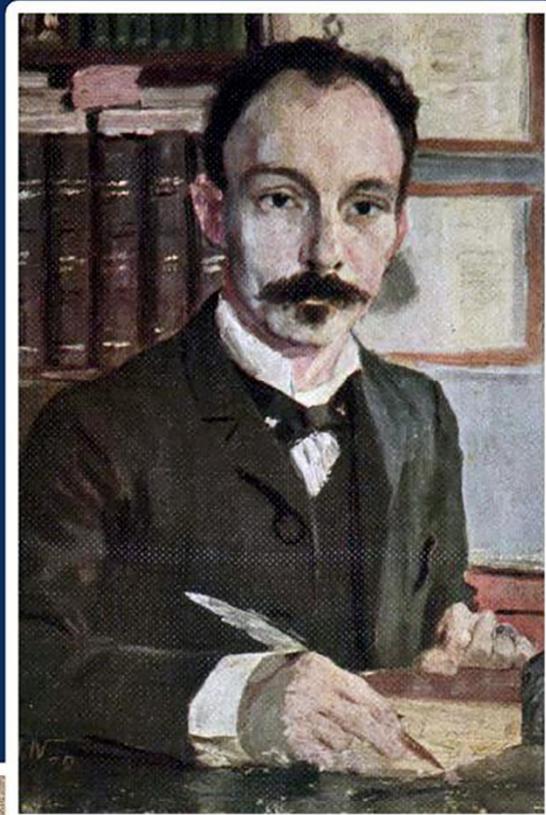


Fuentes y enfoques del periodismo de José Martí en el mensuario

La América



Alejandro Herrera Moreno

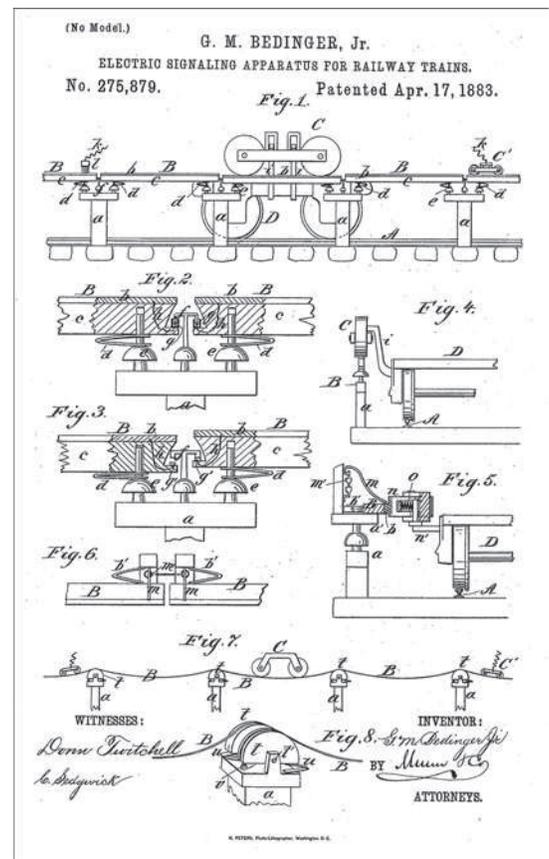
Referencia: Alejandro Herrera Moreno: "Invento muy útil". En: *Fuentes y enfoques del periodismo de José Martí en el mensuario La América* (pp. 45-48). Edición Fundación Cultural Enrique Loynaz, Impresión Editora Búho, Santo Domingo, República Dominicana, 2018.

Invento muy útil

En *La América* de agosto de 1883 aparece la noticia “Invento muy útil”¹, donde José Martí aprovecha el marco de la recién celebrada Exposición de materiales de ferrocarriles de Chicago, para comentar un proyecto que, a su parecer, había faltado: “Notabilísima como fue la última Exhibición de Ferrocarriles en Chicago, de que *La América* de este número da acaso la única noticia que de ella anda en lengua de Castilla,—no tuvo, sin embargo, en sus salones el último invento de George Bedlinger”². Se refiere Martí al aparato eléctrico de señalización para trenes del inventor norteamericano George Michael Bedlinger (1860-1940) de la ciudad de Erlanger en el condado de Kenton, estado de Kentucky, patentado el 17 de abril de 1883 con el número 275,879 en la Oficina de Patentes de los Estados Unidos, con el diseño que presentamos en esta página.³ Pero antes de darnos a conocer el olvidado invento, continúa con este filosófico preámbulo:

Distinguíéronse los tiempos feudales por su modo de ahondar fosos: y estos tiempos por cegarlos. Distinguíéronse los reinados de Enriques y Franciscos por la fabricación de pesadas armaduras y mortíferas catapultas: y el reinado del hombre, que comienza, distínguese por enemigo de la muerte. Aún se mata; pero se fabrican ya más locomotoras que cañones.—Y a nadie extrañe que demos así las noticias, y que con la máquina que describimos, y como surgiendo de ella misma, vaya el comentario que inspira. Ciencia y literatura han de copiar a la naturaleza, en la que lo útil va siempre acompañado de lo trascendental. Ha de tenderse a desenvolver todo el hombre, y no un lado del hombre. El mero progreso mecánico, si no encajase en el glorioso movimiento universal, sería como la habilidad estéril de un cigarrero chino. El árbol de la naturaleza está cargado, como todos los árboles, de frutos y de flores,—que llevan la semilla de los frutos. Flor sin fruto viciaría el árbol, que se iría todo en hojas:—fruto sin flor, no podría ser. La imaginación es la vanguardia y como el profeta de la ciencia. La idea, madre del hecho. La flor, cubierta maternal del fruto. Hace daño a la inteligencia de los hombres quien les cuenta un hecho desnudo, y no lo engrana con los demás hechos humanos. Y

“Es este un aparato eléctrico de señales para telegrafiar entre los trenes en camino, o entre los trenes y las estaciones, manteniendo así a los encargados de la salida de los trenes en conocimiento permanente de la marcha de los trenes de su línea...”



quien lo hace, ahorra tiempo, desbroza el juicio, fertiliza la mente, la deja limpia y preparada, con más seguro conocimiento de la importancia de las cosas, a mayor obra.⁴

El reportero y el poeta que ya conocemos en Martí nos sorprende de nuevo con esta valoración comparativa de tiempos feudales⁵ y modernos, donde una nueva era de logros tecnológicos, como el que aquí explica, anticipa la inmensa capacidad humana de crecer y crear en paz. Nuevamente ciencia y poesía, un concepto tal vez difícil, pero que esta vez se esmera en explicarlo: la descripción y valoración del invento técnico junto al comentario inspirador; el progreso mecánico y el movimiento universal; lo útil y lo trascendental. Posteriormente, es que hace una descripción, por cierto bastante breve, del invento que su título anuncia, que resulta ser una traducción y ampliación de una noticia sobre una patente que apareció en las columnas de varios diarios de la prensa norteamericana entre julio y agosto de 1883, en la sección “Items of interests”.⁶ Esta patente también apareció, aunque con menos detalles, en la sección “Engineering Inventions” del *Scientific American* de mayo 26 de 1883.⁷

El cotejo de textos de ambas versiones, como mostramos en el siguiente cuadro comparativo, revela las coincidencias en el nombre del inventor (que Martí simplifica) y su lugar de origen. Se transmiten todas las características del aparato en traducción libre y al referirse al “conductor ligado” deja entre paréntesis el término técnico original (a manera de préstamo en un sentido traductológico) posiblemente para su mejor comprensión. El texto martiano es más extenso al explicar el papel que juega este invento en la reducción del riesgo de accidentes ferroviarios.

José Martí

“La invención de Bedlinger⁸ viene a hacer menos fáciles los choques entre ferrocarriles, ya por falta de aviso oportuno, ya por error en el cálculo del tiempo, ya por imposibilidades de mutua comunicación. En Erlanger, Kentucky, se ha dado a luz el invento. Es este un aparato eléctrico de señales para telegrafiar entre los trenes en camino, o entre los trenes y las estaciones, manteniendo así a los encargados de la salida de los trenes en conocimiento permanente de la marcha de los trenes de su línea, con lo que pueden evitar todo choque o conflicto. Y los trenes quedan al habla entre sí. Consiste el aparato en un conductor ligado (*jointed conductor*) que rompe la conexión por presión, y cuya corriente pasa por el carro por medio de cepillos. Cada tren lleva su propio operador e instrumentos”. [pp. 106-107]

Prensa norteamericana

“An invention of interest to great telegraphers and railway men generally has been patented by George M. Bedinger, of Erlanger, Ky. It is an electric signalling apparatus for telegraphing between trains and stations, thus keeping all trains in direct communication with the train dispatcher and with one another. The invention consists of a jointed conductor, which breaks connections by pressure, the current being carried through the car by means of brushes. Each train carries its own operator and instruments”.

Una vez descrita la invención de Bedinger, Martí la complementa con otro invento del sector ferroviario, como el mismo explica: “Y como para completar esta invención, se anuncia otra ya en boga en Inglaterra, sencilla y de resultados beneficiosos, como que tiende a mejorar el sistema de señales por luces en las vías férreas, sistema que a veces hacen peligroso, cuando no inútil, las curiosas enfermedades de la vista que suelen afligir a los conductores de trenes”.⁹ Como esta nueva inventiva va dirigida, como finalmente veremos, a mejorar las condiciones de salud laboral de los conductores de trenes, decide Martí entonces presentar al beneficiario del invento con un poético párrafo sobre quienes conducen estas fantásticas máquinas:

Debe ir siempre un maquinista de ferrocarril como arrebatado, como montado sobre llamas, como fascinado. ¿No se les ve en los ojos, por menguada persona que a veces sea, cierta serenidad grandiosa, luz extraña y heroica osadía?—Pues se las da el contacto constante con el

espacio grandioso,—y el hábito fiero y saludable de enfrenar, acariciar, desatar, graduar una de las fuerzas locas de la naturaleza. Ver grandeza, hace grande:—quien entra en un taller norteamericano, donde las máquinas ruedan y rugen, y susurra el vapor y cuchichea, y pasan hombres con montes de artefactos a la espalda, y asciende el elevador, moderno recadero, como un espíritu sutil por entre las paredes, y hormigean centenares de trabajadores, y no cesan el ímpetu, el esfuerzo, el movimiento frenético y fantástico, la labor regular y colosal, la maravilla de tamaño y tiempo—no se asombra de que tales aprendices de taller hayan hecho tal pueblo.—Lo maravilloso les es natural, porque se crían en ello. Lo acometen todo, porque lo han visto acometer todo. De nada se sorprenden, porque viven en medio de lo sorprendente.¹⁰

Hecha esta presentación, donde nuevamente el taller y el obrero son protagonistas como volverán a serlo en mayo de 1884 en “La Exhibición Sanitaria” o en julio de 1884 en “La fábrica de locomotoras de Baldwin, debe regresar al invento para cerrar su noticia. Entonces explica como el uso de ciertas tecnologías, si bien facilita y mejora la vida de las personas, también puede ser contraproducente para la salud de quienes las operan. Dicho en palabras poéticas:

De este contacto de lo grande, sin el cual vive el hombre como larva pesada, y con el cual siente que, cansadas del sueño, se le abren en la espalda las alas; de este constante comercio con la luz, con el fuego, con el viento cargado de chispas, con la noche sombría o serena, que deslumbra y fatiga los ojos, suelen venir a los maquinistas caprichosas enfermedades ópticas, o vicios visuales, que a menudo les impiden distinguir bien a la distancia en que ya es necesario, los colores de las luces diversas de los aparatos de señales. Frecuentísima e inevitablemente confunden la luz blanca con la roja. Ya a eso viene el invento inglés.¹¹

Es sorprendente como esta perfecta mezcla de lenguaje literario y científico, basada en elementos de la naturaleza (luz, fuego, viento, chispas y noche); impresiones humanas (deslumbramiento, fatiga, enfermedades, vicios y confusión) y componentes del sistema ferroviario (distancia, luces, colores, aparatos y señales) encierra todas las circunstancias de trabajo a las que se enfrenta el maquinista y sus consecuencias. Imaginemos entonces una locomotora de la segunda mitad del siglo XIX corriendo a toda velocidad mientras que el conductor, alerta todo el tiempo, tiene en su panorama visual su entorno de trabajo dentro del carro, y fuera de éste las vías por las cuales avanza y el inmenso espacio exterior que le circunda. Adentro, tendrá ante su vista: el resplandor de un horno de carbón que debe ser alimentado continuamente. Afuera, las chispas que saltan producto de la fricción entre las ruedas contra los rieles; y la mayor parte del tiempo, mientras avanza con el viento azotándole la cara, una absoluta oscuridad, interrumpida por las fugaces luces de los poblados que va dejando atrás, la iluminación de incipientes sistemas de señalización o de otros trenes que por las vías paralelas cruzan. Estos estímulos combinados crean impactos en la vista del conductor que, a corto plazo, pueden presentarse como fatiga ocular que nubla la visión o lleva a la confusión de distancias, contornos y colores; pero que a largo plazo, puede provocar enfermedades degenerativas de mayor alcance.

A partir de una noticia de la prensa norteamericana que tiene unas cien palabras y otra, probablemente de la prensa británica que no hemos podido rastrear por falta de información, Martí construye una noticia de setecientos noventa palabras. El texto dedicado propiamente a ciencia y técnica, que incluye su mención introductoria a la Exposición de materiales de ferrocarriles de Chicago y la presentación de los dos inventos del sector ferroviario, ocupa apenas un 32% de la noticia. El restante 68% es producción poética que convierte la presentación de un sencillo invento en una maravillosa visión del poder creativo del hombre.

Notas

1. José Martí: "Invento muy útil", en *La América*, Nueva York, agosto de 1883, OCEC, t.18, pp. 106-107.
2. JM: *Ibidem*, p. 106.
3. United States Patent Office. George M. Bedinger, Jr., of Erlanger, Kentucky. Electric Signaling apparatus for railway-trains. Letters patent No. 275,879, dated April 17, 1883. Application filed October 11, 1882. Disponible en: <https://patentimages.storage.googleapis.com/pdfs/700dd74b6b2394edb4d5/US275879.pdf>
4. JM: "Invento muy útil", *ob. cit.*, p. 106.
5. Para ello hace referencia a los monarcas medievales, cuyos gobiernos estuvieron marcados por constantes guerras, como Enrique I, II, III y IV de Inglaterra; Enrique I y II de Francia; Enrique II de Castilla o Enrique II de Navarra; y Francisco I y II de Francia; y Francisco I de Guisa. [Tomado de nota al pie en OCEC, t 18, p. 106.]
6. "Items of interests". *Chronicling America*, Historic American Newspapers, Library of Congress, USA. All Digitized Newspapers 1789-1922. Disponible en: <http://chroniclingamerica.loc.gov/>
7. "Engineering Inventions", en *Scientific American*, mayo 26 de 1883, Vol. XLVIII, No. 21, p.329.
8. Errata en *La América*, debe decir "Bedinger".
9. JM: "Invento muy útil", *ob. cit.*, p. 107.
10. Ídem.
11. Ídem.

UNITED STATES PATENT OFFICE.

GEORGE M. BEDINGER, JR., OF ERLANGER, KENTUCKY.

ELECTRIC SIGNALING APPARATUS FOR RAILWAY-TRAINS.

SPECIFICATION forming part of Letters Patent No. 275,879, dated April 17, 1883.

A application filed October 11, 1882. (No model.)

To all whom it may concern:

Be it known that I, GEORGE M. BEDINGER, Jr., of Erlanger, in the county of Kenton and State of Kentucky, have invented a new and
5 Improved Signaling Apparatus for Railway-Trains, of which the following is a full, clear, and exact description.

The object of my invention is to provide for telegraphing between trains, or from a central
10 station to any train on the line, so that all the trains on the line may be under the control of one person at the central station, and the danger of irregularity in the movement of the trains and accident therefrom thus avoided.

15 My invention consists in the combination and arrangement of parts substantially as herein-after fully set forth and claimed.

Reference is to be had to the accompanying drawings, forming part of this specification, in
20 which similar letters of reference indicate corresponding parts in all the figures.

Figure 1 is a side elevation, showing my improved conductor as applied in connection with a railroad-track. Fig. 2 is a sectional elevation,
25 showing one of the joints in larger size. Fig. 3 is a similar view, showing a modification in the construction of the joint. Fig. 4 is a transverse section of the track and conductor. The other figures show modifications which
30 will be referred to more particularly herein-after.

pose of making connection between the metallic conductors of the several sections.

In Fig. 2 the sections B B are shown as fitted at their ends with cups *g*, which are to contain mercury, and into which the ends of the
55 T-pieces *f* project. From the cups *g* wires *h* pass to the metal rails *b b*. This insures connection between the rails *b b* when the sections B B are in their raised position; but in
60 case either section is moved downward the circuit is broken by the separation of the cup *g* from the end of the T-piece *f*.

In Fig. 3, instead of using the cups *g*, the sections are provided with anvils *g'*, with which
65 the ends of the T-pieces *f* come in contact when the sections are raised, and separate therefrom when the sections are moved down.

The sections B serve as a supporting-track for a small-wheeled truck, C, which, as shown
70 in Figs. 1 and 4, is connected by braces *i* to the truck of a railroad-car, (represented at D.) The truck C is connected to the braces in such a manner as to allow of its vertical movement, and the weight of the truck will be sufficient
75 to depress the section B at the end nearest the truck, and in that manner to break electrical connection between that section and the next. The metallic rails *b* are to be connected at the
80 ends of the line with a suitable generator of electricity, so that there will be a continuous circuit so long as all of the sections are raised;