

taban escritas sus historias. Después vinieron los estudios y en medio del rigor de algunas asignaturas que de inmediato me resultaron antipáticas, adquirí una profunda adicción a las tres horas del martes por la tarde que, en el lenguaje del pênsum escolar, figuraban bajo el rótulo 'Biblioteca y Humanidades'. Comencé a refugiarme con impaciencia en los libros y pronto descubrí mundos inéditos para mí, elegidos sin indicación alguna, por mi cuenta y riesgo. Descubrí, o intuí, que en los anaqueles de la biblioteca comenzaba a cobrar forma el sentido de la libertad" (Rafael Humberto Moreno-Durán, *Biblioteca: el escrutinio de la memoria*, Universidad de Antioquia, 1992).



El cuadernillo número 2 se intitula *Literatura juvenil, o una manera joven de leer literatura* y fue escrito por Beatriz Helena Robledo, directora general de Taller de Talleres. Esta vez se focaliza el problema de la lectura desde las frustrantes experiencias de los jóvenes con la literatura. La autora señala como el origen de dicha frustración el que aún muchos maestros no logran distinguir la diferencia entre el acto de leer y una verdadera experiencia lectora. En primer lugar porque, mirando retrospectivamente, tampoco estos maestros han sido "lectores felices" y, en segundo lugar, porque el sistema pedagógico del que provienen les enseñó solamente a "responder preguntas ajenas" (pág. 9). El cuadernillo termina con "Un menú de lecturas para jóvenes", cuyos criterios de selección son: temas apropiados para niños y adolescentes (*rock*, misterio, aventura, escue-

la, fantasía, ficción, familia, amistad, otras culturas), personajes atractivos y tratamientos formales que no ofrecen mayores dificultades. Platos jugosos para paladares exigentes: María Gripe, Michael Ende, Katherine Paterson, Christine Nöstlinger, Roald Dahl, entre otros.

El cuadernillo número 3, bajo la pluma de Antonio Orlando Rodríguez, director académico del equipo, pisa el resbaloso terreno de la *Formación de valores desde la literatura infantil y juvenil*. Resbaloso por lo discutible que esto puede resultar para los que consideran la literatura en su esencia puramente estética, formal. Sin embargo, pese a los puristas, hoy en día sabemos que la literatura no solamente posee un valor estético sino —sobre todo para el lector que nos ocupa— un valor semántico. Entendido que el fin último de la literatura es comunicar experiencias, Antonio Orlando Rodríguez propone entonces una lectura ética, esto es, una lectura desde un particular orden del conocimiento (otros órdenes darían pie a lecturas ideológicas, teológicas, psicoanalíticas, etc.). El criterio de comprensión lectora estaría determinado, así, por los valores que "se edifican en el ir y venir por la vida [...] resultado de encuentros y encontronazos con otras personas y con nosotros mismos, con instituciones, filosofías, modelos sociales..." (pág. 4). Sin embargo, con suficiente lucidez, el autor deja en claro que los valores y la literatura no chocan en su propuesta, pues se trata de que el lector acceda a la reflexión a partir de textos escogidos no sólo por su contenido significativo sino por su calidad estética: "Los valores no suelen aparecer explicitados en la obra y, si lo están, lo más probable es que la obra no sea literatura de mérito" (pág. 9).

El enfoque formativo de Rodríguez contribuye, en este tríptico, a perfilar una postura disidente frente a las tradicionales formas de lectura, una postura en favor del lector feliz que halla en los libros una ocasión para el goce. La figura de aquel pequeño aprendiz de lector que

lame la pizarra untada con miel o que lee colgado de las orejas del caballo, se perfila como un principio rector para estos Cuadernos del Taller. Un principio que se ajusta muy bien a aquella idea expuesta por Gabriel Zaid: "No hay receta posible. Cada lector es un mundo, cada lectura diferente. Nuevas aguas corren tras las aguas, dijo Heráclito; nadie embarca dos veces en el mismo río. Pero leer es otra forma de embarcarse: lo que pasa y corre es nuestra vida, sobre un texto inmóvil. El pasajero que desembarca es otro: ya no vuelve a leer con los mismos ojos" (*Leer poesía*, México, Cuadernos de Joaquín Mortiz, 1972, pág. 7).

PATRICIA VALENZUELA R.

Narración lineal

De la mula al camión.

Apuntes para una historia del transporte en Colombia

Jaime Salazar Montoya

Tercer Mundo Editores, Bogotá, 2000, 169 págs., ilustraciones y mapas

El trabajo *De la mula al camión. Apuntes para una historia del transporte en Colombia* hace méritos en cuanto a la pretensión de ser apuntes para... Este libro, evidentemente, está estructurado en tres bloques que, por los presupuestos e hipótesis presentados, parecen escritos por manos distintas o en momentos diferentes. La primera parte se refiere a los antecedentes en el siglo XIX y, con ello, se intenta dar salida al primer objetivo propuesto: "mostrar la relación entre los procesos de poblamiento, la conformación de las vías, el surgimiento del intercambio comercial y los servicios de transporte ofrecidos". En la segunda parte, que responde al objetivo de "situar históricamente el nacimiento del transporte como negocio" en los albores del siglo XX, el texto da cuen-

ta de la transición a un mundo empresarial y sitúa la arriería y la navegación a vapor como los predecesores de la empresa de transporte terrestre. Finalmente, la tercera parte pone énfasis en cómo la introducción del camión, como medio de transporte, dio origen a la consolidación de las empresas de transporte locales y a su proceso de integración con otras regiones de América.



El libro está sustentado en dos viejas explicaciones historiográficas (retengamos la afirmación de Guy Lardreau de que el discurso de la historia se construye, se inventa en función de unos intereses). Una de ellas, que podríamos denominar la historiografía *del progreso*, en la cual los procesos históricos se enfocan, se piensan y analizan de una manera lineal, es una interpretación de la historia según la cual los hombres avanzan a mayor o menor velocidad, pero más bien lentamente, en una dirección determinada y deseable que implica la felicidad como objetivo. Como lo dice Le Goff, desde la Edad Media es común y recurrente la idea de una época de decadencia que es superada por una edad de oro. Otra visión, emparentada con la anterior, es aquella que ve en los acontecimientos del pasado los precursores necesarios del estado actual de la situación que se desea configurar. De este modo se quiere dar cuenta de un *progreso que viene en camino*, como si siempre se estuviese en camino de...; luego se construirán historias totalmente lógicas en las que las hipótesis y los encadenamientos de los acontecimientos aparecerán claros y luminosos, como si existie-

se un camino real por el que transitan los acontecimientos en un orden estructurado. Más bien es la línea de los anhelos del historiador, quien ve los acontecimientos de forma lineal.

El libro muestra de manera lineal el proceso que se da con la consolidación del transporte terrestre; una de sus hipótesis, que se podría deducir de la distribución de los capítulos, es la de que, partiendo de un mundo de atraso y postración, la sociedad pasa a uno de progreso y movimiento.

La primera parte del libro, "Los orígenes del transporte en Colombia", presenta un universo de letargo económico, de aislamiento espacial y de fragmentación social de la vida colonial, aspecto que también aparece en autores como Gabriel Poveda Ramos y Jorge Orlando Melo, entre otros. El discurso narrativo sobre los caminos está en contravía con la compleja malla vial evidente en la cartografía (mapa de caminos de herradura —occidente y noroeste colombianos— siglo XIX). ¿Cómo describir una sociedad atrasada cuando la cartografía presenta lo contrario? En contraposición a la imagen de atraso que va quedando en el lector, el autor, en algunas de sus anotaciones, afirma que "para el año de 1900, los caminos de herradura, las trochas, algunos tramos sueltos de líneas ferroviarias, los ríos y las ciénagas unían los poblados de las distintas regiones con el mar y las fronteras. Caminos firmes y transitados o breves y solitarios, en un territorio que apenas se empezaba a dibujar". Entonces, ¿de qué atraso y de qué progreso se habla?

Lo que parece olvidar el autor de este libro es que, por los silenciosos caminos de los que en algunos casos queda una huella material, los *chasquis*, las cartas y las correspondencias privadas y oficiales hacían su viaje desde las lejanas ciudades de la península para llegar a ojos y a oídos de los sencillos poblados de la geografía del reino. El límite de las gobernaciones quedaba roto cuando las sugestivas cartas de amor traspasaban la jurisdicción de Medellín y llegaban a los apartados reales de minas del Chocó. Contrariamente a

lo que han planteado algunos investigadores sobre que la preocupación del Estado por los caminos sería un acontecimiento del siglo XIX, lo que evidencia la consulta de los archivos y de las demás fuentes de la época es que no sólo la corona legisló permanentemente sobre los caminos coloniales, sino que los cabildos hispanoamericanos hicieron lo propio al intentar poner en práctica los preceptos de la corona. Entonces: ¿cómo se explica que los funcionarios de la corona lamentaran constantemente la falta de caminos y vías de comunicación? Además, ¿por qué los investigadores, antropólogos e historiadores asumen "el embotellamiento vial de Antioquia" sin revisar la información que reposa en los archivos y contrastarla con la evidencia material de muchos de los tramos de los caminos que aún se encuentran en buen estado?



El hecho de que las comunicaciones hayan pasado de la mula al camión obedece a un proceso técnico. La desvalorización y devaluación de la mula y de los artificios, el desprecio de materias y materiales, de técnicas y tecnologías encuentra un precedente peculiar en la oposición entre naturaleza y cultura. Normalmente aceptamos, aunque con cierta resistencia, la herramienta que prolonga nuestro cuerpo, pero contra la máquina nos levantamos al tildarla de operador de barbarie y de devastación. Encontramos en esta tendencia parte de los fundamentos actitudinales y teóricos de una tra-

dición historiográfica que ha fomentado y perpetuado esta actitud de aversión y resistencia. Que los caminos fueran aptos para el tránsito de mulas y que la gente se desplazara por estos medios durante algo más de tres siglos, no es un indicador para medir el atraso. Lo que revolucionó las comunicaciones a finales del siglo XIX y principios del XX fue la irrupción del motor transformador de calor en energía mecánica. Además de que era imposible desplazar grandes masas de población a lomo de mula. Entonces, más que hablar de una transición técnica de la mula al camión, lo que se dio fue una veloz transición *de la mula al avión*.



Habría que agrupar las técnicas y las tecnologías, como modos y vías de acción sobre la materia y los materiales, sobre el eje fabricación-adquisición-consumo —es decir, en el sentido de su acción común—, para poder abordar la información referente a las técnicas y tecnologías utilizadas por los diferentes pueblos, evidentemente dispersa en la documentación oficial, y además agrupar las categorías por las variables contenidas, buscando los patrones de recurrencia y dispersión, para obtener conjuntos técnicos regidos por conocimientos mecánicos.

Quizá parezca inútil estudiar rasgos tan elementales como sujetar o golpear, pero ¿hay algún producto, ya se trate de una tela, de una casa, de un hacha, de un carro, de una institución, que no haya experimentado la acción de una herramienta? Ciertos hechos parecen ser tan naturales que suelen pasar inadver-

tidos; sin embargo “su trivialidad es digna de ser considerada”. Caminos, vallados, chambas, puentes, técnicas jurídicas y políticas, entre otros, son algunos de los elementos dispersos en el paisaje documental. La herramienta es, pues, el producto de la relación entre los medios elementales (agua, fuego, aire) y la materia.

Aunque dispersas, son continuas las referencias en la documentación a la existencia de un conjunto de técnicas y tecnologías que moldeaban las materias y materiales ofrecidos por el medio: metal, piedra, barro, limo, maderas, animales, entre otros. La minería, objeto bien evidente, ya que es la oferta de minerales el *motor inmóvil* de muchos procesos; la extracción del mineral, el lavado de las arenas y la fundición a baja temperatura (método catalán) implican por sí solas el manejo de técnicas de fabricación y de acción sobre materiales *semiplásticos* (cuerpos que pueden ser deformados). Fuelles, sierras, cinceles y qué decir de sus familiares, las armas; todos implican *tendencias, grados y hechos* técnicos que es necesario profundizar. El anterior ejemplo se refiere a una de las técnicas de fabricación. Citemos otro elemento esencial y característico en nuestra historia: los transportes: el llevar encima y el arrastre (para no ingresar en el campo de la rueda). El porteo humano, característica casi universal. El porteo animal: para Vidal de la Blache, exponente del determinismo geográfico, quien examina los tipos de “ruta” que se han sucedido en la historia (camino de mulas, carretera, ruta construida, ruta moderna y ferrocarril), dado que la naturaleza del relieve decide los modos de transporte, en las regiones accidentadas triunfará la mula, muy superior a sus rivales: caballo, buey, camello o yak. La mula hará aparecer el camino mulero, escarpado, estrecho, rocalloso; el porteo animal sugiere, pues, acciones técnicas elementales pero complejas, como la domesticación. Albardas y sillas, amarres y nudos, estribos y colleras, anuncian una complejidad instrumental de dispositivos y técnicas, y un conocimiento y despliegue técnicos.

Por tanto, la relación entre la *falta de caminos*, la postración económica y el aislamiento con el desarrollo agrícola, ganadero y comercial de la región antioqueña y la apertura de nuevos territorios, no es coherente. Se hace necesario, pues, mirar con más detenimiento estos contrastes.

El lector tiene en sus manos un libro que ofrece un panorama diferente cuando se ocupa de lo que podríamos anunciar como la presencia de una cultura tecnológica, asociada a un grupo de acontecimientos técnicos: embarcadores, comisionistas y agentes, al igual que alarifes y maestros entendidos, se encargaban de manera práctica de la concepción y ejecución de las obras civiles. Desde las casas de lo profano hasta las profundidades de los lugares de lo sagrado eran marcadas por las huellas de estos hombres. En este orden de ideas, la tecnología de la construcción como la de transporte tiene un efecto transformador de la estructura de los caminos. Por otro lado, la información cartográfica es sugestiva.

FELIPE GUTIÉRREZ

“Un autor de quien todos hablan y pocos han leído”

Elegías de varones ilustres de Indias

Juan de Castellanos

Edición definitiva al cuidado

de Gerardo Rivas Moreno. Índices temáticos: Onomástico, toponímico y de nombres indígenas por Cristóbal Acosta Torres. Prólogo de Javier

Ocampo López

Gerardo Rivas Moreno editor, Bogotá, 1997, 1594 págs.

Encuentro esta sentencia de José Martí en *Nuestra América*:

Estos tiempos no son para acostarse con el pañuelo en la cabeza, sino con las armas en la almoha-