

el semáforo. Y es ahí adonde por fin hemos llegado, a la más pura perfección, el vistoso monumento al hambre, que no soñaron los libertadores. Famélicas estatuas, que a veces se desmayan bajo el ardiente sol. Y que por su calidad de estatuas tampoco nos conmueven.



Para terminar, evitando que la reseña se convierta en novela, una observación válida para éste y otros libros: El texto informativo de las solapas (*orelhas*, en portugués) debería duplicarse en el cuerpo del libro, porque si los libros se empastan pierden las orejas.

JAIME
JARAMILLO ESCOBAR

Lo que produce la academia

La ciudad del río Honda

Ángela Inés Guzmán

Universidad Nacional de Colombia,
Bogotá, 2002. 191 págs., il., mapas

Empecemos por la portada, que es la entrada al libro. El título no es claro, ni gramatical ni gráficamente. Además, se mimetiza en la fotografía empleada, de modo que no se aprecia a la distancia requerida. Los títulos de los libros y nombres de los autores se deben distinguir claramente en las vitrinas y exhibidores. Esa información preliminar se sacrifica para preservar la integridad de un grabado, lo cual se constituye en error, aun si se tratara de una buena gráfica. Se escogió una foto-

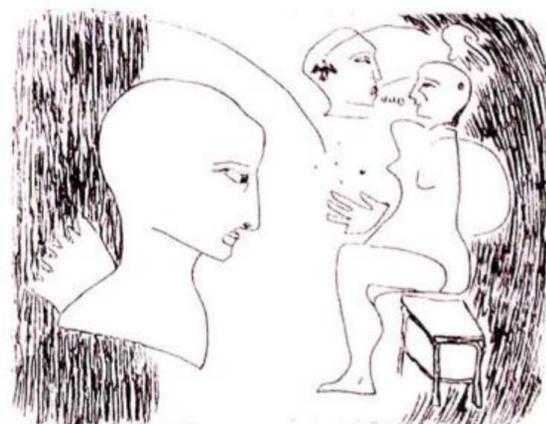
grafía deslavada de aficionado (a pesar de ser actual), con todos los defectos previsibles: muestra unas escaleras llenas de basura, que no fueron capaces de barrer. Aparte de eso, el fotógrafo no tuvo la paciencia de esperar un día y una hora en que la luz se mostrara propicia. Y si es una fotografía de archivo, mala elección. Por último, la impresión es deficiente, en un sepia rebajado que debió haber sido un duotono para resaltar los escasos detalles. En síntesis, el diseño ignora todas las condiciones que debe tener la cubierta de un libro. Los fabricantes de discos y materiales sonoros entienden más de portadas que los editores de libros. Porque ellos saben la importancia de las carátulas en relación con las ventas. Todo libro es comercial, pues el obsequio y el canje venden imagen. La carátula es muy importante. Por eso se llama carátula.

Pasando al interior, las fotografías e ilustraciones quedan convertidas casi todas en viñetas de 5,5 x 7,5 cm. En páginas 59 y 81, por ejemplo, se encuentran mapas y planos que reducidos a ese tamaño resultan ilegibles, a no ser que se disponga de un buen sistema de ampliación. Los tipos de letra utilizados resultan muy pequeños, tanto para el texto como para las notas, en relación con el tamaño del volumen (16,5 x 24 cm) y el número de páginas.

En cuanto al contenido, se trata de un estudio parcial, realizado con toda la seriedad académica más acartonada posible. Como se explica en página 22, "Infortunadamente no se pudo consultar el archivo histórico de Honda pues, en el momento de realizar la investigación, no estaba a disposición de los investigadores por carecer de índices y de un local apropiado para la consulta; igualmente los documentos existentes en el archivo general de la nación estaban en proceso de revisión por parte del personal especializado". Además, en la misma página se dice: "Este trabajo es apenas un acercamiento a la historia urbana de Honda. Para una cabal comprensión de sus diferentes momentos sería necesario emprender una investiga-

ción detallada [...] Por otra parte el estudio debería complementarse con el funcionamiento de la vida urbana en los diferentes momentos de la historia de la ciudad".

Es, como se deduce, un libro de consulta más que de lectura, compuesto de estadísticas sobre comercio, datos de población, informes sobre legislación y regulaciones locales, relación de notables en la perspectiva de sus negocios y actividad social, termómetro de los altibajos ocasionados por causas naturales o administrativas, y los esfuerzos de la ciudad para superar adversidades que varias veces la tuvieron al borde del colapso.



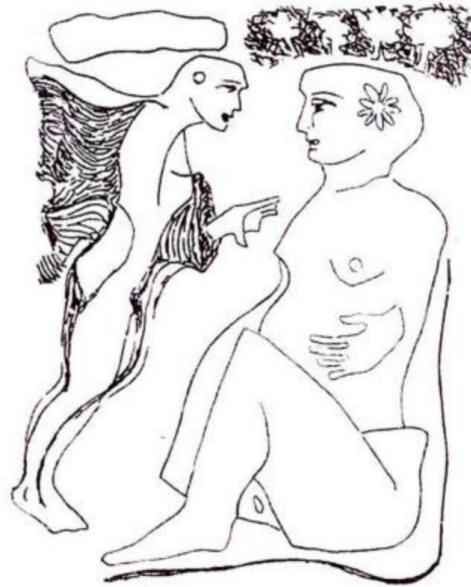
El lenguaje especializado de los nuevos historiadores, sujeto a normas demasiado rígidas, consiste en una redacción sin estilo, deliberadamente plana y sosa, que con el argumento de objetividad produce textos didácticos anquilosados y tediosos, de una sequedad a toda prueba. Los mismos clisés y muletillas que huelen a notaría, archivo parroquial y documentos oficiales abandonados, en un lenguaje que no se atreve a salir del aula: *espacio urbano, núcleo social, el tejido urbano, la dinámica urbana, el casco urbano, la malla urbana, el centro nodal*, y así hasta la fatiga. Esa aridez se debe a que no son escritores, sino investigadores sujetos a rutinas de clasificación, análisis dirigido y pautas aprendidas que no se atreven a superar. Jamás llegarán a ser escritores porque no conciben nociones de libertad. Mutilados por la academia, repetirán siempre el mismo esquema y se harán enterrar en un ataúd cuadrado con el escudo de su universidad encima. En bronce, bien pesado.

En el estudio sólo se destacan los ricos que lideraron la navegación y el comercio porque adquirieron concesiones y derechos. El pueblo no aparece por ninguna parte, excepto como cifra: diez a doce mil muertos y desaparecidos entre Honda y Mariquita en el terremoto de 1805. Y los esclavos se mencionan solamente como mercancía de compraventa. No como seres humanos. Eran semovientes que se hipotecaban.

Hasta el pescado está ausente. Como todos trabajaban en el comercio, nadie le solicitaba al río un pescado. Sólo hay constancia de pescado salado en tránsito hacia Santafé de Bogotá. Los tratantes importaban principalmente cacao, textiles, tabaco, trigo, anís, lana, azúcar, sal, aceite, cueros, esclavos y miscelánea. También jamón y vinos de España, aceite de oliva, aceitunas, quesos y bizcochos o galletas. No se comía mal en ese tiempo. Hoy pocos pueden comer todo eso. Jamón con vino de La Rioja hace mucho daño, porque las botellas traen un letrero grande que advierte que el licor es nocivo para la salud de los pobres. El tabaco (o el alcohol) es nocivo para su salud, pero el impuesto es bueno para el gobierno. Los gobiernos siempre han explotado las rentas del vicio y del esparcimiento: tabaco, licores, juegos, turismo y aficiones de toda clase. Por eso es raro que algunas todavía no, pero espere y lo verá (*oriloverá*, como dicen en la capital). En 1770 se adquiere el antiguo colegio de la Compañía de Jesús para *Real fábrica de aguardientes*, y después del terremoto es lo primero que se reconstruye. También existió la *Real administración de tabacos y pólvora*. Nunca se ha visto en los barrilitos de pólvora y cajas de municiones una advertencia que diga que pueden ser nocivos para la salud. En cuanto al convento de los franciscanos, sus ruinas sirvieron para varios usos: teatro, cuartel, imprenta, escuela y por último plaza de mercado.

“Ninguna sociedad se desarrolla sobre un plano de igualdad y la agrupación mercantil crea su patriciado que acumula la riqueza” (pág. 84).

La historia de Honda es también la de la navegación por el Magdalena, los caminos, los puertos alternos, la producción y el comercio. Por tanto, como ha sido siempre la principal preocupación de los gobiernos, proliferaron las aduanas, los recaudadores, los jueces hasta de canoas, controles generalizados —que son precisamente los que generan el contrabando— y el gobierno se inmiscuía absolutamente en todo, arruinando a la población lo mismo que hoy.



El Señor, que siempre está de parte de los gobiernos, colaboró con el terremoto.

Para esta fecha las exacciones también tienen agobiada a la población. Señal de que viene el terremoto.

De todos modos es un libro importante, como lo señala el prólogo. Ofrece un panorama del auge y decadencia de Honda y del río, lo que incide sobre el país en general, y expone sus causas. Por ejemplo: “Los efectos de las guerras civiles (pág. 130) influyeron en el deterioro de los caminos de herradura, en el hundimiento de numerosos barcos y en la reducción del comercio”. E incluye las tristes historias del abandono del río por incapacidad nacional para organizar el transporte, y del nacimiento y muerte prematura de los ferrocarriles por incapacidad administrativa. Saber por qué ocurren las desgracias parecería ser una buena manera para prevenirlas. Si se aprovecharan las lecciones y otros condicionales de inútil enumeración. En

la actualidad se pintan estrellas en las calles de las ciudades para prevenir accidentes por imprudencia de los peatones. ¿Si las estrellas aumentan, disminuyen los peatones?

J A I M E
J A R A M I L L O E S C O B A R

Libros aparentes

Charalá: en marcha comunera

Jairo Cala Rodríguez y otros

Pirámide, Charalá, 2004. 48 págs., il.

El libro se llama de Historia, lo cual se hace constar en todas sus páginas. Contiene algunos datos históricos conocidos, pero no es la historia de Charalá. Es un volumen promocional bilingüe. Es también otras cosas: publicidad política de una administración municipal. Puesto que su propósito es múltiple, debe verse de varias maneras.

Para ser historia le falta mucho. Pero el nombre de historia le conviene, porque constituye atractivo y le da aparente importancia. Sólo tiene cuarenta y ocho páginas: sumarán unas ocho en español, tres el resumen en inglés, y el resto la parte gráfica, intercalada con el texto. Evidentemente, no es la historia de Charalá, en tan pocas páginas, con letra grande y blancos generosos.

En cuanto a promoción turística, aunque se señalan con el dedo meñique algunos lugares, nada se dice de hoteles y albergues, de seguridad, de vías de comunicación, de esparcimiento ni de atractivos para los visitantes, con su respectiva, clara y completa información. No se atrae a turistas extranjeros con descripciones como ésta: “Alto del Río Fonce, casa de arroyuelos, estepa natural donde el tanino ruboriza con su tono el paisaje plasmado sobre el manto cristalino de sus aguas”. Es una redacción del siglo XIX, que hoy suena ridícula. Si el principal propósito es turístico, debieron asesorarse de especia-