

Fuentes y enfoques del periodismo de José Martí en el mensuario

La América



Alejandro Herrera Moreno

Referencia: Alejandro Herrera Moreno: “Comisionados norteamericanos para estudiar América Latina”. En: *Fuentes y enfoques del periodismo de José Martí en el mensuario La América* (pp. 120-123). Edición Fundación Cultural Enrique Loynaz, Impresión Editora Búho, Santo Domingo, República Dominicana, 2018.

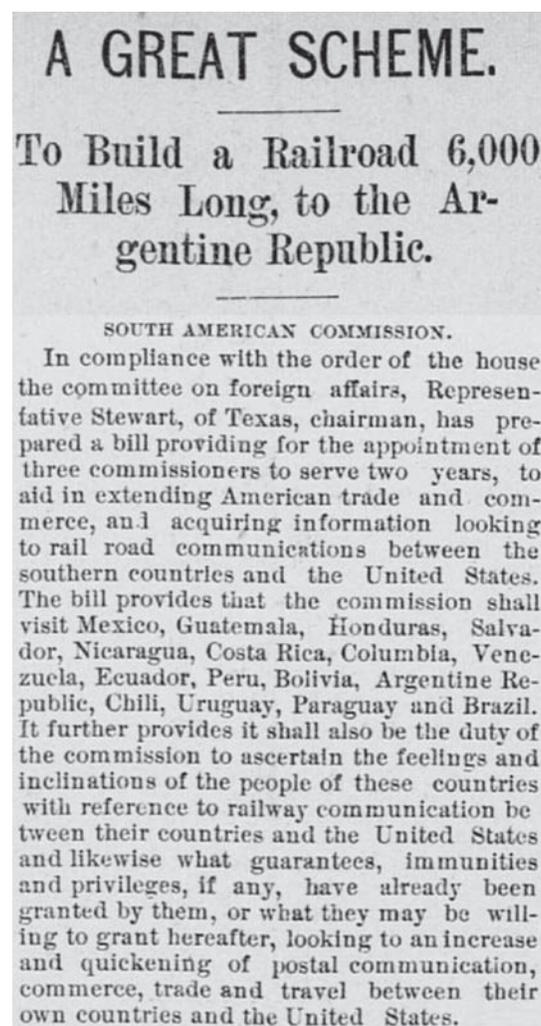
Comisionados norteamericanos para estudiar la América Latina

“Definir, avisar, poner en guardia, [...] decir a la América Latina todo lo que anhela y necesita saber de esta tierra que con justicia la preocupa...”¹ son palabras que revelan toda la intencionalidad del proyecto martiano en *La América*. De ahí, la existencia de un bloque informativo encaminado a mostrar todas las caras de la realidad social y política norteamericana², donde se enmarca su noticia de mayo de 1884 titulada “Comisionados norteamericanos para estudiar la América Latina”³, donde José Martí informa y comenta un proyecto en desarrollo para la construcción de una vía férrea entre Estados Unidos y Argentina. La noticia parece provenir de la prensa norteamericana, donde apareció ese mismo mes, en varios medios, con grandes titulares, títulos y un subtítulo que dice “South American Commission”⁴, como se muestra en la imagen adjunta. Con estas aleccionadoras palabras introduce el tema:

No se habla bastante en la América Latina de un proyecto de que se habla ya con mucha frecuencia entre políticos de nota en los Estados Unidos, del proyecto de unir por medio de un ferrocarril a través de la América los Estados Unidos del Norte y la República Argentina. No recordamos esto ahora como motivo de conversación con nuestros lectores; ni como alarma embozada: que otras cosas con algunos de nuestros países sí la necesitan; pero ésta no. Lo recordamos porque están estos asuntos actualmente sujetos, en los que se estiman sus preliminares, al debate y voto de la Casa de Representantes.⁵

Tras esta introducción, a manera de recordatorio, que encierra consejo y alerta, Martí empieza a explicar, a partir de información que traduce de su fuente, en qué consiste el proyecto y la orden emitida por la Comisión de Relaciones Exteriores de Estados Unidos en respuesta a la proposición del político norteamericano y representante de Texas Charles Stewart (1836-1895) de enviar comisionados a algunos países hispanoamericanos por un tiempo fijo. La fuente dice “tres comisionados por dos años” pero él traslada estos datos para más adelante, pues ahora está concentrado en explicar con claridad las razones de la anunciada visita.

La Comisión tiene los objetos generales [...] de investigar las posibilidades o dificultades que ofrezca la comunicación por ferrocarril de los Estados Unidos del Norte y los países de Centro y Sudamérica”.



José Martí

“En cumplimiento de una orden de la Comisión de Relaciones Exteriores, el representante Stewart de Texas tiene preparada en forma de proposición, la idea de diputar cierto número de viajeros oficiales que durante un tiempo fijo...” [p.176]

Prensa norteamericana

“In compliance with the order of the house the committee on foreign affairs, Representative Stewart, of Texas, chairman, has prepared a bill providing for the appointment of three commissioners to serve two years...”

Como se observa en el cuadro que sigue, la traducción de Martí es libre, basada en elementos de la fuente original y es bastante obvio que desea ser muy claro en cuanto a intereses e intenciones de la proyectada visita. La fuente dice que los comisionados deben posibilitar la ampliación del intercambio, el comercio, los viajes y las comunicaciones; y adquirir información acerca de la percepción que de este proyecto tengan nuestros países y todas las garantías, libertades y privilegios que entrañe. Martí es un poco más explícito para indicar que los comisionados estarán interesados en saber acerca de las vías de tráfico actuales y las que se requieren, pues esa es la esencia del proyecto, pero también están interesados en nuestras riquezas naturales, cultivos, comercio, constitución social y política, en fin todo lo que les ofrezca un conocimiento preciso de lo que pueden ganar. Solo entonces dice cuántos comisionados vienen, que tiempo estarán y ofrece las cifras de gastos y sueldos.

José Martí

“...estudien sobre el campo los países hispanoamericanos, sus riquezas naturales, las ventajas o desventajas que ofrezcan para su cultivo y el comercio que viene de ellas, la constitución social y política de aquellos países, las vías de tráfico que existen y las que habría que crear,-todo lo que pueda contribuir, en suma, a dar a los Estados Unidos del Norte un conocimiento exacto del alcance, significación y constitución de nuestras tierras y las ventajas comerciales inmediatas que podrían los negociantes de Norteamérica irse procurando con el desarrollo de las relaciones entre las dos razas que habitan el continente. Esta es la substancia del proyecto: los comisionados serán tres. Su viaje durará dos años. A pagar los gastos de este viaje se dedicarán \$70,000, y de éstos se sacará el sueldo de \$5,000 que disfrutará durante la excursión cada uno de los comisionados”. [p.176]

Prensa norteamericana

“...to aid in extending American trade and commerce, and acquiring information looking to rail road communications between the southern countries and the United States. It further provides it shall also be the duty of the commission to ascertain the feelings and inclinations of the people of these countries with reference to railway communication between their countries and the United States and likewise what guarantees, immunities and privileges, if any, have already been granted by them, or what they may be willing to grant hereafter, looking to an increase and quickening of postal communication, commerce, trade and travel between their own countries and the United States. The bill appropriates \$70,000 to pay the expenses of the commission, and their salaries of \$5,000 each, annually”.

Entonces, resume: “La Comisión tiene los objetos generales que arriba quedan apuntados,—y el especial de investigar las posibilidades o dificultades que ofrezca la comunicación por ferrocarril de los Estados Unidos del Norte y los países de Centro y Sudamérica”⁶. Seguidamente, informa los países que la comisión visitará (México, Guatemala, Honduras, Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú, Bolivia, Argentina, Chile, Uruguay, Paraguay y Brasil) y sigue explicando:

El pensamiento de construir un ferrocarril dorsal que de Norte a Sur atravesase, con ramales a ambas costas, toda la América, fue al principio la concepción de un entusiasta, que ofreció premios, y los pagó, a los ingenieros que probasen su posibilidad, a los pensadores

que encareciesen con razones claras su influencia, y a los poetas que mejor lo cantaran.— Hoy la idea, que nunca pareció completamente ilusoria, sin tener por qué parecerlo, puesto que no es más que una obra de tamaño, y el hombre gusta de acometerlas y entra sin miedo a construir toda obra que pueda serle útil; hoy la idea, decíamos, es ya informe del representante Stewart ante la Casa americana.⁷

Seguidamente, como se observa en el cuadro, Martí traduce las palabras de Stewart que acompañan a la propuesta y que tratan sobre la factibilidad del proyecto, las probables rutas y cruces, las distancias a cubrir y las facilidades que ofrecen las vías ya construidas en México.

José Martí

“Y habla de esta manera del proyecto del ferrocarril que hemos llamado dorsal:— “La idea de construir un ferrocarril desde los Estados Unidos hasta la República Argentina es algo sorprendente para los que no han pensado nunca en el asunto; pero no hay obstáculo insuperable para la realización de esta empresa. Pocas dificultades encontraría en su camino un ferrocarril conectado con el que va de los Estados Unidos a México, y que de este siguiese a través de la América Central, pasara a lo largo del Istmo de Darien, y continuase por el este de los Andes cruzando toda la América del Sur hasta la República Argentina. No excedería el trayecto de 6 800 millas; y comenzando el ferrocarril en la ciudad de México, la distancia quedaría reducida a 6 000 millas, lo que no causaría trastorno, pues ya México está en conexión con ferrocarriles a varios lugares del Norte”. [p.177]

Prensa norteamericana

“In his report to accompany the bill, Stewart says: “The idea of building a railway from the United States to the Argentine republic is somewhat startling to those who have never given the subject a thought, but a little reflection will convince any one that no inseparable obstacle is in the way of such an enterprise. A railroad from some point in Texas or elsewhere in this country, where connection is formed with the railroad system of the United States to the City of Mexico, and thence through the republic of Mexico and Central America, and along the Isthmus of Darien, passing east of the Andes, through the South America to the Argentine republic, would meet with but few national obstacles in the way of its construction, and the distance will not exceed 6,800 miles, and it may be shortened to 6,000 miles by commencing its construction at the City of Mexico, where it would connect with the road already built, and in process of construction”.

La última información que toma de la fuente de la prensa norteamericana, como se muestra en el cuadro final, es optimista al referirse a que los obstáculos para la implementación de esta obra no son superiores a otras que se han culminado con éxito (como el primer ferrocarril transcontinental de los Estados Unidos que unió los estados de Nebraska y California en los años 1860) y en cuanto a las ventajas comerciales que traería.

José Martí

“Créese con fundamento que los obstáculos para la realización de esta vía no son más formidables que los que tuvieron que vencerse veinte años hace en la construcción de la primera línea transcontinental americana. Y tan extraordinarias ventajas vendrían a nuestro comercio de la existencia de esa vía a través de la América, que predecirlas siquiera sería hoy imposible”. [p.177]

Prensa norteamericana

“While it may be true that a railroad from the United States to the Argentine Republic is of greater magnitude, yet it is believed that the obstacles to its completion are no more formidable than were encountered eighteen or twenty, years ago in the construction of our first transcontinental line. When such a railroad is constructed our commerce will be enlarged to such an extent as at this time to defy anything like a correct estimate of its value...”

La noticia concluye: “Indudablemente no se trata de una empresa irracional ni antipática. Y es cierto que en los Estados Unidos, gente sensata, rica e influyente la ayuda. Parece también cosa acordada el envío de los tres comisionados a los países de nuestra América”.⁸ A partir de una noticia que ocupa una columna del periódico con seiscientos cuarenta y cuatro palabras, Martí crea, mediante traducción libre una noticia nueva de setecientas once palabras, concisa, directa y enfocada en el nuevo proyecto ferroviario que podría traer beneficio a nuestros países. Una información oportuna que entre líneas recuerda que hay “...provecho como hay peligro, en la intimidad inevitable de las dos secciones del continente americano”⁹.

Notas

1. José Martí: “Los propósitos de *La América* bajo sus nuevos propietarios”, en *La América*, Nueva York, enero de 1884, OCEC, t.19, p. 11.
2. Como explicaremos más adelante en el proyecto periodístico *La América* se distinguen cuatro bloques informativos: 1) ciencia, técnica y tecnologías, 2) Estados Unidos, 3) nuestra América y 4) editoriales.
3. JM: “Comisionados norteamericanos para estudiar la América Latina Ferrocarril a la República Argentina”, en *La América*. Nueva York, mayo de 1884, OCEC, t. 19, pp. 176-177.
4. “South American Commission”. *Chronicling America: Historic American Newspapers*. Library of Congress, USA. Disponible en: <http://chroniclingamerica.loc.gov>
5. JM: “Comisionados norteamericanos para estudiar la América Latina”, ob. cit., p.176.
6. Ídem.
7. Ídem.
8. Ibídem, p. 177.
9. JM: “Los propósitos de *La América* bajo sus nuevos propietarios”, ob. cit., p. 13.



Representative Stewart

SOUTH AMERICAN COMMISSION.

In compliance with the order of the house the committee on foreign affairs, Representative Stewart, of Texas, chairman, has prepared a bill providing for the appointment of three commissioners to serve two years, to aid in extending American trade and commerce, and acquiring information looking to rail road communications between the southern countries and the United States. The bill provides that the commission shall visit Mexico, Guatemala, Honduras, Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Columbia, Venezuela, Ecuador, Peru, Bolivia, Argentine Republic, Chili, Uruguay, Paraguay and Brazil. It further provides it shall also be the duty of the commission to ascertain the feelings and inclinations of the people of these countries with reference to railway communication between their countries and the United States and likewise what guarantees, immunities and privileges, if any, have already been

granted by them, or what they may be willing to grant hereafter, looking to an increase and quickening of postal communication, commerce, trade and travel between their own countries and the United States. The secretary of state is directed to instruct the United States ministers and consuls at Mexican and Central and South American ports to render every possible assistance to the commission, in acquiring all essential information attainable. The bill appropriates \$70,000 to pay the expenses of the commission, and their salaries of \$5,000 each, annually.

In his report to accompany the bill, Stewart says: “The idea of building a railway from the United States to the Argentine republic is somewhat startling to those who have never given the subject a thought, but a little reflection will convince any one that no insuperable obstacle is in the way of such an enterprise. A railroad from some point in Texas or elsewhere in this country, where connection is formed with the railroad system of the United States to the City of Mexico, and thence through the republic of Mexico and Central America, and along the Isthmus of Darien, passing east of the Andes, through the South American to the Argentine republic, would meet with but few national obstacles in the way of its construction, and the distance will not exceed 6,800 miles, and it may be shortened to 6,000 miles by commencing its construction at the City of Mexico, where it would connect with the road already built, and in process of construction. Distance and natural obstacles have never thwarted American enterprise in the construction of railways. Already have several lines of railway been stretched across the continent, either of which, from ocean to ocean, is more than 3,000 miles in length. While it may be true that a railroad from the United States to the Argentine Republic is of greater magnitude, yet it is believed that the obstacles to its completion are no more formid-

able than were encountered eighteen or twenty years ago in the construction of our first transcontinental line. When such a railroad is constructed our commerce will be enlarged to such an extent as at this time to defy anything like a correct estimate of its value, and then we will be in a position to say to the European governments in the memorable words of President Monroe: “That we should consider any attempt on their part to extend their system to any portion of this hemisphere as dangerous to our peace and prosperity.” The capital with which the road is to be built and operated, must be protected by pledged faith and proper guarantees of all the governments that may be interesting in the building and maintenance of the colossal enterprise, and this protection must be extended at all times, in times of war as well as peace. This commission will be charged with no more important duty than to obtain all information which may show the feasibility of constructing such railways with entire safety to those who may invest their capital in building and operating the same.”

