

Villar, se encuentran innumerables datos que reconstruyen una historia olvidada. Es como si al dibujarse a través de su escritura esos vacíos, se pudiera reconstruir mejor la memoria de un país que está hecho de retazos, de microhistorias, casi siempre consideradas de segunda categoría por no representar los episodios magnos. La tesis del autor de *Los guajiros: "Hijos de Dios y de la Constitución"*, señala otro elemento más que se incorpora a la dominación religiosa y es la temprana utilización de la mano de obra que requería el desarrollo comercial y agrícola capitalista, generado en los años veinte y treinta. Los comerciantes riohacheros se aprovecharon de la mano de obra indígena para agrandar sus negocios. En 1915 se llevaron cuatrocientos indígenas entre hombres y niños a trabajar en la Zona Bananera de Santa Marta. De este modo, se estaba preparando lo que se llamó el auge del banano y sus terribles consecuencias de años posteriores, en lo que se conoció en 1928 como la masacre, y que, Gabriel García Márquez, a través de la ficción de *Cien años de soledad*, universalizó para cientos de miles de lectores con un tren que salía de la región y arrojaba al mar cientos de cadáveres. Lo que Daza hace es darle propiedad histórica a ese contorno y mostrar cómo en aras de la civilización y el progreso el discurso de los capuchinos sólo buscaba repetir que "el indígena 'no era amigo del trabajo', bien sea en la región del Mitú o de la Guajira".

La recopilación fotográfica que hace Daza tiene su lenguaje. Son retratos a la usanza de la época, es decir, la cámara delante de quienes esperan, en pose, ser recogidos en el negativo. El misionero español con su sotana y de largas barbas blancas, se halla sentado y a su alrededor, los indígenas destacados con sombrero y su indumentaria. En otro caso aparecen las religiosas con docenas de niños de los orfanatos. La fotografía etnográfica es el testigo mudo. Su silencio permite plasmar instantes en los que, gracias a la imagen, lo abstracto desaparece para

unificar en el lector o la persona que ve, un mundo con características propias, creadas por nuevos organizadores de la vida de los indígenas. Pero más allá de esa presencia gráfica, el silencio es total. No se lee el pensamiento, no se conoce de la aplicación de un sentido ideológico. En *Los guajiros: "Hijos de Dios y de la Constitución"*, el discurso está por fuera de la evidencia fotográfica. A su margen está el otro decir, el del escritor que comenta y reconstruye desde los archivos escritos. Esto hace perder una buena posibilidad de encuentro con los hechos, con la lectura que puede surgir de la imagen. Es, entonces el lector, sin la ayuda del autor, quien debe meterse en la imagen que ha dejado la cámara, para hablar del personaje que el libro comenta y que desde ese momento deja de ser un fantasma, para convertirse en un ser de carne y hueso como opera con el padre Valencia, uno de esos seres que deambularon de letra en letra por muchas de las páginas de Daza.



La fotografía de los niños, clásica en los colegios de religiosos, se registra a través de una tribuna de escalones que se halla oculta con la presencia corporal de los infantes. El texto de Daza, por aparte, explica lo que significaban esos párvulos, la materia prima de los albergues: "[...] los mismos niños de los orfanatos eran utilizados como una estrategia de acercamiento a los wayúu. Luego de fundado el orfanato de San Antonio, era común que la banda de niños músicos saliesen de 'gira' por

las rancherías para cautivar a los indígenas. En julio de 1928 'una lujosa representación' de la banda indígena realizó una gira por las rancherías de Guamachal, Jejel, Rincón, Catirulinse, Arenasain, Cabra, Seiba, Yuna, Santamaría, y Garra-patamana para celebrar las fiestas de la Virgen del Carmen" (pág. 54). Palabra e imagen van sumando para armar esas piezas de un rompecabezas que se hallaba disperso en el pasado y que, como dice su autor, se manifiesta en el hecho de que hoy, ya no se escuchan nombres wayúu, como Chisa, Sasana, Mashca, Mapalana, ahora lo que se escucha en las rancherías son nombres católicos y los traídos por la prensa, la radio y la televisión como Cindy y Leidy.

ÁLVARO MIRANDA



Un título excesivo

Historia de los ferrocarriles de Colombia

Alfredo Bateman Quijano

Sociedad Colombiana de Ingenieros, Página Maestra Editores, Bogotá, 2005, 203 págs.

Es preciso comenzar esta reseña bibliográfica, con énfasis en la naturaleza de este escrito que consiste en reseñar una publicación, y no mencionar a su autor. Pero antes de sumergirse en el libro, es preciso manifestar hacia el ingeniero Alfredo Bateman Quijano el más grande respeto y admiración por sus labores y logros (se sienten simplemente abriendo las páginas del texto), que fueron hechos en virtud de sus dones y vocación relacionada con su profesión, y con el gusto del servicio a la sociedad colombiana.

Desde el prólogo, escrito por una de las máximas autoridades del país en esta materia, el doctor Alfonso Orduz Duarte, se deja entrever que no se resalta a la obra escrita, y más bien se orienta a resaltar esfuerzos

del autor, y a hacer algunas reflexiones de lo que habría podido ser el sistema ferroviario en Colombia. Incluso, se hacen preguntas que se plantearon antes del inicio de la primera construcción ferroviaria en el actual territorio colombiano, y que aún siguen sin resolver, respecto a definir cuál sería el mejor administrador de estas obras: si el Estado o los particulares.



Y, en el fondo, hay mucha razón. El libro es sencillamente un inventario de tramos ferroviarios y de nombres de personas que participaron en el proceso de formación de la malla férrea del país. Se percibe, claro está, la importancia de reconocer méritos y esfuerzos, a los ahí mencionados. Eran hazañas los procesos de construcción de los tramos ferroviarios, que tenían que soportar la geografía más variada a través de campos inhóspitos, sin mencionar las enfermedades y muertes de los trabajadores, los intereses políticos y económicos.

Además de las razones biográficas expuestas, en el libro se hace un inventario de cada uno de los tramos ferroviarios del país. De cada uno de ellos hay una corta descripción del trayecto o su longitud, los centros poblacionales que uniría, el marco legal que autorizaba su construcción, los ingenieros o los contratistas que participaron en su gestión, señalamientos geológicos de los terrenos del trayecto y, en algunos casos, las partidas presupuestales.

La ausencia de señalamientos anecdóticos como la concepción de

los tramos, la planificación de los mismos, los debates y pleitos legales, el entorno histórico y político del país en cada momento, los beneficios de las obras, entre otros aspectos, hacen que la obra no tenga esa riqueza que esperaba antes de iniciar la lectura.

Es imposible separar la situación política y social del país en cada obra ferroviaria. Guerras civiles, reformas constitucionales, principios religiosos, debates políticos y programas de gobierno afectaron el proceso de desarrollo de la red ferroviaria en Colombia. Entonces, no hay motivos para dejar estos aspectos por fuera. Cuando en el título de un libro veo la palabra "historia", me imagino un contenido anecdótico, más allá de una descripción, con tintes cuantitativos.

También entre las páginas se encuentran una serie de mapas con líneas férreas, que en el papel y en el marco legal componen la red ferroviaria de Colombia. En la práctica no es más que una simple nostalgia con algún énfasis de romanticismo, pues muy poco de ella funciona, y muy pobre es su aporte al desarrollo del país. Sin embargo, constituyen una huella de grandes luchas e importantes logros, que en su momento fueron pilar fundamental para el desarrollo de la sociedad colombiana.

Como era el deber y la lealtad del autor de este texto frente a la asociación que agrupa a todos sus colegas, forma parte del libro reseñado una descripción de todo lo que han sido "Los ferrocarriles ante la Sociedad Colombiana de Ingenieros" a través de una conferencia del ingeniero Alfonso Orduz Duarte. El pasado, el presente y el futuro del sistema ferroviario conforman dicha intervención.

El deseo del ingeniero Orduz al concluir su participación es fiel reflejo del mío y del sentimiento de muchas personas que conforman la demografía colombiana: "[...] convencer a quienes tienen que tomar decisiones [...] para que la recuperación y modernización de los ferrocarriles constituyan un propósito nacional [...]"

El tema del ferrocarril expuesto en esta obra tiene un contenido más idealista y nostálgico que realista. Por esto invito a quienes así lo sientan o a quienes así lo precisen, a ampliar y profundizar el contenido histórico de este libro, cuya cantidad es aún muy pobre frente a la riqueza temática que encierra. Su estructura da para pensar, a veces, que es una simple compilación de información, la cual no entrega coherencia a la obra.

Sin embargo, las páginas dejan percibir que es un libro lleno de amor, vocación y sentimiento. Es un texto que, aunque en ninguna parte lo dice, tiene un principio de vocación a la profesión del autor (ingeniero civil), tiene bases de amor al país, tiene aroma de servicio a la sociedad, y lo más importante, tiene bases de responsabilidad moral y social, al dejar esta primera reflexión con aproximación histórica de los ferrocarriles, para que otros, en el presente o el futuro, siembren nuevos y variados elementos a los momentos que componen esta obra. Quiero incluirme en ello.

CARLOS DELGADO



Gabriel García Márquez-Álvaro Mutis: *Lecturas convergentes*

Esta semana empieza a circular un libro que no está escrito ni en prosa ni en verso, que no se parece, por su originalidad, a ninguno de los libros en prosa o en verso escritos por colombianos. Está lleno de una poesía cruda, en ocasiones desolada, y tiene un título aterrador: Los elementos del desastre.

Su autor, Álvaro Mutis, actual jefe de relaciones públicas de la ESSO Colombiana, no está clasi-