

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.

blece generalizaciones con bases más expresivas y contextualizadas que los registros y archivos oficiales.

Este libro fue el resultado de un concurso patrocinado por Futuro para la Niñez en la celebración de sus veinte años en Antioquia. La intención era propiciar un canal para que las comunidades reencontraran su memoria histórica, paso fundamental para la conformación de una identidad cultural, y a la vez les daba la oportunidad de consignar en forma escrita todos aquellos pensamientos y conocimientos que circulan por tradición oral y que corren el riesgo de perderse en la memoria de los ancianos.

Los relatos aquí contados tienen la particularidad de referirse a momentos cruciales de la historia de Antioquia, la mezcla de tres razas —blanca, india, negra— que por

varias razones confluyeron en un mismo espacio y que a través de relaciones, en su mayoría conflictivas, aportaron sus diferentes elementos de conocimiento e interpretación del mundo:

Nos quedó algo de todas las razas: De indios los empedrados, los vallados, y el bahareque de las casas; de los blancos, la tapia, la teja y lo parranderos; de los negros, la raza, las chambas, de pronto los nombres y será como el deseo de conocerlos más a fondo pa'irnos conociendo nosotros [pág. 27].

La explotación del oro en la vereda dei Zango, en el municipio de Guarne, es lo que podríamos denominar una condensación del desarrollo económico antioqueño después de la llegada de los españoles. La abun-

dancia inicial: "El oro era tanto que lo asoliaban en cueros" (pág. 30). La creación de una tecnología y una forma de trabajo y de vida: "Por donde usted pase hay morritos chiquitos y zanjas porque toítico fue voltiao al revés buscando oro" (pág. 29). El enriquecimiento de muchos y el paulatino empobrecimiento de las vetas:

Sólo hoy día, Tuco[. . .] barequea, con una batea más remendada que hasta hay y con una pala en vez de almocafre y sacará cualquier chispita [pág. 34].

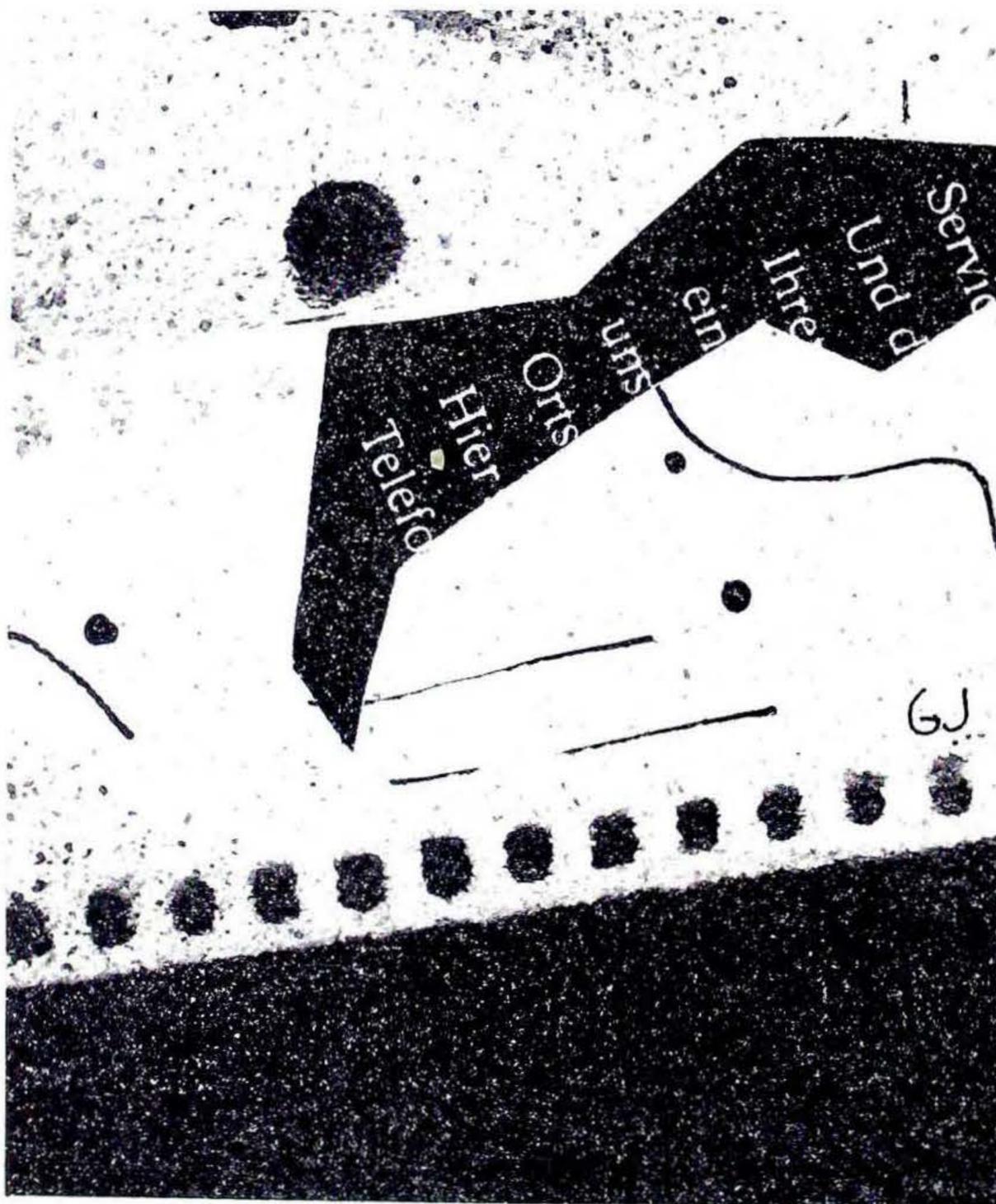
Y la aparición de nuevas y diversas fuentes de trabajo y de aprovechamiento de la naturaleza:

Lo otro que se saca en claro es que nunca hemos sido ricos y nunca se ha vivido de una sola cosa. Siempre hay que meter agricultura con oro o con cualquier otro oficio [pág. 27].

La salida al mar y la utilización de los terrenos allí situados, han sido un reto para la colonización antioqueña: "Ríos Miguel tiene el placer de narrarles esta historia de la vereda Malagón" (pág. 121). Inicialmente el transporte fluvial era el único utilizado para llevar y traer productos de la zona norte de Antioquia a otros lugares de la costa caribe, pero la construcción de la carretera Medellín-Turbo, o carretera al mar, le dio otra dimensión a las empresas, porque a la vez que se inicia una infraestructura de carreteras y caminos, se comienzan a practicar diferentes tipos de cultivos. Nacen, pues, en Chigorodó los primeros cultivos de plátano:

Las gentes que allí habitaban eran antioqueños y no sabían sembrar sino maíz, arroz . . . pero de plátano no sabían nada . . . tenían que traer gentes de otras partes . . . el desmache no lo hacían sino los samarios . . . los capataces que más sabían de plátanos eran samarios . . . los trabajos de pala los hacían los chocoanos [pág. 135].

Estos cultivos de plátano se convierten posteriormente en uno de los renglones más productivos y más problemáticos no sólo de la economía regional sino también de la nacional.



Las experiencias de los campesinos que vivieron el proceso de construcción de la carretera Medellín-Bogotá, los ires y venires de las garruchas y los caminos y otras historias, todas ellas significativas en la historia de Antioquia, se narran en este libro. Saludamos, pues, la idea de Futuro para la Niñez y esperamos que se continúen escribiendo muchas y muchas historias de veredas.

LUZ MARINA SUAZA VARGAS

Influencia de un siglo

L'envers d'Eldorado.

Economie coloniale et travail indigène dans la Colombie du XVIème siècle

Thomas Gómez

Toulouse-Le Mirail, 1984, 353 págs.

El autor comienza por observar el carácter periférico y casi marginal de la Nueva Granada dentro del conjunto colonial del imperio español. A pesar de que su descubrimiento y la ocupación española consiguiente fueron impulsados en gran medida por rumores de las riquezas inauditas de un Dorado, el posterior desarrollo de la colonia fue lento, acentuándose en ella los rasgos de inmovilismo y de inercia que habitualmente se atribuyen al régimen español. La ubicación de la colonia, con acceso a los dos océanos, debía haberla convertido en un centro neurálgico de las comunicaciones entre las provincias del imperio. Esto no fue así y, comparada con los dos polos mayores del imperio, México y Perú, la Nueva Granada aparece como una colonia de segundo orden.

El propósito de este libro es buscar una respuesta que explique este carácter secundario. Cree encontrarla en la segunda mitad del siglo XVI, por cuanto durante ese período se construyó el espacio económico neogranadino. Otros trabajos de historia colonial son deficientes, según el autor,

porque prestan escasa atención al siglo XVI, el cual marcó con rasgos indelebles la sociedad neogranadina. Acto seguido coloca como centro de su interpretación del siglo XVI el problema de las comunicaciones. Su interés ni siquiera está absorbido por el problema de las comunicaciones internas sino que le parece que la presencia española inaugura una etapa de comunicaciones con el resto del mundo.

El libro constituye un trabajo monográfico y, como tal, es un aporte positivo al conocimiento de un aspecto temprano de la colonia neogranadina. El énfasis de la monografía recae en las rutas de acceso y en las modalidades de transporte para alcanzar el corazón del Nuevo Reino. Después de exponer ventajas y desventajas de los diferentes puntos de acceso que se ensayaron en el momento mismo de

la conquista (la ruta del Pacífico, por Panamá y Buenaventura, un proyecto que favorecía a Pamplona a través del Zulia y el lago de Maracaibo y, finalmente, la ruta preponderante del río Magdalena) examina en detalle el papel del trabajo de los indígenas, como bogas y cargueros.

A este núcleo central de la investigación (que abarca más de la mitad del libro) se superponen algunas consideraciones sobre la geografía y sobre el carácter levantisco e indisciplinado de la temprana sociedad de conquistadores y encomenderos. Al final del libro se agregan otras observaciones sobre precios y la carestía de los fletes desde Cartagena hasta el Nuevo Reino, sobre salarios y sobre las consecuencias demográficas de la boga y de la carga en los indígenas del valle medio y bajo del Magdalena.

¿Qué alcances tiene la tesis del pro-

