

tificar los aportes que en este campo hizo el autor estudiado, expone su concepción sobre el universo, el ser, la consciencia y el legado occidental. Aunque en esta parte el tratamiento no es tan sistemático, sí se encuentran planteamientos novedosos e intentos de un análisis serio. En este campo, afirma que el escritor centenario era ecléctico, aunque hay en su pensamiento como sociólogo y filósofo corrientes dominantes dentro de las que se pueden nombrar el evolucionismo inglés y el positivismo, "manifestado en la frecuente recaída en la explicación biológico-química de la inteligencia [. . .] y expresado así mismo en la recolección de las teorías últimas de las ciencias naturales y las matemáticas escasamente integradas, y apenas consideradas en su profundidad filosófica" (pág. 260).

La manera como Uribe se aproxima a las otras dimensiones que forman parte de la figura de López de Mesa no presenta la profundidad que caracteriza los aspectos mencionados anteriormente. El educador, el político, el cultor del idioma, el historiador, son "despachados" en breves páginas en las que el conjunto del texto pierde calidad, fenómeno que amerita o bien darle un mejor tratamiento a esos aspectos, para elevar su calidad, o sencillamente suprimirlos del texto y ampliar las partes que presentan una mayor afinación en el análisis. Aunque Uribe Celis se pasa de pretensioso, al calificar su ensayo como de carácter "científico", no puede negarse que su acercamiento aporta interesantes elementos a la sociología del conocimiento, a pesar de las ausencias anteriormente señaladas.

De diversas maneras, los tres textos ganadores del concurso hacen interesantes aproximaciones a la vida, obra y pensamiento de Luis López de Mesa, empezando a delinear los rasgos característicos de su semblanza y su grado de ascendencia en el pensamiento colombiano del siglo XX. Contribuciones que constituyen un avance en general para la historia de la cultura. Importa, no obstante, subrayar la necesidad de tomar distancia de las interpretaciones apoloéticas tan comunes en este tipo de temas, para poder avanzar en la descripción de sistemas de ideas de índole filosófica, ideológica, política, etc.

MARTHA CECILIA HERRERA C.

Un nivel envidiable

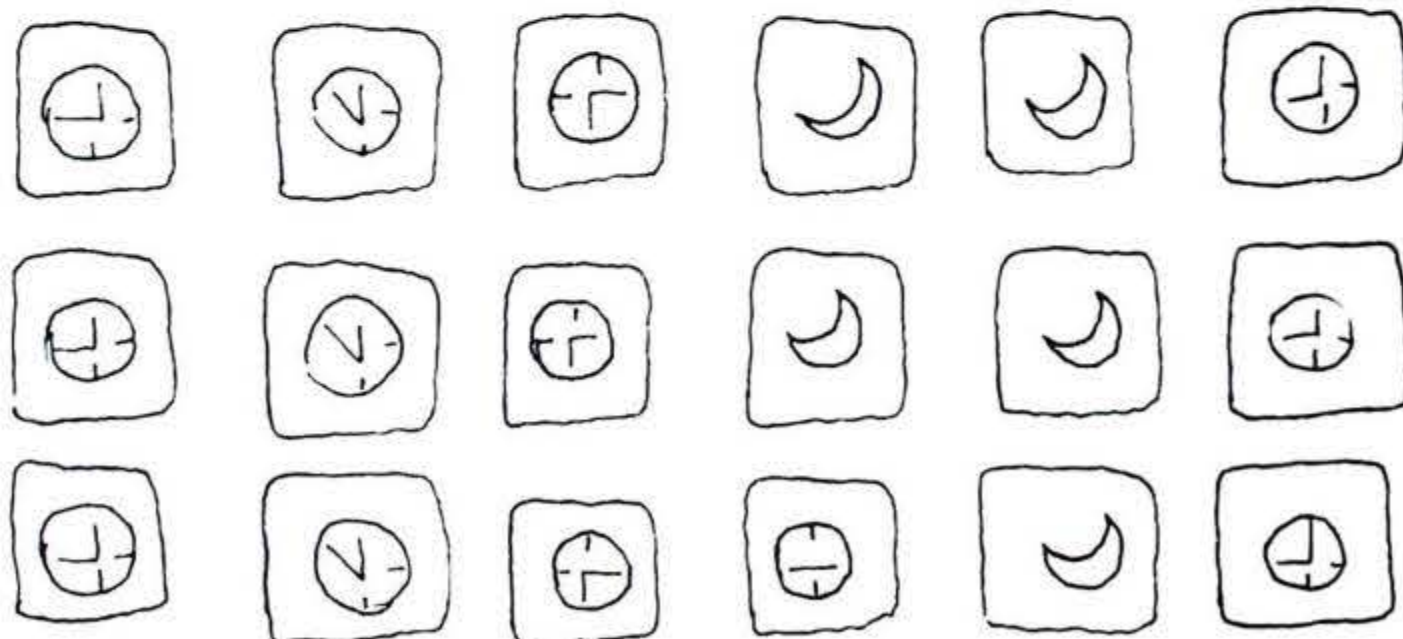
El Caribe colombiano.
Selección de textos históricos
Gustavo Bell Lemus (compilador)
 Ediciones Uninorte, Barranquilla, 1988,
 227 págs.

Esta recopilación, que está precedida por un ensayo bibliográfico de su editor, recoge siete artículos cuya publicación original se escalona entre 1980 y 1986. Se ha añadido uno más antiguo, que data de 1954. Los artículos se ocupan de alguna sección del Caribe colombiano y abarcan temas de historia económica, de historia empresarial, de historia urbana y de histo-

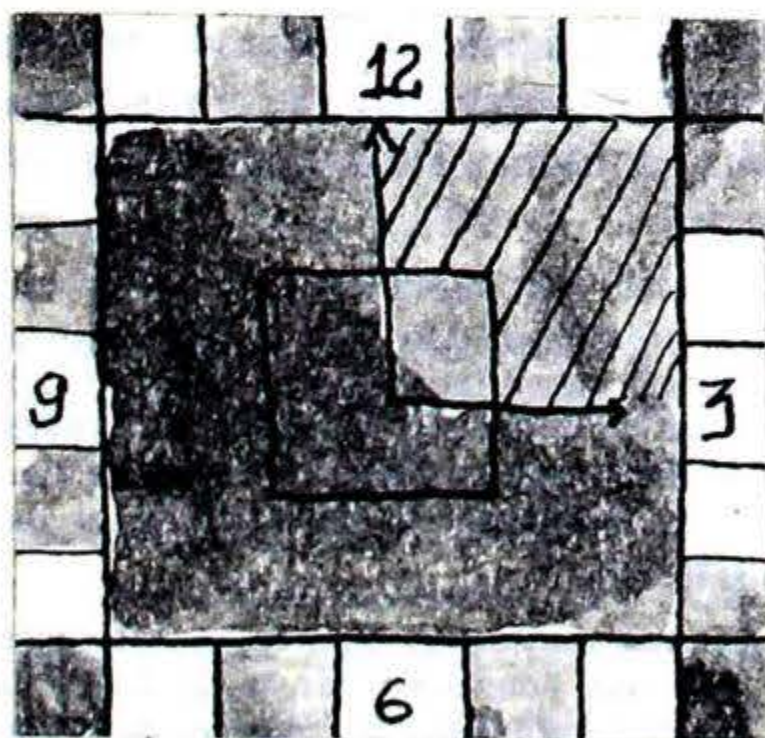
ria política. La aproximación a cada uno de estos temas varía en profundidad y en extensión, como varía la cronología y, por supuesto, el enfoque y los presupuestos de cada autor.

El artículo más extenso y que abarca un período más largo es el de Adolfe Meisel Roca ("Esclavitud, mestizaje y haciendas en la provincia de Cartagena 1533-1851"), que trata básicamente de la hacienda esclavista cartagenera de la época colonial. El autor hace algunas consideraciones preliminares sobre la conquista española en la región, sobre la evolución de la demografía indígena en el siglo XVI, sobre la encomienda y sobre las mercedes de tierras. Tales otorgamientos de tierras, que se multiplicaron en las cercanías de Cartagena entre 1589 y 1631, hicieron posible la aparición de una hacienda esclavista desde comienzos del siglo XVII. Estas nuevas unidades productivas debían servir para procurar el abastecimiento de Cartagena y de las flotas españolas una vez que quedó cegada la fuente de géneros agrícolas y de trabajo que proveían los tributos indígenas, al extinguirse casi totalmente la población nativa. El autor describe en detalle los rasgos de la hacienda esclavista que se consolidó en la provincia de Cartagena durante el siglo XVII y alcanzó un apogeo y entró en decadencia en el siglo siguiente. Según Meisel, esta hacienda esclavista se transformó en hacienda feudal al sustituir el trabajo de los esclavos por el de peones mestizos. Como los sistemas anteriores, el nuevo tipo de hacienda estaba destinado a abastecer a Cartagena y a Mompox, centros urbanos que movían los intercambios comerciales de toda la colonia de la Nueva Granada con la metrópoli. Cuando estos centros comerciales declinaron, la hacienda se encerró en sí misma reforzando todavía más sus rasgos feudales.

El artículo de Adolfo Meisel constituye en sí una pequeña monografía, en muchos sentidos más completa que, por ejemplo, el voluminoso estudio de la española Carmen Borrego Plá. A pesar de la riqueza de la información factual, la monografía quiso evitar los escollos del empi-



rismo adoptando un esquema teórico según el cual ciertas formas de producir se transforman fatalmente en otras. La virtud de este esquema consiste en que otorga la debida importancia a unas relaciones de trabajo que se transforman, según el autor, de esclavistas en simplemente serviles. Cabría observar, sin embargo, que la hacienda esclavista cartagenera no define por sí sola un modo de producción. La inversión en esclavos y su utilización en las haciendas era apenas la consecuencia de los privilegios que ostentaba Cartagena como principal puerto de la trata negrera. La hacienda resultaba ser así un sector subsidiario de un tráfico comercial cuyo género más importante, los esclavos, estaba destinado primordialmente a los centros mineros del interior. Muchos cartageneros prominentes participaron en este comercio y sin duda aprovecharon algunos esclavos en sus propias explotaciones agrícolas, no muy alejadas de la ciudad de Cartagena. Por estas razones, la decadencia de la trata en el curso de la segunda mitad del siglo XVIII trajo consigo la decadencia de las haciendas esclavistas. Por otra parte, lo que se describe como "enfeudamiento" no parece tener en cuenta la ampliación de la frontera agraria de la provincia de Cartagena en el curso del siglo XVIII y la multiplicación de los hatos que recurrieron a una mano de obra mestiza, por lo demás muy escasa. El uso de la tierra en Cartagena con la ampliación de la frontera agraria se acomoda así más bien al esquema clásico de Von Thünen.



El ensayo de Catherine LeGrand (Campesinos y asalariados en la zona bananera de Santa Marta, 1900-1935)

retoma el problema agrario, esta vez en Santa Marta y en relación con el enclave capitalista de la United Fruit Co. Aquí, de nuevo, los problemas de la mano de obra aparecen en el centro de las formaciones económicas y de sus conflictos. La autora vincula, de manera novedosa y convincente, la suerte del proletariado agrícola de las bananeras con la del campesinado de la región. Este trabajo tiende a mostrar cómo el orden de sucesión de las relaciones sociales de producción no es inflexible. Si inicialmente un proletariado agrícola resulta de la conversión del campesino en asalariado, este último puede reintegrarse a una economía campesina, como ocurrió en Santa Marta a raíz de la crisis de 1930. Esta conclusión, que contrasta con el rígido esquema de Meisel (y el esquematismo todavía mayor de Orlando Fals Borda), se deriva del planteamiento de un problema mucho más amplio, a saber, de qué manera la implantación de una agricultura comercial pudo afectar a una sociedad campesina. Sin embargo, como lo anota la autora, poco sabemos de la formación del campesinado costeño. Si la mano de obra de la que podían disponer las haciendas tradicionales descritas por Meisel para Cartagena siempre fue escasa, esto no constituyó obstáculo para que surgieran poblamientos y procesos espontáneos de colonización que se resistieron a incorporarse a las haciendas como mano de obra servil y semiservil, tal como lo ha demostrado Fals Borda. Ahora C. LeGrand argumenta que inclusive la aparición de un enclave agroindustrial estimuló movimientos migratorios que no sólo alimentaron la masa de asalariados sino también la de colonos que disputaban el monopolio de la tierra y de las aguas que ejercitaba la United Fruit.

Estos esbozos de historia económica y social agraria, que abren amplias perspectivas para el debate y la investigación, encuentran su contraparte en una historia urbana de Barranquilla. El debate se inicia con una síntesis de las tesis clásicas de Theodore E. Nichols ("El surgimiento de Barranquilla") sobre las ventajas geográficas que condicionaron el vertiginoso crecimiento del puerto en el

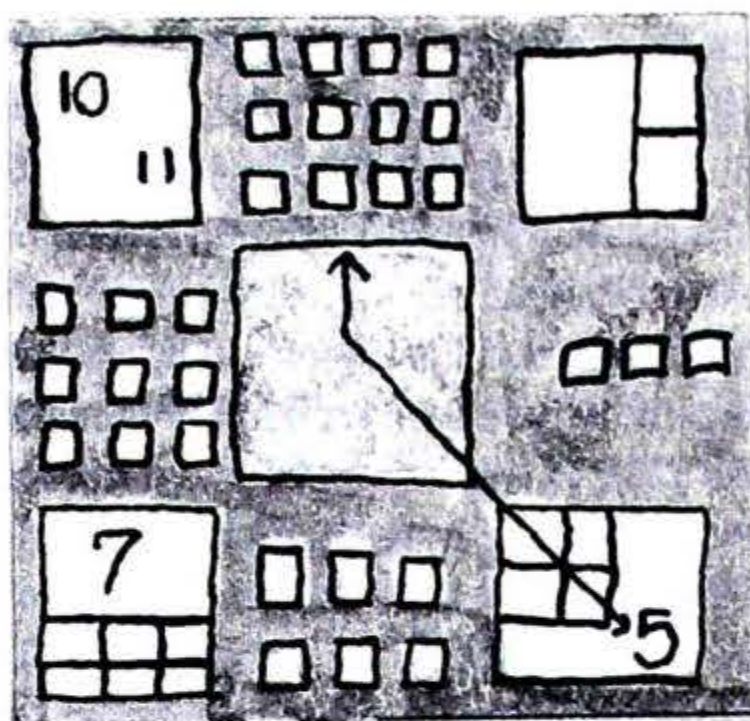
curso del siglo XIX. Manuel Rodríguez Becerra y Jorge Restrepo ("Los empresarios extranjeros de Barranquilla, 1820-1900") profundizan en el fenómeno barranquillero a través del estudio de una elite empresarial de origen extranjero. El estudio persigue las actuaciones de esa elite a partir de la aparición de algunos británicos en la primera época republicana, cuando el comercio con Europa se hacía todavía por intermedio de las colonias antillanas. Se describen las actividades de holandeses, estadounidenses, franceses, alemanes, venezolanos, cubanos, etc. en los transportes (navegación fluvial y trasatlántica, ferrocarriles), en el comercio y en las industrias. Todas estas actividades reflejan bien la creciente importancia del puerto en el proceso de incorporación del país en la economía mundial y el modelo de economía exportadora dominante desde mediados del siglo XIX. En este sentido, este trabajo es deudor, como tantos otros, de las investigaciones de José Antonio Ocampo.

La tesis de fondo, inspirada en los trabajos de Frank Safford y según la cual la preeminencia de este grupo de extranjeros no revela otra cosa que el carácter abierto de una sociedad que, partiendo de orígenes modestos, se afianzó en la iniciativa y en la experiencia de este grupo para alcanzar el primer lugar entre los puertos del Caribe, es, sin embargo, discutible. Es muy probable que los extranjeros y sus descendientes se hayan incorporado definitivamente a la ciudad y a la región. Pero, como lo ha probado Anthony Mac Farlane para la estructura del comercio colonial, los agentes de las casas de la metrópoli que operaban en Cartagena eran españoles en su mayoría. No sería de extrañar, entonces, que en una estructura de comercio neocolonial los extranjeros hayan desempeñado un papel similar.

Dos artículos de la recopilación están dedicados al estudio de la política regional. Por un lado, Gustavo Bell Lemus ("Conflictos regionales y centralismo: una hipótesis sobre las relaciones políticas de la costa caribe con el gobierno central en los primeros años de la república, 1821-1840")

explora una hipótesis según la cual el dominio del centro del país sobre la costa explotó deliberadamente conflictos y tensiones internos de la región. El tema de la región y de la unidad nacional se presta para contrapuntos de este tipo. Hay que pensar, sin embargo, que la formación regional ha sido paralela y concomitante con la formación nacional. A partir de núcleos dominantes en la colonia y durante el primer período republicano (y lo que se dice de las rivalidades entre Cartagena-Mompox-Santa Marta podría alegarse con razones muy parecidas para Popayán-Cali-Buga o para Socorro-Pamplona-Vélez) el siglo XIX negoció, a través de infinidad de conflictos, zonas jurisdiccionales cuya expresión más acabada, antes de lograrse una expresión institucional estable de unidad, fueron los estados soberanos.

Por su parte, Eduardo Posada Carbó ("Estado, región y nación en la historia de la costa atlántica colombiana: notas sobre la alianza regional de 1919") estudia las interioridades de la liga costeña de 1919. Tal vez en ningún momento los intereses regionales se expresaron más nítidamente que cuando el Estado tuvo los medios de emprender obras de comunicaciones en vasta escala. E. Posada muestra cómo, ante la inminencia de estas obras, los diversos intereses de la región costeña encontraron un acuerdo momentáneo. Dichos intereses abarcaban la preferencia por la navegación fluvial contra un proyecto antioqueño de ferrocarriles, la defensa de industrias que el interior calificaba de "exóticas", iniciativas privadas sobre explotaciones petroleras y un conflicto entre salinas marítimas y salinas terrestres. Sobre el segundo punto, vale la pena observar que, para esa época, un plan nacional de industrialización habría debido favorecer la implantación de industrias en la costa, a donde podían acceder fácilmente materias primas extranjeras y desde donde las exportaciones hubieran resultado más baratas. El interior, a su vez, hubiera podido especializarse en la producción de alimentos. Contra esquemas de este tipo conspiraban no sólo los localismos de la costa sino *todos* los localismos del resto del país.



El artículo de René de la Pedraja ("La Guajira en el siglo XIX: indígenas, contrabando y carbón") se ocupa de una típica situación de frontera en donde la estabilización de una empresa colonizadora se logró mediante sucesivos compromisos con las tribus guajiras. El trabajo describe los altibajos de un contrabando asociado en el siglo XVIII con la vecindad de colonias francesas, inglesas y holandesas en las Antillas. El autor hace énfasis en las dificultades (y los desaciertos) de un gobierno central con respecto a esta frontera. Una parte final relata los lejanos antecedentes del carbón del Cerrejón.

Todos los ensayos mencionados están repletos de sugerencias y sitúan los debates de la historia regional de la costa en un nivel envidiable. Por esta razón la presencia del artículo sobre "Núñez y la filosofía política", repleto de banalidades y fruto evidente de la improvisación, parece inexplicable.

GERMÁN COLMENARES

Un trabajo sólido

Una invitación a la historia de Barranquilla
Eduardo Posada Carbó
Ediciones Cerec, Bogotá, 1987, 124 págs.

Que la historia de Barranquilla es una historia reciente y en estrecha

relación con la actividad portuaria, resulta casi una perogrullada para los barranquilleros. Pero en realidad no es mucho lo que se ha escrito que ilustre lo que la tradición oral costeña repite en todas las esquinas de la "puerta de oro" de Colombia. La invitación que Posada Carbó nos hace a la historia de Barranquilla es un intento serio de ilustrar la evolución de una ciudad tan definitiva en el crecimiento del país.

El texto es una apretada síntesis de la evolución local entre 1870 y 1950, que enfatiza la dimensión económica en la reconstrucción histórica. De esta forma, Posada Carbó nos va mostrando el desarrollo del transporte fluvial primero y luego marítimo (a través de Bocas de Ceniza), el crecimiento demográfico, el cosmopolitismo propio de una ciudad que, comparativamente con el resto del país, recibe más inmigrantes extranjeros, el ensanche de servicios públicos, el auge y la crisis industrial¹, etc. Aunque hay referencias a una historia social, especialmente en el caso de los lazos regionales a través de la Liga Costeña de comienzos de siglo, difícilmente podría considerarse el texto como una tal historia.

A pesar de que el autor argumenta que el ensayo es un conjunto de "puntos de referencia temporal de una investigación más amplia" (pág. 16), es en realidad un trabajo sólido. El acceso no sólo a la escasa literatura histórica sobre Barranquilla, sino especialmente a fuentes documentales de archivos británicos y norteamericanos, son garantía de esa solidez.

Ahora bien, como el mismo autor sugiere, el trabajo deja planteados muchos interrogantes, que van más allá del acucioso problema sobre la fecha de fundación de la ciudad, que tanto inquieta a los barranquilleros².

¹ Adolfo Meissel ("Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla, en *Lecturas de Economía*, núm. 23, 1987, (págs. 57-84) profundiza en la relación entre mercado regional y la crisis industrial barranquillera.

² El profesor José A. Blanco ha sido quien más lejos, y con más rigor, ha adelantado la investigación sobre los orígenes de la ciudad. Sin embargo, ni él pudo establecer una fecha definitiva de fundación de Barranquilla. (Véase *El norte de Tierradentro, los orígenes de Barranquilla*, Bogotá, Banco de la República, 1987.