

Óscar Iván Useche

**Benjamin Fraser y Steven D. Spalding, eds.**  
***Trains, Literature, and Culture: Reading/Writing the Rails***

Lanham: Lexington Books, 2012. 247 págs.

Óscar Iván Useche es estudiante doctoral en el Departamento de Culturas Ibéricas y Latinoamericanas de la Universidad de Columbia, Nueva York. Entre sus publicaciones se encuentran “La solución de la maternidad: esterilidades contradictorias en *La Regenta* de Leopoldo Alas” (*Utah Foreign Language Review*, 2010) y “Economía y crisis de representabilidad en *Su único hijo* de Leopoldo Alas” (*Siglo diecinueve*, 2009).  
Correo electrónico: oiui@columbia.edu

EL CRECIENTE INTERÉS de los estudios culturales en la relación entre producción artística y desarrollo tecnológico ha abierto la puerta a valiosas interpretaciones sobre la forma en que se negocia la modernización en la sociedad. Un excelente ejemplo de este giro interpretativo es la reciente compilación de ensayos *Trains, Literature, and Culture: Reading/Writing the Rails*, editada por Benjamin Fraser y Steven Spalding. Parte de una colección de dos volúmenes centrada en lo que los editores denominan *mobility studies*, el texto reúne diez innovadoras investigaciones que exploran el impacto que ha tenido la transformación de las dinámicas de desplazamiento, tras la incorporación del ferrocarril, en el imaginario cultural. Fundados en una tradición que entiende la modernidad en términos del movimiento –Marx, Baudelaire, Bauman, Berman –, cada uno de los trabajos reunidos en este libro se encarga de puntualizar el papel del tren como máxima expresión cultural del proyecto modernizador y de sugerir conexiones entre su impacto social, político y económico y expresiones como la literatura, la fotografía o el arte gráfico. El objetivo de los editores es dar a conocer nuevas perspectivas sobre la representación estética del acontecimiento tecnológico teniendo en cuenta que el tren es el espejo de una nueva subjetividad artística capaz de conciliar espacios incompatibles como la naturaleza y la industria.

Con gran acierto los editores han agrupado los diferentes trabajos de acuerdo con su temática particular. Debido a que el ferrocarril ha permeado todo tipo de interacción social a lo largo del tiempo, más que explorar la evolución histórica de este proceso, en los distintos ensayos es posible encontrar una gran variedad de problemáticas transhistóricas estudiadas dentro del marco de los estudios culturales. De esta forma, raza, género, clase social, así como las tensiones económicas y políticas de un momento histórico determinado, señalan caminos interpretativos que tanto Fraser como Spalding han sabido identificar para darle consistencia narrativa a todo el texto. Vistos en su conjunto, los estudios reunidos en este importante volumen resaltan la universalidad y vigencia del fenómeno tecnológico como agente de transformación simbólica y cultural.

La primera sección del texto, dedicada a las tensiones de género, raza y clase social, se inicia con el estudio “Crossing the Tracks of Gender, Class, and Race Inequities in the Blues and Ann Petry’s *The Street*”, en el cual Claudia May analiza la representación del ferrocarril en la lírica de la música blues y señala cómo este diálogo entre arte e industria sirve de marco para contextualizar la presencia femenina en la novela de Ann Petry. Para May, el blues se convierte en vehículo de ansiedades y estereotipos raciales que pueden verse también en las dinámicas del viaje en tren, aspecto que sirve de base al relato de Petry. El ensayo demuestra cómo puede cuestionarse la imagen del ferrocarril como símbolo de

la libertad al constituir un espacio contradictorio en el que se hacen visibles los prejuicios que invalidan las bases sobre las que se propone el sueño americano. Al mismo tiempo, y como convincentemente argumenta May, la novela subvierte estas incompatibilidades convirtiendo el ferrocarril en un canal de expresión para la mujer negra, generalmente invisibilizada por el discurso predominantemente masculino de las expresiones escritas y orales (el blues) de mediados del siglo XX en Estados Unidos.

El segundo capítulo comparte esta misma noción del tren como espacio de subversión. Centrado en la narrativa de viajes escrita por mujeres en la Alemania de la segunda mitad del siglo XIX, el ensayo de Beth Muellner demuestra que muchas de las conclusiones a las que llega Wolfgang Schivelbusch en su influyente trabajo *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century* (1986) no son aplicables a las primeras mujeres viajeras. Según Schivelbusch, la ansiedad de perder el referente estático de la realidad a causa de la velocidad del tren derivó en la introspección del pasajero, ahora abstraído en su intento de retomar el control que le ha arrebatado la máquina. Para Muellner, el efecto del desplazamiento en el caso de la mujer es el opuesto. Sin sentir ansiedad por la pérdida de una autoridad de la que carecía en la sociedad de la época, la viajera encuentra en el vagón de tren un espacio propicio para la socialización. Al percibirse como una extensión del ámbito doméstico, el compartimento de viaje permite una reconfiguración de la tensión entre lo público y lo privado. Teniendo esto en cuenta, la autora analiza tres momentos claves de la construcción nacional alemana a partir de narraciones que ejemplifican el uso del ferrocarril como un mecanismo afirmativo para el crecimiento, la emancipación y la prosperidad femenina. Mediante una lectura de la obra de Louise Otto Peters, Malwida von Meysenbug y Lou Andreas-Salomé, este capítulo reconstruye la complejidad psicológica que marcó el proceso de independencia de la mujer durante la segunda mitad del siglo XIX y resalta la ambigüedad en el rol de un ferrocarril que puede entenderse como una extensión opresiva de lo doméstico o como el lugar ideal para el empoderamiento femenino.

El papel de la tecnología en la consolidación de una nueva identidad es también el tema central de la segunda parte del texto, dedicada a la relación entre el ferrocarril y las identidades políticas y culturales. En el tercer capítulo, "Technology Transfer, the Railway, and Independence in Ousmane Sembène's *Les Bouts de bois de Dieu*", Roxana Curto explora la capacidad evocativa y simbólica del ferrocarril en la formación de las nuevas naciones africanas. Enfocándose en el papel como agente cultural del novelista senegalés Ousmane Sembène, el ensayo muestra cómo la máquina funciona en su obra como una metáfora extensiva de la

cultura occidental. Sin embargo, el ferrocarril no se presenta como una herramienta de opresión neocolonial, sino como una vía al progreso del país y a la consolidación de una nueva identidad colectiva. De acuerdo con Curto, pese a las contradicciones inherentes a la recepción de la modernización, el tren puede entenderse como la herramienta más efectiva para conciliar las tensiones entre la tradición y el progreso propias de la construcción nacional.

Esta misma capacidad de negociación es la que convierte al tren en una imagen privilegiada de la estética futurista. El cuarto capítulo del texto se centra precisamente en analizar el uso de la metáfora ferroviaria dentro de los manifiestos fundacionales de la influyente corriente artística. Utilizando tres de dichos textos, Alessio Lerro demuestra cómo en el futurismo la tecnología se convierte en una forma viva del arte construida a partir de la tensión entre orden y caos. Al animalizar lo inanimado, el futurismo privilegia lo irracional sobre lo racional y promueve el regreso a una etapa previa al lenguaje. Lerro se encarga de estudiar la imagen del tren como un elemento capaz de unificar el flujo disperso de fuerzas y energías de la modernización y de desestabilizar la relación filosófica entre lenguaje y realidad. En ese sentido, y como concluye acertadamente el capítulo, el arte es el discurso privilegiado de la modernización al permitir la creación de nuevos referentes que el artista captura a través de la lente tecnológica. De ahí la vigencia que sigue teniendo el futurismo en el estudio del arte contemporáneo.

La nueva capacidad de ver e imaginar la realidad derivada de la asimilación industrial tiene un impacto sin precedente en las representaciones visuales. Los capítulos de la tercera parte se encargan de estudiar la incorporación del imaginario ferroviario en fotografías, carteles publicitarios y guías de viaje. En el capítulo 5, “Sublime Hieroglyphics: The Pacific Coast Views 1867-1872 of Carleton Watkins”, Scott Palmer analiza el uso del ferrocarril como un objeto compositivo en una serie de famosas fotografías del oeste norteamericano tomadas por Carleton Watkins a comienzos de la década del setenta del siglo XIX. Las imágenes, según Palmer, muestran cómo el ferrocarril no solo fue un canal para la circulación de capital, sino un medio para difundir espacios naturales que debían explorarse y conquistarse bajo el principio del “destino manifiesto”. En las fotografías, el ferrocarril opera como un espacio de mediación entre la idea de dinamismo y la quietud del paisaje, negociando de paso la tensión entre civilización y naturaleza. Así, estas imágenes tempranas del tren resultan necesarias para la consolidación de una identidad nacional norteamericana fundada en lo que Palmer define como narrativas de descubrimiento y colonización.

La serie de fotografías que se estudia en el quinto capítulo presenta la progresiva absorción de la tecnología en el paisaje, un fenómeno igualmente relevante

en la evolución del imaginario ferroviario de los carteles y guías promocionales del tren como nuevo sistema de transporte. En el capítulo titulado “Modernity, Anxiety, and the Development of a Popular Railway Landscape Aesthetic, 1809-1879”, Matt Thompson propone que este proceso obedece a la forma en la que se dio la asimilación del progreso y el uso que hicieron las compañías ferroviarias de las ansiedades colectivas frente a los cambios radicales en la movilidad. El aporte de este importante ensayo, quizás el más comprensivo y mejor escrito de todo el texto, subyace en su capacidad para ver más allá del impacto visual de las imágenes, pues se centra en cambio en la capacidad de representación de la progresiva asimilación del tren como parte constitutiva del entorno. Además de implicar el carácter dinámico de la mirada decimonónica, la tendencia a representar el ferrocarril como un significante ausente del paisaje en las diferentes expresiones gráficas es una forma de trasladar simbólicamente su importancia del espacio rural al espacio urbano. Como lo demuestran las imágenes más tardías estudiadas en el ensayo, la modernización terminó finalmente asociada con la ciudad y el campo recobró así su carácter idílico.

Dejando de lado las representaciones ferroviarias, en los capítulos que conforman la cuarta parte del texto se revisan distintos aspectos del impacto psicológico que en principio produjo el desplazamiento en tren. En “Mapping Memory through the Railway Network: Reconsidering Freud’s Metaphors from the *Project for a Scientific Psychology to Beyond the Pleasure Principle*”, Claudia Massicotte muestra cómo las teorizaciones de Freud acerca del trauma y la memoria se derivan de una asimilación conceptual y narrativa de las condiciones propias de la operación ferroviaria. Metafóricamente, señala la autora, el viaje en tren ofrece una estructura coherente para entender el tipo de conexiones y caminos que conforman las redes de información sobre las que se construye el recuerdo. Al relacionar movilidad y memoria, la metáfora del ferrocarril resalta las ambigüedades del aparato teórico propuesto por Freud, en el que la memoria se debate entre la realidad y la imaginación. Como demuestra el exhaustivo análisis que hace Massicotte, la apropiación del imaginario ferroviario en la obra del padre del psicoanálisis no es únicamente simbólica sino también semántica, de manera que el léxico técnico para describir fenómenos relacionados con el desplazamiento en tren puede encontrarse también en las descripciones que el médico austriaco hace de la psique. Las dinámicas del ferrocarril, entonces, no solo proveen una base conceptual para la memoria, sino también una forma de entender el rol del psicoanálisis al teorizar la asimilación del pasado en la mente humana.

El capítulo 8, “Killer Trains and Thrilling Travels: The Spectacle of Mobility in Zola and Proust”, está estructurado sobre unos principios similares. Steven

Spalding, uno de los editores del texto, hace una lectura brillante de la famosa novela de Emile Zola, *La bête humaine*, y de la obra *À l'ombre des jeunes filles en fleurs*, una de las novelas constitutivas de la gran obra de Marcel Proust, *À la recherche du temps perdu*. Spalding sugiere que existe una hermenéutica de la velocidad y la movilidad que debe explotarse como herramienta fundamental en la comprensión de la producción literaria del periodo. Las dos novelas constituyen entonces importantes formas de ver la realidad: hay visiones del tren, pero también de sus conexiones con el poder, la estructura social y el concepto de justicia. Según Spalding, la visión móvil del pasajero se presta al desarrollo de una nueva estrategia de recuperación del pasado y de promoción de la imaginación y rememoración de la realidad. De esta forma, el ferrocarril se convierte en un vehículo para el desarrollo de estrategias narrativas que responden a las características estéticas de la modernización.

La última sección de *Trains, Literature, and Culture* incluye el único capítulo de todo el texto centrado en la narrativa hispanoamericana. En “Class and Counterfeiting during the Porfiriato: Gutiérrez Nájera’s *The Streetcar Novel*”, José Eduardo González explora los alcances del imaginario ferroviario en la concepción de una nueva forma de ver y entender la sociedad mexicana. Mediante un análisis del juego imaginativo que hace el personaje del famoso cuento de Gutiérrez Nájera, González plantea el desplazamiento en tranvía como un espacio propicio para contextualizar la realidad social del porfiriato y relacionar la naciente burguesía mexicana con ciertas prácticas delictuales. El aporte interesante de este ensayo radica en la conexión que se hace de este contexto y la creciente tensión entre apariencia y realidad que desató la abolición, en el México de la época, del patrón oro como referente del valor del dinero. Según González, los personajes de “La novela del tranvía” son representados como monedas, lo que complementa la estrategia narrativa de humanizar los objetos desarrollada en otros dos relatos del poeta mexicano en los que la dualidad entre valor real y valor asignado se traslada del dinero a la sociedad. Así, el ferrocarril se convierte nuevamente en un vehículo de creación de referentes con los que se describe efectivamente la compleja realidad de una nación en proceso de formación.

El último capítulo de esta compilación, lejos de ser una conclusión, retoma la idea del *destino manifesto* como una premisa identitaria norteamericana y explora su representación a partir del ferrocarril en dos novelas escritas a finales del siglo XIX en el complejo espacio de transición mexicano-americano. El ensayo de Michael Vélez ratifica la idea de que el ferrocarril no puede entenderse en la producción cultural únicamente como un elemento argumental, sino que es un espacio complejo que otorga precisión histórica y demarca el contexto social,

político y cultural. En el caso de las novelas de Frank Norris, *The Octopus*, y de María Amparo Ruiz de Burton, *The Squatter and the Don*, el ferrocarril ilustra el conflictivo proceso de creación de un marco legal para regular la tenencia de tierras en el sur de Estados Unidos. Al cambiar la relación entre valor y utilidad del espacio, el tren incrementó las tensiones entre legalidad e ilegalidad de los asentamientos coloniales, señalando de paso las contradicciones de la modernización. Para Vélez, el protagonismo del sistema ferroviario enfatiza la dualidad identitaria norteamericana, que se debate entre la imagen del nuevo mundo como expresión del progreso o la de América como la fábrica de un nuevo sistema imperialista.

En síntesis, el proyecto de Fraser y Spalding constituye una contribución necesaria dentro de los estudios culturales para la comprensión de las problemáticas industriales y su relación con la sociedad y la cultura. Aunque no se trata de una compilación centrada en Hispanoamérica, *Trains, Literature, and Culture*, al igual que el volumen que la acompaña, son textos de obligatoria consulta para los hispanistas que quieran emprender el estudio de la modernización desde una perspectiva en la que se privilegia la movilidad como categoría central en la construcción de imaginarios culturales.