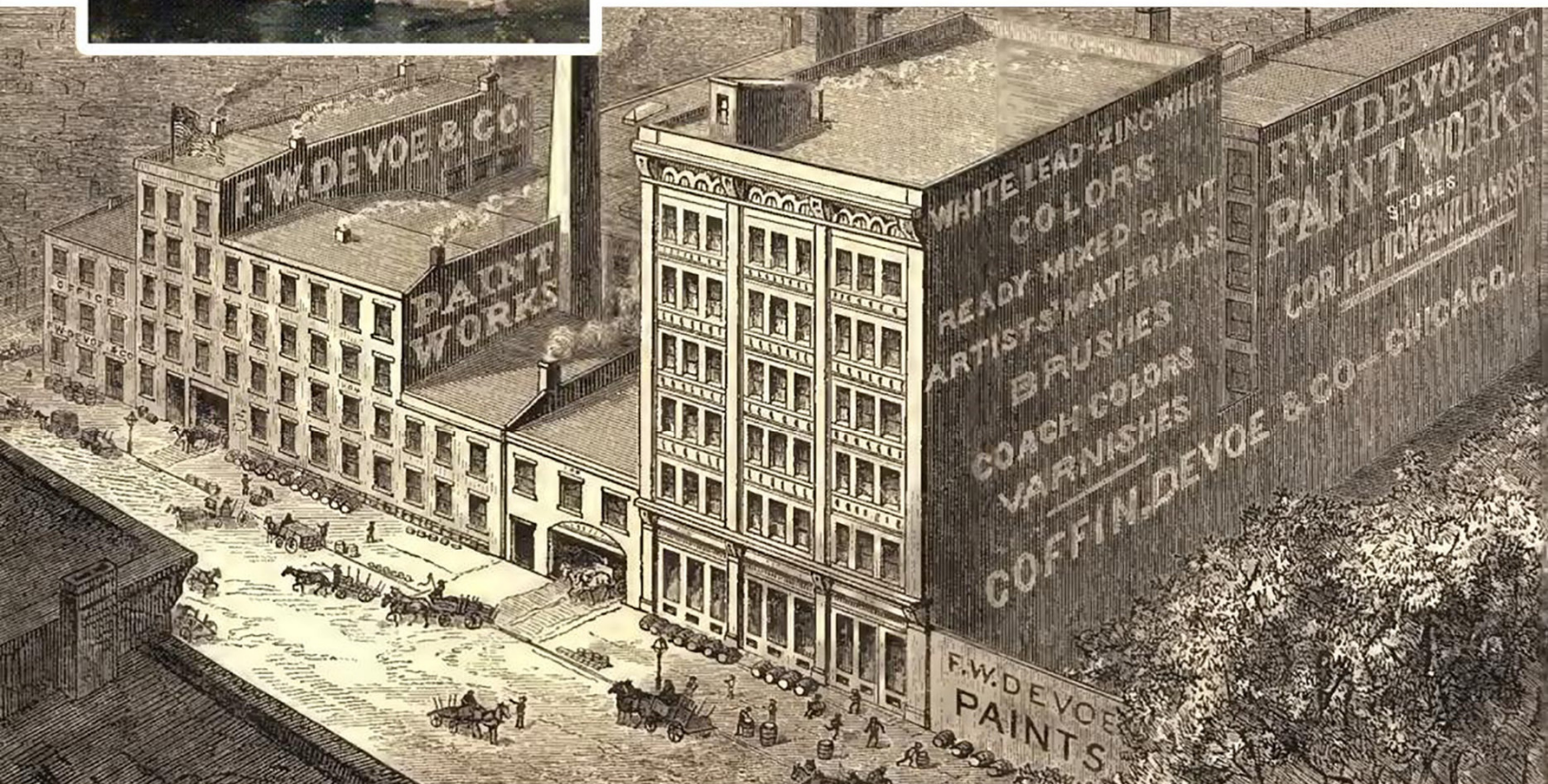
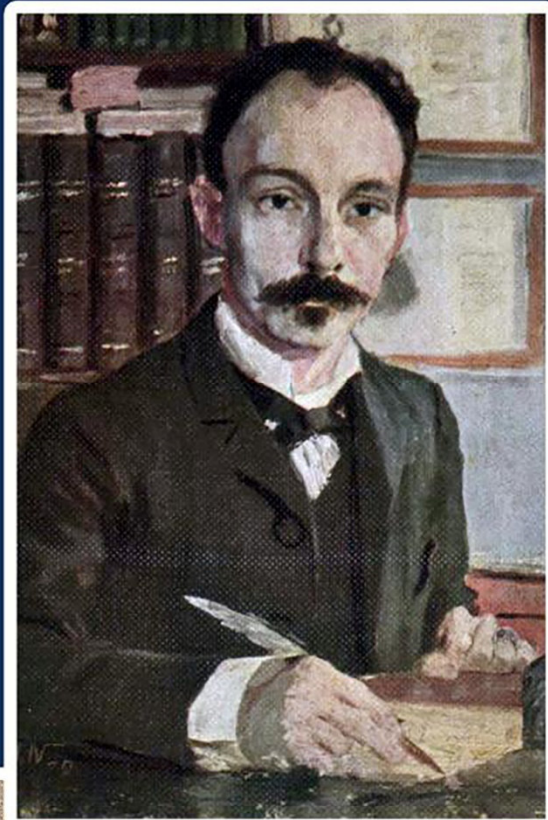


Fuentes y enfoques del periodismo de José Martí en el mensuario

La América



Alejandro Herrera Moreno

Referencia: Alejandro Herrera Moreno: “Carros eléctricos”. En: *Fuentes y enfoques del periodismo de José Martí en el mensuario La América* (pp. 63-67). Edición Fundación Cultural Enrique Loynaz, Impresión Editora Búho, Santo Domingo, República Dominicana, 2018.

Carros eléctricos

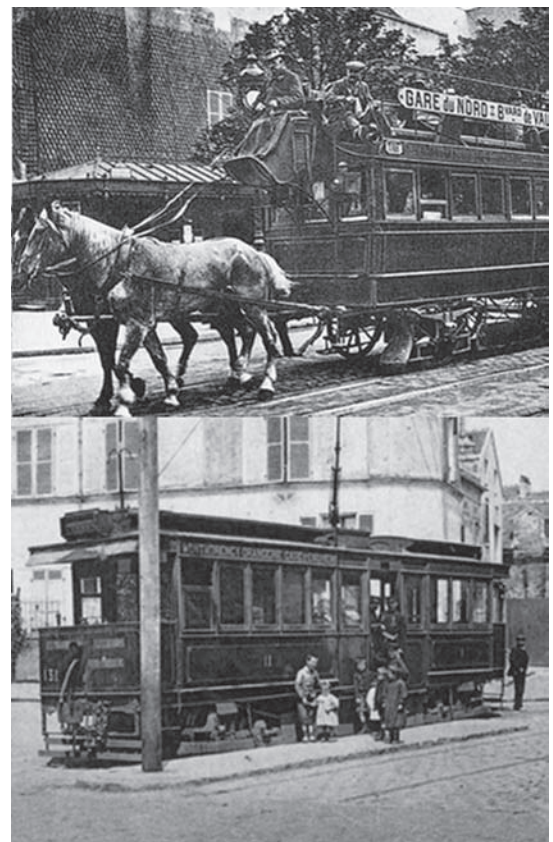
En *La América* de septiembre de 1883 publica José Martí otra noticia en los temas de transporte y electricidad: “Carros eléctricos”,¹ donde informa los resultados de un experimento realizado en el marco de las negociaciones entre la Compañía de Electricidad de Francia y la Empresa General de Ómnibus de París, para sustituir, en el sistema de transporte público parisino, la tradicional tracción de los tranvías mediante caballos por el uso de la electricidad.² Para tal ensayo, uno de los tranvías ordinarios de la compañía fue equipado con el sistema eléctrico a prueba y realizó un recorrido por las más importantes vías de París, con el fin de evaluar la eficacia del sistema y realizar los necesarios ajustes.

El texto periodístico martiano parece estar construido a partir de una noticia, que bajo el título “Electric cars in Paris”, apareciera en varios medios de la prensa norteamericana entre agosto y septiembre de 1883.³ Para su versión, como veremos seguidamente, Martí escribe una introducción, donde da un adelanto de la noticia de los primeros carros eléctricos en Francia que el título anuncia, presenta un reconocido personaje del escenario social y político parisino, -evidentemente de gran estima para él- y hace una poética valoración comparativa de una nueva época, donde la inventiva y el progreso, con la electricidad a la vanguardia, han sustituido a la esclavitud y la guerra:

El día 22 de agosto, veía París un bello espectáculo. Un anciano hercúleo, de hermosa cabeza, en que los cabellos canos solo sirven para realzar la mocedad del rostro, montaba, seguido de personajes de nota, en un carro que era un triunfo, un carro movido ya sin tropiezo, y con gracia y holgura, por la electricidad. ¡Oh, cuán distantes estos de aquellos otros carros de victoria en que entraban por Roma, precedidos de esclavas desnudas y de hombres atados, los generales triunfadores!⁴

Como se observa en el primer cuadro comparativo, el personaje al cual Martí se refiere es el diplomático y empresario francés Ferdinand Marie, vizconde de Lesseps, a veces españolizado como Fernando de Lesseps (1805-1894), quien tiene varias referencias en su obra. Tras su presentación, Martí empieza a desarrollar la

“No serán ya caballos los que guíen los ómnibus parisienes, esos hermosos caballos que recuerdan los que Henri Regnault pintó en el *Automedon* serán unos cuantos acumuladores de Faure, diestramente escondidos debajo de los asientos”.



noticia que incluye a las personalidades presentes, la razón del viaje y la base del funcionamiento del sistema en el uso de pesados acumuladores ocultos bajo los asientos. La traducción es libre con una clara tendencia a la reducción.

José Martí

“Aquel anciano era Lesseps, y los que iban con él dignatarios de la ciencia y del gobierno. Celebrábase con este viaje de personas ilustres el perfeccionamiento del sistema por que se han de mover los carros eléctricos de la Compañía General de Ómnibus de París. No serán ya caballos los que guíen los ómnibus parisienses, esos hermosos caballos que recuerdan los que Henri Regnault pintó en el *Automedon* serán unos cuantos acumuladores de Faure, diestramente escondidos debajo de los asientos. Levantan estos, cargan los acumuladores, que pesan en junto dos toneladas y media, y ya está listo para andar el carro”. [p.155]

Prensa norteamericana

“In order to mark the importance of the event M. Cochery, the minister of posts and telegraphs, M. Ferdinand de Lesseps, M. Rouvier and a number of engineers attended and took their seats in the vehicle”. “Negotiations have been going on between the French Electrical Power Storage company and the General Omnibus company of Paris, in reference to the substitution of electricity for horse traction, and a practical experiment was made recently to test the efficacy of the system”. “The motive power is electricity, stored in Faure’s accumulators. These are placed under the seats, which have to be raised for the purpose, and themselves weigh as much as two tons and a half”.

Llamamos la atención acerca de que la nota de prensa original incluye los nombres del político y periodista Louis Adolphe Cochery (1879-1885), a la sazón Ministro de correos y telégrafos; y del político Maurice Rouvier (1842-1911), que llegó a Ministro de Finanzas en 1902; pero Martí solo los menciona de manera indirecta. Sí incorpora la alusión a Camille Alphonse Faure (1840-1898), el ingeniero químico francés que en 1881 mejoró el diseño de la batería plomo-ácido, que permitió su fabricación a escala industrial; y aprovechando la referencia a los caballos, añade al pintor francés Alexandre Georges Henri Regnault (1843-1871) y su cuadro de 1868: *Automedon con los caballos de Aquiles*. Pintor y obra también cuentan con varias referencias en la obra martiana.

De la admiración de Martí por Lesseps conocemos en sus noticias de Italia de octubre de 1881, donde lo llama “.. activo anciano que quiebra la tierra y enlaza los mares...”²⁵, al divulgar el Tercer Congreso Geográfico Internacional celebrado en Venecia, donde Lesseps ofreció el discurso inaugural en calidad de presidente del congreso anterior. Pero es en su crónica sobre la fiesta de la Estatua de la Libertad de enero de 1887, donde desarrolla sus valoraciones sobre este personaje, en su poderoso estilo de síntesis biográfica:

En vano pedía silencio desde la tribuna, moviendo su sombrero negro de tres picos, el mayor general de los ejércitos americanos [...] pero Lesseps, Lesseps, con su cabeza de ochenta años desnuda, bajo la lluvia, supo domarlo. Jamás se olvidará aquel espectáculo magnífico. Más que de un paso, de un salto se puso en pie el gran viejo. Es pequeño: cabe en el hueco de la mano de la estatua de la libertad; pero rompió a hablar con voz tan segura y fresca que la concurrencia ilustre, arrebatada y seducida, saludó con un vítor que no parecía acabar a aquel monumento humano. ¿Qué era el estruendo, el vocear de las máquinas, el cañonear de los barcos, el monumento arriba, a aquel hombre hecho a tajar la tierra y a enlazar los mares? ¡Viejo maravilloso! [...] se ve en su modo de frasear cómo le ha sido fácil alterar la tierra: cada idea, breve como una nuez, lleva adentro un monte. No se está quieto cuando habla: se vuelve hacia todos los lados, como para dar a todo el mundo el rostro: algunas frases las dice, y las apoya con toda la cabeza, como si las quisiera clavar: habla un francés

marcial, que suena a bronce: su gesto favorito es levantar rápidamente el brazo: sabe que por la tierra se ha de pasar venciendo: la voz, lejos de extinguírsele, le crece con el discurso: sus frases cortas ondean y acaban en punta como los gallardetes...⁶

Por otra parte, el pintor francés Henri Regnault era sin dudas una de las personalidades artísticas más apreciadas por Martí. En sus trabajos sobre crítica de las artes plásticas aparecen muy bien valorados sus cuadros *Salomé* y *El General Prim*. En particular, su cuadro *Automedon* es descrito por Martí desde sus noticias sobre Francia en *La Opinión Nacional* de Caracas en marzo de 1882, donde leemos una de las más bellas páginas de su crítica de artes plásticas:

Del pasto viene el hijo de Diores, que con una mano en alto embrida el caballo maravilloso que husmea, en la tempestad que se acerca, la muerte del glorioso Aquiles, y con la otra mano inclina a tierra otro de aquellos magnánimos y espléndidos corceles que presintieron y anunciaron el fin funesto de su dueño heroico. ¡Qué crinaje! ¡Parece ola de mar! ¡Qué erguirse el de uno de los brutos, como para rasgar con sus manos elegantes el seno del viento tempestuoso, que trae muerte! Se oyen ruidos, y se ven espumas, y se escuchan de lejos los carros de la batalla en aquel lienzo. Eran caballos para que cabalgasen dioses-no como aquellos blancos caballos pacíficos que vio pastar Eneas al poner pie en tierra de Italia, y le parecieron nuncios de guerra, sino como aquellos que, uncidos a un carro, lanzó Mitrídates al seno de los mares mugidores, para templar con tamaño sacrificio la furia de las aguas encrespadas.⁷

Posteriormente, como se indica en el segundo cuadro comparativo, a partir de ideas que están en la noticia original, Martí explica como el viaje experimental permitió identificar el problema de sobrepeso del vehículo por pasajeros y acumuladores, y derivar soluciones inmediatas. Nuevamente, capta las nociones básicas del asunto y traduce libremente recreando sus textos, esta vez ampliado con optimistas reflexiones.

José Martí

“En esta carrera de prueba hubo que parar el vehículo, y aligerarlo un poco de pasajeros, porque sobre el peso de los acumuladores, el de los pasajeros era demasiado para la resistencia del carro. El cálculo que remedia este obstáculo es muy simple, y ya queda hecho. Tanto van sabiendo ya los hombres, que va siendo cosa simultánea darse cuenta de una dificultad y vencerla”. [p.155]

Prensa norteamericana

“At one time a stoppage had to be made to allow a number of the occupants to dismount, since the weight of the accumulators and of the passengers combined was found too much for the springs. This, of course, will be provided for when special vehicles are built”.

El entusiasmo que despertó en el público presente las maniobras del vehículo eléctrico a su paso por las calles de París es añadido por Martí, así como sus poéticas valoraciones, a través del símil del enamorado, para indicar los avances en el dominio y aplicación de la electricidad:

“Con salvas de aplausos acogían los espectadores cada rápida vuelta, fácil cambio, o súbita y feliz parada del carro nuevo. La electricidad es más dócil que el caballo. El nuevo carro eléctrico obedece a la inteligencia que lo guía, como un enamorado a su amada. Da gozo ver una fuerza sometida así a una inteligencia.”⁸

Para continuar, como se indica en el tercer cuadro, incorpora a su noticia algunas de las localidades visitadas (Campos Elíseos, Muelle de la Conferencia y el Trocadero) y habla de la facilidad de maniobra del tranvía y la velocidad alcanzada que demuestran el éxito del experimento.

José Martí

“Ya no presenta dificultad alguna el manejo, detención y marcha de los carros movidos por la electricidad. Hízose la prueba en la avenida de los Campos Elíseos: pasó por el Quai de la Conférence, camino al Trocadero, y no andaba a menos de once millas por hora”. [p.156]

Prensa norteamericana

“The first run was a hundred yards up the Avenue des Champs Elysees [...] The car was then run on to the tram lines [...] and went at a quick pace along the Quai de la Conference in the direction of the Trocadero. Even along the slight incline the speed could have not have been less than eleven miles an hour”.

Entonces, como se observa en el cuadro final, valora los resultados desde el punto de vista científico y económico, algo que no hace la fuente que se concentra solo en este último aspecto. Martí no ignora el aspecto financiero pero primero valora el gran logro científico, expresión de los nuevos tiempos, de haber podido sustituir la tradicional tracción animal por la energía eléctrica.

José Martí

“Para los científicos, el problema, que presentaba hasta aquí menudas dificultades, está resuelto. Para los hombres de negocios, también: el mantenimiento de los carros movidos por electricidad cuesta menos que el de los carros de tracción animal”. [p.156]

Prensa norteamericana

“...if there had been any objection it must have been removed by the experiment. The arguments in favor of these electric car- are many and convincing—the one fact that the cost is less than half that of the old system should alone suffice”.

A partir de una noticia de trescientas ochenta y seis palabras, Martí construye “Carros eléctricos” con similar extensión: trescientas noventa y siete palabras. Con la excepción de algunos personajes y localidades que no incluye, el resto de la información original está prácticamente incorporada en la noticia martiana como traducción libre, ocupando un 70% de todo el texto periodístico. Fuera del contexto del experimento parisino hay varias adiciones, que ocupan el restante 30%. Por una parte, está lo que hemos considerado amenización del tema, como cuando habla de que serán sustituidos por la fuerza eléctrica “...esos hermosos caballos que recuerdan los que Henri Regnault pintó en el *Automedon*...”⁹ o cuando expresa la facilidad de maniobra del vehículo diciendo que el “...nuevo carro eléctrico obedece a la inteligencia que lo guía, como un enamorado a su amada.”¹⁰ Por otra parte, están sus valoraciones sobre una nueva era donde la electricidad se iba abriendo camino con nuevos logros científicos y tecnológicos como expresión de la inmensa capacidad humana de crecer y crear en paz. De ahí su triunfal cierre: “¡Qué crónicas, las de este tiempo! ¡Qué gigante, el que ose escribirlas!”¹¹

Notas

1. José Martí: “Carros eléctricos”, en *La América*, Nueva York, septiembre de 1883, OCEC, t. 18, pp. 155-156.
2. Fuentes de la imagen. Superior. Tranvía con tracción de caballos en París hacia 1883. Compagnie générale des omnibus. Disponible en: <https://fr.wikipedia.org/wiki>. Inferior: Tranvía eléctrico en la Plaza St. Jacques hacia 1912. Montmorency. Disponible en: <https://commons.wikimedia.org/wiki/>
3. “Electric cars in Paris”. *Chronicling America: Historic American Newspapers*. Library of Congress, Estados Unidos. Disponible en: <http://chroniclingamerica.loc.gov>
4. JM: “Carros eléctricos”, ob. cit., p. 155.
5. JM: “Noticias de Italia”, en *La Opinión Nacional*, Caracas, 3 de octubre de 1881, OCEC, t. 10, p. 43.
6. JM: “Fiestas de la estatua de la libertad”, en *La Nación*, Buenos Aires, 1 de enero de 1887, OCEC, t. 24, p. 304.
7. JM: “Carta de Nueva York expresamente escrita para *La Opinión Nacional*”, en *La Opinión Nacional*, Caracas, 23 de marzo de 1882, OCEC, t. 11, p. 113.
8. JM: “Carros eléctricos”, ob. cit., p. 155.
9. Ídem.
10. Ídem.
11. Ibídem, p. 156.

Letters received from the ladies who left Winona in July last for the Argentine Republic announce their safe arrival after a remarkably favorable voyage. The party were the recipients of numerous courtesies at the hands of government officials and by leading American and British residents. The ladies all go to Parana to study the Spanish language until assigned as teachers.

Carleton college at Faribault has the largest number of students ever received since it opened. The ladies' hall is filled to overflowing, and enlargement of a new hall is immediately necessary. The effort to raise \$100,000 in the state for its endowment is now in progress. Its faculty has been increased and its appliances enlarged.

Little Veta West, of Austin, was thrown from a carriage a few days ago, receiving an ugly scalp wound from striking the wheel and ground and receiving other bruises about the head.

John R. Folsom, a well-known proprietor of the Central house, Morris, died on Saturday night after a lingering illness, and was buried by the Masonic lodge.

Rev. Nystrom, who started on Friday from Lake Prairie for Renville county, with a fine team belonging to Andrew Nelson, was ran away with and severely bruised. The horses were found later one dead and the other dying.

William Varley, charged with shooting Ed. Lynch, at Duluth, has been held for trial in \$1,000 bonds.

G. W. Benjamin, an old and respected citizen of Concord, died a few days ago.

Col. R. P. McGlinchey, secretary of the Northwestern Dairyman's association, will deliver the annual address before the Faribault County Agricultural society's fair.

A saloon in Stillwater, owned by Lindbloom & Bro. was burzlarized a few nights ago to the extent of \$30 in cash, \$70 worth of wine, cigars, etc. The thieves effected an entrance by removing a light of glass.

The farmers of Waseca county have held a mass meeting to organize and raise funds to fight the Cooley cream can man, who claims a royalty.

Red Wing seminary opened its theological department a few days ago, and will be under the charge of Prof. S. R. Gunnerson, late teacher in the Augsburg seminary, Minneapolis.

Discovery in Indiana of the Bones of a man of Gigantic Stature.

George Arnold, a farm hand in the employ of Franklin Boots, made a discovery which has excited widespread interest in this country. The object of this interest is the skeleton of what once was a man of gigantic proportions, which was uncovered in a gravel pit on Mr. Booths' farm. The skeleton was found in a sitting posture, facing the east, and about six feet beneath the surface. Some of the bones were badly broken by a caving of the bank, but the skull and some of the larger bones were taken out intact, and from them may be easily realized the gigantic stature of the being to whom they once gave support. A measurement of the skull from front to rear, the rule passing through the eye socket to the back of the head, shows it to have been about sixteen inches, while the breadth of the inferior maxillary was eight and one-half inches, showing that the brain must have weighed from four and one-half to five

most worthy woman, and is in trouble because her husband wants a divorce, she being childless and he desiring an heir to his throne.

Charles Delmonico, the only surviving member of the New York family of caterers of that name, has been attacked with a serious illness, which has caused his friends much apprehension. His uncle, Louis Delmonico, at his death left Charles \$2,000,000.

The young crown prince of Servia was mustered into the military service as a private in the Seventh regiment of infantry, which will hereafter be known as the "Crown Prince Alexandre Regiment." He had just attained his seventh birthday. The young prince was so excited in anticipating the ceremony that he became ill and the muster in was deferred 24 hours in consequence. The child causes great anxiety to his parents and friends in consequence of his marvelous mathematical precociousness.

Electric Cars in Paris.

Negotiations have been going on between the French Electrical Power Storage company and the General Omnibus company of Paris, in reference to the substitution of electricity for horse traction, and a practical experiment was made recently to test the efficacy of the system. One of the ordinary tram cars of the company, fitted up with the apparatus, was timed to start from the Place de la Concorde about 5 o'clock. The motive power is electricity, stored in Faure's accumulators. These are placed under the seats, which have to be raised for the purpose, and themselves weigh as much as two tons and a half. The car is lighted within and without by electric light. In order to mark the importance of the event M. Cocher, the ministers of posts and telegraphs, M. Ferdinand de Lesseps, M. Rouvier and a number of engineers attended and took their seats in the vehicle. The first run was a hundred yards up the Avenue des Champs Elysees, when the car was turned round (it could be guided everywhere with extraordinary ease) and taken back again into the Place de la Concorde. At one time a stoppage had to be made to allow a number of the occupants to dismount, since the weight of the accumulators and of the passengers combined was found too much for the springs. This, of course, will be provided for when special vehicles are built. The car was then run on to the tram lines that pass through the Place de la Concorde, and went at a quick pace along the Quai de la Conference in the direction of the Trocadero. Even along the slight incline the speed could have not have been less than eleven miles an hour. At the Place de l'Alma another turn was made, and the car taken quickly back to Port Royal. In every way the experiment was a success. It is at present proposed to run the electric tram cars to Versailles, and a contract to this effect is on the point of being signed. Indeed, if there had been any objection it must have been removed by the experiment. The arguments in favor of these electric cars are many and convincing—the one fact that the cost is less than half that of the old system should alone suffice.

boy sat on a step of a statute. A policeman pulled him off so roughly that he fell to the ground. The mother, who was at hand, naturally remonstrated, whereupon the policeman took her into custody. She was kept in the lock-up and not allowed to send her husband word of what had befallen her. The poor man inquired at the morgue and other places, and could not discover till the next day what had become of her. Even then he was not allowed to see her, and she was kept in solitary confinement for five days before she was taken before a magistrate on the charge of insulting the policeman. The magistrate, of course, at once discharged her.

Nominally, a car-load is 20,000 pounds. It is also 70 barrels of salt, 70 of lime, 90 of flour, 60 of whisky, 200 sacks of flour, 6 cords of soft wood, 18 to 20 head of cattle, 50 to 60 head of hogs, 90 to 100 head of sheep, 9,000 feet solid boards, 17,000 feet of siding, 13,000 feet of flooring, 40,000 shingles, one-half less of lumber, one-tenth less of joist, scantling and other large timbers, 340 bushels of wheat, 400 of barley, 400 of corn, 680 of oats, 300 of flaxseed, 360 of apples, 340 of Irish potatoes, 360 of sweet potatoes, and 1,000 of bran.

Didn't Mean Him.

"Take a square look at me!" he commanded, as he halted in front of a policeman on Michigan avenue yesterday.

The policeman looked him all over. He was a pretty good chunk of a man carrying a florid face, a prominent nose, and an air of general innocence.

"I don't see anything wrong about you," said the officer.

"Do my clothes fit? Do I wobble when I walk? Do I wipe my mouth on my coat-tail? Does the sign of me remind you of cabbages and other green things?"

"Well, no. You look to me like an honest, good-natured fellow."

"Then," said the stranger as he brought his fist down with a thump, "there's going to be bloodshed in the town. I came in this morning with an excursion. We had scarcely landed when a man called out; 'Did you bring along the keow?' 'Did you mean that for me?' says I. He said he didn't and I passed on."

"He might not."

"Then, as I was going up the street, a chap in a door says he: 'Ah, smell the carrot crop!' 'Do you mean that for me?' says I as I walks up to him. He says he didn't, and I passed on."

"I presume he didn't."

"Well, I got up to Griswold street, and I was looking for the postoffice and a man calls out: 'I'll bet he brought along raw onions and turnips for his dinner!' 'Do you mean that for me?' says I as I walks up to him. He says he didn't, and I passed on."

"He must have referred to some one else."

"Well, I walked through the postoffice and started for the city hall, and I was almost there when a young fellow in the door of a barber shop calls out: 'There goes the biggest cabbage-head of the season!' 'Do you mean that for me?' says I as I walks up to him. He says he didn't, and I passed on."

"He could not have meant you."