

Robert Jay Glickman

El modernismo literario en Hispanoamérica:
Entre bastidores

Buen día.

Voy a enfocarme hoy en el modernismo literario en Hispanoamérica, que se desarrolló durante una época altamente dramática. A través de ese período—más o menos desde 1885 a 1915—todo cambiaba rápidamente en la ciencia, la tecnología, la economía, la política, la sociedad, la literatura.

Esta vez, sin embargo, no voy a analizar ninguna obra específica, sino más bien, voy a hablar de lo que sucedía *entre bastidores*, mientras se concebían y tomaban forma esas obras.

Esto lo hago, porque creo que, para entenderlas y apreciarlas cabalmente, es esencial tener una visión de ciertos detalles importantes acerca de las personas y los sucesos cuya influencia ayudó a dar forma y sentido a esa literatura.

[Nota: La presencia de un asterisco (*) en el texto indica que hay una fotografía en el video.]

Acto Primero

Bienvenidos a nuestra América

Al caracterizar el fenómeno modernista como un "movimiento de libertad", Rubén Darío captó la esencia de su época.¹ El suyo era un siglo en que se iba quebrando la condición estática de las cosas, la gente y las ideas, en que todo se iba poniendo en moción.

Si fuera posible describir el siglo con un solo símbolo, éste sería la rueda. Velozmente movida por varias clases de energía en el agua, en la tierra y en el aire, la rueda impartió a la gente una nueva euforia y *joie de vivre*. Estos sentimientos se revivían aun en los salones de baile* donde las parejas daban vueltas al vertiginoso ritmo del vals, vehículo perfecto de transporte emocional para una centuria que exaltaba el movimiento.

Pasada la mitad del siglo, el vapor aplicado a la rueda y a la hélice propulsó infatigablemente buques de acero por las aguas, convirtiendo así al mar de obstáculo que separaba a las naciones en maravillosa vía de comunicación:

* No; ya no son los mares cual barrera
que del pueblo lejano
separa al pueblo hermano.
El genio universal de nuestra era
convierte el oceano
en hermosa avenida,
fecundo campo de comercio y vida,
de paz y amor para el linaje humano.²

No se dejó que nada detuviese el curso del progreso. Para 1869, la barrera terrestre de Suez* entre el Mediterráneo y el Océano Índico ya había sido hendida. Poco después, la tecnología del vapor puso a Europa a cinco días de distancia de Nueva York.³ Pronto, un canal a través de Panamá uniría el Atlántico con el Pacífico, quedando así removido el último impedimento a la rápida circunnavegación del globo.*

Entretanto, la locomotora de vapor iba dejando su huella en todas partes.⁴ Y pronto empezaron a salir en la prensa hispanoamericana panegíricos como el que sigue:

La locomotora

Apróntase a partir: reside en ella
la enérgica potencia de la vida
y va a dejarla, cual fecunda huella,
por extensas comarcas difundida.

Cual inquieto corcel, la dura espera
revela con intensos resoplidos
hasta lograr que la veloz carrera

la abandonen los frenos descogidos.

.....

Y cruza así, con rapidez extraña
que dióle el pensamiento mismo,
por estrecho taladro la montaña,
por leve puente el anchuroso abismo.⁵

Si bien ninguna línea podía rivalizar con la transiberiana, por entonces en construcción,⁶ tanto el yanqui como el latino podía enorgullecerse de que América, en la última década del siglo, tenía más millas de vía férrea que el resto de mundo conjuntamente.⁷ Estos logros confirmaban lo que José Martí* había percibido más de una década antes. A saber, que: "Otros fueron los tiempos de las vallas alzadas; éste es el tiempo de las vallas rotas. Ahora los hombres empiezan a andar sin tropiezos por la tierra. . . ."⁸

Pero el hombre no sólo andaba sobre la superficie de la tierra, sino en un implacable impulso por trasladarse de un lugar a otro, construía ferrocarriles subterráneos⁹ y vías elevadas también.^{10*} Y lo que hacía en la tierra, lo repitió en el agua con el sumergible y en el aire con el globo aerostático,* como complementos a los vehículos que había creado para transportarse sobre la superficie terráquea.

Proyectos de gran envergadura como éstos no sólo afectaron profundamente a la sociedad, sino también al individuo. Resonaban, por ejemplo, en la mente visionaria del joven Rubén Darío,* quien en junio de 1885, a la edad de 18 años, publicó lo siguiente en *El Porvenir de Nicaragua*, uno de los periódicos más importantes de la época en su país:

* A juzgar por el progreso vertiginoso de la época presente, jamás visto en tiempos pasados, en el siglo XX habrán de realizarse maravillas increíbles. ¡Oh sí! La navegación aérea y la navegación submarina serán medios vulgares de comunicación. . . . [E]l evarse aquí en un globo aerostático, pasar sobre las nubes, con las tempestades bajo sus pies, y caer a pocos minutos en medio de la Plaza de

la Concordancia en París . . . todo esto que hoy parece extraordinario, será natural, corriente, real y verdadero.

Como hemos visto en el caso de Darío, aunque proyectos grandes como éstos tuvieron un gran impacto en el individuo, aun empeños locales de modesto alcance tuvieron importantes consecuencias. Un excelente ejemplo al respecto nos lo da Manuel Gutiérrez Nájera* de México. Su inolvidable narración "La novela del tranvía", muestra cómo la inauguración de una simple línea de tranvía, con coches tirados por caballos,* embarcó al autor en un espléndido viaje de descubrimiento en sus propias inmediaciones. A medida que avanza el relato, se hace evidente que la tecnología facilitaba al ser humano no sólo vehículos para transportar el cuerpo, sino también le suministraba medios para transportar la imaginación y el espíritu "a mundos desconocidos y regiones vírgenes".¹¹

Indicaciones de la importancia del viajar se encuentran a montones en las obras de los modernistas. Por ejemplo, en opinión de Julián del Casal,* el viajar era un medio por el cual el individuo podía liberarse de los grillos con que la vida tendía a sujetarle:

- * Uno de los rasgos característicos del hombre moderno es la pasión por los viajes. Todos sentimos, en nuestros espíritus intranquilos . . . el deseo atormentador, casi enfermizo, de surcar los mares, para librarnos, por algún tiempo, del yugo de los deberes y de las fatigas del trabajo, sintiendo impresiones nuevas y placeres desconocidos.¹²

José Enrique Rodó,* uno de los pensadores más importantes de la época, también creía en el poder emancipador de los viajes. Para él:

- * Reformarse es vivir. Viajar es reformarse . . . [El viajar] comienza a hacer flexible y ágil el espíritu . . . para acercarnos a esa completa emancipación del ser propio, que constituye el término ideal de una existencia progresivamente llevada.¹³

La experiencia personal de José Asunción Silva* nos ofrece una muestra detallada del poder emancipador del viaje.

El 23 de octubre de 1884, Silva salió de Bogotá en camino a Europa. Llegó a París a principios de diciembre.

Además de entregarse al turismo como solían hacer todos los visitantes extranjeros, ¡se dedicó a varios tipos de aprendizaje!

- Por ejemplo, gracias a su interés en la medicina, asistió a cursos del renombrado médico-neurólogo Jean-Martin Charcot,* quien se enfocaba en el mecanismo psíquico de los fenómenos nerviosos e inspiró a Freud en su modo particular de estudiar los fenómenos histéricos.
- En París, Silva también entabló conversaciones sobre lengua y literatura con el destacado lingüista bogotano Rufino José Cuervo,* famoso por sus *Apuntaciones críticas sobre el lenguaje bogotano** y sus *Notas a la gramática castellana* de Andrés Bello.
- Además de esto, Silva participó en algunas de las veladas literarias del poeta francés Stéphane Mallarmé.* Éstas fueron consideradas el centro de la vida intelectual y artística de París. Allí conoció a poetas como Paul Verlaine* y Paul Valéry* y a pintores como el famoso simbolista Gustave Moreau,* y, gracias a ellos, se familiarizó con las últimas modas en el mundo del arte.

Pero Silva no se limitó a viajar por Francia, sino que visitó Holanda, Bélgica, Suiza e Inglaterra también. Entre los autores ingleses, parece que Silva llegó a familiarizarse con "toda la pléyade moderna, desde Swinburne hasta Cristina Rossetti", y con numerosas obras del escritor irlandés, Oscar Wilde.*

¡Qué acontecimiento más emocionante!

Mientras los hispanoamericanos se dirigían a Europa en busca de la realización de sus sueños, oleadas de europeos venían a América, cada vez en mayor número, con deseos de realizar sus propios sueños. Algunos venían solos. Otros viajaban en grupo. Entre éstos se contaban los miem-

bros de compañías italianas de drama y ópera,* quienes, finalizada la temporada de invierno en Europa, revigorizaban cuerpo y espíritu con un crucero a Sudamérica, en donde, con el invierno una vez más sobre ellos, podían ofrecer toda una nueva temporada en gira, desde Argentina a Perú.¹⁴ Ello constituía una combinación ideal de viaje de negocios con viaje de placer.

Para la mayoría de los europeos, no obstante, el motivo de viajar a América no era el placer, sino la lucha por la existencia. En Europa, la ciencia y la tecnología habían contribuido a un aumento de población más rápido que un crecimiento en las oportunidades económicas para la gente. Como consecuencia, multitudes de individuos abandonaban las comunidades de sus antepasados para buscar trabajo en el extranjero. Al parecer de muchos, América sería su tierra de promisión.

Merced a un masivo éxodo de los países del mediodía de Europa, la población de Uruguay se sextuplicó entre 1850 y 1900. Durante el mismo período, la de Argentina se cuadruplicó y la de Chile aumentó en más del doble. En gran parte por esto, Juan Bautista Alberdi,* cuyo lema era *Gobernar es poblar*,* vio en el inmigrante a un poderoso aliado en la lucha por civilizar a América.

Inclusive un espíritu poético como Silva estaba convencido de que resultaría en beneficio de todos si se pudiera atraer a Hispanoamérica oleadas de inmigrantes. Subvencionados por el gobierno, decía Silva, ellos vendrían en "colosales *steamers*" de todas partes del mundo—de Europa, sí, pero también de Japón, China y aun de India. Y este

* "río de hombres . . . poblará los últimos rincones desiertos, labrará el campo, explotará las minas, traerá industrias nuevas, todas las industrias humanas".¹⁵

Lamentablemente, ni Alberdi ni Silva tuvieron razón. No fueron las tierras escasamente pobladas del interior las que atrajeron a los recién llegados, sino el magnetismo de los centros urbanos. Uruguay ofrece una buena muestra de esta tendencia. Para 1908, más de la mitad de los 300.000 habitantes de Montevideo había nacido en el extranjero, lo cual

significa que más del 80 por ciento de los inmigrantes habían echado raíces en la capital, y menos del 20 por ciento en el Interior.

Acto Segundo

Hispanoamérica, bazar cosmopolita

No todas partes de Hispanoamérica experimentaron la misma afluencia de inmigrantes como los países del Cono Sur: Uruguay, Argentina y Chile. Pero sí compartieron con ellos un flujo de artículos que venían de todos los rincones del mundo. Los espléndidos objetos de lujo y las curiosidades exóticas que dieron a "El rey burgués" de Darío un aire de irrealidad eran más comunes de lo que podría parecer.

Julián del Casal* confirma este hecho. Fíjese en lo que escribió después de una visita en junio de 1888 al estudio de Guillermo Collazo,* uno de los pintores más famosos de La Habana:

"Desde que se penetra en el estudio, no se tienen ojos suficientes para contemplar los objetos que atraen nuestras miradas . . . Jarrones chinoscos, ornados de figuras y animales fantásticos; porcelanas antiguas, de diversos tamaños y variados colores; grupos escultóricos, ya en mármol, ya en barro, inspirados en asuntos mitológicos; lámparas maravillosas, primorosamente labradas, suspendidas del techo; muebles antiguos, forrados de viejas telas riquísimas; alfombras pérsicas, con flores grandes y diversidad de matices; todo lo más precioso que el gusto cosmopolita ha producido se encuentra diseminado, como por manos de hada, en los rincones".¹⁶

Ahora bien. Para la fecha indicada, artículos parecidos a los que se encontraban en el estudio de Collazo ya no eran objetos raros en La Habana. Se veían constantemente en tiendas como *El Fénix* de la Calle de Obispo:

* "Dicho establecimiento . . . se ha montado, en los últimos años, a la altura de los mejores de Europa, pudiendo parangonarse con

cualquiera de ellos. Cada vez que se entra en él, hay algo nuevo que admirar".¹⁷

Lo que indican estas palabras de Casal es que objetos asequibles anteriormente sólo a una minoría privilegiada, ahora se hacían parte del patrimonio de todos, [d]esde la más opulenta dama que llega en suntuoso carruaje . . . hasta la más humilde obrera

Y no debemos olvidarnos del almacén *Ricardo Silva e Hijo*, allá en Bogotá, tan alejado de todos los grandes centros de comercio nacional e internacional—tan lejos, decía Miguel de Unamuno, que "[p]ara llegar a ella desde cualquier punto de la costa se necesitan varios días, parte de navegación fluvial, parte de jornadas en diligencia o caballería".

* En el almacén se vendían brandy de calidad, mercancía francesa e inglesa, perfumes, joyas, ropa para hombres y mujeres, papel de colgadura y telas de todo tipo. Además, los Silva eran representantes de los pianos *Apollo*.

Y para vender esa mercancía, los Silva hacían publicidad en la prensa bogotana.

Lo que sucedía con la gente y los objetos materiales ocurría también con la información y las ideas. En cantidades crecientes, Europa y Norteamérica iban exportando libros, revistas y periódicos a Hispanoamérica. También le mandaron las máquinas* necesarias para imprimir y encuadernar esas publicaciones. Como consecuencia, en la última mitad del siglo 19, se fundaron en nuestra América centenares de editoriales y aumentó enormemente el número de libros, periódicos y revistas* que llegaron a ser asequibles en todas partes del continente.

Los vapores servían de vehículos para transportar a la gente que venía del extranjero. Las nuevas publicaciones eran vehículos que transportaron a través de Hispanoamérica información e ideas del extranjero. Aunque muchos de los nuevos periódicos y revistas duraron poco tiempo, durante su vida lograron diseminar una gran cantidad de información, iluminando, así, siempre mayores números de individuos en todos los niveles de la sociedad.¹⁸

Durante las dos últimas décadas del siglo, la información y las ideas no sólo podían imprimirse en papel y transportarse por tren o por vapor a través de continentes y océanos, sino que podían ser reducidas a impulsos eléctricos* y despacharse por cable a fantástica velocidad a todos los lugares civilizados del globo. La América Hispánica se encontraba así en el umbral de una nueva era—la Era de las Comunicaciones—un tiempo que la libraría del aislamiento y atraso que la habían encadenado por siglos.

Muchas de las personas que llegaron del extranjero en las últimas décadas del siglo 19 eran visitantes a corto plazo. Arribaban inesperadamente, tenían un contacto marginal con la masa de la población y desaparecían dejando tras sí apenas una huella: una nota en un conocimiento de embarque, una borrosa firma en el registro de un hotel, una oscura alusión en un periódico o revista.

Los visitantes llegaban hoy y se marchaban mañana. Los colonos que arribaban en interminables oleadas eran otra cuestión. Tenerlos permanentemente en el país obligaba un reajuste radical en todos los aspectos de la vida: las actitudes, los valores, las instituciones, la lengua—nada quedaría ya lo mismo. Estos nuevos residentes cambiaron la voz de nuestra América. Ya en 1882, Martí había dicho, "Ahora los árboles de la selva no tienen más hojas que lenguas las ciudades".¹⁹

Acto Tercero

En busca de horizontes nuevos

El mundo de las letras sufrió cambios parecidos a los que experimentaba la vida en general. La literatura periodística fue afectada también. Según Ángel Gustavo Cornejo* de Arequipa, Perú, un artículo publicado en la prensa cotidiana era como un café cosmopolita:

"Vense en él representantes de todos los países, huéspedes de todos los idiomas, fisonomías de todas las razas.

"Las palabras no tienen patria, pero ni aun los vocablos de una misma sangre se conocen: están transfiguradas con trajes y modales de otras tierras, y son extranjeros en su lengua. La confusión se hace el laberinto de una babel lexigráfica".²⁰

Los cambios léxicos no venían sólo de fuera, sin embargo. Había fuentes domésticos que contribuían novedades también. Gracias a la rapidez del cambio, para el último cuarto del siglo 19, tan noble instrumento como la lengua de Cervantes a veces resultaba inadecuado para la compleja realidad con la que tenía que luchar. Así es que no era sólo necesario conservar su preciosa esencia, sino que era preciso hacerlo más flexible, más moderno.

Uno de los participantes más importantes en esta empresa fue José Martí. Él no dejaba que le limitara *El Diccionario de la lengua española*. ¡No! En 1881, como redactor de la *Revista Venezolana*, afirmó que usaría:

* "de lo bueno cuando sea bueno, y [crearía] lo nuevo cuando [fuera] necesario; no hay por qué invalidar vocablos útiles, ni por qué cejar en la faena de dar palabras nuevas a ideas nuevas."

Para realizar este objetivo, José Martí acuñó unas ochocientas voces nuevas. Según los puristas, el éxito de Martí como neólogo se debía al hecho de que se mantuvo fiel a la estructura y el espíritu del castellano.²¹

Mientras tanto, otros escritores contribuyeron al aumento de palabras nuevas disfrazando formas extranjeras con atavíos españoles. Darío, quien tenía una clara preferencia por las construcciones y voces francesas, fue uno de éstos: ya "vocablos castellanos usados con el significado de sus equivalentes franceses", ya "vocablos franceses castellanzados".²²

En manos de un genio como Darío, la espléndida miscelánea hecha posible por el librecambio intelectual renovó y vitalizó el lenguaje. Pero en manos de escritores de poco talento y menos buen gusto, el castellano quedó sobrecargado de neologismos mal concebidos, chocantes corrupciones y trabalenguas capaces de destruir la integridad de lo autóctono.²³

Los que tenían fe en la capacidad asimilativa de Hispanoamérica vieron en el cosmopolitismo léxico *vitalización, originalidad, progreso*.

Gutiérrez Nájera* de México pertenecía a este grupo y llegó a ser uno de los más firmes defensores del librecambio literario. Él fomentó esta idea no sólo por el bienestar de su propio país, sino también por el de otros, inclusive España. Respecto a la literatura de la madre patria, por ejemplo, sostenía que:

* "Mientras más prosa y poesía alemana, francesa, inglesa, italiana, rusa, norte y sudamericana . . . importe la literatura española, más produciría y de más ricos y más cuantiosos productos será su exportación

"Parece que reniega la literatura de que yo le aplique estos plebeyos términos de comercio, pero no hallo otros que traduzcan tan bien mi pensamiento".²⁴

Pero no todos compartían la opinión de Nájera. Se debió esto en buena parte al hecho de que, al final del siglo principiaba una época nueva—una época durante la cual se pasaba del reino del *libre cambio* al dominio del *proteccionismo*. Durante la época nueva, en el campo de las letras, *proteccionismo* significaba *americanismo*. Así pensaban los autores nuevos:

1. La América ya no es una colonia. El período de la imitación, imprescindible en la infancia, es hora que concluya.
2. Pero Rufino Blanco Fombona* insistió en que:
"No es esto preconizar la . . . necesidad de un cordón sanitario entre Europa y América, no. Sino que debemos ver a Europa como a igual, y no rendirle ninguna suerte de vasallaje: abramos nuestros puertos a sus productos, nuestra inteligencia a sus ideas; pero . . . no nos creamos étnicamente sus inferiores, no le redemos como unos simios. Leamos sus libros, pero estudiemos nuestra naturaleza. Admiremos su arte, pero creemos el propio".²⁵
3. José Santos Chocano* sostuvo que "no debemos ir al extranjero en busca de inspiración y de escuela, cuando podemos encontrar lo primero y formar lo segundo en nuestro propio suelo".

4. Francisco Mostajo* destacó, no obstante, que "no pretendemos... expulsar de entre nosotros todo elemento extranjero. No. Lo que queremos es que todo lo que venga de fuera se amolde a nuestra índole".²⁶
5. Los escritores nuevos deben fijar su atención principalmente en América. Y si van a aceptar influencias extranjeras, esas influencias deben combinarse con la esencia del americanismo.* Así se produciría una literatura híbrida en la cual predominaría la realidad de América.
6. La evolución predomina en todo, incluso en la lengua. Querer cristalizarla es locura de necio o intransigencia de fanático. Como decía Ricardo Palma:*
 - * "Hablemos y escribamos en americano; es decir, en . . . las voces que estimemos apropiadas a nuestra manera de ser social, a nuestras instituciones democráticas, a nuestra naturaleza física.

"Y si nuestra realidad produce un vocabulario diferente del promulgado por el *Diccionario de autoridades*, debemos usar nuestros propios vocablos o inventar otros nuevos".
7. "Cada escritor [será] un Colón que [irá], en su carabela propia, a descubrir un mundo desconocido": América.

¡Qué horizontes más espléndidos habrá!

Opiniones semejantes se divulgaron con rapidez en las últimas décadas del siglo y finalmente llevaron a una disminución en la potencia del librecambio en todos los aspectos de la vida. Como acabamos de ver, en la lengua se hizo patente un movimiento hacia lo doméstico. Y en la literatura, hubo un giro hacia el *mundonovismo*, con énfasis sobre lo autóctono, lo profundo, lo esencial.

La ironía estaba en que, como el librecambio de la época anterior, la nueva moda no era un movimiento enteramente doméstico, como

muchos americanos creían, sino más bien, parte de una tendencia proteccionista global en ese momento histórico.

Bibliografía

Los siguientes libros del Profesor Robert Jay Glickman proporcionan una multiplicidad de detalles sobre diversos aspectos del modernismo, los cuales son esenciales para los que tengan interés en este importante movimiento literario en Hispanoamérica:

1. *Spanish American Modernism: The Beginnings.*

<<https://hdl.handle.net/1807/77770>>

2. *Fin del Siglo: retrato de Hispanoamérica en la época modernista.*

<<https://hdl.handle.net/1807/69394>>

3. *Vestales del Templo Azul: notas sobre el feminismo hispanoamericano en la época modernista.*

< <https://hdl.handle.net/1807/70495>>

4. *The Poetry of Julián del Casal: A Critical Edition.*

< <https://hdl.handle.net/1807/70496>>

Todos los libros del Prof. Glickman son asequibles para descargar

en:

<<https://tspace.library.utoronto.ca/handle/1807/69392>>

Notas y comentarios

1. Rubén Darío, "Prefacio", *Cantos de vida y esperanza*. Madrid, 1905.
2. Luis Benjamín Cisneros, "Aurora amor", en *De libres alas: Poesías completas*, Lima: E. Rosay, s.f., pp. 205-206.
3. La conmoción que tales logros produjeron es evidente en los siguientes extractos de "A Europa en cinco días", artículo publicado originalmente en *La Estrella de Panamá* y reproducido en *Fin de Siglo* de Lima el 3 de mayo de 1891: "Hay en planta dos proyectos: consiste el uno en la construcción de dos buques de poderoso andar (veintidós nudos por hora), que saliendo de Queenstown un domingo por la tarde, puedan hallarse en Nueva York en la tarde del viernes subsecuente. . . . El otro proyecto, encaminado al propio fin, ha sido concebido hace años por el distinguido ferrocarrilero Mr. Austin Corbin [quien] se propone hacer construir en astilleros americanos una flota de ocho vapores de acero de 12.000 toneladas, capaces de un andar de 24 millas por hora, que hagan la travesía a lo más en 5 días, entre Montauk Point, Long Island y Milford Haven, Inglaterra. . . . De manera que sumando el tiempo invertido en los viajes de tierra y en el transoceánico, tendremos que se tardará en ir de Nueva York a Londres, o vice versa, cinco días y siete horas justas y cabales" (1, no. 34, p. 546).
4. X.X. [seudónimo], "La locomotora en la Argentina", *Búcaro Americano* (Bueno Aires: 6, no. 48, 1906, p. 719).
5. Juan de Dios Méndez, hijo, escribió este poema en 1885. Lo publicó subsecuente en *El Perú Artístico* (Lima: 2, no. 32, 1894, p. 382).
6. Una discusión detallada de este proyecto aparece en "Progreso universal: A China en veinte días", *Neblina* (Lima: 2, no. 70, 1895, p. 566).
7. "Ferrocarriles y telégrafos del mundo", *Neblina* (Lima: 2, no. 70, 1895, p. 567).

8. José Martí, "Prólogo" al *Poema del Niágara* (1882) de Antonio Pérez Bonalde, en José Martí, *Prosa escogida*, ed. José Olivio Jiménez, Madrid: E.ME.S.A., 1975, p. 49.
9. El primer subterráneo—una locomotora de vapor que tiraba una serie de coches de madera debajo de tierra—fue inaugurado en Londres en enero de 1863. El artículo "Ferrocarril eléctrico" describe planes para un metro eléctrico de Londres y otros proyectos que revolucionarían el transporte y las comunicaciones en el futuro. Apareció en *Fin del Siglo* (Lima: 1, 15, 1890, p. 243).
10. Véase, por ejemplo, "Los ferrocarriles aéreos", que apareció en *La Lectura* en 1884 (Santiago de Chile: 2, no. 61, pp. 81, 82, 84). Con el pasar de los años, se publicaron muchos artículos sobre el tema. A menudo, dichas crónicas contenían ilustraciones que mostraban cómo se podían incorporar vías elevadas a los vecindarios si los planificadores urbanos quisieran utilizar los últimos inventos de la tecnología: e.g., "Proyecto de Tramways Eléctricos Aéreos" (dibujo, Buenos Aires: *El Sud-Americano*, 1, no. 13, 1889, p. 253).
11. Gutiérrez Nájera, en *Cuentos frágiles*, ed. de Francisco Monterde, Stylo: 1942, p. 100.
12. Casal, "Crónica", *El Figaro* (La Habana: 5, no. 20, 1889, p. 7).
13. Rodó, *Motivos de Proteo*, Montevideo: José Ma. Serrano, 1909, p. 253.
14. Glickman, Enrica Jemma, "Italian Dramatic Companies and the Peruvian Stage in the 1870s", *Latin American Theatre Review* (6, 1973, pp. 41-54).
15. Silva, *De sobremesa*, en *Obras completas de José Asunción Silva*, Alberto Miramón y Camilo de Brigard Silva, eds. Bogotá: Banco de la República, 1956, pp. 173-174. Las subvenciones a favor de la inmigración por parte de varios gobiernos hispanoamericanos eran relativamente frecuentes durante el siglo XIX. Eugenio Chang-Rodríguez indica, por ejemplo, que en 1875, el Congreso de Perú aprobó un subsidio anual de 1.600.000 soles a cualquier compañía naviera que estuviese equipada para la trata de peones entre China y

Perú (*Revista de Historia de América*, 46, 1958, p. 390). Se llevaban trabajadores chinos a otras partes de América también, especialmente a Colombia y Cuba. Lo que ignora Silva en su entusiasta referencia a los subsidios gubernamentales es la naturaleza de las condiciones a bordo de los barcos que transportaron este tipo de inmigrante. Refiriéndose al comercio entre China y Perú, Chang-Rodríguez revela que la mortalidad a bordo de estos "infiernos flotantes" era alarmante. Por ejemplo, para 1884, aunque más de 100.000 chinos habían llegado a Perú, otros 20.000 destinados a ese país habían muerto durante la travesía.

16. Casal, "Los pintores", *La Habana elegante* (La Habana: 24 de junio de 1888): reimpresso en la *Edición del Centenario*, Consejo Nacional de Cultura (La Habana: 1963, 1, pp. 151-152).
17. Casal, "Álbum de la Ciudad: El Fénix", *La Discusión* (La Habana: 13 de marzo de 1890): reimpresso en la *Edición del Centenario* (La Habana: 1963, 11, p. 75).
18. La literatura del período abunda en comentarios sobre el papel que desempeñaban los periódicos y revistas en la sociedad. Este importante tema merece un estudio exhaustivo. Deben incluirse en tal proyecto las siguientes impresiones de Joaquín V. González: "Nosotros atravesamos una época de evolución y de renovación en todos sus aspectos . . . Nada más apropiado a la época presente, que el periódico, ese libro donde se escribe cada palpitación del sentimiento público bajo todos sus aspectos. En el vértigo de la vida comercial ... apenas si tenemos el tiempo necesario para la lectura, la que, por otra parte, no puede en manera alguna, ser profunda ni seria. Y el diario con su lenguaje insinuante y apasionado, ocupándose de las cuestiones del momento, sintetizando el movimiento del espíritu humano en pocas líneas . . . nos suministra las noticias que han de marcar el rumbo de nuestros negocios, y nuestras vistas sobre su desenlace. . . . Las conversaciones de los salones . . . se nutren también con el material que el diario arroja a cada instante a la avidez, al comentario o a la murmuración de las gentes" (citado por Noé Jitrik, *El ochenta y*

- su mundo*. Buenos Aires: Editorial Jorge Álvarez, 1968, pp. 263, 264, 266).
19. Martí, "Prólogo", p. 50.
 20. Cornejo, "El modernismo del léxico", *La Alborada* (Montevideo: 2a época, año 4, no.118, 1900, p. 966).
 21. Gordon, Alan M., "The Neologisms of José Martí", *Canadian Journal of Latin American Studies* (3, nos. 5-6, 1978, p. 200).
 22. Juan López-Morillas, "El *Azul* de Rubén Darío: ¿Galicismo mental o lingüístico", *Revista Hispánica Moderna* (10, nos. 1-2, 1944, p. 13).
 23. En un artículo titulado "Del modernismo en América", Miguel Eduardo Pardo describe algunas formas en que se expresaba el afán renovador de los modernistas: "Por rebeldes y revolucionarios emplearon un lenguaje tan extraño en sus más descabelladas concepciones que, leyéndoles a la larga, acababa uno por volverse loco. Quien más, quien menos de entre ellos, se creyó con derecho a inventar palabras de todos colores y calibres con objeto de alcanzar más pronto la cumbre de la originalidad, y a título de innovadores profesaban la impunidad más absoluta en cuestión de idioma . . . a escribir un español babélico, espantoso . . . de signos jeroglíficos i monstruosidades tales, que más que un idioma, parecía aquello un léxico de loros sabios, en el cual habían sido puestos retazos de lenguas exóticas", *La Revista Nueva* (Santiago de Chile: 3, no. 7, 1902-1903, p.106).
 24. Gutiérrez Nájera, "El cruzamiento en literatura", en *Obras: Crítica literaria*. México: U.N.A.M., 1959, I, 102.
 25. Blanco Fombona, "La teoría de Monroe aplicada a la literatura", según la reimpresión en *La Revista Ilustrada* (Santiago de Chile: I, no. 26, 1897, p. 235).
 26. Mostajo, *El modernismo y el americanismo** (Arequipa: Imprenta de *La Revista del Sur*, 1896, p. 22). Ésta era su disertación para el Bachillerato en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Arequipa. Se citó mucho en revistas de la época.