

LA LOCOMOTORA Y LA IMAGINACIÓN TECNOLÓGICA EN JOSÉ MARTÍ: ANSIEDAD Y DEPENDENCIA

“Desde la indignación de Platón con los usos utilitaristas de la retórica sofista pasando por la imagen de Frankenstein hasta los monstruos computarizados de la ciencia ficción contemporánea, el ser occidental ha temido a los productos de su propia habilidad técnica.”¹

“Chumalacateramaquinolanderá”²

Manfred Stanley atribuye el desasosiego que acompaña nuestra percepción de lo tecnológico a la imposibilidad de proveer cada nuevo artefacto creado con su respectiva narrativa completa, es decir, al hecho de que “el potencial de los sistemas tecnológicos modernos no encuentra su repetición en un pasado” (4). El denominador común lo es “una convicción general de que algo con respecto a las normas y valores tecnológicos es capaz de corroer o destruir las normas y valores no-tecnológicos”, convicción que a su vez representa la suma de la compleja gama de reacciones occidentales a la tecnología y que alimenta por igual tanto los múltiples discursos anti-tecnológicos como los de la glorificación literaria de las máquinas (Stanley 5). La historia muestra que ambas modalidades discursivas pueden y han co-existido a un mismo tiempo.

En América Latina el primer testimonio dramático de la convivencia de ambos discursos lo encontramos entre los llamados modernistas a quienes, como ha señalado Noé Jitrik,³ sedujo el reino de las máquinas. Aún si, como asegura Octavio Paz, la modernidad fue para ellos no “...la industria, sino el lujo”,⁴ el artefacto mecánico y la cacofonía móvil de su funcionamiento aparecerán constantemente en la literatura de la época como emblemas tanto de los cambios que afectan el ámbito material de la labor intelectual como de la formulación de poéticas novedosas. “[i]Las musas se van!...”, advierte Rubén Darío a sus lectores chilenos en 1886, “Las musas se van porque vinieron las máquinas y apagan el eco

¹ Manfred Stanley, *The Technological Conscience: Survival and Dignity in an age of Expertise* (Nueva York: Free, 1978) 4.

² Estribillo del guaguancó “Maquinolanderá”, del sonero puertorriqueño Ismael Rivera.

³ Noé Jitrik, *Las contradicciones del modernismo: Productividad poética y situación sociológica* (México: Colegio de México, 1978) 12. Para una crítica de las conclusiones de Jitrik, ver Aníbal González, *La crónica modernista Hispano Americana* (Madrid: Porrúa, 1983) 10-12.

⁴ *Cuadrivio* (México: Joaquín Mortiz, 1965) 20.

de las liras... los [poetas] que sobreviven han dejado la floresta primitiva de su Arcadia al ruido ensordecedor de la edad nueva...”⁵

Sin embargo, es en la obra de José Martí en la que las realidades del espacio urbano industrial quedan más íntimamente plasmadas como resultado, en gran parte, de su larga estadía en los Estados Unidos y sus deberes como corresponsal.⁶ Tres años antes, en una de sus “Cartas” a *La Nación*, Martí ya había contemplado la imagen de la lira en pugna con la máquina: “...¡oh, en esta pesquisa del pan diario, qué ha de hacer la Musa, que tiene los pies blandos, sino sentarse a llorar, cansada y sola, en una vuelta oscura del camino! Ahoga el ruido de los carros las voces de la lira. Se espera la lira nueva, que hará cuerdas de los ejes de los carros”.⁷ Si Martí, al igual que Darío reconoce la relación entre el letrado y la modernidad como problemática también reconoce la inescapabilidad poética de esa realidad.

Entre los años 1880 y 1891, y en el escenario de Nueva York, la Norte América finisecular se convertirá simbólicamente para Martí en un mapa abierto con el cual intentará hacer camino a través de las experiencias e imágenes de la modernización histórica.⁸ Como atestigua su temprana serie de artículos “Impressions of America (By a Fresh Spaniard)”,⁹ la realidad inmediata de esa ciudad le reveló su modernidad como una simbiosis entre el progreso tecnológico y la democracia republicana. Si a esa serie sumamos el prólogo-manifiesto “El poema del Niágara” (1882) lo que encontramos en Martí es un temprano reconocimiento del hecho de que ese desarrollo tecnológico condicionaba y transformaba tanto el panorama socio-económico del hemisferio como el cultural, que la tecnología tenía tanto que ver con la política como con el arte.

En un artículo para *La Opinión Nacional* de 1881, Coney Island—representación física de la utopía del progreso—es para Martí un monstruo que al final del día vomita la multitud que le ha habitado y que será prontamente deglutida por otro: la locomotora.

...hasta que llegadas ya las horas de la vuelta, como monstruo que vaciase toda su entraña en las fauces hambrientas de otro monstruo, aquella muchedumbre colosal, estrujada y compacta se agolpa a las entradas de los trenes que repletos de ella, gimen, como cansados de su peso, en su carrera por la soledad que van salvando. (OC 9:128)

⁵ *El Mercurio*, 24 de julio de 1886, Chile.

⁶ Hasta ahora el mejor estudio publicado sobre este tema es *Desencuentros de la modernidad en América Latina* (México; Fondo de Cultura Económica, 1989) de Julio Ramos. Ver esp. capítulos III, V y VI.

⁷ *Obras completas* (La Habana: Ciencias Sociales, 1963-65, 1973) 9:338. Toda cita de Martí refiere a esta edición y se identifica con las siglas OC.

⁸ Sobre la significación del “viaje” de Martí a los Estados Unidos ver: Manuel Pedro González: *José Martí, Epic Chronicler of the United States in the Eighties* (Chapel Hill: Universidad de Carolina del Norte, 1953); Fina García Marruz, “La prosa poética en Martí”, *Temas martianos* (1969; Río Piedras: Huracán, 1981); y Julio Ramos, *Desencuentros* 145-52.

⁹ Publicado en tres entregas: 10 de julio, 21 de agosto y 23 de octubre 1883. Se cita del artículo publicado originalmente en inglés. Las *Obras completas* también incluyen una versión de la serie en español que no es de Martí. Ver OC 19; 101-26.

Seis meses más tarde, en su elegía póstuma a Ralph Waldo Emerson, Martí hace eco de la tesis expuesta por el poeta-filósofo en su ensayo “Naturaleza” y afirma no sólo que las ciencias “confirman lo que el espíritu posee: la analogía de todas las fuerzas de la naturaleza...” (OC 13:25), sino también que el mismo principio hace manifiesta la “correspondencia” entre las invenciones humanas y las de la naturaleza. Lo que meses antes era un “monstruo” es allí un “elefante”, nódulo referente de una homología que establece la equivalencia entre producción artificial y natural: “La locomotora es el elefante de la creación del hombre” (OC 13:26). En el invierno del '87, otra locomotora, paralizada por una tormenta invernal, mantiene una vigilia siniestra pero fiel junto al cuerpo congelado de su maquinista. (cf. OC 11:417-22)

La ambivalencia de Martí con respecto a la locomotora fue típica de su época y sintomática del discurso cultural referente al progreso tecnológico. En aquellas ocasiones en que la implementación práctica de una nueva tecnología ha llegado a sobrepasar positivamente toda expectativa, el discurso anti-tecnológico ha podido ser fácilmente echado de lado o ignorado. Más, la condena tajante de lo tecnológico ha sido tarea difícil para el espíritu crítico de la modernidad aun dado el caso de que el producto final de esas potencialidades llegue a ser desastroso pues conlleva el peligro de ser asumida como una condena de la creatividad humana y de la instrumentalidad del progreso. Con su “música salvaje”—como la llamara Walt Whitman—la locomotora llegó a personificar para Martí las contradicciones del progreso.

La actitud de Karl Marx es ejemplo conocido de la ambivalencia que acompañó la valorización europea de la tecnología durante buena parte del XIX. Para Marx:

There is one fact, characteristic of this, our nineteenth century, a fact which no party dares deny. On the one hand, there have started into life industrial and scientific forces, which no epoch of the former human history ever suspected. On the other hand, there exists symptoms of decay, far surpassing the horrors recorded of the latter times of the Roman Empire. In our days everything seems pregnant with its contrary; machinery gifted with the wonderful power of shortening and fructifying human labor, we behold starving and overworking it. The new-fangled sources of wealth, by some strange weird spell, are turned into sources of want. The victories of art seem bought by a loss of character. At the same pace that mankind masters nature, man seems unable to shine but on the dark background of ignorance. All our invention and progress seem to result in endowing material forces with intellectual life, and stultifying human life into a material force... We know that to work well the new-fangled forces of society, they only want to be mastered by new-fangled men—and such are the working men. They are as much the invention of modern times as machinery itself...¹⁰

En el contexto histórico del XIX, sólo las máquinas podían ofrecerse a Marx como

¹⁰ From a speech at the anniversary banquet of London's *The People's Paper*, in April of 1856. *Selected Works*, ed. 1942, 2:427-29, qtd by Francis D. Klingender, *Art and the Industrial Revolution*, ed. Arthur Elton (Norwich: Paladin, 1975) 147-48.

íconos inmediatos y de fácil concierto para su versión secular de la lucha simbólico-material entre el bien y el mal que para él, como para muchos otros, caracterizó una época entera. Lo que interesa aquí, sin embargo, es su desasosiego ante la cambiante realidad y la incertidumbre productos del desarrollo tecnológico—“everything seems pregnant with its contrary”— y el hecho de que no le impide presentar una visión romántica de ésta—las máquinas aparecen como entes dotados de “maravilloso” potencial. Ciertamente su discurso fue anti-capitalista pero no anti-tecnológico.

Así como las realidades y cuitas de la tecnología para Marx estuvieron íntimamente relacionadas con la experiencia urbana del Londres industrial, las de Martí lo estuvieron a su estadía de casi catorce años en la Nueva York finisecular. A pesar de la ambivalencia que marca la valorización de la tecnología en Martí y el desasosiego presente en la crítica de Marx, ninguno llegó a consolidar una postura radicalmente anti-tecnológica, es decir, una que se opusiera a la máquina como tal (Stanley 6). La crítica expuesta por Marx en 1856—“decay”, “stultifying human life”, “loss of character”—atendía a los resultados antropológicos del despliegue instrumental de la tecnología por parte del capitalismo.¹¹ La representación negativa de la locomotora en Martí, como se expondrá en este trabajo, tenía que ver más con lo estético y lo funcional que con su **quid**. **Quidditas**. Ambas posturas puntualizan la tensión inherente a la instrumentalización de la modernidad histórica.

La imagen doble de la locomotora

1883 supone el año en que la tecnología aparece como sintonía de las “Escenas norteamericanas”. De los 54 artículos escritos por Martí para la revista *La América* (Nueva York) y *La Nación* (Buenos Aires) 24 fueron reseñas en torno a los más recientes adelantos tecnológicos, exhibiciones industriales y nuevos criterios de educación técnica y científica. Es también el año en que publicó “El puente de Brooklyn” y “La exposición de ferrocarriles de Chicago”—esta última siendo su más dramática aria a la tecnología.

En la exposición de Chicago Martí encontró su propia versión del Palacio de Cristal londinense.¹² “Campamentos de ejército moderno, con grandes capitanes de negra y alta pluma y coraza luciente de ariete, parecían las salas de Chicago”

¹¹ Según Heidegger la definición instrumental y antropológica de la tecnología es aquella que la postula como un medio y una actividad humana. Ver “The Question Concerning Technology” [1955], *The Question Concerning Technology and Other Essays* (Nueva York: Harper, 1977) 5.

¹² El Palacio de Cristal, estructura de hierro y metal cuyos arcos se extendían 72 pies de largo y se levantaban 36 pies de alto, fue el centro de atracción de la “Gran Exhibición de Todas las Naciones” celebrada en Londres en 1851. En su momento, la estructura fue tomada como representación material de la hora triunfal del capitalismo británico. Ver Klingerden, *Art and the Industrial Revolution* (Norwich: Paladin, 1975) 144; y David P. Billington, *The Tower and the Bridge: The New Art of Structural Engineering* (Nueva York: Basic, 1983) 17, 45-46, 64-65.

(OC 8:357). En medio del reino mecánico la traza utilitaria de la máquina pierde terreno ante el atractivo poético de su “misterio”: “No fue [la exposición de Chicago], como otras, exhibición muda, más curiosa que útil, de la que sacan los visitantes mayor asombro en los ojos que novedad activa en las ideas y provecho en la mente: fue una exposición explicada, práctica, de utilidad inmediata... Y sin embargo, ¡qué hermoso misterio es una máquina!” (OC 8:352). Y ciertamente, Martí transforma la sala de exhibición en una triunfante alegoría del mundo creado por el hombre moderno que “...de pie junto a las ruedas de trabajo, mira serenamente a lo futuro...” (OC 8:352). Los constructores de máquinas se le figuran prometeos recompensados: “Se adivina, con ver cada una de [las máquinas], que es una presa nueva que el hombre hace al cielo, y una estrella más que clava a la tierra... ¡Qué hermosos conquistadores, éstos de manos callosas, tez bronceada y espaldas fornidas! Tienen los contornos, la manera de mirar, y la de reposar, de los antiguos héroes”. (OC 8:352)

Que Martí atribuyera a los constructores de máquinas modernos las cualidades de los héroes mitológicos y que el resultado de sus labores fueran tomados por astros arrancados al cielo hacen evidente el hecho de que su valorización del ferrocarril no respondía a las premisas objetivas de un periodismo puramente informativo. La conceptualización martiana del ferrocarril coincide más bien con la que hiciera Walt Whitman en “To a Locomotive in Winter”: “Type of the modern—emblem of motion and power—pulse of the continent // For once come serve the Muse and merge in verse, even as here I see thee...”¹³

Tanto inspiró la exhibición sobre el ferrocarril a Martí que la *técne* pasa a ser equivalente a la *poiesis*: “Allí estaba la rueda y la poesía de la rueda. Allí estaba la antigüedad, que es siempre poesía. Y el cambio mañoso y sorprendente de la máquina larva a la máquina águila; que es ya poema” (OC 8:353). Martí no era ni científico ni ingeniero; tampoco lo eran, podemos suponer, la mayoría de sus lectores. Es por eso que el único espacio de apreciación que puede establecer en este caso el periodista es el que abre al trasponer el ferrocarril al ámbito de lo poético o, más bien, a lo que podríamos llamar la poética decimonónica del progreso. Al no poseer el código interpretativo de la lógica mecano-científica, sólo a través de la lógica simbólica puede revelársele la esencia de esa tecnología. Es en función de esa lógica simbólica que las varias etapas del desarrollo del ferrocarril equivalen al desplazamiento metafórico de la poesía y que, haciendo eco de la postura emersoniana explicitada en “Nature”, ese desarrollo encuentra su analogía en la evolución natural. La lógica simbólica le permite a Martí separar la tecnología y su potencial del orden artificial y proyectarlos al orden de los actos de la creación natural.

El clímax de la “naturalización” de lo mecánico que lleva a cabo Martí lo encontramos en la descripción que hace de la sala de “Antigüedades”, sala que

¹³ *Leaves of Grass* (1855; Gran Bretaña: Penguin, 1975) 483.

contiene una muestra de las varias versiones que preceden al ferrocarril moderno. Los visitantes a la sala le parecen niños que llaman respetuosamente a las puertas del hogar de una madre anciana:

...deteníanse, como se detienen los pensadores ante una madre anciana. ¡Qué templo, una mujer que ha dado hijos! ¡Qué luz la que emerge de un rostro añoso! ¡Qué saludable alegría, engendradora de ímpetus, la de ver como en entrañas maternas, aquellos fetos inmensos de madera y hierro en la ancha sala, aquellas formas deformes e imperfectas masas mugrientas de que, como el niño del entozoario, ha nacido la magnífica moderna locomotora! Y de tal manera ...ha adelantado esta invención de las locomotoras, que aún están en perfecto orden, al lado de sus hijas lucientes y crecidas, y pudieran como ellas correr por los caminos... los primeros ensayos. (OC 8:353)

Dado que anteriormente Martí había descrito estas máquinas como presas capturadas al cielo por el hombre moderno así como su poesía, resulta curioso que no describa a los visitantes como los padres—o madres—de éstas sino como sus hijos. Marx, ya sabemos, vio claramente que “las nuevas y voraces fuerzas de la sociedad ...querían ser domadas por nuevos y voraces hombres” y que los trabajadores eran “una invención de los tiempos modernos tanto como las máquinas”. El paisaje industrial de la Exposición de Chicago le reveló una especie de verdad paralela a Martí, excepto que para él esa verdad se le revelaba carente de peligro:

Los maquinistas llegan a amar a sus máquinas, y a conocerlas, y a acariciarlas, y a ahorrarles fatiga como el árabe a su caballo: el hombre, siempre y por sobre todo bueno, infunde su alma en cuanto toca. Esposa llega a parecer a veces al maquinista su máquina. E hijos de aquellas locomotoras viejas y despedazadas parecían los visitantes de la Exposición, por el cariño con que las miraban ...¡Qué formidable coloquio, el de aquellas masas rudas, desencajadas y deformes! ¡Tal parece que aquéllas fueran las entrañas de que ha surgido este pasmoso pueblo! (OC 8:357)

En la codificación poética de Martí, la naturaleza es la madre tanto del ser humano como de la máquina.

En el 1885, sin embargo, registramos un cambio significativo en la actitud que Martí había asumido ante la tecnología. En un artículo para *La Nación* afirmará que el progreso conlleva un precio muy alto si su producto es una sociedad espiritualmente mutilada:

¡Mantengan la casa los que quieran pueblo duradero! ¡Y malhaya los ferrocarriles, si se llevan la casa, que viene a ser como el hígado, que limpia todas las impurezas de la vida! Esta vida de cartón y gacetilla que se lleva ahora, no es buena. Es mejor vivir como los antiguos griegos, sin ventana a la calle, ni en toda la casa más que una sola puerta; o como vivíamos antes en nuestros pueblos de América, con aquella claridad patriarcal que fomenta la sabrosa virtud, y que la riqueza fácil, y las ventajillas de apariencias que permite, y las rivalidades que crea nos deslucen ahora. Una mañanita de nuestros antiguos domingos, cordial y comunicativa, vale tanto como un ferrocarril o un puerto. (OC 10:225)

La condena de Martí y su llamado a un regreso de lo que cataloga como la “claridad patriarcal” de la América pre-industrial son su respuesta a la valoración del presente como uno de crisis social, una crisis producto del cambio de valores y condiciones que percibe directamente relacionadas a la modernización.

A un nivel pragmático, sin embargo, el discurso anti-tecnológico martiano responde a las necesidades y demandas inmediatas de la corresponsalía. Como periodista que es, Martí se enfrenta a la ausencia de la noticia de envergadura: “...son escasos los sucesos de importancia para quien no tiene la mente de gacetero de crimen, que en la quincena actual han sido terribles...” (OC 10:25). Más, tiene que cumplir su compromiso como corresponsal y las noticias que se tienen de esos sucesos ‘sin importancia’ son las únicas que hay. Es así que en un intento de evitar convertirse en otro “gacetero de crímenes” Martí convierte esos eventos “terribles” en indicadores de la crisis moral y social que afecta a la nación que se ha tomado como modelo de la modernización:

...como revelando la agonía profunda de un país donde los afectos íntimos no son bastante dulces y sagrados para sobrellevar el peso enorme de esta vida de bestia de hipódromo, apretada y seca, como las fauces del que camina largo tiempo por un desierto en que no hay remanso en que apagar la sed. (OC 10:225)

De entre todos los crímenes que ocupan la quincena Martí escoge aquellos que le resultan más dramáticos por haber sido perpetrados en el seno familiar: un inmigrante suizo que se lanza a un pozo tras haber ahogado a sus tres hijos;¹⁴ la esposa de un prominente sicólogo que tras encerrarse con sus hijos en su cuarto les dispara y luego se suicida; un graduado de la universidad de Yale, hijo de un ex-embajador norteamericano, que mientras acompañaba a su hermana y a su madre en un paseo por la playa les mata a tiros— “...para que sean más felices...”—y luego se suicida; y los múltiples casos de esposos comunes que diariamente asesinan a esposas e hijos para luego volver el arma contra sí. Son éstos el tipo de crimen que le sugiere a Martí que algo anda terriblemente mal, que “[a]lgo falta que refrene” en la sociedad moderna norteamericana:

En este pueblo de gente emigrada, falta el aire de la patria, que serena. En este pueblo vasto de gente aislada y encerrada en sí, falta el trato frecuente, la comunicación íntima, la práctica y fe en la amistad, las enérgicas raíces del corazón, que sujetan y renuevan la vida. En este pueblo de labor, enorme campo de pelea por la fortuna, las almas apasionadas de soledad se mueren...(OC 10:226)

Los asesinatos-suicidios que selecciona Martí ilustran mucho más que la violencia con que responden las “almas apasionadas de soledad” a la circunstancia inmediata. En un gesto lleno de profuso patetismo, el periodista ofrece la imagen del

¹⁴ Este crimen en particular se fijó en el ánimo de Martí de tal manera que lo encontramos también plasmado en el poema “El padre suizo”. Ver OC 16-149.

desencanto con la modernidad: “Y a más, en esta época de renovación del mundo humano, los ojos desconsolados se vuelven llenos de preguntas al cielo vacío, gimiendo junto a los cadáveres de los dioses” (OC 10:226). Es decir, lo que registra esta “Escena” es la **angustia moderna**:¹⁵ la búsqueda del hombre moderno, quien ha usurpado para sí el dominio de los dioses, le ha conducido a su propia muerte. Junto a los cuerpos sin vida de los ‘dioses’ nuevos—el hombre moderno, sus máquinas y su oro—, los sobrevivientes claman a un cielo deshabitado por una ayuda que no ha de llegar.

Las imágenes seculares en esta “Escena” recuerdan las de “La exposición de materiales de ferrocarriles de Chicago” en la que los visitantes nocturnos “...parecían... junto a las máquinas en función, hormigas luminosas o pequeños dioses” (OC 8:353). La pregunta a hacerse es si la crítica expuesta por Martí en la primera es verdaderamente una condena de la modernización como tal o si responde al rechazo del perfil superficial de la vida moderna. La respuesta, proponemos, es la segunda.

La vehemencia con que Martí descarta los logros de la tecnología—“...malhaya los ferrocarriles...” —que alimenta una sociedad “moralmente” mutilada está lejos de constituir una condena absoluta del progreso. Para él los asesinos-suicidas son miembros de una nación de “emigrantes” que a pesar de haber asimilado las bases de la ética puritana del trabajo no han integrado una serie de valores que corresponden a un pasado idealizado, burgués y patriarcal. La lógica de Martí atribuye la mutilación moral del pueblo norteamericano en que resulta la modernización a la ausencia de un carácter y sentir verdaderamente americano. Lo que Martí ataca en esta “Escena”, entonces, no es precisamente el progreso en sí. Más bien, su ataque está circunscrito a lo que percibe es una falta de carácter nacional propio. Su crítica es una que debemos tomar como advertencia a su público lector hispanoamericano: el progreso requiere unas bases morales, sociales y nacionales sólidas. En el artículo de 1885 Martí toma el ferrocarril sólo como emblema del progreso tecnológico y su disposición a dejar a un lado ese progreso tiene poco que ver con las realidades del artefacto mecánico.

Tres años más tarde, en “Ferrocarriles elevados” (*La Nación*, junio 1888), sin embargo, Martí habrá de atacar abiertamente el aspecto material del sistema de ferrocarriles elevados de Nueva York. El ferrocarril aparece ahí como verdugo ciego en medio de un colaje de escenas dantescas:

¡Otro muerto en el ferrocarril elevado! ¡Una pobre italiana cortada en dos por la máquina ciega! ¡La sangre de la infeliz chorreando de los rieles, los empleados del ferrocarril recogiendo de prisa en la calle la sangre majada!...

Ayer rebotó un tren contra el que venía detrás, aplastó al maquinista, y desventró el

¹⁵ Ver Michel Foucault, *The order of Things: An Archeology of the Human Sciences* (Nueva York: Vintage, 1973).

carro último y la máquina. Accidentes confesos, sin contar los ocultos, pasan de diez por mes, muchos mortales (OC 11:443).

Lo mórbido de las imágenes no se reduce al “gancho” de apertura que se utiliza para atraer la atención del lector. Las imágenes corresponden más bien a la patología que acompañó la representación decimonónica del accidente industrial. Recordemos que el accidente de trenes fue para el ciudadano de las zonas en proceso de industrialización lo que para nosotros son hoy accidentes como el de Three-Mile Island y Chernobil. El accidente de trenes, al igual que el accidente nuclear, trae a la memoria en forma abrupta aquellos aspectos de lo tecnológico que escapan a nuestro control: “...cualquier interrupción [en el funcionamiento de una máquina] (que ya ha pasado a ser algo natural) despierta inmediatamente la memoria del peligro y la violencia virtual olvidados: el material reprimido regresa vengativamente”.¹⁶

Con “Ferrocarriles elevados” Martí interviene en la polémica que rodea la implementación de un nuevo sistema subterráneo de ferrocarriles que habría de sustituir al del elevado en la ciudad de Nueva York. Su defensa del nuevo sistema no es sino una suma de las posiciones que recoge la prensa neoyorquina del momento: “Afea la ciudad; pone en riesgo la vida; abre y cierra el trabajo del día con un viaje entrecortado y esterteroso, que prolonga la angustia de esta vida loca, en la hora en que un medio de transporte más seguro pudiera aliviarla con la distracción y el descanso” (OC 11:443). Sin embargo, el peligro físico, la caducidad de un sistema que ya no da avasto para la demanda de transportación pública, la falta de compensación a los dueños de propiedades que circundan los rieles por parte de los dueños de la compañía de ferrocarriles y el monopolio tarifario de estas compañías no conforman para Martí el meollo de la protesta pública. Al igual que otros portavoces de la prensa, Martí acepta que el desarrollo económico de Nueva York se debe en gran parte a la red ferroviaria y que la causa que está para verse no es la de la función del ferrocarril sino la forma de su implementación: “Para su hora no estuvo mal el elevado, como la crisálida no está mal entre la larva y la mariposa ... Y luego no es cosa permanente, sino transitoria...” (OC 11:444).

Según Martí “...lo que alarma más a los neoyorquinos de juicio, y a toda la ciudad disgusta principalmente” es:

...el ver cómo, con estos monstruos que turban su sueño, calientan su aire y llenan de humo sus entrañas, va perdiendo Nueva York la nobleza y la hermosura que conviene a una ciudad celosa de llamar con justicia la atención de los hombres (OC 11:447).

¹⁶ Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey: Trains and Travel in the Nineteenth Century* (1978; Oxford: Blackwell, 1980) 132. Especialmente interesantes resultan las secciones “The Pathology of the Railway Journey”, “The Accident”, “Railroad Accident”, “Railway Spine”, “Traumatic Neurosis” y “Stimulus Shield, or The Industrialized Consciousness”.

La visión martiana de la ciudad corresponde más al imaginario civil iluminista que a las realidades de la metrópolis industrial moderna. Su ideal de lo urbano es el de un espacio en que se goza de una tranquilidad patricia conducente a la intimidad y a la acción y el pensamiento pacífico—ideal imposible en una ciudad asediada por la “...intrusión constante del ruido brutal...” (OC 11:448) de la locomotora. Y es precisamente esa intrusión “brutal” la que representa para Martí el mayor peligro social de la modernización pues trae como consecuencia la huida hacia los suburbios de la clase adinerada y educada—“...lo más apreciable de la ciudad se va alejando de los centros ruidosos” (OC 11:448)—y la comercialización y proletarización de las áreas urbanas depreciadas.

En esta crónica el foco crítico de Martí se desplaza de la máquina misma a sus efectos, es decir, a una proletización urbana que entiende como la llegada y reconcentración de la ‘escoria’ social: “...porque al favor de las estaciones se congrega, como los gusanos al pie de los árboles, mucha tienda menor y concurrencia poco deseable, que acaban por hacer la vecindad poco propia para casas de vivienda, y más parecida a bazaar y campamento” (OC 11:448). La concentración de grandes masas de trabajadores descrita por Martí que hoy nos parece tan característica de la urbe industrial era entonces algo relativamente nuevo. El sistema de valores burgués se vio económica, política y socialmente asediado por ella. La respuesta institucional en París partió del modelo de desarrollo urbano propuesto por el Barón Haussmann: echar por tierra zonas urbanas particulares y sustituirlas con anchas avenidas abiertas al tránsito que hicieran la construcción de barricadas—instrumento estratégico de las masas en su lucha contra el estado que probó su efectividad en la comuna de 1871—prácticamente imposible.¹⁷ Lo que se esconde, efectivamente, detrás de la visión de las masas en este artículo no es más que la máscara estética de una ideología burguesa y contrasta dramáticamente con la visión de los trabajadores que Martí ofreció en crónicas como las del proceso de los anarquistas de Chicago y otras.¹⁸

En “Ferrocarriles elevados”, por tanto, Martí no abroga el canto a la tecnología que hiciera en “La exposición de ferrocarriles de Chicago” sino que separa los resultados antropológicos del despliegue instrumental de la tecnología de su **esencia**, haciendo evidente su **dependencia tecnológica**. Manfred Stanley describe este tipo de dependencia de la siguiente manera:

El mundo tecnológico que crea el esfuerzo innovador humano refleja los supuestos, valores, deseos y aspiraciones humanas. Algunas veces, en respuesta a este punto se le

¹⁷ Ver Walter Benjamin, “Paris; Capital of the Nineteenth Century” [1935], *Reflections: Essays, Aphorisms, Autobiographical Writings* (Nueva York: Harvest-Harcourt, 1978) 159-62.

¹⁸ La postura de Martí con respecto a la lucha de clases en los Estados Unidos y las condiciones de los trabajadores va desde la condena del uso de la violencia hasta la aceptación de ésta como último recurso hacia la justicia social. Ver el contraste que presentan “El proceso de los siete anarquistas de Chicago” [*La Nación*, 21 de oct. de 1886] y “Un drama terrible” [*La Nación*, 1 de enero de 1888]; OC 11:55-61, 333-56.

añade al asunto a ser considerado una teoría de intereses. La tecnología, se entretiene, es tan fundamental a los intereses humanos colectivos de todo tipo que abortarla en cualquier forma contradice todo interés y por tanto sería virtualmente 'irracional' para cualquiera. (8)

Virtualmente 'irracional' para cualquiera, incluyendo a Martí.

Las actitudes hacia la modernización que aparecen en las crónicas comentadas son contradictorias sólo en apariencia pues cada una se conforma en base a la modalidad cognoscitiva que Sheldon Wolin llama la "visión arquitectónica", una en que "...la imaginación política intenta amoldar la totalidad de unos fenómenos políticos en acuerdo con una visión del Bien que yace fuera del orden político".¹⁹ En otras palabras, las "visiones arquitectónicas"—en este caso las crónicas de Martí—son formulaciones simbólicas en las cuales todo evento, circunstancia e información es manipulada en un intento de establecer su correlación directa con una construcción imaginaria primaria.

"Más que una pieza neutra en el paisaje de la modernización", afirma Julio Ramos, "desde mucho antes de fin de siglo, la máquina había sido un emblema de la racionalización, del mundo de vida proyectado por los discursos 'fuertes' de la modernidad" (157). Y es en su función emblemática que la locomotora asume una identidad doble en medio del paisaje martiano. Por un lado deviene el potencial destructor que convierte la **técnica fuera de control** en 'devoradora de hombres'—y mujeres. Por el otro, la importancia de la locomotora se revela como algo que tiene que ver más con su esencia que con lo tecnológico. Es decir, la locomotora se salva porque es **tecné**—"nombre que se la da no solamente a las actividades y destrezas del artesano, sino también a las artes del pensamiento y bellas artes" (Heidegger 12-13)—y en esa función es repositoria de las promesas de la modernidad o, más específicamente, de lo que encierran esas promesas en relación a la **visión arquitectónica** que Martí abrigaba para América Latina.

Blanca M. Rivera-Meléndez
Universidad de Emory

¹⁹ *Politics and Vision* (Boston: Little, 1960) 19.