

**EL TREN COMO ESPACIO SEMIÓTICO DESDE UNA MIRADA
CULTURAL DE FRONTERA.**

(THE TRAIN AS A SEMIOTIC SPACE FROM A CULTURAL FRONTIER LOOK)

Angélica QUIROZ *

RESUMEN

El ferrocarril constituyó durante muchos años una de las principales vías de acceso al territorio argentino por parte de la migración boliviana. Como espacio de convivencia intercultural el tren adopta un sistema de códigos que se resuelve en un campo simbólico donde una cultura de frontera se explica por la acción de efectores semióticos que van a generar un universo fuera del cual no pueden explicarse determinados comportamientos y conjuntamente con ellos la naturaleza de los elementos con los que interactúan.

Este trabajo se apoya en la construcción teórica de semiósfera que postula Iuri Lotman para explicar las culturas de fronteras desde cualquier interpretación que al respecto se tenga de tal denominación. En este sentido se pretende mostrar cómo el ámbito del espacio tren utilizado por las migraciones bolivianas que ingresaban a la Argentina por la provincia fronteriza de Jujuy constituyen un espacio simbólico en el que sus diferentes categorías semióticas (núcleo y periferia, filtros bilingües, delimitación, transición) se resemantizan en un universo con valores propios. Por otro lado, se intenta rescatar sus configuraciones en las representaciones de los actores mediante su testimonio sociocultural. De estos objetivos se derivan connotaciones percibidas en los discursos sociales de los involucrados como de despojo y de pérdida de identidad que no es otra cosa que pérdida del espacio y de su configuración étnica.

Palabras Clave: frontera-identidad, migración, tren (ferrocarril), símbolos.

ABSTRACT

For many years the railway constituted one of the main ways of access for Bolivian migration to the Argentine territory. As space of intercultural coexistence the train adopts a code system that resolves into a symbolic field where a culture of frontiers explains itself for the action of semiotic operators which are going to generate a universe outside of which certain ways of behaviorism cannot be explained and together with them the nature of the elements with which they interact.

* Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales - Universidad Nacional de Jujuy - Otero 262 - CP 4600 - San Salvador de Jujuy - Jujuy - Argentina.
Correo Electrónico: geliquiroz@yahoo.com.ar

This paper relies on the theoretical construction of semiosphere stated by Juri Lotman to explain the culture of frontiers from any interpretation that one may have of such denomination. In this sense it is pretended to show how the scope of train space used by Bolivian migration that came into Argentina Through the bordering province of Jujuy constitute a symbolic space in which its different semiotic categories (nucleus and periphery, bilingual filters, delimitation, transition) are retransformed semantically into a universe with its own values. On the other hand, it tries to rescue its configurations in the representations of the actors by means of their sociocultural testimony. Connotations are derived from these objectives such as dispossession and loss of identity perceived in the social speeches of the people involved which mean the loss of space and their ethnic configuration.

Key Words: *frontiers, identity, migration, train (railway), symbols.*

INTRODUCCIÓN

El propósito de este trabajo es mostrar cómo el espacio del tren en el proceso de migración boliviana a la República Argentina por la provincia fronteriza de Jujuy constituye un ámbito simbólico de cuya lectura surgen interpretaciones que explican algunas de las representaciones que las comunidades de inmigrantes bolivianos en su ingreso al país.

Si bien éste no es un espacio simbólico vigente desde el cierre del Ferrocarril en la provincia, permanece vivo en el recuerdo de los habitantes jujeños, fundamentalmente porque constituyó una fuente importante de expansión cultural que no se ha agotado a pesar del tiempo y de cuya riqueza dan cuenta la literatura y la crítica social como así también desde los análisis cotidianos del pueblo para quien este medio de transporte significó y significa, aun hoy, una veta inagotable de progreso económico y sobre todo cultural, y cuyo rescate todavía es sienten como posible. En este sentido, se entiende que siendo la cultura la memoria de una colectividad es inevitable enfocar este análisis desde la cultura misma donde determinados conceptos, en este caso particular, los del ámbito férreo, perviven, ya que *“...su actualización...se realiza dentro de los límites de alguna invariante de sentido que permite decir que en el contexto de la nueva época el texto conserva, con toda la variancia de las interpretaciones, la cualidad de ser idéntico a sí mismo.”* (Lotman, 1995)

De este modo el espacio simbólico del tren, que ha estructurado una determinada cultura y que permanece en su memoria, se actualiza permanentemente por la presencia de constantes en la interpretación de las causas y consecuencias que motivan su cierre y la importancia de su valoración como patrimonio cultural en el transcurso del tiempo.

Por otro lado es la memoria también la que rescata los valores simbólicos con los que los inmigrantes, en su primer contacto con la nueva comunidad, a la que ingresan en calidad de intrusos con los que se desenvuelven en este primer microespacio.

Desde la semiótica se intenta rescatar el espacio del tren como síntesis del concepto de frontera cultural, no solo porque la provincia de Jujuy constituye un punto geográfico que limita dos naciones, sino por la noción de semiosfera que postula I. Lotman.

El abordaje semiótico desde la semiosfera de Lotman permite encarar el estudio del espacio del tren en las representaciones de los inmigrantes bolivianos porque posibilita rescatar su imagen en un espacio de transición cuyo abordaje resulta árido por su inestabilidad, heterogeneidad y divergencia.

El espacio semiótico del tren es en sí un lugar de confluencias de diferentes culturas de sus interactuantes, cada uno de los cuáles representa un universo en sí mismo; entonces, ¿cómo definir esta variedad con un criterio uniforme que no deje fuera este aspecto que constituye su verdadera riqueza?. Desde los conceptos de la semiosfera se intenta descubrir la unicidad de esta diversidad con un criterio coherente y orgánico.

Para Lotman la noción de frontera de una semiosfera o espacio semiótico delimitado estará dado especialmente por la capacidad de “filtrar” y “elaborar adaptativamente” en otras palabras traducir al lenguaje semiótico informaciones externas aparentemente irrelevantes para constituirlos en verdaderos centros de información y significación. De esta forma, la existencia de hechos aparentemente triviales, rescatados de la memoria en un espacio-tiempo semióticos permite reconstruir las imágenes de estos inmigrantes como una forma diferente de conocimiento y por ende del conocimiento de su cultura y la explicación de sus costumbres, ya que el tren constituyó una de las vías de acceso más profusas de inmigrantes de los últimos tiempos en nuestro país y por lo tanto un segmento de historia que constituye un medio de comunicación eficaz.

CONSIDERACIONES ACERCA DE LA COMUNICACIÓN POR MEDIO DEL TRANSPORTE FÉRREO EN LA PROVINCIA DE JUJUY

Desde los caminos que siguieron los antiguos Incas en las incursiones realizadas por tierras jujeñas hasta las rutas actuales que interconectan dos naciones, Argentina y Bolivia, con perfiles culturales y étnicos definidos y a la vez semejantes, existe una necesidad imperiosa por comunicarse.

Esta necesidad urge la construcción de vías de acceso o de egreso que abren a los hombres un sin fin de posibilidades: económicas, educativas, de investigaciones, mercantiles, recreativas y a la vez le muestran que, cualquiera sean las formas que adquieran estos intereses, la comunicación fundamentalmente implica transformación.

Comunicar es conectarse con el otro y esta conexión necesariamente provoca una transformación desde el cambio, el rechazo o la indiferencia que es también un modo de transformación aunque en sentido inverso. En otras palabras, comunicar es un proceso dinámico. El contacto con el otro de su misma o de otra cultura es activo ya que implica su realización como ser humano, con posibilidades de expresarse, de interactuar y de relacionarse.

En este sentido la comunicación es siempre progreso desde el momento en que el conocimiento, la construcción y la explicación de entidades culturales están dados fundamentalmente por medio del contacto con el otro, desde su aprehensión y no de su opresión.

Así lo entendieron quienes desde 1863 proyectaron el ingreso del ferrocarril en la provincia de Jujuy hasta la extensión de su ramal a La Quiaca en 1903. Al respecto en Historia de las Comunicaciones en Jujuy, el Prof. David Jorge Casas (h) dice:

“Las vías de comunicación siempre son factor de progreso para unas regiones y de abandono para otras cuando no son el fruto de trazados elaborados con amor y patriotismo, por ello su realización debe ser inspirada por un sentimiento integrador. Por ellos transita no solo el hombre sino todo lo que él produce y vivencia, valorándolo para bien o para mal. A la vera de los caminos están siempre las frustraciones o los triunfos, las penas o la alegría de los caminantes que por allí pasaron, y dijimos que ellos son el testimonio más vívido que el hombre dejó.”
(Casas, 1980)

De estos conceptos se rescatan dos: la comunicación como posibilidad de progreso y la comunicación como forma concreta de testimonio.

Si bien las motivaciones que alentaron la prolongación del ferrocarril de Córdoba a Jujuy en el año 1868 están fundadas en intereses eminentemente económicos que hacen a los inversionistas, dueños de las compañías, a desistir de su propósito en virtud de la aridez de sus tierras, la advertencia de los estudiosos acerca de su practicabilidad por la posibilidad de la explotación del *betún*, los convence de la conveniencia del negocio fundado además en la certidumbre de que el progreso no solamente es entendido como crecimiento económico sino también como crecimiento cultural por su contacto permanente, aunque esto sea una consecuencia del intercambio comercial.

Es así que como desde el cierre del ferrocarril en la provincia se observan, según manifestaciones de pobladores y de ex empleados del ferrocarril, serias alteraciones en las pequeñas economías locales que constituyen las estaciones y apeaderos de los lugares por los que suelen atravesar las vías férreas, antes verdaderas ferias de exposición y venta de productos autóctonos o mercados artesanales, de abastecimiento de pasajeros ávidos en la adquisición de productos generalmente manufacturados y ahora solo puestos esporádicos a la vera de la Ruta 9 para las que no se visualizan miras de mejoras económicas sustanciales y para cuyos vendedores, a veces, la suerte o la generosidad de automovilistas o conductores de colectivos suele reportar una mínima ganancia.

Otro tanto ocurre con la fuente de trabajo que proporcionaba este medio, ya que su explotación permite, en sus mejores tiempos, *el empleo de aproximadamente mil personas* (1), según apreciaciones de un informante, ex – guarda del Ferrocarril “Gral. Belgrano”.

Pero el despojo más importante lo constituye la privación del contacto intercultural e interétnico que constituye un verdadero yacimiento de símbolos que permiten la exploración y conocimiento de diferentes culturas en un proceso de apropiación de un espacio y de un tiempo que no se observa en la realidad del transporte automotor de colectivos, ya sea por sus disposiciones arquitectónicas, funcionales o de integridad, entendida esta última, no como la incorporación del usuario del transporte, o mejor dicho del interactuante de este espacio a culturas foráneas, desde donde se establece la dicotomía integración-marginalidad, sino en el mantenimiento de su identidad en tanto los medios reales lo permitan.

Como consecuencia de esto último surge la necesidad de dar testimonio del hacer y el acontecer del hombre en sus ritos, en sus costumbres y por sobre todas las cosas, rescatar del olvido y reconstruir a través del espacio del tren una cosmogonía que aglutina miradas y a la vez las diversifica para descubrir y entender una variada gama de relaciones contextuales y confrontarlas, a su vez con otras experiencias que permitan descubrir, analizar y meditar sobre las representaciones simbólicas de los migrantes en un determinado espacio y tiempo.

PRECISIONES SOBRE EL CONCEPTO DE SEMIOSFERA Y DE FRONTERA SEMIÓTICA

La conceptualización de semiótica “*como ciencia de los signos ya se encuentra en las reflexiones filosóficas desde hace 2500*”. Ferdinand de Saussure, rompiendo con la tradición histórico comparativista del siglo XIX, remarca en el Curso de Lingüística General la idea de que la lengua es un sistema de signos y, por lo tanto, la lingüística es una parte de la semiótica. El fundador de la semiótica contemporánea en el ámbito filosófico es, Charles S. Peirce. En la concepción de Peirce, todos los conceptos y las palabras humanas son signos.

En **Semiosfera I y II**, Iuri Lotman, adecuando su teoría a las definiciones dadas por V. I. Vernadski sobre la biosfera, explica la existencia de un *continuum semiótico* donde se encuentran instaladas formaciones semióticas de diversos tipos y dispuestas en distintos niveles de organización. El concepto de que la historia del conocimiento científico es a la vez la historia de la creación de una nueva fuerza geológica en la biosfera permite a Lotman adecuar este principio al ámbito de la cultura, creando un nuevo campo teórico que parte de conceptos científicos para explicar determinados fenómenos sociales instalados en una determinada cultura.

Así, semiosfera es un organismo complejo que funciona como un “gran sistema” fuera del cual es imposible la existencia misma de la semiosis.

Lotman observa que investigaciones basadas en la necesidad de darle un marco científico a la semiótica hacen que su objeto de estudio sea cualquier objeto que ceda ante los recursos de la descripción lingüística lo que significaba ir de lo simple a lo complejo al modo de una estructura de átomo, esto obliga a reducir lo complejo a una suma de objetos simples.

Este método de conveniencia heurística, sin embargo, no podía dar cuenta de una organicidad funcional del espacio semiótico de una cultura donde cada una

de las partes pudiera dar cuenta del todo, el que a su vez se constituiría en un engranaje dinámico y diverso, es decir en un *continuum semiótico*.

La semiosfera es un espacio abstracto cerrado en sí mismo, donde tienen lugar procesos comunicativos y la producción de nueva información.

El universo semiótico está constituido por un conjunto de distintos textos y de lenguajes cerrados unos respecto de otros al que Lotman opone una versión más fructífera al considerar la existencia de un gran sistema fuera del cual es imposible una existencia semiótica.

CARACTERÍSTICAS DE SEMIOSFERA

Existen dos características para que la semiosfera adquiera una entidad de tal: **1. Delimitación:** ligado a determinada homogeneidad e individualidad respecto de lo que rodea el mundo semiótico, lo extrasemiótico y **2. Irregularidad:** el espacio semiótico puede fluctuar según la posición del observador hacia un espacio no semiótico externo. Estas posiciones están estrechamente vinculadas a la noción de frontera de una cultura dada.

La irregularidad en la semiosfera está vinculada también con la mezcla de los niveles en un nivel estructural, en una suerte de enfrentamiento de lenguajes y textos que se hallan en un mismo nivel, es decir, de textos en un todo semiótico en el cual también se incluyen los interpretantes de una cultura determinada.

Lotman lo explica de la siguiente manera:

“Imaginémonos la sala de un museo en la que en las diferentes vitrinas estén expuestos objetos de diferentes siglos, inscripciones en lenguas conocidas y desconocidas, instrucciones para el desciframiento, un texto aclaratorio para la exposición redactado por metodólogos, esquemas de las rutas de las excursiones y las reglas de conducta de los visitantes. Si colocamos allí, además, a los propios visitantes con su mundo semiótico, obtendremos algo que recordará un cuadro de la semiosfera.” (Lotman, 1995)

ORGANIZACIÓN DE LA SEMIOSFERA TREN

La semiosfera está dividida en núcleo y periferia como ley interna. No obstante las formas de su presentación difieren según el punto de vista del observador y del metalenguaje de descripción escogido, ya sea una autodescripción o una descripción de observación externa.

En el centro o núcleo se disponen los sistemas semióticos dominantes.

Las formaciones semióticas periféricas pueden estar representadas no por estructuras cerradas como los dispuestos en los núcleos sino por fragmentos de la misma o incluso textos aislados. Estos textos cumplen en el mecanismo total de la semiosfera la función de catalizadores, es decir la de transformadores de esa realidad.

La semiosfera tren no dispone de una estructura plenamente hermética como se define en el núcleo del sistema semiótico ya que la interacción constante de sus interactuantes, quienes descienden y ascienden a él es constante, sin embargo la obstrucción total de este elemento se da en tanto los códigos adquieran homogeneidad por la práctica de los pasajeros de las reglas a medida que se van interiorizando de su funcionamiento.

Las formaciones periféricas cumplen entonces la función no solo de catalizadores de la nueva realidad con la que interactuar sino también como temperadores de lo que consideran una violenta inflexión de la realidad.

Las culturas foráneas no pueden dar cuenta de la realidad que acontece en ese microcosmos en los que los códigos trastrocados responden a otras necesidades. La respuesta de éstas es de acomodamiento o de aislamiento o autoexclusión.

FRONTERA SEMIÓTICA

Si bien el término frontera descrito en la teoría de Lotman no difiere sustancialmente del concepto de frontera que se maneja comúnmente; esto es: límite que separa dos estados, no es antojadiza la idea de presuponer la existencia de los espacios fronterizos descritos por Lotman respecto de la semiosfera a los encontrados en nuestra cultura en situación de espacio físico fronterizo, ya que determinadas características de uno y otro concepto son coincidentes. Para ello, se va a tomar puntualmente el espacio del tren como modelo semiótico de cultura de frontera de la que es necesario hacer algunas consideraciones:

NOCIÓN DE “FILTRO BILINGÜE” EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS REPRESENTACIONES

La teoría que postula la semiosfera ha debido apelar a conceptos provenientes de otras disciplinas. De la física ha adoptado el concepto de filtros que representan entidades que traducen una materia a otra para obtener un producto de mayor pureza o concentración. En el proceso del filtrado existen también dos fases: una de descarte y otra de recuperación.

La primera supone el conocimiento de la materia cuya esencia se va afectar en su depuración.

La segunda, implica un conocimiento pero de la misma materia ya afectada.

Esto quiere decir que su función debe pertenecer a dos textos o lenguajes distintos.

El espacio semiótico del tren es un traductor continuo en el que se procesan diversos textos culturales para concentrar solamente aquellos que le van a dar una organicidad compleja. En otras palabras, la presencia de un gendarme y un inmigrante indocumentado van a constituir una entidad inseparable en cuyo proceso la figura de autoridad detentado por el primero de ellos va a ser el correlato de la situación del segundo y viceversa.

El espacio tren como frontera semiótica precisa un transformador bilingüe por el cual el gendarme resuelve su categoría funcional en virtud de la existencia de

un inmigrante que asuma otra categoría funcional, la de indocumentado. En el mundo extrasemiótico de cada una de estas dos entidades se resuelven cuestiones como: por un lado, la discriminación, la búsqueda de mejores condiciones de vida, la reinserción laboral, la búsqueda de un progreso cultural, la incertidumbre, la soledad, el desarraigo, etc. Por el otro lado, el control estricto en salvaguarda del patrimonio nacional, la prevención del contrabando, la discriminación, la subordinación, la indiferencia, la desconfianza, la violencia, etc.

Como uno de los textos extrasemióticos de la **semiosfera tren** pueden rescatarse los versos del escritor Carlos Aparicio, que describen al inmigrante en el poema *La Boliviana* del año 1958:

*“Por el tren de La Quiaca
con una guagua en la espalda
se vino la boliviana...*

.....
*¡Qué quemazón en sus ojos!
¡Qué limpia risa de ajipa!
¡Y las cimbas qué de largas!
Por el tren de la frontera
No sabía a qué distancia
La soledad la empujaba.*

*Traía dentro su coca
Una lágrima azulada;
Traía sobre su piel
El chuño de la asoleada
Y en su oscuro corazón
Toda una patria enterrada.*

*Por el tren de La Quiaca
Se vino la boliviana,
Con una muerte en el pecho
Y una guagua a sus espaldas (Aparicio, 1958)*

EL TREN COMO ESPACIO DE TRANSICIÓN:

Si bien el espacio físico del tren es un condicionante funcional en los textos comportamentales que confluyen y se confrontan en él, no se debe tomar este espacio en un sentido concreto ya que el espacio de la semiosfera es abstracto. De este modo, no es precisamente la arquitectura material en la que se detendrá este análisis aunque la utilice para explicar determinadas actitudes, sino en su arquitectura orgánico funcional.

Esto permite, por un lado, traducir los diferentes textos provenientes de diversos discursos culturales que confluyen en el espacio semiótico del tren, como por ejemplo el de los inmigrantes bolivianos y traducirlos al lenguaje interno de la

semiosfera. La noción de traducción implica un movimiento, una dinámica de transición, de mutación. Esto se observa por ejemplo en la necesidad de cambio que promueve este espacio en las actitudes de los inmigrantes bolivianos las que se reflejan en el cambio de indumentaria, la acomodación de la fonética e inclusive posturas para evitar su discriminación o rechazo, desde su posición de observador externo al espacio semiótico de pertenencia a la nacionalidad argentina a la cual aspira o en la cual desea insertarse laboralmente.

El tren es el espacio propicio del paso de un estado a otro, es el principio y el fin instalados simultáneamente en él. Es el punto de convergencia que une dos o más esferas de la semiosis, pero también de divergencia porque implica tomar conciencia de la propia especificidad, de la propia contraposición a otras esferas. Esto hace acentuar aún más el carácter absoluto de la línea con que la esfera está dada, esta contorneada.

La dualidad y singularidad en el espacio se sintetizan en unos versos del escritor Néstor Groppa rescatados de la Revista Tarja, N° 11 y 12 (1958)

*“Carabinero y gendarme,
entiéndelo con el alma:
cuando crucen por harina
las soledades del abra
la frontera no es el puente
ni el resguardo de la aduana;
en el río de vertiente
que a dos naciones separa,
es una línea de peces
debajo mismo del agua. (Groppa, 1958)*

ANÁLISIS DEL ESPACIO TREN COMO SEMIOSFERA

Más allá de las diferencias aparentemente insuperables confluyen en el espacio semiótico del tren categorías tipificables dentro de un orden semiesférico homogéneo que le otorga integridad y a la vez organicidad.

En este sentido, si bien cada uno de los actos particulares de los interactuantes en un espacio semiótico de un tren, como inmigrantes, turistas, viajantes circunstanciales, viajantes de negocios, vendedores ambulantes, maquinistas, etc., no le dan unicidad por su heterogeneidad funcional, sí lo hace la constitución de este espacio como un organismo complejo, como semiosfera permite distinguir cada uno de los planos sígnicos y permite su lectura de un modo integral y uniforme.

Al respecto Iuri Lotman en Semiosfera lo explica de este modo:

*“Así como pegando distintos bistecs no obtendremos un ternero, pero cortando un ternero podemos obtener bistecs, sumando los actos semióticos particulares no obtendremos un universo semiótico”
(Lotman, 1995)*

De esta forma el universo semiótico del tren se erige en semiosfera en cuanto pueda dar cuenta de las características que la determinan.

CARACTERIZACIÓN DEL ESPACIO SEMIÓTICO DEL TREN

DELIMITACIÓN

Determinados patrones comportamentales que se hallan estrechamente vinculados al campo de la semiótica interaccional se traducen en función de determinadas conductas que modifican sus modelos de regularidad general a través de “filtros bilingües” (Lotman, 1995) y esto provoca una suerte de isla semiótica fuera de la cual naufraga cualquier intento de interpretación.

En tal sentido el espacio coche de tren (considerado un modelo unívoco de los demás), tiene una disposición física interna específica, por ejemplo la cantidad de asientos, los que suman 51 en clase única, el ancho de los pasillos (1 metro aproximadamente), la distancia entre pasillo y ventanillas, las medidas de los portaequipajes, (30 cm de alto por 100 cm de ancho), las dimensiones de las ventanillas, (50 cm por 150 cm) la extensión entre cada fila de asientos y entre éstos y el baño, etc. En función de este espacio interactúan sus protagonistas y se perfila y define un espacio semiótico, constituido por un núcleo y su periferia, cuya frontera determinará lo extrasemiótico y lo intrasemiótico. El interactuante ingresa en el espacio traductible de la semiosfera donde debe realizar una inflexión funcional a instancias del “*espacio compartido y vivido*” (Losada, 2001) aunque sea por un lapso determinado de tiempo.

Este espacio circunstancial o de transición, a diferencia del espacio vivienda, analizado por Flora Losada en su artículo “*El espacio vivido, una aproximación semiótica*” cuya característica esencial es la de ser un espacio de permanencia y estabilidad, sí determina los comportamientos de los protagonistas desde el momento en que su arquitectura física no puede ser modificada pero sí refuncionalizada.

En este sentido, los pasillos del espacio tren son ocupados por camas improvisadas ya que los pasajes, por la extensión y duración de su trayecto, son adquiridos preferentemente para uso en horario nocturno; las ventanillas son utilizados como puertas, especialmente en el ingreso de los niños, cajas, bolsas, atados y bultos de distintas especies en el momento de una subida precipitada, por la comodidad para su ingreso posterior por la puerta o para obtener asientos, que los niños precoces y presurosos reservan, al margen de la violencia física y/o psíquica que se pudiera ejercer sobre los mismos en virtud de la vocinglería, el alboroto, las peleas y las presiones propios de este tipo de eventos; el uso de los portaequipajes es rechazado por la insuficiencia en su capacidad, la que obviamente es contemplada en virtud de valijas o bolsos de un turista común, clase media o estándar, esto lleva a ocupar otros sitios para la disposición de bultos, atados, canastos o bolsas conteniendo una gran variedad de productos que van desde bolsas de chuño, carne de cordero, pochoclos, especies, quesos de cabra, ollas con comida, canastos

con tuna o en su defecto atados de ropa producto de contrabando de Bolivia que comprende desde medias de nylon, atados de cigarrillos, fardos de coca, minicomponentes, radios, juegos electrónicos, bolsas de medias, camisetas, etc. De las ventanas cuelgan bolsas que también son refuncionalizados como asientos, almohadas y colchones.

Esta disposición es compartida por los diferentes textos o lenguajes que constituyen la semiosfera del tren, la que se rescata a través de las entrevistas realizadas a informantes que compartieron este espacio:

“A veces debíamos pasar por encima de mujeres acostadas en los pasillos con chiquitos durmiendo para pedir los boletos... Y la gente ya estaba acostumbrada... se levantaba y te dejaba trabajar...” (2)

El código de interpretación se encuentra en el acuerdo implícito de ambos interactuantes que permite una lectura diferente en un sistema complejo.

Otro aspecto observado desde el nivel intrasemiótico se rescata desde la literatura en la concepción que adquiere el *lenguaje bulto* para el inmigrante. Por un lado, explica el compromiso y la solidaridad que se establece entre pasajeros, independientemente de su condición de extranjeros, visitantes, turistas, etc. ; y por el otro, la concepción que sobre esta entidad tiene el inmigrante, desde el momento en que constituyen un elemento vital de su integridad.

Para ejemplificar el primero de los casos, se rescatan fragmentos de una entrevista realizada a inmigrantes bolivianos que adquieren el comercio del contrabando, como medio de subsistencia en el país.

*“Sí, en el tren todos nos ayudábamos, si yo traía tres camperas, por ahí los gendarmes te lo querían quitar, entonces vos le dabas camperas a los otros pasajeros para poder hacerlo pasar... No, no se negaban, se reían nomá’, y hasta a veces’ te lo compraban.
Otras veces yo tenía que ayudar a los otros también, entonces cuando el gendarme te preguntaba, vos contabas un atado de cigarrillo... No, no, hasta dos atados te aceptaban, porque vos le decías para consumo, ve’, entonce’ no te molestaban...” (3)*

La ayuda en este tipo de circunstancias estaba perfectamente establecida, al menos entre los que practicaban el contrabando como actividad laboral.

Desde la literatura y la actualización de recuerdos de informantes circunstanciales se infiere que los bultos en las representaciones de los inmigrantes constituían un factor inherente a la constitución de la identidad. El bulto simbolizaba lo más significativo que de su vida anterior se había seleccionado para iniciar una nueva. El bulto o los bultos constituyen parte de su propio yo, por ello su espacio privado no es entendido como invasión de objetos heterogéneos y carentes de significación. El espacio del tren se brinda como un espacio de pertenencia donde puede resolver su identidad en función de los objetos que considera lo más valioso.

“Uhh..., los bolivianos quieren subir todo al colectivo, y cuando uno le dice que no, se enojan...Pero todos son así, inclusive la gente del norte...”(4)

Carlos Hugo Aparicio en el cuento “Los bultos” narra la historia de un hombre a quien un inmigrante boliviano y contrabandista le encarga sus bultos. Enloquecido por la responsabilidad que le toca en el cuidado de los mismos y paranoico al suponer que corre el riesgo de ser descubierto por los gendarmes, termina confundiéndolos con sus seres más queridos, sus hijos y su esposa:

“Corro a lo que doy, tropezando con la gente, chocándola, subo las escaleras a los saltos, casi me resbalo y me voy al diablo; qué desgracia, abro la puerta con los dedos con lágrimas, me arrodillo junto a ellos; mansamente se entregan a mis manos, los acaricio enceguecido entre papá, papito, mi marido; trato de suavizar los nudos de la piola, quisiera abarcarlos en un solo abrazo que los haga llorar, deshogarse sobre mi pecho, humedecerlos de lo que pudo ser lo último en gritar, en pensar, en pedir, mis hijitos, mi mujer, mis bultos.”(Aparicio, 1974)

El cuento sintetiza el sentido de solidaridad y compromiso respecto de lo acordado en el espacio semiótico del tren, como así también el sentido de pertenencia, de la afirmación de la identidad en la constitución de aquello que el inmigrante rescata como lo más valioso e importante en su ingreso a una nueva vida: la identidad y la solidaridad están representados en el motivo de este cuento.

IRREGULARIDAD

La zona fronteriza adquiere siempre un sistema bilingüe de interpretación cultural. El tren en su estructura semiótica fronteriza aglutina factores semióticos de imponderable relevancia que actúan como puente entre dos o más mundos.

En este sentido, el tren se define como un espacio semiótico convergente donde fluctúan dos o más esferas semióticas.

Por un lado el viajante o viajero común que debe realizar un trayecto férreo consuetudinario, traslado por razones, particulares, negocios, familiares, laborales y, por el otro *el viajante o viajero común que debe realizar un trayecto férreo consuetudinario, traslado por razones particulares, negocios, familiares, laborales.*

Pero, entonces, ¿dónde se encuentra el efecto bilingüe que permite discernir en cuáles aspectos el código se diversifica?

Esta situación esta dada precisamente por el análisis de los aspectos comportamentales y objetuales que caracterizan y definen particularidades representativas de ese espacio.

Cada uno de los mundos semióticos instalado en cada integrante de esta semiosfera aproxima un texto con códigos particulares y representaciones

individuales que conforman con otras categorías diferentes aspectos de una semiosis total.

En este sentido en el trayecto que realiza un tren tiene sentido relevante sus diferentes interactuantes como por ejemplo indocumentados, gendarmes, comerciantes, vendedores ambulantes, pasantes, mano de obra golondrina, cañeros, domésticas neófitas, turistas, mochileros, etc.

De esto se infiere que los espacios se definen conforme al punto de vista del observador y de la posición que éste ocupe en el centro o periferia de la semiosfera analizada u observada.

Así, y como se puntualizara más adelante la convergencia de culturas (edades, profesiones, finalidad o motivos de los viajes, actitudes, etc.) provocan una divergencia en el que se alternan dinámicamente estructuras nucleares que ya ocupan posiciones dominantes o se sumergen en estructuras periféricas cuyo protagonismo se debilita aunque no desaparece.

En el espacio del tren, especialmente en el ámbito que nos cabe como provincia fronteriza es común la presencia de migrantes, particularmente bolivianos y peruanos indocumentados; el contrabando como forma de estrategia primaria de la economía familiar por la rentabilidad ventajosa que aporta respecto de otros empleos temporarios; la figura del gendarme como uno de los primeros factores condicionantes que obstaculiza el proceso regular de la inserción de los migrantes dentro de las redes sociales que se van construyendo y que se ha dado en llamar *comunidades de la migración*. Respecto de esto último, las representaciones de bolivianos radicados en la Argentina los rescatan de la memoria como obstrutores desalmados e insensibles, inclusive con las mujeres y los niños. Desde la literatura el escritor Néstor Groppa rescata su figura en uno de sus poemas *La frontera*, en él dice:

*“Era río de vertiente
La línea que demarcaba
Altas tierras de Argentina
Con la nación boliviana.
Frente a los carabineros,
En el resguardo La Quiaca,
Gendarmes casi con odio
La pobreza requisaban
Éstos decían: son ellos;
Ellos, que éstos comenzaban;
Gendarme y carabinero
De malos modos trataban.
Ambos eran la frontera:
Machete y cinto de balas
Para un puñado de harina
Que no dejaban pasarla
...”*

(Groppa, 1958)

La ilegalidad, el interrogatorio suspicaz, el miedo a ser descubiertos, el encubrimiento por parte de pasajeros circunstanciales o en el mejor de los casos el silencio solapado o indiferente y la curiosidad ansiosa del que “entra” por primera vez en su afán de establecer contactos que le permitan un eventual trabajo futuro o relaciones circunstanciales que le aporten datos respecto de alojamientos baratos, cualquier forma de acceso a recursos. Estos signos son constantes dentro de este espacio que pauta regularidades y cuyo reconocimiento es evidente en cualquier época. De esta forma, lo que en el campo semiótico familiar puede constituir un factor de lesión, agresión o invasión, como por ejemplo un interrogatorio suspicaz o la presencia de una figura representativa del poder y/o la autoridad, como un gendarme, en el espacio del tren especialmente en sitios de frontera estas circunstancias no solamente se hallan naturalizadas sino por el contrario adquieren una posición de absoluta legitimidad, aún el avasallamiento por métodos nada pacíficos. El patrón de semiosis familiar instalado en cada uno de los pasajeros (migrantes documentados, indocumentados, o no migrantes) se constituye en la periferia del constructo semiótico. El lenguaje y el código que lo explica puede no existir o estar en estado de latencia ya que en una primera experiencia, como es el caso del migrante indocumentado que por primera vez ingresa al país apela a recursos, como los de las redes comunitarias, que como explicara más arriba, que le van señalando y allanando el camino para su instalación, si bien no definitiva, pero sí la posibilidad de un empleo o de una vivienda que le permita subsistir los primeros tiempos de su estancia en el país.

Además de estos beneficios, sus coterráneos, quienes obran como verdaderos lazarillos, le van decodificando, durante el trayecto del viaje, los lenguajes que le permiten acceder más fácilmente a una posición, si bien no de aceptación o incorporación por parte de su nueva comunidad, al menos no de cerrado rechazo. Esto explica, por ejemplo la muda de ropa, y aspecto externo de los migrantes y sus hijos a pocos kilómetros antes de su arribo a la capital jujeña; el cambio de las amplias polleras de colores intensos, por faldas angostas y negras o marrones, el reemplazo de las trenzas por colas de caballo o recogidos en un rodete, los niños con jeans y zapatillas y los hombres con lentes oscuros y ostensibles llaveros y relojes. Pero fundamentalmente el solapamiento de la identidad radica en el ocultamiento de su lengua nativa, el quichua por un castellano con evidente fonética boliviana.

Los acompañantes le muestran además, con anticipación, los peligros del trayecto, los puestos de gendarmería, posibles denunciadores, abordaje de personal de control no previstos por el pasajero circunstancial, fórmulas de respuestas a interrogatorios, inflexiones para disimular el modo extranjero de hablar, actitudes, indumentarias, etc. En otras palabras deben traducir un lenguaje de una manera eficaz y convincente aunque no auténtico. Al respecto Luri Lotman dice en el capítulo *Acerca de la semiosfera*: **Los textos se ven sumergidos en lenguajes que no corresponden a ellos y los códigos que los descifran pueden estar ausentes del todo.** La ausencia del código tiene que ver con esa falta de autenticidad que hace que estos migrantes mantengan su lengua en su comunidad o para la comunicación íntima o familiar, sus costumbres, su alimentación, etc. La semiosfera

del tren muestra cómo, a pesar de la traducción de sus costumbres a códigos totalmente ajenos a su identidad, conservan dentro de él pautas fuertemente arraigadas como los sistemas de alimentación por ejemplo en sus respectivos horarios y modalidades. La fuerte necesidad de reinsertión social, a partir de la obtención de un trabajo en primer lugar y la educación de sus hijos y la adquisición de bienes, en segundo orden, hacen que sus costumbres se traduzcan y se acomoden a otro lenguaje que responda al complejo sistema de la semiosfera.

El espacio semiótico del tren constituye un verdadero catalizador que transforma estructuras comportamentales que dinamizan una serie de códigos que adquieren sentido solamente dentro de él. No obstante, esta semiosfera está integrada no solamente por los acontecimientos que se suceden en el proceso o trayecto, sino también por cada uno de los actores que intervienen en él con sus percepciones, "su universo semiótico", lo cual hace que su lectura sea más dinámica y pueda regenerar y renovar información interior.

La periferia semiótica constituida por otros elementos como variedad de pasajeros, períodos o fecha de mayor o menor afluencia de pasaje, como ejemplo la afluencia turística del sur del país es más frecuente en enero o febrero ya que coincide con las vacaciones de verano o el receso escolar. En tanto que durante la semana, la mayor afluencia de comerciantes o contrabandistas era mayor durante los fines de semana en los que el control de la gendarmería es esporádico o menos intenso. Estas variables condicionan el traslado de la función del núcleo estructural a la periferia y la conversión del antiguo centro en periferia. Se hace la aclaración además que, a estos condicionantes se suman las descripciones externas promovidos por los observadores según categorías pertenecientes a sistemas ajenos a la semiosfera analizada. Para un observador externo, este espacio podrá ser decodificado según baremos culturales específicos, ajenos a la semiosfera observada.

Un recorte a un fragmento de esta estructura, remite a todo el sistema. Así, el deterioro económico de los pueblos de quebrada y puna, cuya fuente de ingresos reside en la venta de los ambulantes en las estaciones o apeaderos, explica el funcionamiento también interno de la semiosfera cuyos códigos permeabilizaban el éxito de esta microeconomía basada fundamentalmente en la preparación de alimentos con recursos propios, producto de la cosecha de maíz, papa, cebolla u otras manufacturas como quesos, dulces o *souvenirs* de escasa salida, como ollas, frascos con tierra de colores, cucharas de palo, juguetes o adornos de madera de cardón, etc. La interpretación de las preferencias del pasaje, en su mayoría bolivianos, permite conocer su forma de vida, usos y costumbre. La comida a media mañana, hs. 10:30 a 11:00, consistente en un plato fuerte, como picante de pollo, mondongo o de *papa lisa*, el asado de cordero con papas y choclo, etc., como es costumbre en los pueblos bolivianos y el *almuerzo* que consiste en un plato de sopa de maíz con puchero y cebolla verde con *saise* a las 13:00, hora en la que se sirve nuestro almuerzo tradicional. Estas lecturas espontáneas permiten reconstruir el mundo del migrante quien encuentra en estas atenciones un modelo cultural aproximado, aunque de estrategia mercantil, que le hace sentir como en su tierra.

Este hecho, aparentemente aleatorio permite la reconstrucción del todo semiótico en el que el espacio del tren adquiere momentáneamente un segmento periférico pero de cuya lectura se comprueba el todo simbólico de su representación. El lenguaje de este espacio puede ser recreado a partir de este recorte y su interpretación es posible dado que *pars per totum* se explica en función de pautas circunstanciales (espacio-tiempo) que resignifican el código perdido en uno nuevo.

CONCLUSIÓN

La construcción del código de interpretación del espacio simbólico del tren es diferente en la década del 70 u 80 del siglo XX pasado al de la construcción simbólica actual (siglo XXI). El aspecto económico puede resignarse a un segundo plano mientras que el histórico adquiere protagonismo en el análisis de las causas político-sociales que motivó su construcción, su desarrollo y progreso, y las implicancias del contrabando y su control en la economía nacional o el análisis social que motivo el empleo de mano de obra barata, en las persona de los migrantes no solo bolivianos sino coterráneos púneños o quebradeños, y de otras provincias norteñas, su explotación y así *ad-infinitum*. Al respecto Lotman dice: “La semiosfera es atravesada por fronteras internas que especializan los actores... La transmisión de información a través de esas fronteras, el juego entre diferentes estructuras y subestructuras, las ininterrumpidas “irrupciones” semióticas orientadas de tal o cual estructura en un “territorio ajeno”, determinan generaciones de sentido, el surgimiento de nueva información.” (Lotman, 1995)

De esta forma el análisis del tren en el proceso de migración constituye un ámbito simbólico de cuya lectura pueden surgir nuevas interpretaciones que expliquen las representaciones que estas comunidades movilizaban en los habitantes del país.

Los hechos acontecidos en el transporte férreo mantienen su vigencia y preponderancia en momentos en que se consideran una fuente económica de importancia en la provincia y en cuyo espacio se aquilatan textos vivenciales que permiten discernir de qué modo, dentro de una dimensión aparentemente heterogénea se reiteran preceptivas y códigos inmutables y regulares en cualquier cultura de frontera.

En la actualidad la ausencia de esta espacio está presente en la memoria del pueblo jujeño que se rescata a través de su literatura, entrevistas realizadas a inmigrantes bolivianos, ex – gendarmes , ex – empleados de ferrocarril y vivencias compartidas por informantes casuales. Por ello, y por la deuda que se tiene con esta fuente inagotable aún hoy, de comunicación e información, se ofrece este estudio como una de tantas alternativas para reflotar aunque sea desde el análisis teórico la magnitud y el valor que le reportaba a la cultura jujeña.

NOTAS

- 1) Entrevista realizada a P. Salas, 79 años, ex guarda del Ferrocarril “Gral. Belgrano”.
- 2) Entrevista realizada a P. Salas, 79 años, ex guarda del Ferrocarril “Gral. Belgrano”.

3) Entrevista realizada a Domitila Velásquez, 67 años, ama de casa, comerciante de artículos que contrabandeaba de La Quiaca antes del cierre del Ferrocarril.

4) Entrevista realizada a Luis Saravia, 35 años, chofer de colectivos que cubre la línea La Quiaca a San Salvador de Jujuy.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, inmigrantes y primeros maestros.

A Liliana, quien me ayudó con mi inglés.

A Flora, especialmente.

BIBLIOGRAFÍA

LOTMAN, I (1979.) *Semiótica de la Cultura*, Madrid, Cátedra.

LOTMAN, I (1995) *La semiosfera*, Valencia, España, Edic. Fronesis – Cátedra.

BERTUCELLI PAPI, M (1996) *¿Qué es la Pragmática?*, Buenos Aires, Barcelona, México, Edit. Instrumentos Paidós.

LOSADA, F (2001) *El espacio vivido, una aproximación semiótica en Semiótica*, Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, UNJu, 17: 271-294. EDIUNJu.

PRIETO CASTILLO, D (1999) *La Comunicación en la Educación*, Argentina, Ediciones Ciccus La Crujía.

KUSCH, R (1976) *Geocultura del Hombre Americano*, Buenos Aires, Argentina, Colección Estudios Latinoamericanos dirigida por Graciela Maturo, Edic. Fernando García Cambeiro.

GROPPIA, N (1958) *La frontera*. Tarja, 11: 293 y 294. Universidad Nacional de Jujuy.

APARICIO, CH (1958) *La boliviana*. Tarja, 9, 10, pag 214. Universidad Nacional de Jujuy.

CASAS, DJ (h) (1980) *Historia de las Comunicaciones en Jujuy*, San Salvador de Jujuy, Argentina.

DUCROT, O y TODOROV, T (1997) *Diccionario enciclopédico de las ciencias del lenguaje*, 19 edición, México, Edic. Siglo XXI.

ECO, U (1995) *Tratado de Semiótica General*, España, Editorial Lumen.

SANTAMARÍA, D (1995) *Los usos de la identidad*. *El Duende*, Revista Cultural de Jujuy, 8 y 17, pág. 9.