

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 'semiósfera' 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 bosnianos 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 brasileño, 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 tópico 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 Manaos requiere tres días de navegación, el contrario, desde Manaos 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 París*, dirigida por Clint Eastwood, la comedia *Euroviage 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.
- FORNÄS, 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*. Copenhagen: 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. Hamerrow: *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.

HJELMLEV, 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.

LADOWSKI, 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 semiotica della cultura*. Roma: Meltemi.

LORUSSO, A. M. (2010) *Semiotica 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 semiotica 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 signifiante 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.