

llazgo obliga a reconceptualizar los fundamentos teóricos y metodológicos de la sociología de la empresa.

La combinación de perspectivas teóricas weberianas tan preferidas por los sociólogos de la historia industrial del país, con abundantes recursos documentales, entre los cuales se destacan las 33 ilustraciones incorporadas, le dan al trabajo un rasgo de texto de referencia para entender las categorías sociológicas de la economía. También alienta la necesidad de extender la conceptualización de las nuevas sociologías y la investigación de frontera para la aclaración de los problemas y vacíos del conocimiento de la realidad de la sociedad industrial en Colombia.

JOSÉ ERNESTO RAMÍREZ

¿Un héroe de trabajo?

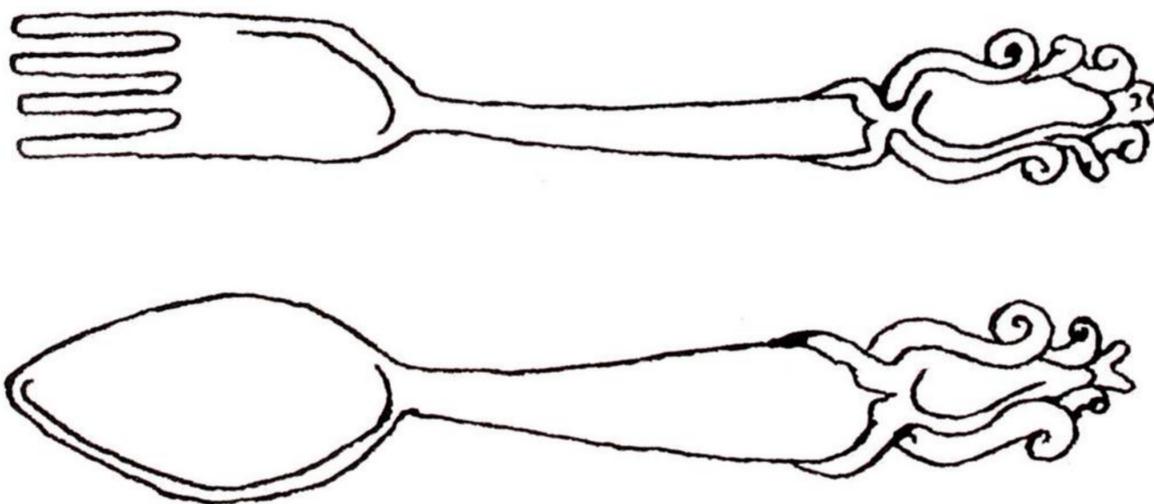
Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia

Alberto Mayor Mora

Banco de la República-El Áncora Editores, Bogotá, 1999, 86 págs.

Coincidiendo con el centenario de la muerte de Francisco Javier Cisneros, el profesor Mayor elabora este libro que se destaca por su gran calidad editorial y fotográfica. Cisneros —uno de los más caracterizados *janos* de nuestra historia social de la técnica— no fue un inmigrante propiamente dicho, sino más bien otro más entre esa mayoría de extranjeros que llegaron a Colombia y una vez logrado algún capital, regresaron al país de origen. Aparte de su doble nacionalidad cubano-estadounidense, decisiva para indefinir su proyecto de vida, y de su doble condición de empresario ferroviario e ingeniero de ferrocarriles, sus biógrafos no alcanzan a resolver de modo concluyente aspectos tan formales como si alcanzó un

grado académico en ingeniería —“probablemente fue un empírico”, señala el autor—, si abandonó Colombia en completa ruina en el año 1898 —“parece fuera de dudas su situación económica holgada”, difiere Mayor, o de más profundidad como el sentido de su eticidad, y la justa dimensión de su contribución profesional al desarrollo del sistema nacional de vías de comunicación. La investigación que dio origen al libro apunta a conciliar las dos facetas —filántropo soñador + hábil empresario— en el metafórico concepto de “héroe del trabajo” de la posguerra del novecientos. De esa manera, más que cerrar la historiografía del “cisnerismo”, esta biografía alimenta la dicotomía entre las perspectivas románticas y de *elitlore* de la historia empresarial colombiana, empeñada en individualizar y atribuir el sentido unívoco de la adaptación e innovación tecnológica a los dirigentes privados —como Cisneros— o públicos, y que generosamente son patrocinadas como proyectos de investigación y publicaciones, y la otra historia social —en toda su extensión— de la técnica, escasa en sus recursos y discreta en sus resultados publicados pero auspiciosa en sus métodos, en parte por cuanto —casi siempre— se halla encriptada entre líneas de la versión de historia académica de la Asociación Nacional de Industriales (Andi) o conservada en la tradición oral.



La lectura sugiere que Cisneros es uno de aquellos personajes anteriores a los medios masivos que, en apariencia por fuera del ámbito de la politiquería, adquieren, sin embar-

go, una polémica imagen nacional, la cual da pie para atribuirle en esta biografía varios nuevos trofeos:

El calificativo de “héroe del trabajo”..., aunque “sólo regresaba a inaugurar tramos, como el de Buenaventura-Córdoba en julio de 1883, agasajando eso sí a manteles, en medio de la selva, a los invitados con vinos de California, oporto inglés, brandy Martel, quesos de Flandes y salchichones de Génova” (cita de Julián Uribe Uribe, pág. 42, n. 23).

La audacia inaudita para fundar el periódico *La Industria* como la “primera publicación que promocionó en nuestro medio la imagen corporativa y las relaciones públicas de un emporio económico” (pág. 45).

El encumbramiento social y económico a lo largo de un cuarto de siglo, mediante el manejo hábil de los hilos de la política, para lo cual buscó tener como interlocutores válidos a gobernantes que fueran intelectualmente afines a su concepción de progreso, como el general Julián Trujillo o Rafael Núñez (pág. 65).

Su mirada profética hacia el siglo XX, puesto que gran parte de “sus” ferrocarriles se construyeron posteriormente sobre los estudios que él trazó, y se cumplieron sus previsiones de que el café sería “uno de los frutos destinados a cambiar la faz del suelo antioqueño”, de que Girardot llegaría a ser uno de los lugares preferidos de descanso de la gente de la capital e incluso de que el futuro

agrícola del valle del Cauca estaría ligado a los asiáticos, como parcialmente sucedió no tanto con los chinos —como creía Cisneros— sino con los japoneses (pág. 71).

Ser uno de los primeros en Colombia en visualizar la integración económica entre ferrocarriles y ferrierías, vale decir entre los sectores siderúrgico y ferroviario, que tanto en Estados Unidos como en Europa fueron la palanca decisiva de su despegue económico (pág. 61), además de ser capaz, a diferencia de los concesionarios ingleses y colombianos, de entrever el problema del transporte colombiano del siglo XIX como un sistema, y no como meros impulsos regionales, concepción que adaptó por primera vez en Colombia (pág. 19). Estos récords de Cisneros se adicionan a los que ya se le habían reconocido en la historia empresarial, como los calificativos dados por Poveda Ramos del “más grande y esforzado pionero de la tecnología ferroviaria, quien estableció las primeras normas mínimas para el diseño geométrico de ferrovías”.

Todo ello favorable a una lectura desde finales del siglo XX, a los finales del siglo XIX: el papel del empresario innovador extranjero favorecido por la ineficaz contratación estatal dotado de una experiencia multicultural —cosmopolita— que le permite establecer la visión, misión y planeación estratégica de una cadena productiva local apoyado en comunicaciones corporativas y un *lobby* de muy bajo perfil. El autor de la biografía no avanza más allá de los datos sinérgicos a su interpretación para aportar elementos que permitan establecer si ese modelo de empresario extranjero innovador constituya el paradigma inevitable a la secular crisis ético-gerencial del modelo de desarrollo nacional. Cabría, entonces, formular los siguientes cuestionamientos:

- 1.Cuál es la fundamentación conceptual utilizada para definir “héroe del trabajo”, pues hasta donde enseña la sociología del trabajo, se trata de una figura del taylorismo leninista, posteriormente leída críticamente en la cinematografía polaca a propósito del “hombre de mármol” y el “hombre de hierro”. El epílogo (págs. 69-77) solamente habla de

cómo los escultores y pintores antioqueños oyeron desde la infancia el retrato homérico del ingeniero —unidimensional técnico— y procedieron en consonancia, surgiendo de allí la mítica escultórica de Tobón Mejía (1922) y pictórica de Cano (1930), replanteada por Efe Gómez en usufructo de la épica antioqueña (1924), cadena de imágenes epígonas en la cual Mayor clasifica también a Aníbal Galindo, Gabriel Latorre, Pedro Nel Gómez, Alfredo Bateman, Aquiles Echeverry y Poveda Ramos.

2. Hasta dónde queda comprometido el liderazgo ingenieril prospectivo de Cisneros, por el hecho del rápido desmantelamiento de la red ferroviaria nacional. Fueron sus “ferrocarriles” tan bien previstos que no soportaron un ciclo de vida medio bien como diseños —su idea del *paso de la quiebra* sucumbió en 1899— o como faraónicas construcciones —como el muelle de Puerto Colombia 1893 a 1939—, pasando, como conjunto, de representar una expansiva empresa de integración comercial y formación de elites técnicas entre 1880-1930, a sucumbir, en los siguientes cincuenta años, más ante sus pérdidas operacionales e incapacidad administrativa y menos por la usualmente invocada competencia de las mal llamadas autopistas nacionales, hasta extinguirse apenas como conjunto arquitectónico de estaciones declarado (1996) monumento nacional.
3. Desde el punto de vista de la historia social, que representa la visión unilateral de la principal empresa de adaptación e innovaciones tecnológicas que tuvo el país en muchos años, cuando la profesión ingenieril coincidió con ella, hablar de los ferrocarriles de Cisneros, los de Reyes (1904-1909) o los de Ospina (1922-1926), reduciendo el examen a la perspectiva de empresarios e ingenieros,

significa desconocer la existencia de procesos culturales y laborales que tuvieron trascendencia en la formación de los tipos humanos posteriores, con factores tan soslayados en la literatura conocida como las migraciones internas y externas, las relaciones laborales, la salud ocupacional y las condiciones de trabajo y productividad en los distintos períodos.

En fin, al menos hay un avance al reconocer que el Cisneros “llamado a Antioquia para iniciar la construcción del ferrocarril de Puerto Berrío a Medellín” se desdobló luego debido —según Mayor— al “condicionamiento objetivo de una sociedad estamental que condujo a sus individuos a profundos dilemas morales, entre el ‘hacer dinero’ y la defensa del ‘honor’, entre el individualismo y el altruismo” (pág. 76) para declararlo una víctima del espíritu de los tiempos, que “experimentó las consecuencias espirituales negativas y positivas del crédito, del comercio y de los transportes a nivel mundial, acelerados por la búsqueda insaciable de valorización del capital” (pág. 73). Este melancólico epitafio, de carácter provisional, queda a la espera de acercamientos con mayor rigor documental que el autor espera provengan de historiadores profesionales contemporáneos (pág. 76, n. 58).



Con estos llamados, los rumbos de la historia empresarial siguen así garantizados, y seguramente psicoanalistas o científicos de la comunicación procederán próximamente a valorar la eticidad y simbolismo del “héroe nacional del trabajo” tratando de confirmar este bautizo. No sería de extrañar, entonces, que se justificara su ambivalencia en el he-

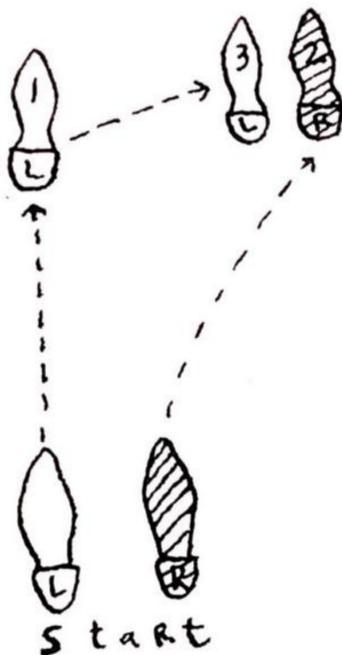
cho de haber carecido de los instrumentos legales para balancear vicios y virtudes mediante la creación de unas cuantas fundaciones filantrópicas y asesorías cosméticas al escrutinio de la administración pretaylorista y de trabajo forzado con que operaron sus empresas. Todo ello muy congruente con la moralidad cisnerista de “presentar una cadena privada de transportes nacionales, adornada en el disfraz de servicio público” (pág. 58).

En rescate para la historia laboral quedan algunos datos levemente examinados por el autor en el capítulo IV dedicado al “*staff* técnico y ejecutivo de lujo”:

1. Obligadamente se tiene que describir la “fuerza laboral [que] coordinaron estos ingenieros y mandos medios” de la cual formaban parte —agricultores, convictos, soldados del ejército en los cuales eran la desigual e inexperta cuota nacional— dos centenares de italianos contratados en Nueva York, además de cubanos y estadounidenses en número sin precisar que formaban parte de la legión extranjera. El cuadro 4 tímidamente habla de un promedio de mil empleados en el Ferrocarril de Antioquia y 350 en el del Cauca durante el año 1884 (pág. 53).
2. Que la productividad del trabajo de explanamiento de terrenos y tendido de rieles desde un principio (1881) estuvo afectada por circunstancias climáticas, enfermedades, deserciones, baja calificación e indisciplina, determinando que los ingenieros difícilmente pudieran alcanzar en suelo colombiano los niveles internacionales de millas semanales (pág. 53).

Una perspectiva teórica de la historia social de la técnica refuerza así la ideología empresarial del heroísmo pionero, pero desconociendo irónicamente el valor agregado por mil de trabajadores que aportaron los sacrificios necesarios para en noventa años levantar los apenas

4.000 kilómetros de ferrovías que llegó a tener el sistema nacional proyectado e iniciado por Cisneros, y que sólo fue visto operando como red “en un momento entre 1960 y 1970” (según Poveda Ramos).



Los aspectos formales de *Francisco Javier Cisneros y el inicio de las comunicaciones modernas en Colombia* no dejan nada que desear: revelan cómo la moderna tecnología editorial permite reproducir y mejorar la condición de grabados, portadas, dibujos e incluso fotografías guardadas en los archivos y hemerotecas del país. En eso el escáner y la fotografía digital han pasado a constituir un par de herramientas invaluable que, desde el punto de vista de los consumos culturales, marcan una ruptura respecto a las ediciones tradicionales de los historiadores clásicos (James Parsons, Frank Safford, Malcolm Deas, etc.). Como muestra de perdurabilidad, se agregan fotografías del autor a los actuales vestigios de la obra de Cisneros (mural, estatua, estaciones), queriendo tal vez significar así la vitalidad del mito. Estos recursos, aunados a una forma de biografía basada en fuentes primarias, bastante bien aprendida por el autor en estudios como los referidos a la familia Ospina, la Escuela de Minas y Alejandro López, le confieren un estándar deseable para la literatura sociológica —afortunadamente para la profesión, diferenciada todavía, a pesar de todo, de los escritos publicitarios gerenciales.

Con estos productos se evidencia cómo la racionalidad formal del mercado editorial da un nuevo carácter a la lógica de desarrollo de las líneas de investigación en las ciencias sociales en el país. El tecnicismo metodológico apoyado en la capacidad ilustrativa puede llegar a reordenar las bibliografías y estados del arte en múltiples temáticas, partiendo solamente del uso de las fuentes.

JOSÉ ERNESTO RAMÍREZ

¿Quesada o Quijada?

Gonzalo Jiménez de Quesada

Enrique Santos Molano

Editorial Panamericana, Bogotá, 1998, 93 págs.

Es frecuente encontrar dos maneras de abordar un acontecimiento: una es recrearlo, remontarlo, reanimar sus orígenes y sus vicisitudes. Otra es describirlo ya inscrito en la historia, hacer una suerte de suma de sus caracteres. Si, en el primer caso, al mismo tiempo que se modela el muñeco de barro se le insufla un alma, en el segundo se erige meramente un muñeco inanimado. Con respecto a los hechos del descubrimiento y la conquista de América, algunos historiadores beben de las fuentes que manan de los antiguos cronistas; otros, incluso si los citan, los soslayan, escamoteando su espíritu, limitándose a recoger algunos resultados. En el caso que nos ocupa, la obra de Germán Arciniegas *El caballero de El Dorado* —iniciada en 1939 en Bogotá y concluida en 1967 en Caracas—, tiene sal; en cambio, el libro de Santos Molano es desabrido, y no son razón de ello las limitaciones de espacio —las últimas quince páginas contienen dos citas que llenan seis páginas—, sino que el autor sobrevuela el acontecimiento en vez de bajar y narrarlo de cerca, untándose del barro, elemento