

con muchos esfuerzos se hace médico. Su vida se debate entre las responsabilidades que conlleva su papel precursor en la historia de la medicina de Venezuela y su deseo obsesivo de abandonar el siglo y dedicarse a la vida religiosa. Así, de un día para otro renuncia a todo e ingresa a la Cartuja en Italia. La prueba es superior a sus fuerzas. De regreso, para seguir mortificándose, da en vestir como un dandi, pues no encuentra cilicio más fino que el de la elegancia. Ingresa ya maduro al seminario de Caracas, de donde es reclamado en clamor público. Es famoso, pero antes que nada presta asistencia a los necesitados y lo hace con verdadera discreción. Lo más curioso es ver cómo desde un principio existió en Venezuela una conciencia de que a través de estas vicisitudes se gestaba su santo nacional. El país debatió sus decisiones, se preocupó por su bienaventuranza y ahora presiona por su canonización. De esto quedó el copioso expediente que Cagua Prada cita.

El médico muere atropellado por un auto mientras servía a sus pobres. Se aventura en el libro que "habría ofrecido su vida en holocausto por la paz del mundo", es decir, por la terminación de la primera guerra mundial. Nunca sabremos si obtuvo esta merced, pero hay pruebas suficientes de que quería la muerte para sí y el bien para el resto de los hombres. Es una lástima que las apologías no puedan sondear estas oscilaciones del sujeto.

Gregorio Hernández tuvo también fama de hombre de letras. Cagua Prada transcribe algunas de sus cosas, entre ellas apartes de la *Estética de unos Elementos de filosofía* que publicara en 1912: escalafones de las artes, excitaciones victorianas y primeros hervores que hay que excusarle más al Gregorio Marañón que al fray Luis de León que en él había.

Por supuesto, del santo no interesan tan sólo el alma o la psicología. Está el aspecto probatorio: el del taumaturgo. Pero como actualmente hay que buscar el episodio edificante en lugar de la conversión masiva de paganos, José Gregorio ha sido sigiloso a este respecto. Primeramente, si exceptuamos el cese de la guerra,

tuvo que hacer *post mortem* los milagros, sin deslumbrar procónsules, burlar demonios ni espantar multitudes. Ahora ejecuta más que todo curas mágicas, principalmente cirugías internas, muchas veces durante el sueño del paciente. En ocasiones deja rastro, un trapo ensangrentado o una excrecencia extraída sabe Dios de dónde, pero para los gregoristas ortodoxos sus mejores curas son las que ocurren como si nada hubiera pasado. Por último, soporta el ajetreo de la medicina general, tomando a cargo órganos y dolencias que antes estaban bajo la tutela especialista de una santa Lucía, de un san Roque.

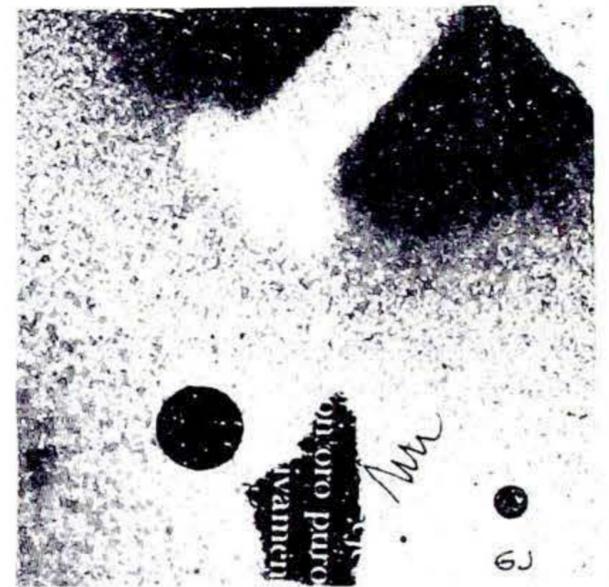
Que todo sea por educar al público. La eficacia de este nuevo estilo está probada por la fama milagrera de que goza José Gregorio en la Gran Colombia. Este punto, el de la licencia divina, viene tratado al final del libro, en donde Antonio Cagua Prada explica que lo ha compuesto como pago de una promesa hecha al santo o más bien como testimonio de gratitud por haberlo salvado de un percance internacional en Costa Rica, cuando estuvo a punto de morir ahogado en un balneario.

El estilo se altera aquí en forma extraña. La unción con que se describen vida y muerte del justo con frases como "La noche cubrió con su manto la Necrópolis del Sur [. . .] mientras a los cielos subían suspiros de oración" da paso al relato del caso del autor y algunos otros mediante una especie de crónica de *gourmet*, agenda diplomática y ambientación reporteril en la que caben todos los yoes y los míes a que tiene derecho alguien con tantos títulos. El incidente con el mar tiene en la intimidad del autor la claridad incontestable de lo que un hombre *siente* en trance de muerte; pero por eso mismo la convicción no es transferible. Los otros casos relatados no son tampoco concluyentes. En ellos la sospecha de la casualidad y, para usar vocabulario clínico, de veleidades histeroides de los afligidos, compiten con el espíritu del santo.

De todos modos, Cagua Prada denuncia la charlatanería de los curanderos que han hecho de José Gregorio Hernández un truco retorcido

para la explotación de incautos. Esto es bueno, en un libro que en las estanterías de los supermercados les hace compañía a otros sobre pirámides, zodiacos, ovnis, palacios de justicia. El suyo es un homenaje honesto; pero no sé si reconoce que hoy en día son cuestiones de fe no sólo la cura o salvación sino también el daño o el peligro.

CARLOS JOSÉ RESTREPO.



Empresarios y vías de comunicación en el siglo XIX: Una ruta y un pionero

La época del Pacífico llega a Colombia: Construcción de la ruta Cali-Buenaventura, 1854-1882

James Harold Neal

(Tesis de doctorado en historia. Vanderbilt University, Nashville, Tennessee, 1971) University Microfilm International, Ann Arbor, 1983, xvii-278 págs; cinco mapas.

Francisco Javier Cisneros: un pionero en transportes y desarrollo económico en Colombia.

Hernán Horna

(Tesis de doctorado en historia. Vanderbilt University, Nashville, Tennessee, 1970) University Microfilm International, Ann Arbor, 1983, vii-337 págs; cinco mapas.

Estas dos tesis se refieren a un aspecto fundamental en el desarrollo eco-

nómico de Colombia en el siglo XIX: la contribución de dos actores individuales, como empresarios, a la iniciación de construcciones vitales en la infraestructura de vías de comunicación, vías estas que, por particulares circunstancias culturales y geográficas, han constituido enormes desafíos a la capacidad tecnológica existente en el país.

¿Cómo logró Colombia operar el transporte en la segunda mitad del siglo XIX, careciendo de una ingeniería nacional experimentada, de los recursos materiales para este tipo de obras y de un liderazgo capacitado para terminar con éxito las necesarias empresas de obras públicas?

En respuesta al anterior interrogante, los dos historiadores presentan una detallada reconstrucción, centrándose en una ruta específica (Neal) o en las ejecuciones de un pionero —justamente así denominado— en la conducción de este sector del desarrollo económico (Horna). Acerca de estos autores, deben destacarse su “escuela”, vinculada a la línea de investigación latinoamericanista de J. León Helguera, presidente de ambas tesis y el asesoramiento de reconocidos profesores como Frank Safford y Jaime Jaramillo Uribe. Son trabajos sobredocumentados; la bibliografía de la tesis de Neal recorre los principales archivos de documentos referentes al antiguo estado del Cauca, entre ellos los correspondientes a tradicionales grupos empresariales de la región, en un estudio financiado por la Fundación Ford durante un año de permanencia en Colombia. Más compleja aún es la bibliografía que manejó Horna sobre Cisneros, en la cual se destaca el material inédito existente en Medellín y Bogotá, y una exhaustiva recopilación de libros, artículos, folletos y correspondencia del biografado. Ambos estudios dispusieron complementariamente de correspondencia y documentación oficial en archivos de los Estados Unidos, lo cual los hace originales, especialmente para el caso de Cisneros, sobre quien cabe recordar que existen ensayos biográficos precedentes¹.

La narración de Neal parte de la enumeración cronológica de los antecedentes del proyecto de comunica-

ción con el océano Pacífico. Curiosamente, esa apertura bioceánica, en sus consecuencias geopolíticas, sigue siendo una utopía nacional, según se deduce del sentido dado a la gira del presidente Barco por el Lejano Oriente en 1987. El capítulo inicial (“Intentos tempranos 1536-1854”) es seguido por la descripción de los escenarios político y económico 1854-1882 (capítu-



los II y III) en los veintiocho años que demoró la habilitación de la vía. Neal advierte que la conclusión de la ruta en ese cuarto de siglo debe atribuirse a la presencia en la región de dirigentes dinámicos y carismáticos determinados a romper el aislamiento. Y que, a su vez, las principales razones para el lento progreso fueron la inestabilidad política y la carencia de capital (pág. iv).

El trabajo de Neal permite establecer un claro contraste entre los dos promotores de la vía Cali-Buenaventura, cada uno asociado a distintas modalidades de construcción: camino y ferrovía.

El general Tomás Cipriano de Mosquera, para quien ese proyecto “formó parte integral de sus otras aventuras privadas o públicas” (pág. 34), obtuvo la concesión del gobierno nacional en 1854, concesión que obedece, en sus términos y evolución, a un patrón, no advertido por estos autores, que abarcó buena parte de las empresas de vías de comunicación realizadas en el país, como se puede establecer si se repasa la abundante bibliografía que contempla indirectamente ese aspecto. Una buena concesión implicaba derechos exclusivos de explotación de la vía construida o puesta en operación,

y la adjudicación de extensiones territoriales en la zona de influencia del mismo proyecto. A ello seguía una penosa ejecución de los trabajos, cuando no su abandono, reforma o ruptura de los contratos y toda suerte de intrigas y acusaciones ante la carencia de métodos de interventoría confiables. El resultado eran obras inconclusas —como ocurrió en los proyec-

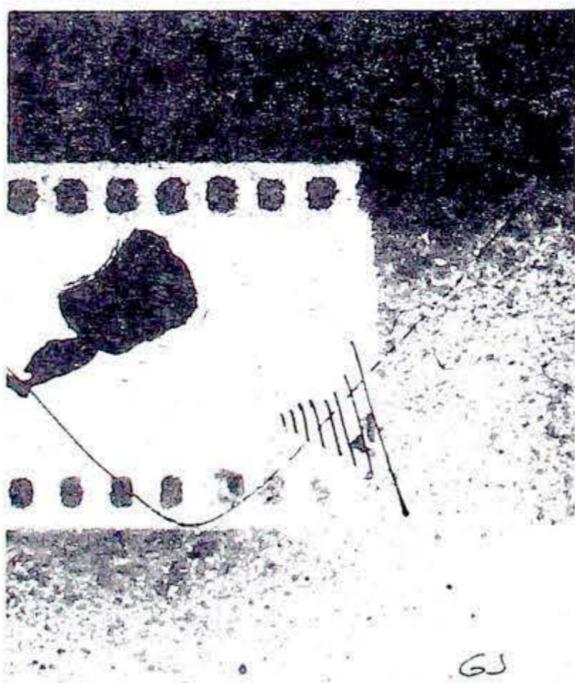
tos de Cisneros—, monumentales errores de construcción y, como epílogo, los consabidos pleitos y litigios entre las partes nacionales y extranjeras, las más de las veces fallados en contra de los intereses económicos locales. Así, el “camino carretero” que soñó Mosquera sucumbió en 1868 junto con el predominio político de éste. A duras penas dejó en 1873 un sendero de herradura que, a pesar de acortar el recorrido Buenaventura-Cali de entre dos y tres meses a una semana, poco satisfizo, pues “el entusiasmo por la construcción del camino se desvaneció y el ferrocarril capturó el corazón y la imaginación de la gente del valle del Cauca” (pág. 155).

Era que la Colombia de 1874 apenas contaba con dos ferrocarriles, y su propagación se originaba en lo que se dio en llamar la *fiebre de los ferrocarriles*. En realidad, era una de esas modas llegadas al país, que generaban un reflejo político en los numero-

¹ Alfredo Bateman, *Francisco Javier Cisneros*, Bogotá, Kelly, 1970. Departamento de Antioquia, *Francisco Javier Cisneros: Homenaje en el cincuentenario de su muerte*, Medellín, 1948. Gabriel Latorre, *Francisco Javier Cisneros*, Medellín, 1926.

sos proyectos que desde la Convención de Rionegro intentaron tender una red de ferrovías a lo largo —casi siempre— del territorio colombiano, incluyendo el istmo de Panamá. Pero en el *factor empresarial* el escenario mostraba la desorientación de los capitalistas criollos respecto a la formación de corporaciones, hecho sobre el cual Safford² ha llamado la atención, al considerar la *ingenuidad* de los empresarios colombianos del siglo XIX, expresada además en la inexistencia de un mercado básico de capitales (Horna, cap. III; Neal, cap. V).

Mientras el aporte de Mosquera (cap. IV) a la construcción del camino es resumido como “el colosal ego y energía de su más determinado y formidable campeón” (pág. 34), a Cisneros le atribuye Neal “la habilidad y persistencia necesarias para completarla (ibíd.). Pero lo realmente contrastable son los *móviles* que guiaron la conducta de estos dos empresarios. A ese propósito, el autor concluye que “a Mosquera lo movía más un interés personal que una clara visión del desarrollo para elevar a Colombia dentro de la comunidad internacional” (pág. 81). Del móvil de Cisneros, Neal no adelanta un juicio, como sí lo hace Horna, que incluso se permite atribuirle convicciones de carácter empresarial muy lúcidas, cuya imposibilidad de concreción decidieron el relativo éxito de su actividad: “Para él el aspecto más esencial y consecuente del crecimiento es la habilidad para forjar el estado



productivo inicial de la empresa. Cisneros trató de construir ferrocarriles que pudieran generar ingresos desde un principio, al menos los suficientes para financiar parte de los tramos restantes. El ferrocarril parcialmente completado podía también hipotecarse a fin de financiar su continuación. Teóricamente, una nación hace su máximo sacrificio al iniciar el proyecto. Es evidente que, a causa de la falla colombiana en hacer ese sacrificio, Cisneros no tuvo éxito en llevar adelante el concepto de “crecimiento agregado”. En términos relativos, sin embargo, resultó triunfador al iniciar proyectos que a la postre generaron la industrialización de Colombia” (pág. 302).

La vida de Cisneros está narrada en los tres períodos de localización geográfica que destaca el estudio de Horna. Su formación profesional, política y empresarial tiene lugar en Cuba, su tierra nativa (cap. I), en un ambiente que explica mucho de su carrera y vida posterior. Horna señala cómo “en la universidad decidió graduarse en ingeniería civil, pero centrandose el aprendizaje en la construcción de ferrocarriles, puesto que éste era el único campo prometedor abierto a los jóvenes cubanos de entonces” (1852). La guerra de los Diez Años lo encontraría, en 1868, completando un decenio de experiencia en la conducción de un equipo que llevaba construida buena parte de la red ferroviaria de la isla. Horna lo describe ya como un empresario exitoso, que actúa como agente comercial para importaciones de bienes de los Estados Unidos, país con el cual mantiene sólidas vinculaciones. El idealismo nacionalista lleva sus aspiraciones más allá de lo que para un hombre común significaban en ese entonces una buena fortuna y un matrimonio aristocrático. Desde su condición de empresario, canaliza todos sus esfuerzos y recursos hacia la causa. Abandona su país y, en busca de voluntarios, viaja a Colombia en 1870. Tal circunstancia la explica Neal como la feliz coincidencia del “right man in the place at the right time” (“el hombre preciso en el lugar y en el momento precisos”), (pág. 196) en tanto que Horna, qui-

tándole al destino y concediéndole a la intención, plantea que “no es sorprendente que F.J.C., dados su ambición y antecedentes, viniera a Colombia precisamente en el momento en que la nación se empeñaba en el mayor esfuerzo de la historia para el desarrollo ferroviario y en un tiempo en que el crecimiento financiero de la república estaba en el punto más alto” (pág. 75).

Antes de regresar a Colombia, Cisneros debe retornar a la actividad profesional, para lo cual ha de borrar de su hoja de vida, con la nacionalidad estadounidense, su condición de exiliado, a pesar de continuar siendo “cubano de espíritu hasta la muerte”. Tras ese renacimiento profesional (cap. II), la narración se centra en los aportes del experimentado ingeniero a una tierra virtualmente virgen en lo referente a vías de comunicación.

Los capítulos IV a IX tratan de la actividad de Cisneros en seis sistemas de comunicación del país: Antioquia, Cauca, río Magdalena, La Dorada, Girardot y Bolívar. La exposición sigue un sencillo método, consistente en situar los antecedentes y el ambiente de la ruta, tras lo cual se describen la participación de Cisneros, los términos contractuales, la estrategia de la construcción, el desarrollo de la obra incluso hasta la culminación posterior a la vinculación directa de Cisneros. Adicionalmente, un mapa ilustra el proyecto y la realización de la vía.

Esa etapa en Colombia (1874-1898), tal como la considera el trabajo de Horna deja entrever aspectos de la vida familiar y de los valores políticos de Cisneros, pero muy poco de su conducta ética, lo que permitiría configurar lo que hoy demanda teóricamente el estudio del empresariado en Colombia. Sencillamente queda planteado que Cisneros, a través de esta lectura, representa un *espíritu empresarial* atípico en el seno de las constantes generales que la historiografía empresarial nos enseña sobre nacionales y extranjeros, pioneros y empre-

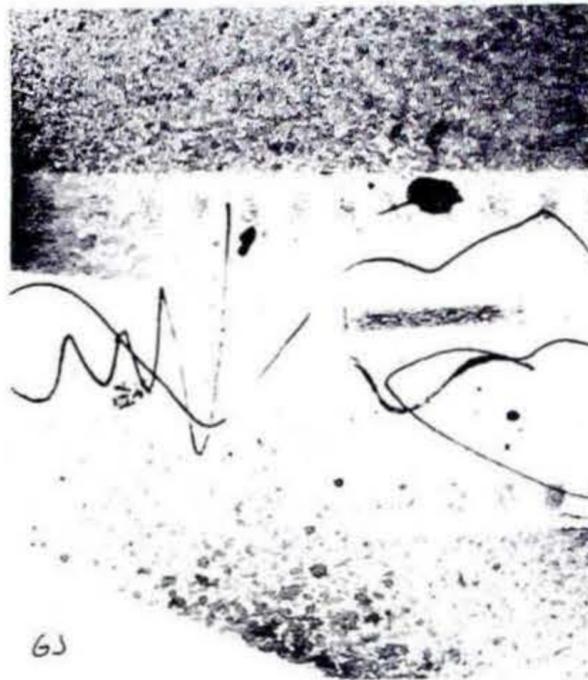
2 F. Safford, *Empresarios ingenuos*. Ponencia presentada al V Congreso Nacional de Historia de Colombia, Armenia, 1985.

sarios. Constantes dentro de las cuales, acaso Mosquera sea modelo extremo del manipulador público. Señalemos que el cubano-estadounidense, sobre quien quedó como epitafio "muchos millones pasaron por sus manos y ha muerto pobre" (pág. 271), no vivió exclusivamente en función del progreso, del enriquecimiento o del poder, y que el haber destinado a la causa revolucionaria las dos fortunas que formó —una en sus comienzos como ingeniero en Cuba, en 1860, y otra tras su relativo éxito en Colombia, treinta años después— deja la impresión de un "eterno retorno" que lleva a intentar la explicación naturalista de la mutabilidad de las fortunas.

Como es lógico, en la investigación histórica no hallamos un tratamiento hipotético de la información que presentan los dos trabajos, pero aun así es fácil encontrar sus *universales*. Cisneros tiene en Colombia dos momentos destacados por Horna: el de *pionero*, durante el cual la participación directa en las empresas ocupa toda su atención. Estudio profundo de las regiones antioqueña y caucana, elaboración de manuales para la construcción de ferrovías, conducción personal de la obra, relación directa con los equipos ingenieriles y acercamiento a los trabajadores. Este comportamiento se asemeja bastante a su experiencia previa en Cuba, Estados Unidos y Perú. Se hace *empresario* después de constituir una escuela de asistentes bien entrenados —en la obra del ferrocarril de Antioquia— quienes lo relevan en la dirección de cada obra a partir de 1877. Así, a pesar de nunca haber incursionado en la industria fabril o en explotaciones agrícolas, obtiene una diversificación semimonopolista en las empresas de ferrocarriles, navegación en barcos de vapor e instalación de muelles y tranvías. También interviene en compañías para poblamiento de tierras en las regiones donde, según su concepción, los medios de transporte eran un medio y no un fin (pág. 273).

Así mismo, se puede resolver el interrogante acerca de la verdadera identidad partidista en la actitud política del empresario. Horna presenta como testimonio una carta que mues-

tra muy elocuentemente la forma como Cisneros resolvió la tensión entre sus intereses privados y la autoridad política (pág. 298): "era natural para empresarios como F.J.C. tratar de obtener las mejores condiciones (concesiones) posibles del grupo en el poder".



La biografía de Cisneros y la biografía de la empresa de unir a Cali con Buenaventura dejan bastante información útil, además, para el estudio de las empresas públicas y la ingeniería del siglo pasado. No sobra recordar cómo en la historia de la ingeniería Cisneros es un hito importante, en tanto a él se debieron adaptaciones e innovaciones tecnológicas tales como el nivel de mano, la mira de nivelación, los instrumentos de dibujo en la planeación de vías férreas, la instalación de la primera línea telefónica en 1880, el primer muelle de hierro (Puerto Colombia, 1893) y la iniciación de la navegación en barcos de vapor en el alto Magdalena³.

Su legado no fue tan sólo material. Aparte de las obras que dirigió y de los proyectos que ideó, un grupo de ingenieros colombianos recibieron una calificada influencia formativa que marcó el primer momento de la ruptura con el patrón centrífugo para la dirección de las grandes empresas del progreso colombiano.

Colocadas en la sección de monografías, estas dos contribuciones deberían ser incorporadas al inventario de

fuentes secundarias para estudiar el empresariado colombiano.

JOSÉ ERNESTO RAMÍREZ

Historia "Patria" e Historia Chica

Historia de mi vereda

Biblioteca Pública Piloto, Medellín, 1986.
216 págs.

Las preguntas sobre el pasado permiten solucionar los problemas del presente, y es por esto que las investigaciones históricas siempre son actuales. Sin embargo, las respuestas a estas preguntas se deben buscar en el espacio y la dimensión propios en que se produjeron los hechos. La historia nacional que se reproduce oficialmente toma del pasado sólo algunos aspectos: el acontecimiento sin conexión con aquellos que lo construyeron o lo sufrieron, a menudo dolorosamente, o el héroe fuera de contexto, mirado desde el pedestal de la gloria y la fuerza individual. ¿El resultado? Una versión fabulada del pasado que a cada momento se nos hace más ajeno.

La importancia de *Historia de mi vereda* radica en la participación de la comunidad para la reconstrucción de su propia historia; los hechos no están mirados desde fuera, las interpretaciones generales no los opacan y las fuentes históricas no los pretermiten. En la medida en que las comunidades logren mirarse como herederas de una historia común, tendrán más posibilidades de cohesión para solucionar sus propios problemas. Además, la investigación histórica se enriquece y se hace menos monótona en cuanto toma en cuenta las historias hechas por las comunidades y esta-

³ G. Poveda Ramos, *La ingeniería, sus ciencias y su historia en Colombia*, Bogotá, Colciencias, 1983.