

## **Espacios y signos de la modernidad en los escritos de Justo Sierra (sobre su viaje a los EE. UU.)**

Cristina Beatriz Fernández \*

Universidad Nacional de Mar del Plata

— CONICET

### **Resumen**

El presente artículo da a conocer resultados parciales de una investigación actualmente en curso, sobre las crónicas de viaje escritas por Justo Sierra a partir de su viaje a los EE. UU., publicadas inicialmente en la revista *El Mundo* de México, 1897-1898. El viaje es un ejercicio de acceso a la modernidad central con la peculiaridad de que el desconocimiento del inglés “parlado” —según declara el narrador— lo convierte en una experiencia en la que se privilegia la percepción visual de los paisajes, bajo el prisma de la velocidad de los modos *modernos* de viajar —entre ellos, el tren— así como una constante remisión a la *memoria*, que viene a suplir la imposibilidad de recabar, muchas veces, información actualizada. Esa experiencia del viaje centrada en lo visual tiene su correlato en una concepción del orden urbano tributaria del orden arquitectónico, sobre todo en algunas ciudades como Nueva York, donde el crecimiento en altura de la ciudad obliga al viajero a un cambio de perspectiva para percibir el funcionamiento de esa sociedad. La monumentalidad es uno de los atributos centrales que el viajero asigna al espacio urbano norteamericano y que tiene una proyección *natural* en la visita a las cataratas del Niágara —que merecen interesantes comentarios del narrador sobre la relación entre los nuevos modos de viajar y de registrar esa experiencia, como la fotografía.

120 121

### **Palabras clave:**

· Justo Sierra · crónicas · viaje · Estados Unidos

\* Doctora en Ciencias del Lenguaje, con mención en *Culturas y Literaturas Comparadas*, por la Universidad Nacional de Córdoba, Argentina. Ejerce la docencia en la cátedra de Literatura y Cultura Latinoamericanas I de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMDP) y es Investigadora Adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Ha publicado varios artículos en revistas académicas y capítulos de libros relacionados con sus temas de investigación, que se han centrado en la relación entre las letras y las ciencias en América Latina, especialmente en el barroco y el positivismo latinoamericano. Recientemente editó, en su versión original, las crónicas de viaje de José Ingenieros.

### Abstract

The aim of this paper is to communicate partial results of a developing research, on the chronicles written by Justo Sierra and related to his travel to the United States. Those chronicles were published in the magazine *El Mundo*, at Mexico city, in 1897–1898. That travel was very significant for Sierra, because it represented his access to the central modernity. Besides, his ignorance of the English language —as it is declared by the narrator— is the reason for the privilege of the visual perception of the landscapes. The *modern* ways of travelling, for example, the train, are themes of this chronicles. The memory, moreover, is part of the means of interpretation of the places visited. The traveller's experience, focused on the visual aspects of the city, gives special attention to the architectural order, particularly in New York city, where the architectural and the social organization are closely related. The monumentality is another feature of the North American urban space, and it has a natural equivalent in the Niagara falls. Sierra's visit to these falls is an opportunity to talk about the relationship of the new manners of travelling and the technical record of that experience, for example, the photography.

### Key words:

· Justo Sierra · chronicles · travel · United States of America

Entre los meses de setiembre y noviembre de 1895, el eminente hombre de letras mexicano y por entonces magistrado de la Suprema Corte de ese país, Justo Sierra, tuvo la oportunidad de conocer algunas ciudades de los Estados Unidos de Norteamérica, gracias a la invitación cursada por su tío, Pedro G. Méndez. Producto escriturario de ese viaje es una serie de crónicas publicadas en la revista *El Mundo*, de México, entre 1897 y 1898 y recogidas posteriormente en el volumen *En tierra yankee (Notas a todo vapor)*, editado en 1898 por la Tipografía de la Oficina Impresora del Timbre, en el Palacio Nacional de México. El subtítulo, obviamente, pretende generar el efecto de inmediatez, referencialidad y actualidad característico de las crónicas (Rotker 116), a pesar del hecho de que estos textos comenzaron a editarse dos años después de concluido el viaje que los motivó.

Para el intelectual mexicano, el viaje a los EE. UU. significó un ejercicio de acceso a la modernidad central que se vio altamente determinado por su desconocimiento de lo que el propio narrador llamó el “inglés hablado”. Esta limitación lingüística propició ciertas estrategias de compensación a la hora de interpretar los eventos acaecidos y lugares visitados durante este viaje, que devino, así, en una experiencia primordialmente visual. Ya en el párrafo inicial de la primera de las crónicas, titulada “De Buenavista al Bravo”, el narrador advertía a su eventual lector:

No voy a ver los Estados Unidos, voy a entreverlos; puede ser que me atreva alguna vez a interrogar a las cosas, pero nunca a los hombres. Y no es mala mi razón; si creo poder traducir el inglés, no creo poder hablarlo y estoy seguro de no entenderlo; permaneceré, pues, incomunicado de antemano con la sociedad al través de la cual pasaré a todo escape como un sordomudo. (Sierra 15)

Por un lado, entonces, tenemos que la percepción de los espacios, monumentos, escenas públicas, paisajes urbanos y demás signos de la modernización estadounidense estará condicionada por esta *incomunicación* a la que alude el narrador. Una deficiencia idiomática que coloca al sujeto que viaja, en muchas ocasiones, en un rol pasivo respecto de su propio viaje, ya que son otros —el primo que oficia de guía y traductor, sobre todo— los que toman las decisiones respecto del tiempo y el modo de ese viaje. Además, esta suerte de indefensión o dependencia del viajero se proyecta no sólo en los seres sino también en las “cosas”, esas “cosas” que en el párrafo anteriormente citado se proponía interrogar. Entre ellas se destacan los medios modernos de transporte, muy singularmente, el tren, que se convierte, en el curso de estas crónicas, en algo así como un personaje o un interlocutor para este viajero, “sordomudo” en el medio anglófono y que pretenderá, no obstante, llevar a cabo la “arqueología del presente” (Rotker 123) que practica todo cronista, máxime en una época atravesada por la idea de que lo importante no aparece en la superficie (Rodríguez Pérsico 34).

122 123

Efectivamente, la imagen del tren atraviesa la mayoría de las diecinueve crónicas que recrean ese viaje, y esa imagen, que fácilmente asociamos con tantas obras literarias europeas que erigen el tren en emblema de la modernización, desde Tolstoi hasta Kipling y Zola, se nos presenta con una serie de atributos lo suficientemente ambivalentes como para percibir en él, simultáneamente, los beneficios y contradicciones de ese *progreso* consustancialmente asociado a la idea de lo moderno, al menos desde la célebre querrela del siglo XVII, cuando el concepto fue esgrimido para desafiar la ejemplaridad supratemporal de la antigüedad (Jauss; Berman; Altamirano).

El tren aparece en la primera crónica, caracterizado como un animal monstruoso, el cual “devoraba kilómetros al ritmo de sus enormes herraduras metálicas que golpeaban a compás el acero de la vía”. Sierra, que declara viajar leyendo, se acopla al juego de sus compañeros de viaje que procuran, infructuosamente, amoldar al ritmo del golpeteo del tren ciertos versos que improvisan en ese momento. El resultado, obviamente, es un fracaso, los versos compuestos adoptando el ritmo del tren son “capaces de poner los pelos de punta a las academias de la lengua en ambos mundos”. Pareciera que por el solo hecho de haberse subido al tren, el lenguaje se convierte para Sierra en territorio extranjero: no sólo no podrá comunicarse con los *yankees* por su insuficiente inglés sino que esa máquina que anda “a todo escape” (21), que “vuela” (30), no se ajusta tampoco a las posibilidades rítmicas de su lengua materna.

Hay algo de antinatural, en consecuencia, en esos ritmos del tren. Y ese desajuste inicial entre la marcha de la máquina y los versos se expandirá a otras formas de incompreensión respecto de los sujetos y eventos con los que el viajero entra en contacto a bordo del tren que lo introduce “en tierra *yankee*”. Así, en rápida sucesión, como si se buscara emular los veloces cambios perceptivos de un viajero que observa por la ventanilla de un tren a toda marcha, se mezclan los paisajes y sucesos, apenas entrevistados y dificultosamente decodificados:

Pasan las horas; de repente para el tren; rumor de gentes que entran y salen; el negro que pasa, un camarote que se abre con ruido de cadenas y de anillos de cortinajes, después unos gritos lamentables afuera. ¿Qué grita ese hombre, Dios mío? ¡Pide auxilio, sin duda! ¡Algún crimen! Dice: “¡Una toalla! ¡una toalla!” Vendía toallas aquel energúmeno. Desfiló ante nosotros una estación. Era Aguascalientes. (20)

Los “gritos lamentables” del vendedor, inicialmente incomprendidos, adelantan un tópico que se reiterará en otras crónicas: los ruidos —también incomprensibles o molestos— de la vida urbana estadounidense. En una de las crónicas sobre Nueva Orleans, por ejemplo, el narrador confiesa que no pudo dormir: “me tuvieron despierto los campanillazos incesantes de los *tramways*” para sentenciar, acto seguido: “La civilización, como el crimen de Macbeth, ha matado el sueño” (37).

Esta misma estrategia de presentación escueta de las ciudades que van pasando y de sucesos que se decodifican inicialmente en forma errónea es frecuente en las crónicas y colabora en diseñar el efecto de radical extrañeza que acompaña al viajero en ese mundo. El tren y otros medios de transporte se convierten, así, en una cifra, una miniatura de lo que será, para Sierra, la sociedad norteamericana: trabajo, bienestar, movimiento perpetuo, democracia. Una democracia cuya primera referencia tiene lugar, precisamente, en relación con los tranvías de San Antonio. El viajero describe la localidad como una sucesión ordenada de casas y postes telegráficos, por entre las cuales circulan, “como enormes tortugas automáticas”, los vagones eléctricos del tranvía. Dice Sierra:

Tal es San Antonio a primera vista; a segunda vista percibimos varios lindos edificios de ladrillo; a tercera vista, San Antonio es una sopa de malva, un filete de cerdo, un pudding de cebada; a cuarta vista, un vagón que lleva este gran letrero: for whites, para blancos: primer contacto con la democracia americana. Entramos en ese vagón en nuestra calidad de semiblanco. (26)

También en Houston el protagonista será el tren, como un signo que condensa el estilo de vida de los Estados Unidos: “el ir y venir incesante de trenes en la estación, me proporciona la primera sensación de ‘un pueblo entero en movimiento’, a compás de un campaneo perpetuo y de un rugir de locomotoras que no acaba” (28). Esta suerte de máquina de movimiento perpetuo que es el país del norte se proyecta en lo que Sierra llama una “mitología nueva”, que resignifica el espacio gracias, precisamente, a los medios modernos de transporte y comunicación:

La tierra sale desnuda a tomar su gran baño de plata a la luz de la luna. Esta es una noche pintada expresamente para ilustrar un poema de Chateaubriand; no tendría precio, como bambalina, en Atala, esa ópera de las vírgenes soledades americanas. No son vírgenes ya, por desgracia; por desgracia para ellas, no para mí, que sin este crimen no las habría visto. El vapor es el gran violador; hijo del carbón y del agua, es el dios de la mitología nueva (que es lo mismo que la vieja), mueve al mundo como si fuera una palanca o un émbolo, y por eso esta noche de plata pura está incrustada de hierro y de fuego. Junto a mi ventana pasan los trenes diabólicamente ruidosos; allá abajo corren los ríos celestemente silenciosos... (28).

Observemos el notable quiebre, desde una imagen inicial donde el imaginario romántico provee las herramientas para la descripción del paisaje, hasta las reflexiones finales, una suerte de apología del progreso y, simultáneamente, crítica de los mitos que la modernización sustenta.

Vistas desde la ventanilla del tren o efectivamente visitadas, las ciudades también son signos de esa modernidad que va de la mano con la expansión mundial de los transportes al servicio de los desplazamientos del capital. Esto es notable en el caso de Nueva Orleáns, cuya imagen es, ante todo, la imagen grabada en la memoria del narrador y asociada con el lugar de origen de ciertos bienes de importación en aquel México del siglo XIX:

[El nombre de Nueva Orleáns] Está asociado, en los recuerdos de mi infancia, con unas manzanas muy coloradas, unas patatas muy grandes y una mantequilla muy rica. Todo esto mandaba esta gran señora a mi pobre y orgullosa Campeche por los años de '54 y '55, y yo, que fui un niño prodigio (...) en gastronomía, conservo intacta mi gratitud estomacal por "Novorleáns", como dicen los viejos pilotos de mi tierra que está allá enfrente, al otro lado del Golfo. (31)

124 125

Este es uno de los tantos pasajes de las crónicas en que es visible la constante remisión a la *memoria* con que el narrador vincula su itinerario personal en el viaje con los destinos colectivos de su región o país y, por otro lado, este recurso suple, muchas veces, la imposibilidad de recabar información actualizada. El primer caso queda claramente ilustrado por la referencia a las relaciones comerciales entre Campeche y Nueva Orleáns, que afectan los recuerdos de infancia del narrador pero que son signos de procesos colectivos más amplios. De lo segundo, tenemos un ejemplo en la explicación histórica que, a falta de información más reciente, dadas las confesadas limitaciones idiomáticas del viajero, anexa a su visión del Mississippi:

¡Y pensar que esta inmensa arteria de la circulación mercantil del planeta, descubierta por Soto en 1542, no fue explorada por La Salle hasta las postrimerías del siglo XVII, y que no ha sido empleada en el tráfico mercantil hasta después que Napoleón vendió la Luisiana a los norteamericanos en 1803, en ochenta millones de francos! (42)

La identificación de las ciudades con sus productos, como ocurre en el caso de Nueva Orleáns y otras poblaciones a orillas del Mississippi, integra una red constitutiva de estos textos, un continuo que atraviesa tanto los paisajes que se siguen desde la ventanilla de un tren como las ciudades, tiendas y exposiciones visitadas y que alcanza su punto neural en las reflexiones de Sierra acerca de la estética y la funcionalidad de los anuncios comerciales, perfectamente visualizados y comprendidos por el viajero como uno de los mecanismos simbólicos esenciales del orden moderno. Así explica cómo, en Nueva Orleáns, la misma arquitectura está puesta al servicio de la publicidad comercial:

En esta esquina y en la de más allá y en muchas otras, unos enormes armatostes de hierro, que parecen abortos de la torre Eiffel, estorban el paso y hacen cavilar al transeúnte novel; ¿para qué puede servir esto? Para lo que sirven tantas cosas: para nada. Después supimos que estos adifesios estaban destinados a los tranvías eléctricos y ahora sirven para anuncios. ¿Hay algo en los Estados Unidos que no sirva para anuncios? (33)

Este pasaje pone en evidencia la importancia concedida, por este viajero "sordomudo", al orden visual, que lo lleva a privilegiar, en su apreciación del urbanismo estadounidense, el lenguaje de la arquitectura. Este intento de decodificar los hábitos, estilos de vida o rutinas de una ciudad a partir de la observación de su organización arquitectónica es altamente visible en el caso de Nueva York, donde

el crecimiento en altura de la ciudad obliga al viajero a un cambio radical de perspectiva para percibir el funcionamiento de esa sociedad que, simplemente, se le escapa cuando se limita a observar lo que ocurre a ras del piso. En un párrafo algo extenso pero que vale la pena citar, Sierra conjuga su percepción del orden arquitectónico de Nueva York con las mercancías que proveen los centros comerciales, asociación que es posible a partir de los factores de *cantidad y diversidad*:

las magníficas “casas altas” de la Quinta Avenida, en dos rayas paralelas, a mis lados. Hay en ellas más estilo; mejor dicho, hay en ellas todos los estilos, y todos esos estilos se suceden horizontal o verticalmente: aquí hay una puerta profunda como la de una basílica gótica, allá un primer cuerpo románico, más allá triunfa el Renacimiento, enfrente se pavonea el púrpura negro en grandes columnas, acullá el rojo vetado de blanco. Encima de estos pisos bajos hay también una sucesión vertical de estilos, Pelión sobre Osa; lo bizantino sobre lo árabe, lo italiano de los quattrocenti sobre arcadas ojivas lanceoladas o floridas, etc., etc. Entre todo este pot-pourri de arte, los grandes escaparates donde se muestran, o carruajes, o mobiliarios espléndidos, o artículos de moda lujosísimos, o ejemplares de arte, pinturas, grabados de alto precio, y así, sin cesar. La monotonía viene de lo igual en lo enorme, no de lo igual en la forma, porque todas las formas del arte del diseño, chocan aquí y desorientan la vista y desmenuzan la atención. (58)

De entre las mercancías ofrecidas por la ciudad, Sierra destacará algunas que, a partir de la observación y un proceso altamente especulativo, convierte en signos clave para la interpretación cultural. Un ejemplo lo tenemos en la interesante reflexión que le motiva la apreciación de unos sillones en una tienda de Atlanta. Frente al movimiento incesante advertido en las calles, los coches que transitan y las personas que se mueven “velozmente como a impulsos de un mecanismo interior”, llega a la conclusión de que el comodísimo “sillón americano, ese sillón de cuero o de *rotin*, compuesto de pequeños lechos para las piernas, para las nalgas, para las espaldas, para los brazos, para el cuello, para los zapatos, para los sombreros” cumple la función compensatoria de permitir “a ese terrible judío errante de su casa, que se llama el pueblo americano, descansar tanto en cinco minutos, como un emperador asirio descansaba en una noche” (46). Algo parecido ocurre con los zapatos que admira en un negocio neoyorquino, ocasión en que se transforma en hermeneuta de los zapatos gastados cuando afirma ver en ellos “la huella, el molde, el hieroglifo, el símbolo de la actividad de este pueblo que todo lo deforma, lo gasta, lo contrae” para, en un ciclo interminable, renovarlo, como lo confirmaba un “río de zapatos compuestos, brillantes, nuevos, que bajaban en sendas cajas de papel satinado, distribuidas en el acto a cien repartidores”. De ahí infiere que, para el americano, “como los pies son tan sólidos, el movimiento ha sido tan continuado; esos pies fuertes quieren decir progreso, dicen *go ahead*” (77).

La desmesura es, evidentemente, un rasgo central en la caracterización de lugares y eventos en el periplo norteamericano de Sierra. Recordemos que atribuía a Nueva York cierta monotonía por lo igual en lo enorme, ya que no en la forma, por tratarse, precisamente, de un muestrario de estilos arquitectónicos y decorativos. Lo mismo ocurre con su descripción de Filadelfia vista desde el tren: “la impresión de la grandeza de esta ciudad es formidable; los *blocks* rojizos se extienden hasta el horizonte y escalan el cielo. (...) Nuestro tren corre furiosamente media hora, para en otra estación, y Filadelfia sigue, sigue sin término” (52).

Esa monumentalidad que el viajero asigna al espacio urbano norteamericano, tendrá una proyección *natural* en la obligada visita a las cataratas del Niágara. La inevitable admiración de la magnificencia y belleza de la naturaleza cede su sitio, sin embargo, a otros atributos, pues en estas crónicas, el Niágara comparte con las ciudades el hecho de haberse convertido en una instancia más de la mercantilización de la experiencia, algo ilustrado tanto por los *souvenirs* fabricados en serie gracias a circuitos transnacionales de producción como la ritualización profana de la fotografía, devenida en uno más de esos recuerdos del viaje. Veamos algunos ejemplos:

mientras los coches de la excursión llegaban, visitamos de prisa el salón de baratijas del Niágara: “niagaridades”, les llamaré, con escándalo de la Academia y de la eufonía (...) Y seguimos río abajo. Otro museo. Lo mismo; todo muy ordenado, muy arreglado; los mismos indios de Cooper, con sus caras de palo pintado muy coloradas, muy serias, muy feas; las mismas indias llevando a sus vástagos ocultos bajo los paños azules del “enredo” (como por acá decimos); las mismas enormes raquetas para los pies, las mismas barcas de cuero, y las mismas gargantillas, pulseras y anteojitos; todo hecho por los “pieles rojas”... en Alemania.

Un gran blondo nos perseguía; con la obstinación implacable y suave de los hiperbóreos, nos obligó a sentarnos sobre un montículo de nieve y nos retrató. ¡Qué agradable y qué estético debe de ser el cuadro! Nuestros trajes nos dan una apariencia de escafandros buceando en la nieve. ¡Oh, la fotografía, la fotografía, el medio infalible de inmortalizar lo feo! (154 158)

126 127

De esta manera, la visión de la naturaleza sublime, descomunal, se pone en un pie de igualdad con las ciudades modernas, cuyo crecimiento en esa época estuvo condicionado, como es sabido, por la formación de un mercado mundial y el incremento de la producción orientada al intercambio típico de la modernidad (Altamirano 468 469). Es decir que un fenómeno natural como las cataratas del Niágara ha quedado tan sometido a las reglas del capitalismo internacional y del turismo de las multitudes, como una galería en Nueva York o la Exposición Universal de Chicago cuyas “ruinas” visita Sierra. Si es cierto lo que dicen los críticos culturales como Renato Ortiz acerca del peso desproporcionado que adquiere la institución del mercado en el contexto de lo que llama la modernidad–mundo, un peso debido no sólo a lo económico sino a su capacidad de producir sentidos (Ortiz 1999 48), es comprensible que Sierra desmantele los procesos de mercantilización y hasta fetichización en que han quedado envueltos el célebre río y sus cascadas. Incluso se puede coincidir con lo que alguna vez señaló David Viñas respecto de las prodigiosas cataratas y otro viajero —Sarmiento—, a saber: que constituían “una alegoría de la grandeza de Estados Unidos; la naturaleza como síntesis y también como premonitorio espejo de las producciones norteamericanas” (12). Quizá por eso Sierra se detenga más en pequeñas pero significativas escenas, como la del “museo” donde se venden los *souvenirs* pieles rojas provenientes de Alemania o la insistencia del fotógrafo para turistas, que en la descripción de una naturaleza que ya ve alejada de los tópicos con que la abordaba el romanticismo, como leíamos líneas arriba en la referencia a la obra de Chateaubriand. Todo indica que el narrador sigue una línea interpretativa, un patrón civilizatorio (Ortiz 2004), que va desde el tren que lo saca de México hasta la arquitectura y los fenómenos naturales que, como las cataratas del Niágara, comparten los rasgos de la monumentalidad y la inclusión en el orden del mercado internacional.

Este continuo es, quizás, lo que genera cierta noción de agotamiento por mono-

tonía, que el viajero expresa cuando su viaje concluye: “Cosa extraña, venía yo del país de la libertad y me parecía que la recobraba al salir de él; la enorme actividad, la obra enorme (de ese) pueblo (...) me había hecho en el espíritu el efecto que diez arrobas de acero sobre el pecho.” (Sierra 189). Esa sensación o “efecto” en el “espíritu”, como lo califica Sierra, es algo difícil de explicar y precisar, quizá debido a la incompreensión lingüística de que el narrador hizo gala desde el principio respecto de sus posibles interlocutores norteamericanos y que sometió la experiencia del viaje al potencial sugeridor de la imagen visual. No resultará extraño, en consecuencia, que el narrador sintetice en una imagen eminentemente visual el significado último de ese viaje a uno de los grandes centros de la modernidad occidental:

¿Qué he sacado de mi viaje a los Estados Unidos? Poco, nada. ¿Supe ver? Apenas. ¿Supe mirar? ¡Tampoco! ¿Supe discernir? No pude. ¿Qué me queda? ¿Cómo me explicaré? Me queda una especie de zumbido de oídos en el espíritu; una especie de visión apocalíptica, una serie de fragmentos de una espiral de fierro, cuyas vueltas ocúltanse en las brumas del horizonte y cuyos extremos se pierden, arriba en la irradiación del cielo, y abajo en la noche del infierno... Por esos fragmentos de tramos corre la gente sin cesar, sin cesar, go ahead, go ahead... (191 192)

### Bibliografía

- ALTAMIRANO, C. “Modernidad”, “Modernismo”, “Modernización”. *Diccionario de Ciencias Sociales y Políticas*. Supervisión de T.S. Di Tella, H. Chumbita, Paz Gajardo, S. Gamba. Buenos Aires: Emecé, 1989. 468–474.
- BERMAN, M. (1982). *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI, 1991.
- JAUSS, H.R. (1970). *La historia de la literatura como provocación*. Barcelona: Península, 2000. Traducción al español de J. Godo Costa y J. L. Gil Aristu.
- ORTIZ, R. (1996). *Otro territorio. Ensayos sobre el mundo contemporáneo*. Bernal: Universidad de Quilmes, 2004. Traducción al español de A. Solari.
- “Diversidad cultural y cosmopolitismo”. *Cultura y globalización*. Bogotá: CES/Universidad Nacional de Colombia, 1999. 29–52.
- RODRÍGUEZ PÉRSICO, A. (2008). *Relatos de época. Una cartografía de América Latina (1880-1920)*. Rosario: Beatriz Viterbo.
- ROTKER, S. (1992). *La invención de la crónica*. México: FCE/Fundación para un nuevo periodismo iberoamericano, 2005.
- SIERRA, J. (1898). “En tierra yankee”. *Obras completas VI. Viajes*. J.L. Martínez, edición, notas e índices. México: UNAM, 1991. 11–193.
- VIÑAS, D. (2008) *Viajeros argentinos a Estados Unidos*. Buenos Aires: Santiago Arcos.

### Fernández, Cristina Beatriz

“Espacios y signos de la modernidad en los escritos de Justo Sierra (sobre su viaje a los EE. UU.)”, en: *El hilo de la fábula*, Revista anual del Centro de Estudios Comparados, N° Once. Santa Fe, Argentina, ediciones UNL, 2011, pp. 121-128.