteras entre lo público y lo privado a las que ya la fotografía, desde su implementación social, había vuelto porosas (Verón 2008). Hay imágenes producidas para las distintas redes sociales donde los políticos exhiben –en sus propias cuentas, por fuera de los géneros y formatos impuestos tradicionalmente por la prensa– su cotidianeidad, sus viajes, lo que cocinan, sus plantas, el *making of* de sus presentaciones televisivas, etc. Parece existir hoy una reducción drástica del fuera de campo de la actividad política.



Figura 4. Publicación en Facebook de la legisladora nacional Elisa “Lilita” Carrió.

Si miramos más allá de la política, resulta evidente que la actual ecología de las redes pone en crisis –como sucedió casi siempre a lo largo de la historia con la irrupción de un nuevo medio– la validez de la distinción semiótica, jurídico y conceptual entre lo público, lo privado y, si se acepta esta partición, lo íntimo. La historia de esta transformación es compleja y su resolución excede el alcance de este trabajo, pero me parece relevante recordar que existe un conjunto de datos proporcionados por el ensayismo socioantropológico que hace suponer que este gesto de la clase política tiene lugar en el interior de un fenómeno mayor, asociado a la redefinición de la esfera privada. Para algunos autores, por ejemplo, Illouz (2007), Internet disuelve definitivamente la división entre esfera pública no emocional y esfera privada saturada de emociones: el yo como asunto público y emocional encuentra allí su expresión más contundente, a través de narrativas de autorrealización, por ejemplo. Otros directamente caracterizan las redes sociales como un dispositivo de *extimidad*, que promueve la socialización de la vida íntima (Sibilia 2008). Lo relevante para el tópico tratado aquí es cómo impacta esta demanda de vida privada en las figuras políticas, cómo la tramitan y con qué expectativas. Me limito a apuntar al respecto que la presencia de operadores icónicos que construyan un verosímil de vida privada/íntima se

ha convertido, como significante de transparencia, en insumo capital para la presentación del yo político en las redes.

4. LA PERSPECTIVA ESTÉTICA

La enunciación corporal de los políticos en las redes sociales compromete necesariamente aspectos estéticos, y esto por más de una razón. Por un lado, una cantidad considerable de voces críticas (Groys 2015; Sibilia 2008), para explicar su auge, agitan hipótesis sobre cómo las redes libidinizan y satisfacen el apetito estético, por ejemplo –se dijo– moldeando en narraciones autobiográficas los discursos que hacen circular. Por otro lado, y en un nivel más general, la estética es consustancial con la identidad pública y, en particular, con la política. Recordemos que el estudio del desempeño de este componente en la elaboración de la identidad pública no se encuentra vacío de antecedentes. No fue un tema ajeno a la reflexión retórica, que, por caso, llamó la atención sobre el poder persuasivo de la *elocutio*, el *ethos* y el *pathos* –aunque se ciñó a discursos y géneros del ágora pública–; ni a la de la microsociología, que pensó la interacción con una matriz teatral –aunque se concentró en la vida social no mediatizada– (Goffman 2012 [1959]). Lo mismo vale para la identidad política. No es con su incursión en las redes que la enunciación política se entrama con la estética –la política ha sido puesta en escena desde siempre y su instalación como objeto de una reflexión estética tiene ya una célebre tradición (Benjamin y Rancière, por dar solo dos ejemplos)–, sino que la novedad pasa por un nuevo escenario y por el despunte de un nuevo tipo de teatralidad, definidos por las condiciones que se expusieron arriba.

¿Cómo abordar la especificidad actual de esa teatralidad? Un dato clave lo proporciona la actual hipertrofia del arte y la estética: opacado hoy su poder crítico, estas dimensiones están presentes capilarmente en todas las esferas sociales. Por esto vale remitirse a B. Groys, que examina el cruce entre arte, redes y política: “El problema –dice– no es la incapacidad del arte de volverse verdaderamente político; el problema es que la esfera política contemporánea ya está estetizada” (Groys 2015: 38). Así pues, las figuras políticas se encuentran hoy sometidas a una evaluación estética, a la cual deben replicar con el *diseño* de su yo público, con un posicionamiento visual; es decir, con decisiones políticas y poéticas. Resulta evidente que las redes sociales deben ser consideradas un enclave fundamental en este proceso, dado que, como escribe Groys:

“Cada vez más, se repite la exhortación a alejarse del diseño político y la cuestión de la imagen para volver sobre el contenido. Tales quejas ignoran el hecho de que bajo el régimen del diseño moderno, el posicionamiento visual de un político en el campo de los medios masivos es justamente el que hace una afirmación crucial sobre su acción política –o incluso la constituye como tal. El contenido, en cambio, es completamente irrelevante, porque cambia constantemente. Por lo tanto, el público general no está para nada equivocado al juzgar a un político de acuerdo a su apariencia, es decir, de acuerdo a su credo básico a nivel estético y político” (Groys 2015: 34).

La hipótesis de Groys —en la política actual la apariencia es más relevante que el contenido— es propia de una cultura donde la circulación de mercancías y signos no puede pensarse por fuera del diseño y el arte. Esta postura debe integrarse a un fenómeno de alcance mayor: el de las prescripciones generales del diseño de la imagen pública en el interior de lo que G. Lipovetsky y J. Serroy (2015) llaman *capitalismo estético*, que, en tanto fase ulterior del capitalismo artístico, ha dado lugar a la estetización del universo de la producción, distribución y consumo de mercancías y de signos. Entiendo que estas coordenadas permiten situar, *sin caer en posturas que solo ven en la apariencia el velo del engaño*, las relaciones entre la política y el carácter espectacular de su representación, espectáculo que es, al fin y al cabo, su sentido.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN: PUESTA EN ESCENA Y CREENCIA

A la luz de la situación descrita, parece pertinente, para concluir, retomar reflexiones previas —y “prerredes”— que se acumularon desde el encuentro entre la política y la televisión —i. e.: la relación entre la imagen del cuerpo político y su puesta en escena—, para evaluar qué ocurre ahora con el nudo en el que, en un mundo totalizado por lo audiovisual, se enraman lo real, su representación y la creencia. Es decir, hay que incorporar la instancia de reconocimiento a esta conceptualización. Sobre todo, si se considera que la dimensión estética ha sido repetidamente sospechada de facilitar la contemplación de las imágenes con un placer desinteresado. “La estética permite *anestesi*ar la recepción”, afirma S. Buck-Morss (2018: 201). Esquematizo posiciones que eluden o superan la asociación entre espectáculo y engaño.

Verón (1999) señala que, en reconocimiento, la eficacia de los mecanismos de la enunciación se juega en el terreno de la creencia del destinatario, quien, si cree, tiende a escotomizarlos. Primero viene la creencia, luego la percepción del carácter “honesto”, “capaz”, “sensible”, etc. de un político. Se podría decir que, a la inversa, para indecisos y, sobre todo, opositores esos resortes se hacen más visibles. Si miramos el campo político argentino desde este postulado, la cismogénesis simétrica que lo afecta nos permitirá apreciar la condición previa —y, en tiempos de “posverdad”, determinante— de la creencia, lo que problematiza los efectos de la deconstrucción de los discursos. ¿Debilitan la creencia en un político las denuncias que demuestran el artificio de su acto enunciativo, incluso cuando una falla lo torna evidente? Al respecto, sería esclarecedor estudiar el reconocimiento de algunos spots y fotografías difundidos por redes sociales, desacreditados por su carácter fallido, como aquel video en el que la gobernadora de Buenos Aires, María Eugenia Vidal, llamaba de manera supuestamente espontánea a una ciudadana, pieza que exhibía errores en la continuidad, dado que se observa el reemplazo de una taza entre dos planos sucesivos (imagen 5); o como unos *outtakes* que se filtraron donde el candidato presidencial Sergio Massa altera su pronunciación para ajustarla a las variedades dialectales de los distintos auditorios; o como los plagios ostensibles —o alusiones difusamente declaradas— de imágenes ficcionales por parte del presidente Macri (imagen 6). Estos casos son particularmente interesantes porque lo enunciado por esos cuerpos pretende significar la afectividad; vale decir, la falla pone en evidencia la construcción de lo que se tiene por más espontáneo, las emociones.



Figura 5. La taza cambia entre un plano y otro.



Figura 6. Arriba: foto publicada en las redes sociales del presidente Mauricio Macri. Abajo: fotograma de la serie televisiva *House of Cards*.

Alejado de las interpretaciones unidimensionales, las posturas apocalípticas y las muecas denunciadoras, Verón conserva en general una posición descriptiva de los mecanismos significantes de dispositivos y discursos, pero parte de reconocer la futilidad de interrogarse por un real detrás del simulacro. A lo sumo, advierte, la percepción de los mecanismos de enunciación puede suscitar terror, ya que su reconocimiento evoca lo *real en sí*; no el engaño, sino lo que no es alcanzado por la semiosis.

Desde el psicoanálisis y unos años después, aunque sintomáticamente ya en este siglo, J. Alain-Miller (2004) considera que la relación entre creencia y puesta en escena ha mutado. A los ciudadanos, dice, ya no les importa que la política se desnude ante ellos como puesta en escena y manipulación, incluso desean que sea así: lejos de idealizarlo, quieren conocer el reverso del planeta político, sus bastidores, y, en particular, a los asesores que se han convertido en celebridades (como J. Durán Barba en Argentina). Esto, según Alain-Miller, no debe leerse como algo abyecto o como un infortunio —de hecho, sería un paliativo contra el fanatismo o al menos contra un fanatismo que totalice el campo social—, sino como parte mismo del movimiento de la modernidad, abocado a la conquista de lo real, a poner en evidencia el carácter artificial de los vínculos, las creencias y las significaciones.

Mi posición es que hay que adherir a las respuestas que autores como Verón o J. Rancière dieron a las lecturas en clave de alienación: pedir la autenticidad de la política, lo real tras la ilusión de la apariencia, la sustancialidad del ser, implica perder de vista que la política comienza con la ficción y el espectáculo, que reconfiguran una evidencia sensible, abren la realidad al conflicto, la sacan del orden necesario que legitima las relaciones de dominación. Así pues, no se debe confundir la política como una ficción que interviene en el orden de las apariencias con lo que Rancière llama *sociedad del cartel* (2010: 58) en cuyo interior la marketinización de la política, de sus palabras y cuerpos, nos dice que solo nos queda la realidad, y la realidad son las mercancías y el mercado. Esto último es lo que debe constituirse como objeto de una semiótica de perfil crítico.

NOTAS

1. P. Rosanvallon ha considerado esto en varios pasajes de su obra, v. g. 2015.
2. Muchas fotos de Macri que se publican en sus redes sociales lo muestran, desde un plano cerrado, interactuando con una persona o un pequeño grupo, en el interior de una casa o en su puerta de calle. Lo contrario sucede con las imágenes de Cristina Fernández, quien por lo general aparece hablando en un escenario frente a una multitud.
3. Dimensiones que bien podrían designarse, adaptando con algo de libertad categorías de la semiótica tensiva, *intensidad* (cómo afecta la energía que produce un cuerpo, por ejemplo la que generan el tono postural y vocal) y *extensidad* (cómo se vincula con el espacio) (v. Barrier 2002).
4. Es evidente que estoy restringiendo la cuestión a un fenómeno microscópico: la representación mediática del cuerpo político en el marco del funcionamiento “normal” de los sistemas democráticos. La reflexión sobre la representación de la política, que prolifera después de la segunda posguerra, es voluminosa, y considera, desde múltiples campos del saber, los diferentes sistemas semióticos, lenguajes, géneros, etc.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALAIN-MILLER, J. (2004) “Lacan y lo político, entrevista con J.-A. Miller”. En Zarka, Y. Ch. (dir.) *Jacques Lacan. Psicoanálisis y política*. Buenos Aires: Nueva Visión, 119-141.
- BARRIER, G. (2002) “Intensité et étendue en analyse du geste, application à des situations télévisuelles”. En Barrier, G. & Pignier, N. (dirs.) *Sémiotiques non verbales et modèles de spatialité*. Limoges: PUL, 77-87.

- BUCK-MORSS, S. (2018) “Estética y Anestésica: Una reconsideración del ensayo sobre la obra de arte”. En Vera Barros, T. (comp.) *Walter Benjamin. Estética de la imagen: fotografía, cine y pintura*. Buenos Aires: La marca editora, 159-204.
- GROYS, B. (2015) *Volverse público. Las transformaciones del arte en el ágora contemporánea*. Buenos Aires: Caja Negra Editora.
- ILLOUZ, E. (2007) *Intimidaciones congeladas. Las emociones en el capitalismo*. Buenos Aires: Katz.
- GOFFMAN, E. (2012 [1959]) *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- LIPOVETSKY, G. y SERROY, J. (2015) *La estetización del mundo. Vivir en la época del capitalismo artístico*. Barcelona: Anagrama.
- RANCIÈRE, J. (2010) *Momentos políticos*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- ROSANVALLON, P. (2015) *El buen gobierno*. Buenos Aires: Manantial.
- SIBILIA, P. (2008) *La intimidad como espectáculo*. Buenos Aires: FCE.
- TRAVERSA, O. (2014) *Inflexiones del discurso. Cambios y rupturas en las trayectorias del sentido*. Buenos Aires: Santiago Arcos.
- VERÓN, E. (1994) “Mediatización, comunicación política y mutaciones de la democracia”, *Semiósfera* n°2, 5-36.
- (1999) *Efectos de agenda*. Barcelona: Gedisa.
- (2001) *El cuerpo de las imágenes*. Bogotá: Norma.
- (2008) “De la imagen semiológica a las discursividades. El tiempo de una fotografía”, en Veyrat-Masson, I & Dayan, D. (comps.) *Espacios públicos en imágenes*. Barcelona: Gedisa, 47-70.
- (2009) “El fin de la historia de un mueble”. En Carlón, M. & Scolari, C. (ed.) *El fin de los medios masivos. El comienzo de un debate*. Buenos Aires: La Crujía, 229-249.
- (2013) *La semiósfera social, 2. Ideas, momentos, interpretantes*. Buenos Aires: Editorial Paidós.



Precariedad y marginalidad neoliberal: La comunicación política en la alianza Cambiemos

/ Precarity and neoliberal marginality: Political communication in the alliance Cambiemos

Baal Delupi

(pág 245 - pág 258)

El discurso neoliberal actual se diferencia del de épocas anteriores, configurando un orden del discurso en torno al miedo, a lo precario, a la inseguridad y a lo marginal. Una estética de guerra permite ver el entramado de enunciados y enunciadores legitimados dentro de lo que fue el gobierno de Cambiemos, en la República Argentina, donde un amplio adversario discursivo se configuró como ese “otro enemigo”.

En este trabajo nos proponemos reflexionar acerca de los discursos del ex presidente argentino Mauricio Macri, la ex Ministra de seguridad Patricia Bullrich y la ex Gobernadora de Buenos Aires María Eugenia Vidal, enmarcados en la comunicación política de la alianza Cambiemos, y de la manera en que estos discursos se dirigieron a –y configuraron– sujetos marginales que se constituyen en este nuevo neoliberalismo reinante. Nos interesa articular herramientas del análisis político del discurso (Laclau 1987) y la comunicación política (Gosselin 1998) para, por un lado, analizar la hegemonía discursiva que se configura en este estado del discurso social y, por el otro, ver los procesos de interpelación subjetivante (Althusser, 1980).

Palabras clave: comunicación política; marginalidad; Cambiemos; discurso neoliberal.

The current neoliberal discourse differs from that of previous epochs, by shaping an order of discourse around fear, precariousness, insecurity and marginality. An aesthetics of war allows us to see the framework of legitimate statements and enunciators within Argentina’s government of *Cambiemos*, where a broad discursive adversary was configured as that “other enemy”. In this paper we analyze the speeches of the former Argentine president Mauricio Macri, the former Minister of Security Patricia Bullrich and the former Governor of Buenos Aires María Eugenia Vidal, framed in the political communication of the Cambiemos alliance, and the way in which these speeches were addressed to –And configured– marginal subjects that are constituted in this new prevailing neoliberalism. We are interested in articulating tools of political discourse analysis (Laclau 1987) and

political communication (Gosselin 1998) to, on the one hand, analyze the discursive hegemony that is configured in this state of social discourse and, on the other, see the processes of subjective interpellation (Althusser, 1980).

Keywords: political communication; marginality; Cambiemos; neoliberal discourse.

Baal Delupi es comunicador social y doctorando en semiótica por el Centro de Estudios Avanzados (CEA) de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Córdoba. Es profesor de Gramática III de la Universidad Nacional de La Pampa y becario doctoral por la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNC. Participa del proyecto con subvención SeCyT “En los márgenes: sujetos, discursos y políticas de vida en la contemporaneidad” del programa de investigación “Discurso Social: lo visible y lo enunciable” del CEA. E-mail: delupibaal@gmail.com

Fecha de presentación: 30/01/2020

Fecha de aceptación: 08/06/2020

1. PRESENTACIÓN

Pensar la comunicación política hoy es una tarea desafiante dado que estamos inmersos en un contexto donde el entramado retórico del discurso político ocupa un espacio esencial y donde los medios de comunicación juegan un papel fundamental: la relación entre éstos y los actores sociales han modificado la forma de hacer política (Escudero 2002); es por ello que creemos indispensable pensar el discurso político dentro de las nuevas lógicas mediáticas globalizadas y, con ellos, Internet y las redes sociales. Podemos considerar, entonces, que el papel que cumplen los medios de comunicación en el escenario político –y a la inversa– constituyen nuevos efectos de los discursos políticos que deben situarse en los tiempos televisivos, radiofónicos, etc. Hoy, la relevancia de la “gestión de la fachada”, la forma en que los candidatos se “muestran” –en sentido amplio– también es clave para analizar ese vínculo entre discurso político e imagen de sí que se pretende proyectar.

Más allá de este nuevo escenario de cambios, los estudios sobre la discursividad política de Pêcheux, Maingueneau, Verón, y las relecturas contemporáneas de Alejandra Vitale, Fabiana Martínez, Mariano Dagatti, etc. son insoslayables para entender cómo se configura el discurso político. En este sentido, la comunicación y el discurso político han sido y continúan siendo un campo de estudio relevante para la sociología política y el análisis del discurso.

Por lo dicho hasta aquí es que nos interesa reflexionar sobre la comunicación política de Cambiemos. Su irrupción en la escena pública modificó la forma de hacer política en la Argentina, en sintonía con un siglo XXI que trajo aparejadas formas nuevas de comunicar. El triunfo de Cambiemos en 2015 hizo que se configuraran nuevos horizontes de inteligibilidad que permitieron que ciertas cosas pudieran ser dichas en ese momento. La reconfiguración de tópicos significativas hizo que fuera posible constituir sujetos marginales particulares que se diferencian de la etapa kirchnerista.

Creemos pertinente, para este artículo, recurrir a la categoría ‘hegemonía’ de Ernesto Laclau y articularla con los ‘tipos de acciones’ de André Gosselin, en lo que refiere a los estudios sobre la comunicación política. Entendemos que estas herramientas resultan valiosas para reconocer qué sujetos marginales se configuran en la discursividad de la alianza Cambiemos. ¿Cuáles son las formas en que lleva a cabo la comunicación de su partido y sus medidas? ¿Qué cosas se dicen? ¿A quién se dirigen? ¿Quién es el adversario político? Estas son algunas de las preguntas que interesan en este trabajo.

2. MARGINALIDAD Y PRECARIEDAD

Consideramos que los conceptos de *precariedad* y *marginalidad* nos permiten comprender los sujetos que se construyen en el neoliberalismo reinante. Partimos de los planteos de Judith Butler respecto de las dos formas posibles de entender la precariedad: por un lado, la compartida por todos, y por el otro, la que es utilizada para configurar la desigualdad y exclusión. Comprendemos la *marginalidad*, a partir de la segunda definición, como el conjunto de aquellas figuras sometidas a una precariedad en tanto “una condición inducida de inequidad y miseria” (Butler y Athanasiou 2017: 37).

Entendemos que el contexto neoliberal en el que se desarrolló el gobierno de Cambiemos construyó, a partir de procesos de interpelación subjetivante, un “otro enemigo” abarcativo que deja a ciertos sujetos en los bordes, a diferencia de lo que fue el gobierno kirchnerista, que edificó la imagen de un enemigo discursivo vinculado a los grupos de poder concentrados y a ciertos sectores de la población que no estaban dispuestos a acompañar ciertas medidas de tipo nacionalistas y distributivas.

Así, los inicios de Cambiemos estuvieron signados por un adversario discursivo vinculado a sectores que se constituyen como “los que delinquen” (sin preguntarse por una falla estructural que permite esas condiciones, ergo “roba el que quiere”), los que apoyan al gobierno anterior, los que quieren “ser como Venezuela”, los que no están dispuestos a acompañar el cambio. Sin embargo, con el correr del tiempo, Cambiemos amplió ese “nosotros vs. ellos” a sectores con los que había ‘conciliado’ durante las elecciones: maestros, piqueteros, sindicalistas, mapuches, es decir, cualquiera que se le opusiera. Ahora bien, ¿cómo es tratado ese “otro”? La hipótesis que manejamos sugiere que ese *otro* encierra una marginalidad en tanto precariedad permanente, dejando afuera del “juego” a todo aquel que se manifieste en contra. Es decir, ya no hay un “adversario político tradicional”, sino una exclusión de los sujetos marginados a partir de una interpelación subjetivante. Son “ellos” los que quedan afuera del juego, a quienes, como veremos en el discurso de Macri, “se les acabó la fiesta”.

Consideramos que el discurso social construye ese sujeto-norma a partir del cual se evalúan a otros y donde lo marginal y ese “otro” se construyen como efectos de sentido de los juegos de poder hegemónicos que excluyen, pero a la vez incluyen en tanto vigilancia sobre lo decible y lo pensable. Es, entonces, una *exclusión inclusiva*, un dispositivo por equivalencia: el neoliberalismo expresa el presupuesto de que “todos podemos acceder a cualquier cosa” ficticio, atravesado por una desigualdad estructural. Con ese horizonte aparece el *ethos* meritocrático como pieza clave.

Como plantean Laclau y Mouffe (1987), toda configuración social es una configuración significativa. Por esto es que entendemos como crucial pensar la comunicación política en términos discursivos. Cada objeto, en términos laclausianos, está vinculado con otros objetos no solo por su referencia material, sino a partir de una construcción social; es el tejido de relaciones lo que Laclau y Mouffe llaman “discurso”. Entender el sistema de vinculaciones en torno a la marginalidad nos permite ver qué sujetos se erigen al interior de ese entramado. El sujeto, desde esta perspectiva, no es más origen de sentido, sino que ocupa lugares o posiciones subjetivas en la estructura discursiva. Laclau lo piensa en términos de dispersión.

3. HEGEMONÍA DISCURSIVA

Laclau y Mouffe (1987) conciben lo real en relación a los procesos de orden simbólico y discursivo, donde lo social está determinado por la contingencia. El Análisis Político de Discurso (APD), desde una perspectiva posfundacional/posmarxista, cuestiona la existencia de un fundamento último; los conceptos son siempre provisorios, inestables y aparecen a partir de una realidad difusa y fragmentada donde ingresan discursos dislocatorios.

Laclau y Mouffe (1985) piensan el orden social como precario, en el que siempre se intenta fijar un sentido que no podrá ser saturado de manera absoluta. Siempre aparece la posibilidad, la contingencia y, por ende, la modificación del “orden establecido”. Los autores conciben lo social como un proceso hegemónico donde reina la contingencia.

La articulación hegemónica en este esquema supone la posibilidad de constitución de un sistema discursivo. La totalidad –saturada precariamente– es la que continúa presentando la posibilidad/imposibilidad de lo social. El discurso, entonces, aparece como práctica articuladora donde los elementos se relacionan de una manera singular. Las identidades también aparecen como contingentes y es a través del discurso que se va a tratar de fijar un sentido, intentando reinar en el campo de la discursividad.

Así es que surgen los denominados puntos nodales y significantes vacíos que pueden ser interpretados de múltiples maneras, pero siempre serán vaciados y relacionados con un portador universal de legitimidad. Su significación nunca va a estar determinada, porque está siendo sometida en forma constante a una lucha.

Es importante remarcar que Laclau considera a la *demanda social* como la unidad mínima de análisis, le interesa observar cómo las demandas sociales se van encadenando unas con otras –operan en una cadena de equivalencias– y en algún momento logran ingresar en el campo hegemónico (1987), en el campo de lo decible. ¿Cuáles son esas demandas sociales que pudo visibilizar la alianza Cambiemos? ¿Qué demandas intenta satisfacer este espacio político a partir de la construcción de sujetos marginales?

4. LA COMUNICACIÓN POLÍTICA

Entendemos que vivimos en una era de la información que muchas veces nos comunica; por ende, la comunicación política debe tejer estrategias claves para poder generar enunciados que circulen en el campo de lo decible. Como sabemos, la imagen que se transmite en el discurso político es primordial y a partir de lo lingüístico/no lingüístico se construye un universo de imágenes que pone en juego un *ethos* particular.

Partimos de la definición de Canel, quien dice que la comunicación política es la actividad de instituciones y personas donde “se produce un intercambio de mensajes con los que se articula la toma de decisiones políticas, así como su aplicación en y para la sociedad” (1999: 27). En sintonía con esta definición, André Gosselin (1998) sostiene que hay cuatro polos fundamentales a tener en cuenta en la comunicación política: acción y recepción (horizontal), las arenas y los territorios (vertical). Respecto a estos últimos polos, establece una diferencia importante entre territorio y arena: el primero alude a un espacio en el cual el discurso va a desarrollarse, mientras que en el segundo se enuncia la esfera mediático-política de ese espacio público. Es el lugar mítico de construcción del debate en la esfera social. Los territorios dependen de la organización, los contextos y las estructuras, y precisan de las oportunidades de los actores de la comunicación política; mientras que las arenas son todos los dispositivos, reglas y estrategias que definen las interacciones entre esos actores, son lugares sociales que a veces pueden nuclearse como instituciones. Un ejemplo actual, en la Argentina, son los casos de corrupción.

En este sentido, la comunicación política puede ser comprendida como un continente, como aquella arena política-mediática donde aparece la delimitación del área del discurso. No existe el discurso político si no hay una arena, si no hay un espacio de difusión.

Gosselin (1998) dice que hay seis tipos de acciones fundamentales en la comunicación política: Acción teleológica: la comunicación procede por intención, estrategia y cálculo. Responde a la pregunta ¿a dónde vamos? Y está relacionada a las reglas generalizables de la experiencia. Acción por hábitos: refiere al tejido de la vida política: está lleno de rupturas. La recurrencia de la acción política, los discursos “ya hechos”. Hay una articulación entre el actor, la historia y lo vivido. Accionar axiológico: responde a la pregunta ¿qué queremos? Acción afectiva: responde a la pregunta ¿tenemos algo en común? El actor revela su faceta personal e íntima. La comunicación construye una imagen idealista de lo que el político quiere ser, aquí opera la manipulación y la acción se confunde con la emoción, el *pathos*. Esto complejiza la diferencia de lo “privado y lo público”. Acción dramaturgica: responde a la pregunta ¿qué hacer? Es cuando el actor ocupa la escena: lanzamiento de campañas, casos de catástrofes. Acción comunicativa: responde a la pregunta ¿cómo hacer? Es la interacción y el simulacro de interacción a partir del discurso: enunciación, desde donde se toma la palabra. El actor social elige una estrategia de fondo sobre el modo en que quiere comunicar: ¿Polémico? ¿Pathémico? ¿Pedagógico? ¿Movilizador?

Los conceptos y nociones desarrollados hasta aquí nos permiten analizar el caso en cuestión: la comunicación política de la alianza Cambiemos desarrollada en el periodo presidencial 2015-2019, a partir de los discursos del ex presidente Mauricio Macri, la ex Ministra de seguridad Patricia Bullrich y la ex Gobernadora de Buenos Aires María Eugenia Vidal. Consideramos que estas tres figuras son las más representativas, a partir de las medidas que han tomado y por sus polémicos discursos legitimados en los primeros años de sus mandatos. Analizaremos el famoso discurso de Vidal sobre la inserción de ‘los pobres’ en la universidad y sus declaraciones sobre los docentes, el de Bullrich sobre la reglamentación del gatillo fácil y la denominada “doctrina Chocobar”, y la entrevista que realizó Mauricio Macri con Jorge Lanata a un año de su triunfo y su conocido discurso sobre el “gasto de energía”.

5. EL CASO CAMBIEMOS

Como sabemos, el año 2015 marcó un quiebre en la escena política argentina y latinoamericana. Durante casi 17 años la mayor parte de los países de América del Sur tuvo gobiernos que dejaron atrás, aparentemente, la lógica neoliberal de los años noventa, con políticas redistributivas que favorecieron a los sectores más postergados. ¿Cómo se explica, entonces, que después de tantos años de estas políticas, casi todos estos gobiernos hayan sufrido derrotas electorales? Es importante decir que el neoliberalismo no estuvo ausente durante más de una década y media, más bien, lo que sucedió fue que la presencia del Estado no favoreció ciertas políticas de los poderes establecidos en el mundo. Es importante aclarar esto para no caer en una visión ingenua. Lo mismo sucede con el asunto de la marginalidad: si bien el kirchnerismo visibilizó y acompañó a aquellos marginados del sistema, no podemos decir que no hubo episodios de estigmatización y expulsión durante los tres gobiernos del Frente Para la Victoria (FPV).

Cambiemos es una alianza formada en 2015 por la Coalición Cívica, Propuesta Republicana (PRO), la Unión Cívica Radical y otros sectores. Vommaro (2017) plantea la relevancia de observar los orígenes de Propuesta Republicana, que comenzará con una lógica de funcionamiento “ONG”, en el año 2001, y que luego penetrará en el campo político hasta lograr tener su candidato a la presidencia, Mauricio Macri. El autor ha llegado a identificar cinco facciones al interior del PRO: la derecha tradicional, la facción peronista, la radical, la de los empresarios y la de los profesionales del universo de las ONG.

A partir 2015, cuando gana las elecciones Mauricio Macri, podemos ver cómo hay una hegemonía discursiva que cambia con respecto a la etapa anterior, nuevos horizontes de inteligibilidad hacen posibles que ciertos discursos emerjan de manera singular, como el discurso de asunción del Presidente Macri, que permite vislumbrar ese cambio. Sin embargo, como mencionamos antes, el resultado de la coalición Cambiemos no se debe a acontecimientos coyunturales, sino más bien tiene que ver con todo el proceso del discurso antipolítica conocido como ‘que se vayan todos’ del 2001. Es en ese momento de crisis económica, social y política en el que el discurso ONG empezó a emerger de manera particular.

A diferencia de lo que muchas veces se cree, la hegemonía no aparece como algo intocable, perdurable e impenetrable; como ya dijimos, ésta tiene siempre un carácter precario y contingente. Cualquier discurso hegemónico está acechado siempre por la posibilidad de cambio, por el antagonismo que articula esa relación exterior-interior. Es así que lo que podemos denominar como hegemonía kirchnerista viró de manera significativa, dado que esa siempre es su condición de posibilidad. No hay una seguridad eterna, sino más bien son aquellas fuerzas las que pujan por revertir ese orden constitutivo.

Recuperando lo desarrollado sobre las demandas sociales: ¿Cuáles son esas demandas que Cambiemos supo atender con respecto a la etapa anterior? La corrupción a través del lema “se robaron todo” o la concepción de un “otro enemigo” que acecha mi libertad individual (a través del robo, la corrupción o medidas gubernamentales) fueron algunas de las demandas sociales que circularon en medios de comunicación, discursos políticos y cotidianos. Es claro que estos cambios no se producen de un día para el otro, sino que se van dando a partir de demandas particulares que logran universalizarse, y esas demandas van a estar en tensión permanente con otras.

Así es que ciertos sujetos —que siempre se constituyen en la estructura discursiva— se van a configurar de manera diferente en una etapa y otra. Como dijimos anteriormente, ese “otro” adversario interpela ideológicamente a sujetos marginales. Si bien en sus comienzos, la alianza Cambiemos trató de marcar ese “nosotros y ellos” a partir de un colectivo específico: “los que apoyan al gobierno anterior”, en el transcurso de su mandato fue caracterizando, a partir de interpelaciones particulares, sujetos marginales y precarios que aparecen como el principal enemigo. Es interesante observar que Macri en sus discursos siempre llama a la unidad, a que “estemos juntos todos los argentinos”, mientras que, al mismo tiempo, se busca resaltar ese “ellos vs. nosotros”. Entonces, mientras que por un lado se quiere incluir y se habla del “esfuerzo de todos”, por el otro, se busca desarmar, separar y enfrenar a unos con otros.

Ahora bien, los adversarios particulares del gobierno de Macri que se fueron configurando con el correr de los años, se articularon a partir de los reclamos de diversos sectores: docentes, estudiantes universitarios, reclamos de ciudadanos en referencia al “no al gatillo fácil”, mapuches, etc., es decir, todo aquel que osara oponerse al gobierno era un potencial enemigo. Ahí es donde se da un proceso de interpelación subjetivamente que emerge desde el discurso gubernamental macrista, pero que se amplifica en enunciados mediáticos configurando un sistema doxológico particular.

En este trabajo nos interesa mostrar tres ejemplos que dan cuenta de la lógica discursiva de Cambiemos: siempre en contraposición a su adversario discursivo, el kirchnerismo, esta hace inteligibles enunciados para estigmatizar y expulsar a ciertos sectores de la órbita de lo “aceptable”.

5.1. EL GASTO PÚBLICO Y LA CORRUPCIÓN VERSUS LA TRANSPARENCIA DEL ESTADO

Si algo caracterizó al gobierno de la alianza Cambiemos fue hacer inteligible la idea de compromiso, responsabilidad y transparencia, basado en enunciados instalados en el sistema doxológico y con amplificación mediática: “Macri es rico por eso no viene a robar”. La idea de que el ‘mejor equipo de los últimos 50 años’ –como supo decir Macri cuando asumió– traía por detrás una impronta transparentista de la política, con funcionarios dueños de empresas que no tenían que saquear al Estado como ‘el gobierno anterior’. Esta concepción, además de ser difundida por múltiples medios de comunicación, fue respaldada con hechos conocidos, como la difusión del gasto de la obra pública que divulgaron en los boletines y la página oficial. Este era un golpe duro para el kirchnerismo, que estaba deslegitimado por los casos de corrupción conocidos como “los bolsos de López” y otros en los que personas afines al partido habían sido denunciados por robo al Estado. Esto hizo que el discurso cambiemista sobre la transparencia tuviera más fuerza.

Macri todo el tiempo remarcó el “estemos juntos” para resolver los problemas de la Argentina: “seamos responsables” fue otro tópico que se instaló en discursos conocidos como el de “gasto de energía” del 11 de julio de 2016:

“Es importante que todos estemos juntos para resolver este tema [...] La Argentina hoy necesita que cada uno sea responsable, y que consumamos menos energía, la mínima energía posible [...] De ahí viene el problema que tenemos, porque todo el mundo se dedicó a gastar mucha energía”.

Este discurso sobre el gasto de energía fue muy significativo, dado que por entonces era verosímil el enunciado de que ‘el kirchnerismo derrochó energía’ como hizo con muchas otras cosas. De todos modos, el ‘todo el mundo se dedicó a gastar energía’ trasciende la problemática específica en sí, es una marca discursiva que se puede hacer extensiva a otros ámbitos, como la obra pública. En una entrevista realizada pocos días después con el periodista reconocido anti kirchnerista Jorge Lanata, Macri insiste con el tema: “Acá se acabó la joda para todo el mundo”. “Pudimos enderezar el avión para que

nadie se estrelle”. Construye así otra vez la idea de un Estado anterior que malversó, manipuló y derrochó el dinero de millones de argentinos. El ‘todos juntos’ anterior y el ‘para todo el mundo’ de esta entrevista busca enfrentar en vez de incluir: se les acabó la joda a aquellos que derrocharon y a quienes apoyaron ese despilfarro, mientras que el ‘estemos todos juntos’ refiere a quienes quieren salir de esa etapa oscura.

Por último, me interesa destacar que la potencia de la verosimilitud del discurso macrista en ese 2016 fue clave para las elecciones legislativas del 2017. Luego se encontrarán casos de corrupción entre los dirigentes de este partido, pero más que los hechos que lo prueban importó la manera en que Cambiemos configuró a su adversario discursivo o, en términos de Laclau y Mouffe, la manera en que pudo canalizar las demandas de una gran parte de la población.

Esta lógica permite que otros enunciados de Macri y otros funcionarios sean aceptados y hasta militados por periodistas, intelectuales y ciudadanos comunes: se construyó una idea de que el pasado kirchnerista había sido corrupto y mentiroso y que debía dejarse atrás. Esto habilita discursos de odio y estigmatización frente a ese otro que ‘perjudicó a la sociedad toda’.

5.2 LA FETICHIZACIÓN DE LO PRIVADO

Si bien esta lógica de comunicación política se puede ver en otros funcionarios de Cambiemos, es en esta conferencia sobre la educación en la provincia de Buenos Aires (27 de noviembre de 2017), donde la ex gobernadora postula que:

“La educación pública en la provincia se privatizó de hecho. Cada vez más familias, de las que menos tienen, hacen un enorme esfuerzo por llevar a sus hijos a una escuela vecinal, parroquial, para evitar que pierdan días de clases”.

Y agrega que ella no especuló cuando pidió “las declaraciones juradas de los policías, cuando me peleé contra el juego, cuando hice la primera reforma del Servicio Penitenciario [...] No estoy viendo si esto me va a beneficiar. Creo que la educación pública no da para más”. Aquí continúa una lógica de la transparencia, según la cual ellos hablan desde “las cuentas claras”, en este caso desde acciones concretas como “pelarse contra el juego”. Eso hace inteligible que su evaluación sobre la educación pública esté legitimada, y donde lo público aparece como deficiente e insuficiente a partir de, por un lado, “doce años de corrupción” y, por el otro, porque lo privado genera mejores resultados, volviendo verosímil el relato. Lejos de la construcción discursiva de un Estado presente, María Eugenia Vidal propone otra salida: irse de lo público a lo privado, “lo que muchas familias están eligiendo hoy en día”. Si bien no se refiere al gobierno kirchnerista, está claro que ‘los que eligieron lo público’ son afines a este movimiento.

Aquí no se analiza quienes no pueden acceder a lo privado, ni las condiciones estructurales de una educación digna, como sí sucedió durante el gobierno kirchnerista (de

parte de los funcionarios como de intelectuales afines); es decir que hay un discurso meritocrático de falsa transparencia donde ‘todos podrían tomar la decisión de ir a la escuela privada’, aunque solo sea un bajo porcentaje quien puede acceder a ese lugar. Esto es una manera de excluir y de construir una frontera discursiva entre quienes pueden y quiénes no. No hace falta lanzar un enunciado directo, más bien se crea toda una lógica que legitima el valor meritocrático.

Lo mismo sucede en el discurso que da frente al reclamo salarial docente, en el que se estigmatiza al sindicato de profesores y enfrenta a unos con otros. Ahí deja claro que el Estado no está para gastar e invertir en ‘los que se la llevan’:

“¿Es de equidad y es justo que la mayor parte de los docentes de nuestra provincia vayan a trabajar y pongan su mayor esfuerzo por enseñar, y una minoría se lleve 19 mil millones de pesos en licencias con enormes abusos? [...] Todos los que estamos acá sabemos que nadie que nace en la pobreza llega a la universidad”.

Aparece la idea de que quienes nacieron en la pobreza no llegan a la universidad, lo que hace inteligible su idea anterior de que lo privado es lo necesario para reforzar esa creencia que circula cual doxa de “ser alguien en la vida”.

5.3 EL DISCURSO SOBRE EL DISCIPLINAMIENTO EN CAMBIEMOS

Por último, interesa remarcar los discursos de quien fuera una de las funcionarias más importantes de esta alianza: la ex ministra de seguridad Patricia Bullrich. Particularmente, hay dos discursos que nos interesa analizar: el que dio en medio del conflicto con la comunidad mapuche, y el del denominado “caso Chocobar”.

Desde sus inicios, el objetivo de esta ministra fue imponer lo que muchos argentinos pedían a gritos: “la mano dura”. Había ya muchas demandas particulares que versaban sobre el enojo contra los planes sociales y las mejoras de vivienda, salud y dinero para los más necesitados en la etapa kirchnerista. Estos discursos fueron nucleados por la alianza Cambiemos para generar un cambio en la estructura hegemónica: es en este contexto que se hacen inteligibles enunciados sobre aquellos grupos que no fueran “productivos” para el país y que por ende se daba a entender que “vivían del Estado”. Esa lógica operó en varios conflictos protagonizados por Patricia Bullrich quien llegó a decir, en su enfrentamiento de desalojo y mucha violencia con la comunidad mapuche, que “un problema que tenemos los argentinos y los mapuches, que es un grupo, como les dije, de extrema violencia”. Aquí se estigmatiza y se expulsa a toda la comunidad mapuche, dando a entender que la totalidad de sus miembros es violenta, sin discernir o reflexionar sobre el reclamo o la problemática de vivienda de este colectivo. Si bien la comunidad mapuche no fue alojada del mejor modo durante la gestión kirchnerista, este enfrentamiento da cuenta de un cambio de época en el discurso del ejecutivo.

Otro antecedente es el discurso sobre el debate por la baja de edad para la impu-

tabilidad de menores, en el que la ex ministra expresa: “si yo tomo al menor... al chico, cuando comete su primer delito, lo que hago es impedir que ese [...] siga su carrera delictual”. La estigmatización hacia los jóvenes también fue una constante en la alianza Cambiemos, inclusive por parte de la conocida “juventud PRO”. Se trata de una idea de disciplinamiento tanto de la comunidad mapuche como de la delincuencia, sin deliberar críticamente sobre los motivos por los que las personas reclaman tierras o salen a robar.

Lejos de pensar la pobreza como se hizo durante el kirchnerismo, es decir, la temática discursiva que postulaba que el objetivo del Estado era considerar los derechos de los más vulnerados, el discurso de Cambiemos logra volver inteligibles nuevas ideas sobre la pobreza en relación a la seguridad. Otra vez aparece el valor de lo meritocrático.

Quizás el punto más alto de este discurso de disciplinamiento que posicionaba a miles de personas en los márgenes de la sociedad fue el del caso Chocobar: un policía que asesinó a un ladrón que le dio diez puñaladas a una persona en el barrio de La Boca, en Buenos Aires. La discusión principal se dio porque el asaltante tenía un cuchillo y Chocobar una pistola, es decir, legalmente no tenía que disparar. Sin embargo, la ministra de Seguridad Patricia Bullrich y el presidente Mauricio Macri brindaron toda su ayuda al policía, llegando a declarar, como lo hizo Macri: “Chocobar tiene todo mi apoyo”; “no entiendo el fallo de la justicia” (16 de febrero de 2018). Por su parte, Bullrich postuló que “salimos de un paradigma zaffaroniano para pasar a uno donde la víctima es más importante que el victimario” (6 de diciembre de 2018). Esto marca un cambio de época, de prioridades, de políticas, es decir, de discurso: aquí interesa pensar esa variación socio-discursiva que cambia con respecto al kirchnerismo. Macri critica el fallo de la Justicia –cuando procesan al policía Chocobar– diciendo que no entiende los argumentos del juez, dado que Chocobar “está para defender a todos los argentinos”. En ese sentido podemos preguntarnos: ¿no es, acaso, el ladrón, un argentino?

Consideraremos, por un lado, el discurso de Macri y, por el otro, el de Bullrich y Vidal, porque entendemos que el discurso del ex presidente expresa una cuestión central ya mencionada: el inclusivo y el exclusivo en relación a un proyecto de país. Por el contrario, en los discursos de ambas funcionarias aparece el exclusivo de manera excepcional, interpellando a esos sujetos que quedan al margen, relegados, estigmatizados.

El “estar juntos para seguir adelante y resolver los males que tenemos”, “el planteo sobre la argentina de hoy que debe ser responsable, un problema que tenemos todos y debemos solucionar”, etc. Por otro lado, aparece la exclusión: “se acabó la joda”, así, sin más, refiriendo a aquellos que estaban viviendo “de joda” sin asumir las “responsabilidades” para que “todos salgamos adelante”. ¿A quiénes se les acabó la joda? ¿A los que estaban con el gobierno anterior? ¿A quiénes piensan distinto? ¿A quiénes no quieren hacer el esfuerzo?

Respecto al primer discurso (el conciliador), podemos decir que la **acción teleológica**, es decir, ese “a dónde vamos” se expresa en las frases “tenemos que salir adelante”, “la Argentina que se viene”, etc. Esto va relacionado al contradestinatario por excelencia: “el gobierno anterior”. Es lo que parece formar parte de la experiencia, de eso “que ya vivimos y nos hizo mal”. Es acá donde aparece la **acción por hábitos**, donde la experiencia

histórica refiere a eso que se quiere comunicar: lo anterior nos sirvió como experiencia para saber que tenemos que ir hacia “otro rumbo”.

Respecto al **accionar axiológico**, a ese “qué queremos”, se vislumbra a partir del “salir adelante”, “el dejar el pasado atrás”, etc. Siempre aparece la **acción afectiva**, lo pathémico, la apelación a las emociones (que no es tan fuerte como en otros políticos) en relación a “los sueños que todos tenemos”. Si vamos a dejar atrás ese pasado que nos hizo mal, es que estamos construyendo un mundo mejor donde cualquiera puede acceder a lo que antes era prohibido.

Respecto a la **acción dramática**, Gosselin (1998) refiere al ¿qué hacer?, es decir, fundamentalmente esto se da en casos de catástrofes naturales. Pero, ¿es el kirchnerismo un caso de catástrofe? Para Cambiemos, parece que sí. La comunidad mapuche y los que delinquen también lo son.

Por último, respecto a la **acción comunicativa**, podemos ver que el discurso de Macri apela a lo polémico a partir de un contradestinatario que está siempre ahí, es el enemigo que hay que eliminar. Y aparece una invitación, un “vamos todos juntos que se puede”.

En Bullrich y Vidal vemos con mayor claridad aquellos sujetos marginales, esos excluidos que no tienen lugar en el proyecto “inclusivo” que propone el presidente Macri. Aparece aquí la noción de interpelación subjetivante por excelencia. Se configura una subjetividad marginal produciendo un sentido singular que aleja a los sujetos del centro de la escena: el que es pobre, mapuche o ladrón queda afuera del sistema hasta cuestionar, en términos de Bullrich, si es argentino.

Bullrich y Vidal buscan la adhesión de la audiencia apelando a la **acción afectiva** y **dramática**: buscan que el público se sienta interpelado por los casos en cuestión: la emoción aparece en relación al ‘mañana te puede tocar a vos’. Esto va acompañado de un quehacer claro: ‘hay que crecer’ en el caso de Vidal, o el “hay que impedir que el chico siga su carrera delictual”. No aparece ninguna reflexión sobre cuáles son las estrategias propuestas para crecer, en el caso de Vidal o por qué una persona roba, apelando al sentido común sobre que, si alguien roba, seguro lo volverá a hacer y así sucesivamente, en el caso de Bullrich. ¿Qué opciones se proponen para que un chico no delinca? Ninguna, es por eso que entendemos que ahí aparece la marginalidad, la exclusión, lo precario. También está en la generalización de “los mapuches son de extrema violencia”, separándolos del colectivo de “argentinos”. Ellos parecen ser otra cosa, están afuera del “nosotros” y son peligrosos. En el caso de Vidal, como vimos, aparecen los “pobres que no llegan a la universidad”, otra sentencia y generalización que expulsa del sistema a quien no tiene nada. Ahí aparece la **acción por hábitos**, lo que forma parte de nuestra experiencia, lo que es obvio: “todos sabemos que no llegan”.

Como puede verse, la acción comunicativa de ambas funcionarias es claramente polémica, muestra un “nosotros” y un “ellos” que invita a la exclusión, a ese otro que tiene que estar alejado para que puedan construir una Argentina mejor, eso que tanto repitió Macri en sus discursos.

6. CONSIDERACIONES FINALES

A partir de estas consideraciones, podemos pensar que, en este nuevo panorama, el estudio del discurso político debe estar acompañado de una indagación sobre la comunicación política integral de los candidatos en cuestión, dado que el hombre y la mujer política está obligadas a trabajar con diversos parámetros que lo proyecten, de manera favorable, para lograr la adhesión del público.

Entendemos que la alianza Cambiemos tiene, de manera constitutiva, una contradicción permanente a partir del mecanismo inclusión/exclusión, contradicción que muy propia del neoliberalismo. La idea de que “podés formar parte si te esforzás y si no pensás diferente” parece ser una constante. Por un lado, están construyendo una Argentina para todos y, por el otro, hay que “cortarle la joda” a aquellos que obturan la posibilidad de cambio.

Salvando las distancias, se puede ver en ciertos discursos de los presidentes Trump y Bolsonaro algunas de las recurrencias señaladas. El estar adentro/afuera parece estar presente en los discursos de los gobiernos neoliberales. La configuración del sujeto marginal se hace a través de una interpelación ideológica que, como ya decía Althusser y Pêcheux hace más de 40 años, se manifiesta en su espacio por excelencia –no el único– que es el plano de lo discursivo.

Por último, consideramos que es posible articular herramientas del análisis político del discurso con las de la comunicación política. En ese sentido, adherimos al eclecticismo propuesto por algunos autores que, lejos de pretender una metodología rígida, proponen una articulación pertinente entre las teorías sin llegar a la hibridación por la hibridación.

NOTAS

1. Este tema es trabajado en nuestro equipo de investigación “Discurso Social. Lo visible y lo enunciable”, a partir del proyecto con subvención SeCyT “En los márgenes: sujetos, discursos y políticas de vida en la contemporaneidad” del programa Discurso Social: lo visible y lo enunciable del CEA-FCS-UNC.
2. Tomamos la noción de neoliberalismo de Laval y Dardot (2013), quienes dicen que este sistema opera como una racionalidad gubernamental que atraviesa la vida de hombres y mujeres a partir del principio de la competencia.
3. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=6PXnMWS9fho> (Discurso sobre el gasto de energía. Fecha: 11 de julio de 2016)
4. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=szu4I52MB2k> (Entrevista con Lanata. Fecha: 25 de julio de 2016).
5. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=wNwJkMqTi40> (Debate sobre “La Argentina que se viene”. Fecha: 12 de enero del 2019)
6. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=sgaw4ybbB64> (Polémica frase: María Eugenia Vidal sobre los pobres y la Universidad. Fecha: 31 de mayo de 2018).
7. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=M-MN6vRU4LE> (Conflicto con la comunidad mapuche. Fecha: 16 de agosto de 2017).
8. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=dtxtwRDUWSk> (Debate por la baja de edad para la imputabilidad de menores. Fecha: 14 de enero de 2019).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALTHUSSER, L. (1988) *Ideología y aparatos ideológicos del Estado. Freud y Lacan*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- BUTLER, J. y ATHANASIOU, A. (2017) *Desposesión: lo performativo en lo político*. Buenos Aires: Eterna cadencia.
- CANEL, M. J. (2008 [1999]) *Comunicación política. Una guía para su estudio y práctica*. Madrid: Tecnos.
- ESCUADERO, L. (2002) "La comunicación política, transformaciones del espacio público", en *deSignis 2*, 9-12.
- GOSSELIN, A. (1998) "La comunicación política. Cartografía de un campo de investigación y de actividades". En Mouchon, J., Gosselin, A. y Gauthier, G. (Coord.). *Comunicación y política*, 9-28. Barcelona: Gedisa.
- LACLAU, E., Y MOUFFE, Ch. (1987) *Hegemonía y estrategia socialista*. Madrid: Siglo XXI.
- LAVAL, C. y DARDOT, P. (2013) *La fábrica del sujeto neoliberal. La nueva razón del mundo*. Barcelona: Gedisa.
- VOMMARO, G. (2017) *La larga marcha de Cambiemos. La construcción silenciosa de un proyecto de poder*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Semiótica de la moda deportiva: La superzapatilla deportiva / *Semiotics of a sports fashion: The super sports shoe*

Daniel Anica Reyes

(pág 259 - pág 266)

Una de las características principales de la moda es la variación de sus formas, la cual permite diferenciar clases sociales, épocas y actualmente a las marcas. La moda deportiva ha avanzado considerablemente estos últimos años y diferentes sucesos permiten que las formas materiales necesiten actualizarse. En concreto, el calzado deportivo se encuentra en una nueva etapa: la profesionalización de sus usuarios. A partir de ello surgen las interrogantes: ¿Cómo se establece la moda deportiva? ¿Qué tipo de mecanismos utiliza? ¿De qué manera repercutió este evento en el diseño de calzado deportivo?

El presente artículo aborda el récord del maratonista Eliud Kipchoge en 2019 bajo una semiótica de la moda orientada hacia la marca.

Palabras clave: Moda, calzado deportivo, marca, fibra de carbón.

One of the main characteristics of fashion is the variation of its forms, which allows differentiating social classes, eras and currently brands. Sports fashion has advanced considerably in recent years and different events allow material forms to need updating. Specifically, sports footwear is in a new stage to be explored, which involves, on the one hand, the professionalization of its users. From them the questions arise: how is sports fashion established? What kind of mechanisms does it use?

This article addresses Eliud Kipchoge's record in 2019 under a brand-oriented semiotics of fashion.

Daniel Anica es egresado de la Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco. Cursó el área de especialización en Semiótica Visual y Semiótica de la Imagen.
Email: Danielanicareyes2@gmail.com

Recibido 09/02/2021

Aprobado 15/02/2021

Atribución-NoComercial-CompartirIgual
CC BY-NC-SA



INTRODUCCIÓN

En 2019, el corredor keniano Eliud Kipchoge rompió el récord de dos horas para un maratón, con un tiempo de 1:59:40. A pesar de ser un suceso internacional e histórico, no es reconocido como un récord oficial, debido a las condiciones de preparación del maratón, entre las cuales se encuentra el calzado que llevaba puesto Kipchoge. Dicho evento transformó la visión e importancia del calzado deportivo en la industria de la moda deportiva.

La zapatilla *Nike Air Zoom Alphafly Next%* fue elaborada a partir de materiales tecnológicos patentados por la marca: almohadillas Zoom Air, espuma ZoomX, tela AtomKnit y placas triples de carbono. A partir de esto, diferentes marcas aumentaron su interés por confeccionar calzado especializado para su uso masivo. Lo anterior, permite reconocer un proceso de socialización del gusto, en el cual las marcas son repetidores de un mismo elemento. Por tal motivo, es importante analizar con mayor detalle el papel de las zapatillas en el récord de Kipchoge y en la modalización – o socialización – de sus elementos por otras marcas.

Para ello, es pertinente la perspectiva semiótica de la moda seguida por Lucrecia Escudero (2020), en la cual la moda no es un *sistema*, sino un proceso de *semiosis cultural*. Es decir, cuando se reconoce el proceso de conexiones lógicas en la moda, se permite desarticular los elementos y entender su funcionamiento en la sociedad. Es así que surgen las preguntas: ¿De qué manera repercutió este evento en el diseño de calzado deportivo?, ¿Qué tipo de mecanismos utiliza?, ¿Cómo establece una marca deportiva una moda? El objetivo de este trabajo es presentar una explicación semiótica sobre un evento y un producto deportivo.

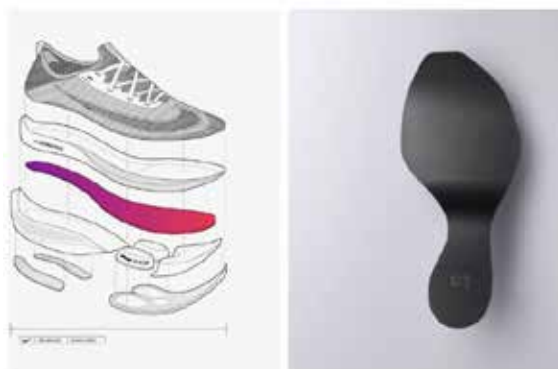


Fig. 1. Ilustración de las zapatillas deportivas Nike Air Zoom Alphafly Next elaborada por Nike.

1. LA MODA DEPORTIVA

De acuerdo con Roland Barthes (1966) existen tres tipos de variaciones capaces de modificar una cultura: los acontecimientos, las coyunturas y las estructuras. Cada una se caracteriza por el periodo de duración y el cambio implicado: en la primera son los cambios manifestados de manera anual; en la segunda, *son las variaciones sobre las formas arque-*

típicas producidas generalmente por las modas; y en la tercera, son las formas arquetípicas del vestido donde se presentan pocas o nulas variaciones. En tal perspectiva, el récord de Kipchoge se encuentra en la transformación de las coyunturas del diseño de calzado deportivo que hasta ese momento solo se ocupaba de mejoras materiales y elementos atractivos.

Lo particular de tales zapatillas deportivas ha sido la especialización de su función. Además de proteger el pie durante la carrera, se perfila como prótesis según Umberto Eco (1997). Puntualmente me refiero al tipo de prótesis *extensiva*, la cual prologa la acción natural del cuerpo. Las zapatillas deportivas se constituyen como prótesis porque mejoran el rendimiento y la biomecánica del cuerpo, trabajan con el y le permiten alcanzar otros objetivos que por sí solo no podría.

El aumento de la función en la zapatilla generó el inicio de una moda: *la superzapatilla deportiva*. Es decir, el diseño y la confección se dirigen hacia un objeto especializado y alejado del calzado deportivo común, preparado principalmente para atletas de “alto nivel”, y que poco a poco llega al público general. Este fenómeno fue observado por Simmel:

“la moda, esto es, la nueva moda, sólo ejerce su influjo específico sobre las clases superiores. Tan pronto como las inferiores se la apropian y, traspasando las fronteras que la clase superior ha marcado, rompen la unidad de ésta que la moda simboliza” (2014: 40):

La moda sucede con las clases superiores y posteriormente influye a las inferiores como lo reconoce Simmel. De tal manera, en el mundo deportivo las clases superiores son los atletas de alto rendimiento quienes históricamente son los precursores de las transformaciones deportivas más relevantes, pues en sus actividades se encuentran los límites de la innovación y transformación.

Por tal motivo, es evidente que el paso de la moda entre una clase y otra motiva la transformación y la innovación constante (Simmel 2014: 48). Es así que solo hay moda en un esquema de ruptura, progreso e innovación, o en otras palabras de modernidad (Baudrillard 1976 [1980]).

Cuando se diseña un producto exclusivo y especializado se vuelve deseable para el público general y establece un tipo de semiosis a favor de la marca deportiva. De esta forma se define una tendencia para el sector del running, en donde los productos están diseñados para cumplir las necesidades modernas impuestas por atletas de alto rendimiento como es el caso de Kipchoge. Georg Simmel describió tal comportamiento como la (2014: 35) “imitación de un modelo dado” y que “conduce al individuo por la vía que todos llevan, y crea un módulo general que reduce la conducta de cada uno a mero ejemplo de una regla”.

De acuerdo con Lucrecia Escudero (2020:40) la Moda “más que un Sistema, como lo veía Barthes, es un proceso de semiosis cultural donde la tendencia incidiría sobre la Moda, marcando el ritmo y los ciclos de cambios”. En el caso del récord de Kipchoge, las zapatillas deportivas Nike inauguran una etapa para la industria del calzado deporti-

vo respecto a las funciones e innovaciones tecnológicas. ¿Cómo observa la semiótica tal proceso? Es posible entonces establecer un acercamiento semiótico sobre el acontecimiento desde la perspectiva de Charles Sanders Peirce (1955) en la cual define a un signo como “Algo que está en lugar de otra cosa bajo cierto aspecto o circunstancia” y de acuerdo la propuesta metodológica de Alfredo Cid (2019), se puede representar tal evento deportivo de la siguiente forma:

Signo	Acontecimiento
Algo	Zapatillas exclusivas Nike
Que está	relación lógica
En lugar de otra cosa	Superioridad deportiva
Aspecto o circunstancia	Romper un récord mundial

Fig. 2 Aplicación del signo Peirceano al acontecimiento deportivo. Elaboración propia a partir de Cid Jurado (2019)

A partir del acercamiento semiótico se observa que, Nike aprovechó el récord para posicionarse como una marca con superioridad deportiva y al mismo tiempo estableció un modelo para el sector del running. A partir de ello, Nike presentó la colección de este par de zapatillas en una versión menos especializada para el público general. Como lo menciona Volli (2001) desde hace más de un siglo, las variaciones producidas por la moda se presentan en forma de colecciones; la moda como un conjunto de propuestas de vestidos ligados fuertemente al tiempo y al autor. Las colecciones facilitan identificar los cambios que median el gusto y el sentido común característicos de una época. De esta manera, la moda anticipa momentos de transición y representa transformaciones en el gusto (Calefato 2001).

A continuación, se toma como ejemplo un caso similar: el de Michael Jordan. Con la finalidad de comparar las formas utilizadas por Nike en el posicionamiento de sus productos. En 1985 Michael Jordan utilizó las zapatillas Nike Air Ship Pro en algunos partidos, y la NBA decidió prohibirlas por incumplir las normas de los uniformes. En consecuencia, Nike y Jordan diseñaron las zapatillas Air Jordan 1 con la finalidad de usarlas en partidos oficiales y al mismo tiempo venderlas al público en general.

Es importante recapitular hasta este punto las recurrencias en ambos casos, para así esclarecer las formas utilizadas por Nike en el posicionamiento de sus productos:

Elementos	Recurrencias	
Figura deportiva	Michael Jordan	Eliud Kipchogue
Producto especializado	Nike Air Ship Pro	Nike Alphafly
Evento Deportivo	Partido NBA	Maratón de Viena
Lanzamiento de producto menos especializado	Jordan 1	Nike Air Zoom Alphafly Next%

Fig. 3. Cuadro de elementos recurrentes en la moda deportiva de Nike. Elaboración propia.

2. NUEVOS SIGNOS EN LA MODA DEPORTIVA

Algunos de los efectos del evento de 2019 se observan en otras marcas deportivas. A continuación, se enlistan los casos más representativos de las zapatillas elaboradas con objetivos similares (recorrer distancias más largas en menos tiempo o con menor esfuerzo) o con materiales similares (fibra de carbono).

Marca	Modelo de calzado Deportivo	Material característico	Finalidad
Asics	Metaracer	La espuma FLYTEFOAM de la entresuela, que brinda mayor reactividad	Corredor Casual
Adidas	ADIZERO ADIOS PRO	En la mediasuela usa tecnologías como la espuma Lightstrike PRO y las varillas de carbono EnergyRods,	Maratón
New Balance	Fuel Cell TC	Con la exclusiva tecnología FuelCell se obtiene un mayor retorno de energía, mejorando la propulsión para ganar en velocidad,	Milla Atlética, 1.609 metros
HOKA ONE	ONE CARBON X-SPE	La placa de carbono permite conseguir una zancada más energética,	Carreras largas y difíciles.
HOKA ONE	ONE Carbon X	La placa de fibra de carbono en la zona delantera del modelo para favorecer la fase de impulso;	Largas distancias
Saucony	Endorphin Pro	Placa de carbono y espuma de amortiguación mejorada	Impulso rápido
Skechers	Speed Elite Hyper	HyperBust de Skechers en la mediasuela y la placa de carbono	Velocidad

Fig. 4. Cuadro de modelos de zapatillas deportivas. Elaboración propia

Los materiales en común no son utilizados ilusoriamente, sino que tienen una función comunicativa evidente. Es decir, existe la regularidad de usar la fibra de carbono con la misma finalidad: significar la velocidad. Sin embargo, es necesario preguntarse ¿cómo se articula dicha conexión? En principio esto corresponde a las cualidades físicas del material; la fibra de carbón es ligera con respecto a otros materiales y tiene una elevada resistencia a la tensión y compresión. Este material también es usado con los mismos principios por la industria automovilística, aeronáutica, naval, entre otras. En segundo lugar, el significado es puesto en marcha gracias a las conexiones lógicas derivadas de su uso.

Tales cualidades justifican su uso en las zapatillas deportivas donde cumple además una doble interacción: una con el usuario y otra con el objeto-zapato. De esta manera, la

función de dicho material en forma de plantilla dentro de las zapatillas deportivas se configura como interfase según Gui Bonsiepe (1999):

La interfase es el ámbito central hacia el que se orienta el interés del diseñador. Gracias a la proyección de la interfase se articula el campo de acción en la etapa de utilización de los productos: la interfase vuelve accesible el carácter instrumental de los objetos y el contenido comunicativo de la información (Bonsiepe 1999: 17).

De acuerdo con Bonsiepe la interfase no es un objeto sino un espacio en el cual se articula la interacción entre el cuerpo humano, la herramienta y el objeto de acción; es entonces fundamentalmente el factor constitutivo del utensilio. Se retoma a continuación el diagrama propuesto en su libro con el fin de esclarecer el papel de la interfase:

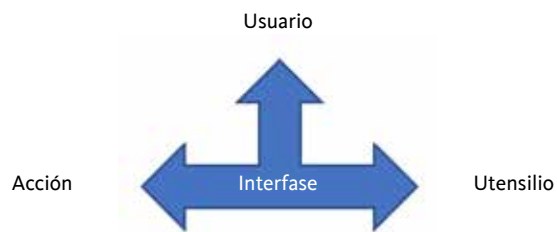


Fig. 5. Esquema de la interfase elaborado por Gui Bonsiepe

La plantilla de fibra de carbono funciona como interfase porque logra mediar entre el atleta, la zapatilla deportiva y la carrera. De esta forma se establece como el factor constitutivo del utensilio deportivo.



Fig. 6. Esquema de la interfase redefinida hacia la fibra de carbono.

La preocupación moderna de las zapatillas deportivas se centra no únicamente en satisfacer al usuario, sino también en devolverle la mayor cantidad de energía mientras corre, de manera que la zapatilla deportiva funcione como una especie de resorte para empujar al atleta hacia adelante. Por esta razón, el material de las zapatillas Nike de Kipchogue se convierte en un signo de la velocidad, gracias a sus cualidades inmanentes y a su articulación con una semiósis de la marca. Ahora parece importante establecer una

propuesta semiótica de corte cognitivo donde se aclaren las conexiones lógicas presentes en la formulación de dicho signo:

Signo	Material
Algo	Fibra de Carbono
Que está	relación lógica
En lugar de otra cosa	Reactividad/velocidad
Bajo cierto aspecto	pisada
O circunstancia	Correr

Fig. 7. Aplicación del signo Peirceano a la fibra de Carbono. Elaboración propia.

3. BREVES CONCLUSIONES

La moda a través de las tendencias elabora nuevas formas de representación haciendo uso de los principios físicos que la fibra de carbón le permite, pero también resemantiza los acontecimientos individuales en un significado social. Es decir, el éxito de un personaje lo transforma en una estrategia de posicionamiento para una marca y en un valor compartido socialmente. Sin duda sería interesante abordar este mismo suceso desde una semiótica narrativa.

Debido a su cualidad reactiva, la fibra de carbono se constituye como una interfase, pues parte de la presión con que se ejerce la pisada es devuelta al corredor en forma de propulsión. Este hecho físico se convierte en el elemento identitario para algunos productos deportivos modernos y, es posible que siga desarrollándose en el futuro gracias a las posibilidades aplicativas. Además, el uso de este material especializado orienta a la profesionalización de los usuarios en la técnica de carrera con la finalidad de obtener el mayor beneficio que este puede proporcionar.

El significado utilizado para la fibra de carbono como signo de velocidad se establece también en conjunto con otras áreas. De esta forma se configura un sistema de significado mucho más elaborado y socialmente compartido. Es decir, es reforzado. El retorno de la energía (que es una cualidad del material y de su modelación) se ha transformado además en el concepto de algunas colecciones deportivas, lo cual enriquece aún más el panorama para este punto de interés.

La relevancia de una semiótica de la moda se hace presente cuando nos encontramos ante eventos históricos que logran transformar las formas arquetípicas del vestuario. Observar la moda como un proceso involucra reconocer todos los elementos que participan en su establecimiento, desde los hechos sociales hasta los elementos materiales. Los cuales no deben estudiarse por separado pues ambos contribuyen a la materialización y la significación de la moda.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BARTHES, R.** (1967 [2003]) *“Système de la Mode”*. París: Éditions du Seuil, (TR) “El sistema de la moda y otros escritos”, (2003) Ediciones Paidós, Barcelona.
- BAUDRILLARD, J.** (1968[2003]) *“L’échange symbolique et la mort”*, París: Gallimard, (TR) “El intercambio simbólico y la muerte”, (2003) Siglo XXI Ediciones, Madrid.
- BONSIEPE, G.** 1995 *Dall’oggetto all’interfaccia*. Mutazioni del design, Francia: Presses universitaires de France (TR) “Sociología del rito”, (1972) Amorrortu Editores, Argentina
- CALEFATO** 2001” *El cuerpo vestido, los sentidos y la escritura: entre La moda y el cine*. Designis 01, p 203-224.
- BONSIEPE, G.** 1995 *Dall’oggetto all’interfaccia*. Mutazioni del design, Francia: Presses universitaires de France (TR) “Sociología del rito”, (1972) Amorrortu Editores, Argentina
- CID, A.** (2019) Catedra de Semiótica Umberto Eco
- ECO, U.** (1968 [2016]) *La struttura ausente. Introduzione a lla ricerca semiologica*. Milano: Bompiani (TR) “La estructura ausente”, (2016) Segunda edición, México, Debolsillo.
- (1975[2016]) *Tratado de Semiótica General*”, (2016) Segunda edición, México, Debolsillo.
- (1997[2019]) *Kant e l’ornitorrinco*, Milán: Libri, (TR) “Kant y el Ornitorrinco” segunda edición, Penguin Random House, Barcelona.
- ESCUADERO, L.** (2020) *Moda y Tendenci(s) en el momento neorromántico*. Designis 32, p 37-47
- PEIRCE, C.** (1955) *Logic as semiotics: a theory of signs. Philosophical Writings of Peirce*. New York: Dover Publications
- SIMMEL, G.** (1905[2014]) “Filosofía de la moda” (2014) Madrid: Casimiro.

