

prehistoria de las Américas ocupan las tierras bajas del Caribe. En la presente publicación, Reichel-Dolmatoff ha dado un paso importante en esta dirección. Desgraciadamente, dada la elaboración algo descuidada de la obra, Monsú no adquiere la importancia, que en vista del excelente material debiera corresponderle.

Sin embargo, combinados con los de Canapote, los testimonios arqueológicos de Monsú representan un enriquecimiento notable de la prehistoria colombiana, que permitirán situar su secuencia cultural en un contexto más amplio.

ANA MARIA WIPPERN

Transporte vs. Desarrollo

"Transporte y crecimiento regional en Colombia"

Emilio Latorre

Publicaciones Cerec y Uniandes, 1986

Emilio Latorre ha hecho un interesante esfuerzo para formular algunas hipótesis entre el desarrollo histórico de los diversos medios del transporte en Colombia y las estructuras de crecimiento regional en *nuestro país*. El trabajo de Latorre analiza la influencia que tuvo el desarrollo de los ferrocarriles a finales del siglo XIX y las primeras tres décadas del siglo XX, y posteriormente el auge del desarrollo del transporte por carretera a partir de finales de la década de los treinta hasta la época actual.

Según Latorre la importancia del transporte en Colombia ha sido irregular en cuanto a su influencia sobre la distribución espacial y urbana del país. En algunos casos los centros que ha unido el transporte han resultado o han tenido un desarrollo equilibrado. En otros el transporte ha contribuido más bien a la depresión de algunas ciudades o puertos que

han visto toda su importancia disminuida con relación a un gran polo o centro de atracción regional.

Un buen ejemplo de ello es lo acontecido con el río Magdalena. Si bien el río Magdalena, anota el autor, "ha sido importante para el desarrollo de Colombia y fue elemento decisivo para la localización de Barranquilla, una de las principales ciudades del país, el tiempo ha demostrado que este modo no ha tenido la fuerza de estructuración que se hubiera esperado, de ser cierta la teoría de los ejes del transporte para el caso fluvial en Colombia. Por el contrario, ni siquiera los puntos de transbordo entre el río y otros modos, que en principio han debido perfilarse como lugares importantes para la localización de actividades económicas, han tenido una posición destacada en la jerarquía demográfica del país. Ni Puerto Berrío, ni Puerto Wilches, ni La Dorada, ni Calamar, han sido municipios de importancia significativa en el contexto nacional.

Sólo aparecen en 1973 dos poblaciones sobre el río con más de cien mil habitantes: Barranquilla y Barrancabermeja. Ellos deben su crecimiento posterior a 1938, no al río, sino a las actividades industriales y de exportación en el primer caso, y, en el segundo, a la explotación y refinamiento del petróleo. Evidentemente el río jugó un papel importante en su génesis, pero después su papel ha sido menor como elemento estructurador".

El autor analiza también la teoría del eje de vaciado, fenómeno por el cual el desarrollo del transporte ya sea férreo o por carretera o fluvial,



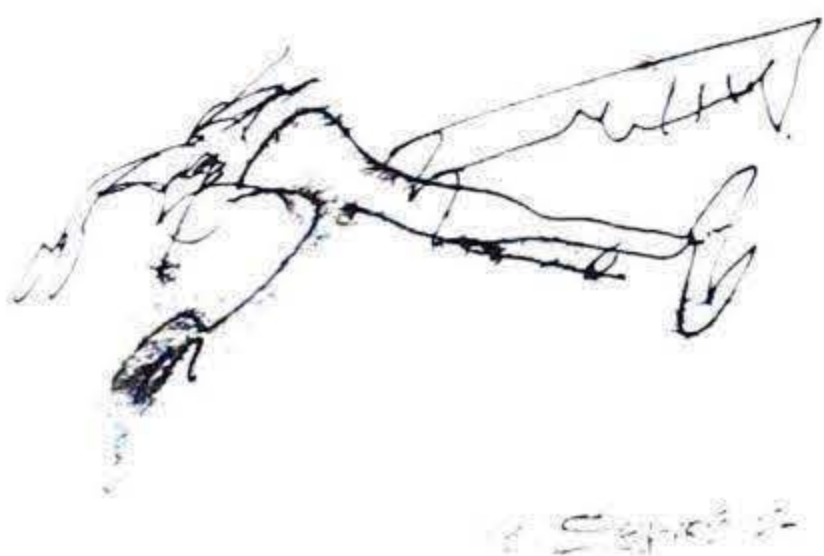
cuando une un centro importante con centros poblacionales secundarios, tiende a reforzar el crecimiento económico del primero estancando el crecimiento económico de los segundos. Este es el caso que constata el autor en el desarrollo del transporte en Antioquia en donde no se unieron ciudades de igual importancia relativa. "En Antioquia son los municipios lejanos y no comunicados con Medellín los que experimentan en el período un importante crecimiento demográfico. En el momento en que un municipio es unido al lugar central (Medellín) su dinamismo disminuye. Aparecen solamente puntos de desarrollo en el caso de los puntos de cambio de modo de transporte en Puerto Berrío y Dabeiba.

La misma conformación de una red radial con centro en Medellín muestra la clara relación entre este punto central y su periferia vaciada. El caso más evidente al mirar la pérdida de dinamismo demográfico de todos los municipios sobre la vía férrea".

Retomando los estudios de McGreevy, el autor ilustra la inmensa importancia que ha tenido el desarrollo del transporte en el desarrollo regional colombiano y especialmente en las zonas cafeteras. El caso de Cali se ilustra con abundante documentación en el estudio. Hasta cuando se abre el ferrocarril del pacífico y el canal de Panamá, Cali todavía no había dado el salto cualitativo que ya habían podido dar Bogotá y Medellín con su integración a unas economías exportadoras a través de sus ferrocarriles al río Magdalena. Hacia 1915/1920 Cali pasó a ocupar un lugar de preeminencia en el occidente colombiano gracias a la apertura del ferrocarril del pacífico, del canal de Panamá y la integración con la zona cafetera mediante la conexión del ferrocarril con la región del viejo Caldas. El desarrollo industrial de Cali se ubica entre 1915/1930 lo cual está definitivamente unido al desarrollo regional.

La gran conclusión del libro, en síntesis, es que las consecuencias del desarrollo del transporte no han sido idénticas para las regiones o ciudades. Unas han visto acentuada su

preeminencia al paso que otras ciudades han visto disminuida su importancia relativa con el crecimiento del transporte. "Es indudable, concluye el autor, que en el caso colombiano los transportes han tenido una importancia significativa. Pero al hablar aquí de importancia significativa nos referimos a que ellos han sido motor de dinamismo de determinadas zonas (centros urbanos en particular y puntas de lanza para el estancamiento de otras zonas como está bien ilustrado para el caso de Cundinamarca y Antioquia). Mientras Medellín y Bogotá siguen creciendo, los municipios unidos a estas ciudades por sistemas de transporte, o se estancan o inclusive pierden población.



Desde el punto de vista de la planificación regional no parece entonces tan evidente que el sistema de transporte sea una herramienta de primera calidad para desarrollar a una determinada zona. Lo más probable, según los resultados de este análisis, es que la región menos desarrollada sufra un proceso de vaciado. Sólo en el caso donde se garantiza una relativa igualdad económica y una relativa igualdad en la inversión productiva futura, se podrán generar ejes de desarrollo importantes a lo largo de estos puntos". Creo que esta es la gran conclusión del estudio que sin lugar a dudas debe ser un punto que se analice con mucho cuidado al desarrollar planes como el que actualmente está en marcha de la rehabilitación: No basta con unir zonas afectadas por la violencia a las capitales para asegurar el bienestar y el desarrollo de las primeras. Si entre los núcleos que une el transporte no existe alguna similitud económica o al menos una actividad comercial de importancia, el centro tenderá a absor-

ber a la periferia, y la unión que permite el transporte no hace más que acentuar el marchitamiento de la zona débil en beneficio de la ciudad central.

JUAN CAMILO RESTREPO SALAZAR

Fals Borda y su obra

Ciencia y compromiso. En torno a la obra de Orlando Fals Borda.

Gonzalo Cataño y otros

Asociación Colombiana de Sociología, Bogotá, 1987, 83 págs.

La Asociación Colombiana de Sociología realizó el 21 de octubre de 1986, en su asamblea general, una mesa redonda en torno a la obra de Orlando Fals Borda. Las intervenciones¹ fueron publicadas en el libro *Ciencia y compromiso*, en el que se incluye una bibliografía detallada del autor homenajeado (cuarenta artículos entre 1953 y 1987 y treinta y tres libros, monografías y ensayos entre 1955 y 1986).

Fals Borda es el gestor de la sociología académica en Colombia. Funda la facultad de sociología de la Universidad Nacional (1959), estimula la investigación con la publicación de la serie *Monografías sociológicas*, constituye la Asociación Colombiana de Sociología (1962) y la escuela de graduados "Programa Latinoamericano para el Desarrollo (Pledes) (1964-1969), para activar especialistas en la "sociología comprometida" con las transformaciones socioculturales de América Latina.

El recorrido fundamental de la obra de Fals Borda está dado en la conjunción de la indagación sociológica con el compromiso político en beneficio de los "sectores populares" (campesinos y proletariado agrícola en lo fundamental), en cuya "praxis" postula la "investigación-acción participativa". Su obra es consultada en

todas partes, principalmente en las universidades del denominado "tercer mundo" —como también en las norteamericanas y europeas—, al considerarse que activa innovaciones metodológicas en la práctica sociológica. En ello convergen las ponencias con las cuales se homenajea al autor.

La "ciencia comprometida" surge como ruptura ideológica plegada al humanismo revolucionario de los años sesenta. Corresponde al acertijo y la escogencia entre "ciencia burguesa" y "ciencia proletaria" para ejercer una "praxis" en "toma de posiciones": de clase e ideológica. A esta época corresponde también la emergencia en Latinoamérica de corrientes academicopolíticas en busca y en beneficio de "las masas" o "sectores populares", como la "pedagogía del oprimido" de Paulo Freire, la crítica a la escuela capitalista y a la neutralidad científica de Tomás Vasconi, la "filosofía latinoamericana" de Leopoldo Zea, y la práctica neocristiana "en busca del arca" del cristianismo primitivo denominada "teología de la liberación". En ellas se inscribe una ruptura ideológica de carácter contestatario frente a la agresión y dominación imperial, en cuya gestión se enmaraña en distinciones que pretenden, sin lograrlo, realizar posibles "rupturas epistemológicas" como las mencionadas por Gastón Bachelard.

La ruptura ideológica en el interior de las ciencias sociales no logra instituir una ruptura en la *episteme* que las constituye. Logra sí enmarañarlas de "praxis política", llevándolas a una situación paradójica en la cual o se convierten en discursividad ideológica o, cuando posteriormente intentan desembarazarse de ella, "retornan a la tierra" del positivismo y la

¹ Las ponencias que conforman la publicación son: Gonzalo Cataño, "Presentación de Orlando Fals Borda", págs. 9-25; Gabriel Restrepo, "Historia doble de una profecía: memoria sociológica" págs. 27-49; Elssy Bonilla, "La perspectiva femenina en la *Historia doble de la Costa*", págs. 51-62; Rodrigo Parra Sandoval, "La *Historia doble de la Costa*: un decamerón anfibio", págs. 63-70; y Milciades Vizcaino, "Bibliografía de Orlando Fals Borda", págs. 71-82.