UC Merced

TRANSMODERNITY: Journal of Peripheral Cultural Production of the Luso-Hispanic World

Title

Infraestructuras de imperio: La integración mexicana-estadounidense y el (anti)liberalismo en las crónicas de viajes mexicanas, 1876-1898

Permalink

https://escholarship.org/uc/item/9x06c579

Journal

TRANSMODERNITY: Journal of Peripheral Cultural Production of the Luso-Hispanic World, 13(2)

ISSN

2154-1353

Author

Ahlenius, Jason

Publication Date

2026-01-08

DOI

10.5070/T4.46576

Copyright Information

This work is made available under the terms of a Creative Commons Attribution License, available at https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

Peer reviewed

eScholarship.org Powered by the California Digital Library
University of California

Infraestructuras de imperio: La integración mexicana-estadounidense y el (anti)liberalismo en las crónicas de viajes mexicanas, 1876-1898

JASON AHLENIUS
VANDERBILT UNIVERSITY

Resumen

El presente artículo analiza la integración de Estados Unidos y México a finales del siglo XIX a través de las crónicas de viajes de dos escritores de la élite política mexicana, *Viaje a los Estados Unidos* (1877) de Guillermo Prieto y *En Tierra Yankee* (1898) de Justo Sierra, prestando atención a su análisis de las infraestructuras y el entorno construido que sustentaron la expansión imperial estadounidense. La crítica convencional ha analizado la literatura de viajes latinoamericana en relación con los discursos sobre la identidad nacional, la construcción de la nación, la mirada colonial europea o el "yo autobiográfico." En cambio, este estudio sigue el "giro infraestructural" en los estudios culturales para argumentar que el análisis discursivo de los puertos, los barcos, los ferrocarriles, los telégrafos, los periódicos y el paisaje urbano en estos textos revela la superposición histórica de distintas formas de colonialismo interno, administración racial, e imperialismo informal. Se examina cómo sus "estructuras de sentimiento" sitúan a sus autores en la posición intermedia de conquistadores conquistados en la transición continental desde la frontera norte del Imperio español hasta el oeste americano. Aunque denuncian la integración material de los antiguos territorios mexicanos y del Caribe en el imperio estadounidense, sus escritos también revelan las infraestructuras que permitieron su propio dominio sobre los pueblos indígenas. Mientras que Prieto basa su crítica del imperialismo estadounidense en una visión declinante del republicanismo liberal, Sierra denuncia fervientemente el capitalismo estadounidense y su expansión imperial en el Caribe a través de un discurso emergente de panhispanismo.

Palabras clave: Infraestructura, literatura de viajes, literatura mexicana del siglo XIX, Imperialismo estadounidense, raza/racismo, liberalismo mexicano.

El 1 de febrero de 2025, el mismo día en que el presidente Donald Trump firmó la orden imponiendo aranceles de 25 por ciento a los bienes importados de México y Canadá, el público lector se vio enfrentado con las imágenes de incontables camiones, ferrocarriles, y contenedores de envío apilados en muelles de carga (Jiménez; Kaye). A este episodio siguió la amenaza de anexar el Canal de Panamá mediante la aplicación de fuerza económica. Durante el resultante ciclo de noticias, un repertorio de infraestructuras de la historia del imperio informal estadounidense se materializó repentinamente en el inconsciente colectivo en un duro recordatorio de la fragilidad de la integración y del hecho de que los mismos vínculos materiales que sostenían los lazos de amistad podían convertirse en armas en la

lucha de poder. Este ensayo parte de la premisa de que la integración mexicana-estadounidense nunca ha sido totalmente exenta de la dominación imperial, y que esta relación depende de las infraestructuras establecidas en gran parte a finales del siglo XIX. Analiza las crónicas de viajes de Guillermo Prieto y Justo Sierra, dos escritores mexicanos de esta época que exploran las bases materiales de esta relación, así como la transición del expansionismo continental al nuevo modelo de imperialismo informal. Se argumenta que sus reflexiones sobre las infraestructuras de imperio revelan la superposición histórica de distintas formas de colonialismo interno, administración racial e imperialismo informal en el curso de la sucesión de imperios continentales. En este proceso los escritores se posicionan en un espacio intermedio desde el que denuncian a los nuevos vencedores imperiales sin renunciar su propia dominación histórica de los pueblos subalternos.

A partir de 1867, la victoria definitiva de los liberales mexicanos sobre los conservadores llevó consigo una nueva época de consenso en la que el liberalismo se convirtió en un "mito unificador" (Hale 3). Con la paz y estabilidad por fin logradas, los Estados Unidos serían definitivos en la construcción nacional mexicana tanto en la provisión de los medios materiales como de los imaginarios políticos y sociales. La constitución estadounidense y su política económica de *laissez-faire* sirvieron de modelo en la promulgación de la constitución mexicana de 1857 y su programa económico liberal, que acabó con las alcabalas, disminuyó los aranceles, y promovió el comercio interior y exterior. Tras la creación de condiciones propicias para atraer la inversión extranjera, incluidas la vinculación ferroviaria entre México y los Estados Unidos en 1880 y el cable telegráfico tendido entre Veracruz y Galveston en 1881, las personas, el capital, las materias primas, los bienes de consumo y la información empezaron a fluir a través de las fronteras nacionales, generando poco a poco un nivel de desarrollo y prosperidad sin precedentes en el país. El resultante aumento en comercio permitió a México desarrollar una economía de exportación diversificada y no dependiente de la plata, superando de esta manera los antiguos patrones económicos heredados desde la época colonial (Terrazas y Basante I:384-85; II:58). Simultáneamente, estas mismas infraestructuras sustentaban nuevas formas de imperio informal: la finalización del ferrocarril transcontinental en 1869 permitió la colonización interna más eficaz de los pueblos indígenas anteriormente dominados por la corona española y México, así como la dominación de la economía mexicana por financieros extranjeros. En 1910 los capitalistas estadounidenses poseían la mayoría de las líneas ferroviarias en México, que utilizaron para extraer su riqueza mineral, petrolera y agrícola (Karuka; Hart). Al examinar la integración transnacional más de cerca, se ve que no se trata simplemente de lazos de amistad entre dos repúblicas hermanas,

pues estos mismos vínculos materiales también permitían la expansión imperial y la acumulación de capital a costa de sus vecinos latinoamericanos.

Las crónicas de viajes de Prieto y Sierra exploran esta ambivalencia hacia los Estados Unidos en parte a través de su análisis de la infraestructura. Sostengo que *Viaje a los Estados Unidos* (1877) de Prieto y *En tierra yankee* (1898) de Sierra plasman las contradicciones innatas en este imperio democrático, interpretando la infraestructura de forma parecida a un texto: un producto material que manifiesta la organización social y la energía de un pueblo. Este ensayo sigue el "giro infraestructural" en los estudios culturales al analizar la infraestructura "as concrete semiotic and aesthetic vehicles. . .. [that] emerge out of and store within them forms of desire and fantasy and can take on fetish-like aspects" (Larkin 329).[1] Los estudios críticos de la infraestructura resaltan la "plasticidad conceptual" de la "infraestructura" para aplicarla en un sentido más amplio y metafórico, abriendo la posibilidad de examinar, para propósitos de este ensayo, los medios de comunicación, la arquitectura financiera, el entorno construido y las personas en calidad de infraestructuras (Carse; Parks et al.; Cowen; Maliq Simone). En la América Latina decimonónica, donde las infraestructuras modernas no existían o llegaron con un retraso considerable en comparación con los países "céntricos", los escritores y políticos frecuentemente plasmaron el deseo o la proyección de la infraestructura en su ausencia (Uriarte; Seminario). La atención que Prieto y Sierra prestan a la infraestructura revela las diversas lógicas de administración colonial y racial que rigen los espacios nacionales, urbanos, y transfronterizos tras la sucesión de imperios continentales. Los textos sitúan a sus autores en una posición intermedia como colonizadores colonizados que habían heredado el vasto territorio de Nueva España, que vieron consumido por la expansión imperialista estadounidense. Por otro lado, como élites provenientes de un país en vías de modernización capitalista, su imaginación infraestructural estaba arraigada en las mismas estructuras coloniales cuyos cimientos históricos se remontaron al siglo XVI, y de las cuales se vieron beneficiados. Desatienden o desprecian aquellas "infraestructuras críticas" que sostienen formas de vida alternativas al dominio colonial y desarrollo capitalista, por ejemplo de los pueblos indígenas (Nemser and Johnson 2-3).

La literatura de viajes se vio inseparablemente enredada con las infraestructuras del siglo XIX—el ferrocarril, el telégrafo, la fotografía—que a su vez facilitaron el colonialismo y la acumulación capitalista. La infraestructura se ha asociado con los discursos de modernidad, muchas veces con una comparación implícita entre los países "desarrollados" y "atrasados" (Edwards; Carse). De igual forma, abundan estudios sobre la literatura de viajes como un género que reforzó la "misión civilizadora" de los imperios europeo y estadounidense en los territorios colonizados estableciendo la

dicotomía civilización versus barbarie (Chávez Jiménez; Pratt). Con la finalización del vínculo ferroviario entre México y los Estados Unidos, los viajeros estadounidenses produjeron crónicas y fotografías que irónicamente reprodujeron la imagen de México como un país *casi* moderno. Algunos enfatizaron la conexión entre los dos países para facilitar la inversión de capital en México, mientras que otros cuestionaron su capacidad de integrarse en el capitalismo global debido a su población indígena renuente (Ruiz; Cabañas). En cambio, la crítica sobre la literatura de viajes latinoamericana tiende a enfocarse en la diferenciación entre la metrópolis y las provincias "bárbaras", la modernidad, la construcción nacional, el costumbrismo, el paisajismo y las instituciones sociales y políticas (Pitman, "National Identity"; Pitman, "Travel Writing"; Quirarte; Glantz; Suárez Argüello).[2] Los latinoamericanos que viajaron a los Estados Unidos, tales como Lorenzo de Zavala, Gertrudis Gómez de Avellaneda, Eduarda Mansilla, Domingo Faustino Sarmiento y José Martí, aprovecharon sus viajes para articular sus ideas sobre la cultura y política de sus respectivas naciones. En el curso del siglo, estas crónicas registraban una brecha cada vez más significativa entre América Latina y Estados Unidos, que crecía junto con las ambiciones imperiales de este. Sin embargo, solo algunos críticos invierten esta mirada colonial para examinar el imperio estadounidense en los ojos de los viajeros latinoamericanos, y se concentran de forma menos sistemática en la infraestructura, con la excepción prominente de José Martí (Fernández; Saldívar).[3]

Este ensayo vincula las infraestructuras modernas que sustentaban el imperialismo con las categorías de experiencia y producción cultural representadas en las crónicas de viajes. Utilizo el concepto de las "estructuras de sentimiento," que se refiere a la conciencia como un proceso material-social que atañe a "meanings and values as they are actively lived and felt" (Williams 128–35). Esta aproximación implica la *descentralización* del "yo autobiográfico," un enfoque común del género, ya que la subjetividad del viajero se constituye en relación con un complejo de procesos materiales que exceden los límites del "yo" (Glantz, "Viaje"; Koestinger). Como herederos del imperio hispano, Prieto y Sierra se posicionan como espectadores de la transición de la frontera norte de Nueva España y México al *American West* y del Caribe hispano a un archipiélago dominado por los Estados Unidos. Prieto, un testigo de la Guerra de 1847 y protagonista de la Reforma liberal, articula su denuncia del imperialismo estadounidense desde una visión republicana en declive que enfatiza el universalismo, la libertad y la igualdad. Sierra, en cambio, se centra más en el expansionismo económico y el modelo capitalista estadounidenses, y parte de un discurso panhispanista que enfatiza la confrontación entre la raza hispanoamericana y la raza sajona. Escribiendo como líder intelectual del Porfiriato, expresa su

profundo cinismo hacia los discursos de libertad e igualdad, y articula un proyecto de establecer nuevos fundamentos materiales para salvaguardar la independencia económica de la nación.

El viaje a los Estados-Unidos **de Guillermo Prieto**

Como los sueños de una república liberal mexicana, la vida de Guillermo Prieto alcanzó su plena madurez y se extinguió con el paso del siglo XIX. La generación de "viejos liberales" a la que pertenecía tendía a asociar el progreso nacional con la expansión de las libertades políticas y cívicas y la igualdad social (Sanders; Hale). En 1867, cuando los Estados Unidos y México salieron de sus guerras civiles respectivas, el entendimiento liberal-republicano de esos años permitió un discurso de "repúblicas hermanas" entre los dos países, y su correspondiente integración económica e infraestructural (Terrazas y Basante II:43-44). En cambio, *Viaje a los Estados Unidos* representa un momento divisorio tanto en su vida como en la historia nacional cuando Prieto se vio obligado a exiliarse tras el golpe de estado de Porfirio Díaz en 1876, que a efectos prácticos acabó con el experimento del liberalismo republicano (Kuntz Ficker and Speckman Guerra).[4] La prosa de Prieto lleva el doble peso de la pérdida de los territorios del norte y de su república incipiente. A raíz de la Guerra de 1847, políticos como Prieto explicaron su derrota en términos de la "rectitud y agonía" de México: la idea de que, a pesar de su superioridad moral, México había sido condenado a sufrir bajo la sombra de una nación que pretendía ser una lámpara de libertad para el mundo, pero que en realidad era viciosa y corrupta (Rodríguez 156–57). Muchos culparon la proeza tecnológica de los Estados Unidos, entre otros factores, por su derrota devastadora, ya que la infraestructura moderna solo comenzó a propagarse ampliamente durante el último tercio de siglo XIX.

En este contexto, los Estados Unidos asume una imagen mucho más compleja que sopesa sus pretensiones al universalismo, la libertad y la igualdad con la consolidación de su imperio continental sobre el antiguo imperio que México había heredado de España. Para Prieto, las infraestructuras revelan los valores subyacentes de un pueblo: las evalúa en función de cómo sostienen o menoscaban los valores republicanos de la igualdad, la libertad y la integridad nacional. Repetidas veces durante su viaje, Prieto anhela ver cumplidos sus ideales republicanos, solo para encontrarse plantado firmemente en el duro mundo del *realpolitik* imperial y la infraestructura material. Implícita en sus observaciones es una lógica racial y colonial: la noción de que las infraestructuras "modernas" son el sello de la civilización (el Estado-nación capitalista) que la separa de los pueblos "bárbaros" y sienta las bases de dominio sobre éstos.

El *Viaje* de Prieto se imprimió primero por entregas y luego en tres tomos que comprenden cerca de dos mil páginas. La obra es sumamente ecléctica, tejiendo el costumbrismo, poesía, relatos personales, crítica social, descripción objetiva y científica y litografías, todo sumándose a lo que era quizás el libro de viajes más extenso, mejor impreso e ilustrado, y más popular de su tiempo (McLean 154). Su análisis de la infraestructura y el entorno construido apoyan su proyecto de aportar una guía práctica a sus compatriotas "con la esperanza de sacar de mis tareas algún provecho para mi país" (I:217). En la esfera literaria, el libro recibió la aclamación general de críticos de toda estirpe ideológica. Varios se interesaron en el contenido social y político: "No es la obra de *Fidel* una obra de simple recreo, es una obra de verdadera utilidad en la que se estudian con acierto notable las graves cuestiones sociales que surgen ante los ojos de cualquier viajero" ("El Viaje"). Otros intentaron minimizar la política: "En el terreno de la política, hay un abismo por ahora entre el autor y nosotros; nuestros lectores han visto que en este mismo semanario lo hemos juzgado, hasta con demasiada severidad quizá," pero al final encomienda el libro por "la sencillez del corazón del poeta y dando al diablo los rencores políticos" ("Viaje"). Su recepción crítica refleja el deseo de leer *Viaje* a la luz del nuevo mito unificador bajo el Porfiriato, pero también de la falta de un claro consenso hacia los Estados Unidos, un hecho que manifiestamente no sería el caso cuando Sierra escribe en 1895.

Su primer destino fue San Francisco, el mismo territorio que hacía tres décadas su país había cedido a los Estados Unidos en el Tratado de Guadalupe Hidalgo, un acuerdo contra el cual Prieto había protestado fervientemente. Detrás de sus descripciones de la ciudad, la infraestructura y la vida cotidiana, Prieto juega con dos narrativas de imperio que se imponen alternativamente sobre el significado de California: la vanguardia del "imperio de libertad" y lo más extremo de la corrupción imperial. Su prosa refleja un acto de equilibrio sin resolver entre el discurso del universalismo y las pretensiones imperiales que ve representadas tanto en las poblaciones como en el paisaje urbano. Al llegar a la Bahía de San Francisco, describe el panorama urbano que ocupa el paisaje natural que anteriormente pertenecía a México: "Los bordes de esta inmensa bahía, tranquila y de limpias aguas, están decorados en uno y otro márgen por pueblos, fábricas, molinos y estancias circuidas de árboles y por sementeras risueñas que casi tocan las olas" (29). Al observar sobre las aguas de la bahía "parvadas de embarcaciones que penetran por esa sucesión de bahías," reflexiona: "Cuando se ven como perdidas en aquella inmensidad tres mil y más embarcaciones de todos los países, entonces parece trivial el cálculo de que aquellas bahías pueden encerrar la marina de todo el universo" (29-30). Expresa su asombro ante la capacidad de la infraestructura marina y la ciudad de contener e integrar

armoniosamente los diversos pueblos del mundo, pero nunca abandona su sospecha de que esta misma capacidad delata sus pretensiones imperiales.

Por momentos, la integración armoniosa de los diversos pueblos se invierte en su imaginación y los pueblos arrodillados ante "el coloso del Norte" se sobreponen sobre su imperio decadente para reivindicar su libertad. Un colega mexicano establece la crítica anti-imperialista subyacente del texto: "¡Ah, señor! qué tesoro perdió nuestra patria; es este un suelo divino, acaso destinado para una sorprendente revolución en la gran metamorfosis de las nacionalidades americanas, cuando despedazados los miembros del coloso del Norte, adquiera vida cada uno de ellos" (30). Siguiendo su comentario, Prieto imagina una escena donde las repúblicas de "las Américas hermanas . . . cortejan" a California, y los países del "mundo antiguo" con sus "tradiciones de la cuna del mundo, la lisonjean, con todo lo que tiene de más grandioso el espectáculo del porvenir de la humanidad" (31). En el transcurso de unos párrafos, su admiración de las pretensiones universalistas de los Estados Unidos se convierte en una fantasía de su descuartizamiento y la redistribución de sus piezas a las naciones de mundo. Al hablar sobre el Estado y los imperios, Prieto se fija en su manifestaciones materiales que los permiten extender su dominio y organizar la vida común. En cambio, cuando escribe sobre los pueblos, canaliza el nacionalismo romántico al concentrarse en su espíritu y el papel de las personas en el avance de la libertad, como cuando observa "la gran familia humana en la cuna de regeneración y el progreso. En San Francisco no avanza un pueblo; es la humanidad la que marcha; no es el francés, ni el inglés los que fundaron la sociedad, es el hombre, y el hombre invocando el derecho como el primer elemento de salvación y de vida" (59). Basándose en sus convicciones republicanas, las infraestructuras apoyan o suprimen este impulso primordial hacia la libertad, pero no alteran su esencia. No obstante, estas fantasías idealistas chocan constantemente con la realidad material.

Prieto presta atención al papel de las infraestructuras a la hora de sentar las bases del imperio continental estadounidense sobre los escombros del dominio de Nueva España. Detrás de sus palabras, se cierne la memoria del imperio continental y transpacífico de Nueva España que durante siglos abarcó los territorios del norte y vinculó América y Asia. Al desembarcar, Prieto expresa su asombro ante el progreso material logrado tras la anexión de California: "El acercamiento ha sido tan rápido y tan estupendos los trabajos, que en los lugares en que todavía en 1846 podían anclar grandes navíos, hoy se pisan calles opulentas perfectamente adoquinadas" (I:44). A primera vista, esta sucesión parece confirmar una narrativa del avance desde "la barbarie, la repulsión y la indolencia" de México a la "civilización, la confraternidad y el trabajo" (I:256) bajo los Estados Unidos. Conversando sobre California con un grupo de mexicanos, todos recuerdan con nostalgia el virreinato novohispano, lo

cual estableció su dominio sobre el continente con infraestructuras militares y religiosas: "No seamos injustos; los presidios eran el gran medio de civilización del indio, ayudado por los misioneros" (I:248), todo lo cual convirtió a California en "rica joya y . . . llave del mar Pacífico" (I:250). Aunque discuten sobre el lugar del Indio bajo la Corona española, concuerdan sobre el rol de las infraestructuras coloniales en la administración racial del imperio. De igual manera, sus flotillas comerciales y militares vincularon toda la cuenca del Pacífico bajo la corona española: "Del cultivo de la jarcia daban testimonio las embarcaciones todas del Pacífico; del lino, nuestros vestidos y los de los habitantes de las misiones" (I:251). Prieto siente aún el dolor de la pérdida del territorio mexicano, pero la conversación también evoca el recuerdo aún más lejano de la infraestructura colonial del Galeón de Manila, la ruta comercial que vinculó Europa con el Oriente mediante Nueva España (Martínez-San Miguel 161). En su recuento de la historia continental, las infraestructuras sientan las bases materiales de la civilización, del dominio sobre los pueblos indígenas y de la conquista de poder por los nuevos imperios.

Un señor le comparte un documento escrito en 1845 por el diputado del Departamento de California advirtiendo sobre las graves consecuencias si no se construyeran puertos para fomentar el desarrollo económico: *"Si no atendéis pronto á California, se pierde sin remedio!"* Prieto responde al presagio de la anexión de California: "Cuán dolorosas reflexiones me sugirió la lectura del interesante cuaderno á que acabo de referirme. Nuestra inmensa costa del Pacífico propicia como las Californias al comercio con las otras Américas y con el Asia, se encuentra en completo abandono. Sus desiertos, su sistema fiscal, sus caminos, todo la condenan á la absorción de los Estados-Unidos" (255-56). De igual forma, Baja California en 1876 se econtruentra en un estado de abondono: "¿Nó tenemos las costas del Pacífico en peligros análogos? ¿No escucha vd. en los desiertos el grito de la locomotora llamando á los pueblos á la participación del Progreso?" (I:252) En el fondo, sus observaciones sobre la infraestructura sirven de escarmiento para los líderes mexicanos que descuidaron el desarrollo material de su territorio, mientras los Estados Unidos erigió un imperio transcontinental llenando el vació y uniéndolo con ferrocarriles, cables telegráficos y puertos. El ferrocarril transcontinental representaba su capacidad de dominar su propio interior, una proeza que México solo lograría en los años 1880. A continuación, lamenta los males de la infraestructura en México: "La creación del ferrocarril de Veracruz, tiene dividida á la República y condenados á los Estados distantes de la vía á la miseria y á la muerte, entre tanto los Estados de Occidente oyen los gritos de la locomotora del Pacífico ofreciéndoles salvación" (I:256). En vez de atraer beneficios, la finalización parcial del ferrocarril amenaza con dividir los territorios y socavar la integración nacional. A pesar de los graves problemas

de diseño, su análisis de la infraestructura desmitifica la historia racista del "destino manifiesto": no se trata del triunfo de la vigorosa civilización anglosajona sobre el anticuado imperio español y los bárbaros mexicanos, sino de una serie de dispositivos que operan según las leyes físicas y sociales para hacer prosperar una nación.

Al atravesar el continente de California a Nueva York en la línea *Central Pacific*, la experiencia subjetiva del imperialismo estadounidense, su estructura de sentimiento, se ve transformada desde el tren, reflejando el argumento de Beatriz González-Stephan de que la articulación del sujeto moderno latinoamericano implicaba el disciplinamiento de la visión (361-62). Desde su ventana, los pueblos indígenas parecen fusionar con el paisaje natural, formando un panorama continuo del interior continental: "A cada media hora, nos sorprendía una casita medio hundida en la nieve, ó grupos de chozas en que parecía imposible la vida, y allá volaba desde la plataforma del tren, una balija con correspondencia, y veiamos descolgarse el alambre telegráfico, vinculo poderoso de los hombres en la sublime comunicación de sus espíritus" (534). En el siglo XIX tales comparaciones entre los pueblos indígenas y el ferrocarril se convirtieron en un tropo para representar el Indio como un vestigio del pasado. Su reflexión sobre el campo de visión revela la superposición histórica de distintos discursos coloniales: Prieto ancla a los indios en el paisaje, reflejando las infraestructuras coloniales españolas que concentraban los súbditos indios dispersos en poblaciones fijas (Nemser 25–64). En cambio, la literatura estadounidense tendía a desarraigar el indio del paisaje, representándolo en una retirada melancólica perpetua (Ruiz; Ahlenius). Prieto reproduce el tropo de "la visión panorámica" que describe Mary Pratt: "the mastery of the landscape, aestheticizing objectives, the broad panorama anchored in the seer" (205), salvo que su visión del paisaje está fragmentada por el movimiento del tren. En este panorama, las infraestructuras modernas—la valija, el alambre, el tren—y su línea de visión desde el tren abarcan el continente entero, separando los indios de los pasajeros "civilizados." De esta forma, su posición como sujeto moderno en el paisaje es estructurado por la superposición durante varios siglos de las distintas capas de infraestructura colonial.

En su representación del viaje, los indios y el paisaje se sublevan como insurrectos contra el locomotor: "Estos indios que vd. vió ayer, mansos, degradados como un toro que monta un muchacho, fueron tremendos enemigos del camino," (II:534) le explica su compañero, quien continúa contándole de cuando los indios lograron descarrilar un tren. Aproximándose a Nueva York, su llegada se vuelve en un concurso de la tecnología contra la naturaleza: "El suelo y el rio entran en lucha abierta con el ferrocarril, y entonces nos absorben las mil peripecias de la carrera del monstruo titánico que nos conduce. Invade por una y más veces el camino el rio, y el reptil gigante lo salva sobre pequeños

o levantados puentes; obstinase el rio, parece detenernos en su carrera" (II:342). El tren persigue su camino a través de las entrañas de la montaña, el cual Prieto describe como el descenso al inframundo: "Es la noche, es la tiniebla asaltándonos y obligándonos a una excursión en lo desconocido y terrible" (II:343). Después de unos momentos aterradores, el tren sale del túnel "relinchando triunfal con su penacho de llamas, al ruido de sus pasos, al clamoreo de su campana, se baña el tren de luz y jadea satisfecho, como un gladiador que quedó vencedor en la lucha" (II:343). Como pasajero y partícipe en las infraestructuras modernas, la visión y la prosa de Prieto reproducen la división básica entre la civilización y la naturaleza, a la que pertenecen todos aquellos pueblos que no utilizan estas infraestructuras. Tales infraestructuras no eran simplemente un logro técnico, sino también generaron nuevas formas culturales imperiales que mediaban la experiencia del tiempo y el espacio.

Prieto también presta atención a la infraestructura cultural de la democracia. Por un lado, expresa su recelo hacia los excesos democráticos de la prensa popular, lo cual califica de "la orgía del escándalo, la embriaguez de la difamación, los defectos físicos, los descuidos de la niñez, crónica escandalosa; todo se exprime en el filtro de la opinión" (III:112). Sus sensibilidades republicanas frecuentemente chocan con la libertad desenfrenada de la democracia estadounidense. Aunque Prieto era uno de los escritores más importantes de la prensa mexicana y defensor feroz de la libertad de expresión, México tenía un público letrado muy limitado por cuestiones de analfabetismo, y no existía una prensa popular que difundía la literatura *low-brow*. De ahí, su actitud antipática con la prensa estadounidense:

> Este tipo de *reporter* merece una descripción especial: es la parte activa, el resorte del escándalo, lo más importante acaso de un periódico. Es un ser curioso y acomodaticio, sagaz como la zorra, escurridizo como el viento, movible como el azogue. . . . rastrea como el perdiguero, se lanza sobre el rumor, el chisme o la noticia con la avidez del gavilán sobre su presa. (I:53)

Expresa una mezcla de fascinación y desdén hacia la escritura popular que sostiene la democracia a costa de inmiscuirse con la *chusma*. Por otra parte, nota que las asociaciones civiles "en lo científico, en lo industrial, y de todas maneras impulsan el inmenso desarrollo de los elementos de la prosperidad de los pueblos" y sirven para armonizar sus intereses. En respuesta, reflexiona sobre la sociedad mexicana: "Cuando un pueblo ó una reunión de hombres no pueden armonizar sus intereses . . . no culpemos exclusivamente á la educación y á la raza, como solemos hacerlo. *El mal radical de nuestra sociedad mexicana está en que no es armónica*" (I:117-18). Su análisis de las asociaciones civiles deconstruye

la idea de que los males de la sociedad mexicana tenían sus raíces en la diferencia racial esencial: más bien, las estructuras externas no eran adecuadas para la organización armónica de la sociedad.

Dirige su crítica más consistente contra la segregación social y las formas materiales que la facilitan. Paseando por las calles de Nueva York, escribe sobre su experiencia de los baños en los edificios comerciales. Empieza con una queja sincera contra "la falta total, permanente y tiránica de lugares de desahogo transitorio," el cual "se trata de una gran necesidad social" (III:423). Su queja sobre una necesidad corporal se convierte en la indignación moral, y por último en una incriminación contra la privación de derechos sociales básicos:

> ¿pero qué se hace con respeto al excedente de los líquidos en un país en que marcha día a día como embodegado y en secciones un océano de *lager beer*, y otra de soda? Se aguanta: ¿y si no se puede? . . . En el *restaurant*, en el *bar-room*, en el hotel, hay sus oficinas tributarias *(water closer);* pero el recurso no está a la vista de todos; por otra parte, se necesita cierto desplante para irse un hombre introduciendo hasta los últimos interiores de la casa a instalar un desagüe; ¿y cómo se hace esto sin saberse el idioma? ¿los extranjeros no tienen derecho a salir de su cuidado? ¿y los pobres que pudieran hacerse sospechosos? Los pobres deben vivir en seco. Esto es espantoso. (III:423)

Aunque parezca trivial, su observación se convierte en una denuncia del acceso desigual a los recursos, el cual "se trata de un grosero ataque a las garantías individuales" (III:424). El diseño arquitectónico reproduce la segregación social, recalcando su posición intermedia como extranjero entre la *gente decente* y los pobres. Como su viaje en tren, el diseño urbano media la experiencia de distintas poblaciones, generando divisiones de clase en las mismas calles.

Reserva su crítica más severa para su visita a San Antonio, donde observa a la población mexicana absorta por el Tratado de Guadalupe-Hidalgo: "A las orillas del cenagoso arroyo San Pedro . . . se albergaba la población mexicana, sucia y desnuda, llena de miseria y de desprecio. . . . Suelen las grandes corrientes arrastrar roncos y amontonar las basuras que barre en sus orillas; así quedaba la población, como testimonio palpitante de lo que espera a nuestra raza" (III:475). Al hablar de la "raza," Prieto tiende a referirse a las civilizaciones o naciones: la raza "mexicana" (I:61) o "anglo-sajona" (I:422). En esta escena, Prieto observa una ruptura en el entorno construido que refleja lo que Foulcault, en su discurso sobre la biopolítica, describe como el racismo del Estado: "a break into the domain of life that is under power's control: the break between what must live and what must die" (254–55):

> De las alturas de la ciudad parecía descender, como torrente, la invasión americana, que iba arrollándolo todo, quedando en pié vacilantes algunas propiedades mexicanas de gente de algún viso; pero los infelices, despreciados, perseguidos, sin el auxilio del idioma, sin leyes y sin jueces, se refugiaban en las afueras de la ciudad, donde el barrio mexicano presentaba tristísimo aspecto. A las orillas del cenagoso arroyo San Pedro, entre las quiebras de un desigual lomerío, bajo enramadas, toldos de lona y de cueros, en tertulia perpetua con perros, caballos y mulas, se albergaba la población mexicana, sucia y desnuda, llena de miseria y de desprecio. (III:475-76)

Su lenguaje de "invasión" invierte el orden establecido bajo los Estados Unidos, poniendo de relieve la historia imperialista de Tejas. Los invasores no son los ejércitos, sino los edificios y las infraestructuras del paisaje urbano que distribuyen las tierras despojadas a los residentes advenedizos. En cambio, la "miseria" y "desprecio" de la población mexicana parecen surgir del diseño mismo de la ciudad, envolviendo la raza mexicana a su paso. La descripción de una epidemia en los periódicos confirma esta ruptura entre el dominio de la vida y la muerte: "Cuando la epidemia se mitigó, cuando parecía haberse aplacado la horrorosa plaga, se anunciaba en los periódicos: "El cólera se va: demos gracias a la Providencia divina. Ya sólo murieron algunos negros, y *siguen muriendo los mexicanos*"" (III:476). El diseño urbano pone de manifiesto su propósito de segregar y dominar la raza conquistada en la Guerra de 1847. Los ejércitos de ocupación nunca se disolvieron, sino que encontraron formas materiales más duraderas de someter a los mexicanos. Esta lógica implícita de la infraestructura se convertiría en las ambiciones imperiales abiertas bajo la pluma de Sierra.

En tierra Yankee **de Justo Sierra**

Justo Sierra Méndez era el líder intelectual de los liberales "científicos" de la administración de Porfirio Díaz (1877-1910). El Porfiriato renunció a las pretensiones republicanas de las generaciones anteriores a favor de la ideología positivista francesa de Henri de Saint-Simon y Auguste Comte, la cual enfatizó la centralización del poder en el Estado, la regeneración social y la unidad política mediante la aplicación del método científico. Durante el último tercio del siglo XIX, los intelectuales y políticos mexicanos dejaron de expresar su fe en la política como el foro del progreso nacional. En su resumen de la historia mexicana, *La evolución política del pueblo mexicano* (1900), Justo Sierra afirma que "el problema mexicano no era un problema del orden político, sino económico y social" (155). Esta es la brecha que separa Prieto, creyente en la reforma política, de Sierra, el docto tecnócrata. En vez de la libertad política y cívica, fomentaron un programa de "política científica" que abarcaría el avance

científico, tecnológico, económico, e industrial bajo el mantra de "orden y progreso" (Hale; Kuntz Ficker and Speckman Guerra). Ya en los años 1890, México había hecho grandes pasos en su desarrollo material, integrando sus diversas regiones y fomentando el mercado interior a través de la extensión de su red ferroviaria. La creciente integración mexicana-estadounidense rendería enormes beneficios a México a costa de su independencia económica: esta misma década marcó el auge de la colonización de las zonas fronterizas en México financiada en gran parte por el capital estadounidense. Para 1896, los capitalistas estadounidenses habían construido la mayoría de las líneas ferroviarias en México y poseían cerca del 80 por ciento de su valor (Hart 122). Dentro del Caribe hispanófono se empezó a advertir el creciente interés de los Estados Unidos en la posible anexión de Cuba. Ante el colapso de la confraternidad de las repúblicas americanas debajo el peso de la oligarquía de la *edad dorada* en México y los Estados Unidos, Sierra y los demás latinoamericanos imaginan nuevos lazos de fraternidad basados no en la ideología liberal panamericana, sino en las antiguas formaciones imperiales y su herencia cultural hispana. Partiendo de este discurso panhispanista, *En tierra yankee* observa las emergentes tendencias de imperio informal, decadencia capitalista y antiliberalismo que generaron las crecientes fisuras tanto dentro de la población estadounidense como entre las naciones americanas. Se separa de Prieto en su aceptación del declive del liberalismo, articulando en su vez un camino de desarrollo nacional que reivindica del "atraso" mexicano ante los excesos del imperio oligárquico. Si bien no ofrece una denuncia sistemática del imperialismo estadounidense, sus observaciones sobre la infraestructura exponen las contradicciones en sus pretensiones imperiales, sus problemas sociales arraigados, y su capitalismo frenético e insaciable.

Escritores como José Martí, José Enrique Rodó, Francisco Bulnes y Justo Sierra articularon la idea de la raza hispanoamericana que en su esencia se oponía a la raza anglosajona.[5] Una de sus críticas más fervientes fue contra su estilo de capitalismo desenfrenado: un afán de crecer sin límites que se convirtió en el motor de su expansión imperial. En respuesta, Sierra insistía en que México, como parte de la raza hispana, tuviera que crecer desde sus propias raíces y seguir un rumbo de progreso histórico propio que admitiera sus límites:

> Queremos, al contrario, que se enseñe, no a tomar por ideal la insólita prosperidad de los Estados Unidos; éste es un sistema fatal que acaba por producir el desaliento y la desesperanza; sino que el trabajo, la libertad y el orden pueden y deben hacer de México un pueblo fuerte, modesto en sus riquezas y en sus aspiraciones, que se contentará con desarrollar sus elementos propios, sin otros fines que los de hacerse

> respetar y vivir en paz en un hogar honrado, cómodo y hospitalario. (Sierra, "Americanismo" 91).

Más tarde en su carrera, Sierra obraría para establecer instituciones e infraestructuras que apoyarían la liberación material y mental que México ya había alcanzado en el orden político. Era el arquitecto del sistema de educación pública y promotor principal de la fundación de la Universidad Nacional de México. Durante la inauguración de esta, mandó la demolición de su precursor colonial, la Real y Pontificia Universidad, un acto que simbolizó el nuevo ideal de educación científica e independencia de sus raíces coloniales (Lara Zavala). Si el establecimiento de estas infraestructuras educativas simbolizó la liberación mental de México, se podría leer *En tierra yankee* como su declaración de independencia en la cual enumera sus agravios contra el imperio del norte y empieza a articular para México su propio rumbo de progreso nacional.

Sierra realizó su viaje a los Estados Unidos entre el 28 de septiembre y el 8 de octubre de 1895 y publicó una serie de crónicas en *El Mundo Ilustrado*, uniéndolos en un volumen encuadernado en 1898. Su estilo no encaja en la postura distanciada y desapasionada del positivismo; más bien, Sierra explica su propósito con un aire de ligereza: "Es consignar, en rápidas noticias, mis sensaciones causadas únicamente por el aspecto exterior de las cosas en este país interminable" (87). No obstante su ligereza, la recepción del libro demuestra que sus lectores buscaban una crítica sociocultural penetrante. Un anuncio en *El Tiempo* declara: "Los EE. UU. vistos con inmenso interés, aunque sin amor quizás, por un Mejicano eminente en los instantes precursores del actual movimiento imperialista" ("Tierra yankee"). José Juan Tablada, escribiendo en la *Revista Moderna*, estima que Sierra, a pesar de ser "un artista imperiosamente dominado por la voluptuosa tiranía de la belleza ... no pudo cantar entre aquel tumulto de mercaderes" (84). Expresa su decepción de que "no llega en su libro á formular ninguna conclusión pesimista" y sugiere que su "barniz de optimismo" se debe a su insistencia en mantenerse en "el aspecto exterior de las cosas." En vez de enfrentarse directamente al capitalismo e imperialismo estadounidenses, Sierra esquiva su imagen monstruosa:

> Quizá por eso vele su espíritu y no nos deje ver cómo turbó su alma el espectáculo de la humanidad yankee; quizá por eso los lectores del poeta apolíneo presintamos sin conocerle esa tristeza que un alma de artista debe haber sentido frente al Caos, frente al *neant* estético de ese país que con su industrialismo y su riqueza insolente ha matado á la Belleza; que con el despotismo de su régimen bancario y capitalista ha agotado la poesía del mundo y que con su criminal egoísmo ha asesinado al Amor! (Tablada 85)

Tablada reivindica su obligación de hablar en nombre del público lector mexicano con su invocación del colectivo ("no *nos* deje ver"; "*los lectores* del poeta apolíneo *presintamos*") y de llenar los huecos del libro: "entre renglón y renglón yo noto algo que se estremece con tristeza, que desfallece con penetrante melancolía" (85). Estas reseñas revelan el profundo cambio en la estructura de sentimiento de los mexicanos cultos quienes, como Martí, empiezan a reivindicar los valores "estéticos" y "culturales," como la clave de la identidad latinoamericana en oposición a la modernidad materialista estadounidense (Ramos 15-16). Mientras Prieto ve con una mezcla de admiración y escepticismo sus logros materiales y culturales, la voz de Sierra vacila constantemente entre el distanciamiento y la repulsión.

En su experiencia subjetiva del viajar en tren, Sierra considera los modos divergentes de que los mexicanos y estadounidenses habitan las infraestructuras modernas. Al comienzo del libro, ante su viaje inminente al norte, Sierra comparte con sus lectores la inquietud que le provoca la idea de viajar, un comentario que alude al impacto de las infraestructuras en la subjetividad mexicana: "Aún tenía en la boca lo amargo del matinal adiós dejado entre besos en el lloroso hogar; procurando disimular el estado de esta mi alma cobarde e inquieta ante toda perspectiva de movimiento material (así me la legaron dos o tres generaciones de sedentarios y lectores)" (7). Hace "dos o tres generaciones," el viaje era una gran empresa para los mexicanos, a causa de las severas restricciones que impusieron los españoles en sus posesiones coloniales y la falta de infraestructura, ya que el país solo logró un nivel de integración interna significativa durante el Porfiriato (Chávez Jiménez; Kuntz Ficker and Speckman Guerra).[6] Las antiguas dificultades de viajar hicieron que la mayoría de ellos quedaran "sedentarios" e "inquiet[os]" aun cuando tenían acceso a las infraestructuras para realizar tales viajes. Su espíritu de inmovilidad contrasta con la cultura expansionista estadounidense que se desarrolló con la colonización del continente y la construcción de infraestructuras que fomentaron una cultura de movilidad insaciable, o "su vocación viajera" (Quirarte 23). Sierra observa esta peculiaridad al cruzar la frontera: "El ir y venir incesante de trenes en la estación, me proporciona la primera sensación de *un pueblo entero en movimiento*, á compás de un campaneo perpetuo de un rugir de locomotores que no acaba. . . . Este es el pueblo americano, un pueblo que no se sienta más que para tomar una cerveza, y eso no es sentarse" (22–23). Estas observaciones aluden reflexivamente a la posición intermedia de los escritores mexicanos en el género de la crónica de viajes, que implicó la apropiación de formas y prácticas que habían cobrado forma en la cultura colonial europea y estadounidense.

Desde el tren, Sierra se posiciona como el sujeto moderno entre los países "civilizados", resaltando su confianza al utilizar la infraestructura moderna. Incluso el subtítulo, "*notas a todo vapor,"* rinde homenaje a la armonía entre el lenguaje y el ritmo del locomotor: "Seguía el galope metálico del tren, al que mis compañeros de viaje y yo, acomodábamos versos capaces de poner los pelos de punta a las academias de la lengua en ambos mundos" (8). Viajando hacia la frontera, describe la "impresión monócroma" del paisaje mexicano, la cual recuerda la prosa de Prieto: "los indios que surgían de repente en las orillas de los secos y abortados maizales, tenían color de paisaje. Y, sin embargo, acabé por sentir algo de dulce y musical en aquella tonalidad fría y melancólica; los hilos del telégrafo, rígidos y en fuga perpetua, pautaban esa música sin notas" (8) Sierra describe una visión panorámica que abarca la totalidad del paisaje y "los indios," los cuales se confunden entre sí. Esto en marcado contraste con él mismo y "los hilos del telégrafo," lo cual es motivo de un sentimiento "dulce y musical" (8).

Esta mirada al interior del territorio mexicano habría sido imposible salvo en un área muy reducida en la época de Prieto, reflejando cómo el locomotor había permitido la colonización interna de México parecida a la de los Estados Unidos:

> Aquí y allí algunas chozas de adobes claros indican la presencia del hombre que ha hecho más desolada la esterilidad en torno suyo. Las cercas de piedras blancas, colocadas prehistóricamente, parecen más bien denunciar un antiguo *paraje* chichimeca, que una aldehuela en nuestro siglo. Pero nuestro siglo está ahí presente en forma de telégrafo, cuyas altísimas cruces grises, unidas por las fibras metálicas, parece que huyen á grandes zancadas kilométricas hasta el confín del desierto; nuestro siglo va y viene con el tren de vapor . . . Lo triste y lo encantador en nuestro país, son estos contrastes de civilización refinada y de incultura absoluta, de climas que se atropellan en una escalinata de montañas, de ciudades y soledades, de desiertos muertos de sed que se puedan contemplar paladeando un vaso de limonada fría y deliciosa. (14)

Presidiendo el interior mexicano, su perspectiva totalizante desde el tren le permite ordenar y separar el paisaje bajo un esquema temporal, lo cual refuerza con su mantra de "nuestro siglo." El "tren de vapor" y el "telégrafo" posicionan a Sierra y el lector culto en "nuestro siglo", todo lo cual compara con lo "antiguo" y la "incultura absoluta" de los pueblos indios. Mientras Prieto experimenta este fenómeno como observador extranjero, el imperialismo ferroviario en México permitió nuevas formas de experiencia que dividieron los mexicanos cultos de los demás, haciéndoles partícipes de la visión colonial hacia sus propios pueblos indígenas y paisajes, todo detrás de "un vaso de limonada fría." Su

paisajismo modernista revela cómo el imperialismo estadounidense a finales de siglo dejó de ser una fuerza puramente externa: la integración mexicana-estadounidense hizo que los mexicanos "civilizados" pudieran consumir las culturas del imperio informal a costa de sus paisanos "incultos."

Su análisis de las costumbres, las infraestructuras, y el entorno construido es profundamente cínico frente al estado de la democracia liberal. Al cruzar el Río Bravo a San Antonio, observa la segregación racial de la infraestructura pública bajo Jim Crow, haciendo eco del testimonio de Prieto sobre la comunidad mexicana en la misma ciudad hace veinticinco años: "un wagón que lleva este gran letrero *for whites*, para blancos; primer contacto con la democracia americana. Entramos en ese wagón en nuestra calidad de semiblancos" (20). Al cruzar la frontera, su posición en calidad de mexicanos frente a la infraestructura moderna les convierte de la clase dirigente que preside el paisaje y los indios a la clase de "semiblancos," en un puesto intermedio entre los blancos y los negros. Al reflexionar, su respuesta al letrero carece de indignación, y hasta lo justifica: "Y es que toda democracia necesita esclavos. . .. En suma, una democracia es un sueño; una democracia es una aristocracia constantemente asaltada por los que quieren entrar en ella. ¡Si los negros lograran tener la mayoría en el Capitolio, como la tienen en las calles de Washington, reducirían a los blancos a la esclavitud!" (21) Junto con sus observaciones respecto al indio mexicano, este comentario refleja la normalización de los valores antiliberales y la jerarquía racial a nivel hemisférico. Sierra a menudo recurre al lenguaje dividiendo la sociedad en aristócratas y esclavos, y equipara los Estados Unidos con el imperio romano en su decadencia:

> [U]na democracia que aspira a la gloria militar y caerá en el cesarismo; una democracia facticia que está dominada por una plutocracia de cuatro mil millonarios, que la tiene a sus pies y de quien, sumisa o rabiosa, es esclava. Una plutocracia que quiere conjurar el odio de cincuenta millones de pobres, dándoles la limosna de los hospitales, de los asilos y de maravillosos institutos de instrucción pública, que pondrán armas terribles en manos de sus adversarios. (215)

Desestima tales infraestructuras públicas como una "limosna" de los millonarios para satisfacer a los pobres. El aspecto exterior y la organización urbana reflejan la profunda traición de los valores liberales, y auguran una posible revolución de los desvalidos.

En Nueva York, que refiere como "Babilonia" (60), describe el entorno construido, la infraestructura y la gente, todo ello animado por el espíritu capitalista. Observa las "torres angulosas en que vive esta gente su frenética vida de negocios, y que no es posible llamar casas, son los templos del *business*" (68). Lo que Prieto vio como el espíritu emprendedor del pueblo, ahora durante la Edad

dorada se convierte en un imperio oligárquico, donde rigen los magnates desde lo alto de la civilización. Los periódicos, que para Prieto revelaron los excesos democráticos de la *canalla*, son ahora los instrumentos de la oligarquía capitalista:

> Solo el poder de la Iglesia en la Edad Media ó el del Consejo del Príncipe en el Alto Imperio, pueden dar idea de este poder que todo lo comprime y todo lo difunde, confuso, difuso é ilimitado por ende, de que es un órgano magnífico este *New-York Herald*. El periódico matador del libro . . . que va haciendo de la literatura un reportazgo, que convierte á la poesía en el análisis químico de la orina de un poeta . . . que ha hecho de la elocuencia un telegrama; que disuelve y homeopatiza todo sentimiento, toda pasión, todo arranque, trasmutándolos en glóbulos de sensaciones. (77-78)

En una prefiguración de la "economía de atención" (Crawford) de los siglos XX y XXI, describe los muros de anuncios callejeros: "los millares de millones de caracteres impresos en este papel sin fin, me parecen microbios, los baccilos y los esporos de la civilización" (78). La banalización de la cultura impresa convierte el lector en un receptor de millones de sensaciones y una fuente ilimitada de ingresos. Este periódico, en su función de infraestructura de información, recolecta y canaliza la atención del público lector para reproducir la misma desigualdad social: "Se me figura que un mundo va a ser esclavo de otro . . . y aquí veo el amo en pañales de papel" (78). Mientras Prieto vio cómo las infraestructuras facilitaron la colonización del continente creando divisiones raciales entre el conquistador y el conquistado, Sierra observa cómo el capitalismo oligárquico se ha vuelto hacia adentro para extraer beneficios de sus propios conciudadanos.

La extensión del espíritu capitalista a sus ambiciones imperiales en el Caribe genera un sentido de identidad racial marcada en la comunidad latina. Hablando sobre la Guerra de Independencia cubana en el club Colón-Cervantes en Nueva York, los latinos recurren al lenguaje del republicanismo hemisférico, concluyendo que "en América no puede haber más que pueblos libres, y Cuba lo será" (115). Ante la política abiertamente imperialista de los Estados Unidos, plantean un porvenir divergente para la raza hispanoamericana: "los que nos llamamos latinos no podemos ver tranquilamente la absorción del mundo antillano por la raza sajona, que tiene fines y medios esencialmente distintos de los nuestros" (115). En el dominio capitalista en el que todo se convierte en una fuente de lucro, una oportunidad comercial, en una ocasión de adelantarse, Sierra y los exiliados cubanos advierten que Cuba representa otra pieza de infraestructura económica, como lo era México: "La verdad es que Cuba es un gran *business*. . . . Por eso el gobierno de la Casa Blanca tiene la firme

decisión de facilitar, con la libertad, la americanización de la Isla" (116). Para Sierra, la omnipresencia del "*business*" marca la transición del imperialismo continental al imperio informal en el que los capitalistas, y no los colonos, extraen beneficio tanto del territorio mexicano y cubano como de su propio interior.[7]

Ante el imperio capitalista que lo aplana todo para integrarlo en su esfera de interés, Sierra y los cubanos ensalzan todo lo que se erija para resistirse a su avance. Despidiéndose de los Estados Unidos desde la frontera, Sierra se vuelve para contemplar el continente, que en su elogio onírico se fusiona con el entorno construido: "Adiós, pués, ¡oh! tierra de lo repentino, de lo colosal, de lo estupendo; naciste ayer y has crecido en una hora; brotan tus ciudades en los pantanos, en los desiertos, en los bosques, como pasmosos hongos de hierro" (216). Metonímicamente reduce el imperio del norte al devenir perpetuo del paisaje urbano, una actividad sin descanso, ni propósito. México, al contrario, encarna todo lo desdeñable, como una siesta sin fin: "Me voy a la tierra de las horribles chozas de adobe, de las casas bajas, *banales* y sin confort; a la tierra de las personas lentas, negligentes, anémicas; de la temperatura enervante y dulce, del cielo tramado de luz." Concluyendo, da un giro: "Esa tierra a donde voy me gusta más; pobres, pequeños e inactivos, los pueblos a que pertenezco se han apropiado un lote mejor en la batalla de la vida; a hormiguear indefinidamente en torno de migajas, hemos preferido cantar al sol como las cigarras de la fábula" (216). En un gesto de *ressentiment*, Sierra reivindica su país *casi civilizado* ante los asombrosos avances del imperio de *business*, cuyas infraestructuras, ciudades y colonias se erigieron sobre los cimientos de del antiguo dominio español. *No,* diría, *no todo lo sólido desvanece en el aire.*

Conclusión

En 1878, cuando la construcción del Canal de Panamá todavía era un sueño discutido entre las potencias europeas y los Estados Unidos, Sierra observó la hipocresía de la Doctrina Monroe, un acuerdo que supuestamente se oponía a la intervención europea en las Américas, pero en realidad significaba que "las grandes obras que hay que ejecutar en los países de más acá del Bravo no pueden . . . hacerse sino por los americanos. . . . Los americanos del norte nos tratan con este motivo como si en realidad no existiéramos o como si se nos pudiera suprimir de un golpe" (*Obras* 396). Su comentario sobre el Canal de Panamá insinúa que los latinoamericanos no separaban conceptualmente tales obras infraestructurales del imperialismo. En cambio, cuando se emprendió su construcción en 1904 fue considerado el mayor logro infraestructural en la historia *estadounidense*, según Julie Greene: "To many, the genius of the Panama Canal Lay precisely in the fact that it seemed unconnected to

imperialism: instead, it was seen as a display of America's *domestic* strengths in a world setting" (9). En los Estados Unidos, no se suele concebir tales infraestructuras como las manifestaciones de imperio: son la línea más corta entre dos puntos, un logro de la ingeniería, las prótesis de la nación.

Sin embargo, como se trasluce en las palabras de Justo Sierra, estas infraestructuras se ven de otra forma en los ojos de los mexicanos. Como herederos del imperio hispanoamericano, los conquistadores *conquistados* en la Guerra de 1847, las estructuras de sentimiento en los textos de Prieto y Sierra reflejan su posición intermedia entre los conquistadores anglosajones y los pueblos indígenas que anteriormente habían sido súbditos de la Corona española. Prieto, creyente firme en el republicanismo liberal, percibía con lucidez las contradicciones innatas del modelo estadounidense de democracia imperial. Entendía que la finalización del ferrocarril transcontinental marcó la transición de la frontera norte de Nueva España al "American West," y que la expansión de las infraestructuras modernas conllevó la extensión de la administración colonial y racial estadounidenses. De igual forma, Sierra, el tecnócrata modernista, utilizó la crónica de viajes para articular una vía alternativa de desarrollo para México al poner de manifiesto la lógica colonial de la infraestructura del imperio de *business*, su capitalismo desenfrenado y su dominio colonial sobre las naciones latinoamericanas. Las reflexiones de ambos escritores revelan la persistencia de la conciencia colonial y racial que estructuró la integración material mexicana-estadounidense a pesar del liberalismo político y el discurso republicano. Estas crónicas de viajes y los estudios críticos anteriormente citados nos invitan a considerar la constelación de formas materiales que sostienen la proyección de poder y la administración autoritaria del imperio estadounidense en la actualidad: sus fronteras amuralladas, las cárceles en suelo nacional, Guantánamo y El Salvador, los drones, y la inteligencia artificial, para nombrar algunos ejemplos. El imperio de infraestructura no es solamente el rechinar de acero que anuncia la interrupción de las rutas comerciales, sino también el portazo de la celda o de la camioneta de ICE que revela su maquinaria biopolítica y racial.

Notas

[1] En general, la infraestructura refiere "a plurality of integrated parts . . . [that] support some higher-order project" (Carse 27, 34). Susan Star afirma que la infraestructura es "a fundamentally relational concept" que cobra significado en conexión con las prácticas organizadas, y que está estrechamente vinculada con cuestiones de estética, la justicia distributiva, y el cambio social (379–80). Edwards enfatiza la constitución mutua de la infraestructura y la modernidad como "those systems without which contemporary societies cannot function."

[2] Autores como Domingo F. Sarmiento, Manuel Payno e Ignacio Altamirano combinaron su dedicación al establecimiento de un canon literario nacional con la promulgación del programa liberal para promover el desarrollo de sus respectivas naciones. Altamirano, en particular, se quejaba de que los mexicanos no conocían su propio país, y se destacó por sus esfuerzos por desarrollar un canon nacional de literatura de viajes que fuera comparable a los de Europa y los Estados Unidos.

[3] Algunas crónicas de José Martí tocan el tema de imperialismo estadounidense, como "Nuestra América" (1891) y "La verdad sobre los Estados Unidos" (1894).

[4] El Plan de Tuxtepec que llevó a Porfirio Díaz al poder en 1876 se financió en parte por financieros e industrialistas estadounidense en respuesta a la negativa de Presidente Lerdo de Tejada de concederles enormes terrenos para la construcción de ferrocarriles (Hart 59-68).

[5] Para algunos ejemplos del discurso de la "raza hispana," véase José Martí, "Nuestra América" (1891), "Mi raza," (1893); Francisco Bulnes, *El porvenir de las naciones hispanoamericanas* (1899); José Enrique Rodó, *Ariel* (1900).

[6] Michael Matthews observa que el ferrocarril se convirtió en un símbolo del nuevo vigor y el proyecto civilizador del régimen de Díaz después de décadas de inestabilidad y guerra civil, aunque resaltó la división creciente entre la ciudad y el campo (257)

[7] Cabe notar que la incorporación de Puerto Rico, las Filipinas, Hawái y Guam en los Estados Unidos como territorios en 1898 no encaja en la categoría de "imperio informal".

Bibliografía

Ahlenius, Jason. "Muybridge and the Imperial Pacific: Fashioning Histories of Empire and the Coffee State, 1867–1876." *Interventions*, vol. 26, no. 8, 2024, pp. 1267–94.

Cabañas, Miguel. "Putting the World in Order: John Lloyd Stephens's Narration of America." *Norteamérica*, vol. 1, no. 2, 2006.

Carse, Ashley. "Keyword: Infrastructure." *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, edited by Casper Bruun Jensen et al., Routledge, 2017, pp. 27–39.

Chávez Jiménez, Daniar. "Viajeros Del Siglo XIX: El Linaje Mexicano y Las 11 Mil Leguuas de Francisco Por El Hemisferio Norte." *Estudios: Filosofía, Historia, Letras*, vol. XII, no. 108, 2014, pp. 53–72.

Cowen, Deborah. "Following the Infrastructures of Empire." *Urban Geography*, vol. 41, no. 4, 2020, pp. 469–86.

Crawford, Matthew. "Introduction, Attention as a Cultural Problem." *The World Beyond Your Head*, Macmillan, 2015, pp. 3–28.

Edwards, Paul. "Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems." *Modernity and Technology*, edited by Thomas J. Misa et al., MIT Press, 2003, pp. 185–225.

"El Viaje á Los Estados Unidos." *La Libertad*, 24 Mar. 1879, p. 3.

""En tierra yankee" Por Justo Sierra." *El Tiempo*, 12 Jan. 1899, p. 3.

Fernández, Raúl. "Translating Empire: José Martí, Migrant Latino Subjects, and American Modernities." *Hispanic American Historical Review*, vol. 90, no. 3, 2010, pp. 576–77.

Foucault, Michel. *Society Must Be Defended*. Picador, 2003.

Glantz, Margo. "El Viaje Como Autobiografía." *Hispamérica*, vol. 37, no. 109, 2008, pp. 69–84.

---. *Obras reunidas. III*. Fondo de Cultura Económica, 2014.

González-Stephan, Beatriz. "El Ordenamiento de La Cultura Nacional: Una Vitrina Para La Exportación." *Ficciones y Silencios Fundacionales*, edited by Friedhelm Schmidt-Welle, Iberoamericana, 2019, pp. 359–410.

Greene, Julie. *The Canal Builders: Making America's Empire at the Panama Canal*. Penguin Books, 2010.

Hale, Charles. *The Transformation of Liberalism in Late Nineteenth-Century Mexico*. Princeton UP, 1989.

Hart, John Mason. *Empire and Revolution: The Americans in Mexico since the Civil War*. U of California P, 2002.

Jiménez, Miguel. "Trump desata una guerra comercial con sus aranceles a México, Canadá y China." *El País*, 1 Feb. 2025, https://elpais.com/internacional/2025-02-02/trump-abre-la-guerra-de-aranceles-contra-mexico-canada-y-china.html.

Johnson, Adriana, and Daniel Nemser. "Introduction: Reading for Infrastructure." *Social Text*, vol. 40, no. 4, 2022, pp. 1–16.

Karuka, Manu. *Empire's Tracks: Indigenous Nations, Chinese Workers, and the Transcontinental Railroad*. U of California P, 2019.

Kaye, Danielle. "Here's What to Know About Trump's Tariffs." *The New York Times*, 1 Feb. 2025. *NYTimes.com*, https://www.nytimes.com/2025/02/01/business/trump-tariffs-canada-mexico-china.html.

Koestinger, Gabriela. "Entre el espejo, la máscara y la ausencia. Recorrido breve por la teoría de la autobiografía." *Nuevas Poligrafías*, no. 4, 2018, pp. 94–112.

Kuntz Ficker, Sandra, and Elisa Speckman Guerra. "El Porfiriato." *Nueva Historia General de México*, edited by Erik Velásquez, Colegio de México, 2010, pp. 487–536.

Lara Zavala, Hernán. "Justo Sierra Méndez: Identidad mexicana." *Revista de la Universidad de México*,

no. 104, 2012, pp. 37–46.
Larkin, Brian. "The Politics and Poetics of Infrastructure." *Annual Review of Anthropology*, vol. 42, no. 1, 2013, pp. 327–43.
Martínez-San Miguel, Yolanda. "Colonial and Mexican Archipelagoes: Reimagining Colonial Caribbean Studies." *Archipelagic American Studies*, Duke UP, 2017, pp. 155–73.
McLean, Malcolm Dallas. *Vida y Obra de Guillermo Prieto*. Colegio de México, 1998.
Nemser, Daniel. *Infrastructures of Race: Concentration and Biopolitics in Colonial Mexico*. U of Texas P, 2017.
Parks, Lisa, et al. *Signal Traffic: Critical Studies of Media Infrastructures*. University of Illinois Press, 2015.
Pitman, Thea. "Mexican Travel Writing: The Legacy of Foreign Travel Writers in Mexico, or Why Mexicans Say They Don't Write Travel Books." *Comparative Critical Studies*, vol. 4, no. 2, 2007, pp. 209–23.
---. "The Construction of National Identity in the Mexican Travel Chronicle, 1843-1893." *Journeys*, vol. 2, no. 1, 2001, pp. 1–23.
Pratt, Mary Louise. *Imperial Eyes: Travel Writing and Transculturation*. Routledge, 1992.
Prieto, Guillermo. *Viaje á Los Estados-Unidos*. Dublán y Chávez, 1877.
Quirarte, Vicente. "Estudio Preliminar." *Republicanos En Otro Imperio: Viajeros Mexicanos a Nueva York (1830-1895)*, edited by Vicente Quirarte, UNAM, 2009.
Ramos, Julio. *Desencuentros de la modernidad en América Latina*. México: Fondo De Cultura Económica, 1989.
Rodríguez, Jaime Javier. *The Literatures of the U.S.-Mexican War: Narrative, Time, and Identity*. U of Texas P, 2011.
Ruiz, Jason. *Americans in the Treasure House: Travel to Porfirian Mexico and the Cultural Politics of Empire*. U of Texas Press, 2014.
Saldívar, José David. *Trans-Americanity: Subaltern Modernities, Global Coloniality, and the Cultures of Greater Mexico*. Duke UP, 2011.
Sanders, James E. *The Vanguard of the Atlantic World: Creating Modernity, Nation, and Democracy in Nineteenth-Century Latin America*. Duke UP, 2014.
Seminario, Valeria. "No Road to Paradise: María's Unbuilt Infrastructure." *Revista Hispánica Moderna*, vol. 78, no. 1, 2025, pp. 68–86.
Sierra, Justo. "Americanismo." *Justo Sierra: Un Liberal Del Porfiriato*, Fondo De Cultura Económica, 1997, pp. 85–91.
Simone, Abdoumaliq. "People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg." *Johannesburg: The Elusive Metropolis*, edited by Sarah Nuttall and Achille Mbembe, Duke UP, 2008, pp. 68–90.
---. *En Tierra Yankee (Notas a Todo Vapor)*. Oficina impresora del timbre, 1898.
---. *Evolución política del pueblo mexicano*. UNAM, 1991.
---. *Obras Completas*. UNAM, 1948.
Star, Susan Leigh. "The Ethnography of Infrastructure." *American Behavioral Scientist*, vol. 43, no. 3, 1999, pp. 377–91.
Suárez Argüello, Ana Rosa. "La mirada en el espejo. El viaje de Manuel Payno a Estados Unidos (1845)." *Anuario de historia*, vol. 1, 2007, pp. 101–12.
Tablada, José Juan. "En Tierra Yankee." *Revista Moderna*, 1 Mar. 1899, pp. 83–85. HNDM.
Terrazas y Basante, María Marcela, et al. *Las Relaciones México-Estados Unidos, 1756-2010*. UNAM, 2012.
Uriarte, Javier. "Nature, Labour, and Infrastructure in the Amazon: Miguel Triana's Por El Sur de Colombia." *Journal of Latin American Cultural Studies*, vol. 32, no. 2, Apr. 2023, pp. 263–81.
"Viaje á los Estados Unidos." *La linterna*, 23 Dec. 1877, p. 6.
Williams, Raymond. *Marxism and Literature*. Oxford UP, 1978.