

Alfredo Hettner, de Manuel Uribe Ángel, de Miguel Samper y otros autores, sirven de fuentes primarias para la investigación de estos planos históricos de la Historia de Colombia del siglo XIX.

CARMEN ESCOBAR R.  
Profesora del Departamento de Historia

*Cari August Gosselmtm; VIAJE POR COLOMBIA, 1825-1826.*  
Traducción de Ann Christien Pereira. Bogotá: Banco de la República, Archivo de Economía Nacional, 1981. 374 p.

*Miguel María Lisboa; RELACIÓN DE UN VIAJE A VENEZUELA, NUEVA GRANADA Y ECUADOR.* Traducción de Consuelo Salamanca de Santa María y Leticia Salamanca Alves. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1984. 338 p.

En el siglo XIX las nuevas repúblicas latinoamericanas se convirtieron en un polo de atracción no solo por los procesos políticos por los que estaban pasando sino por el desconocimiento, casi general, entre nacionales y más aún los extranjeros, de la geografía, cultura, sociedad y economía de la época. Este desconocimiento de la realidad latinoamericana se ve acrecentado por relatos de algunos viajeros en donde la imaginación del autor supera a la realidad, (Cochrane: *Journal in Colombia*). Existen sin embargo, otra serie de crónicas "de viajes" donde los autores presentan una descripción, no tanto un análisis, mucho más ceñida a la realidad de diversos fenómenos y situaciones de estos países. Tal es el caso de los dos libros objeto de este comentario.

Los autores presentan, en un estilo agradable y fácil de leer, una serie de aspectos comunes con mayor énfasis en uno u otro. Gosselman dedica buena parte de su trabajo a una descripción, bastante vivida, de casas, ciudades y fundamentalmente de las vías de comunicación, de Cartagena a Medellín y de allí a Bogotá, por las cuales peregrinó. En los 16 capítulos de su libro dedicados a esto podemos ver una radiografía excelente de las pésimas vías de comunicación de Colombia en 1825, de las dificultades en el transporte de mercancías, de valores (oro y plata), correo, etc., y como esto eleva exageradamente los precios y obliga a las distintas y distantes regiones a desarrollar una economía (agrícola y manufacturera) que supla la carencia de artículos importados. Aunque no deja de anotar de la presencia de cuadros franceses, tapetes, cristal, pianos de cola, etc., en casas de "ricos comerciantes" y "distinguidos funcionarios". Lisboa por su parte también dedica partes de su obra a la descripción de vías de comunicación. Aunque este tema no es muy

extenso en su obra si se hallan buenas descripciones de los caminos de entonces. Sin embargo, es necesario tener en cuenta que Lisboa viajó 25 años después de Gosselman y pudo gozar de las ventajas de la navegación a vapor por el río Magdalena. Pero las dificultades de este servicio, como señala Lisboa, le permitió conocer medios de transporte similares a los utilizados por Gosselman. La descripción de champanes, bongos, canoas etc., es más exacta, más técnica, en Lisboa y fácilmente se encuentran datos sobre tamaños, calidad del material, velocidad promedio, etc., que enriquecen la descripción. En cuanto a las vías terrestres no difieren mucho las descripciones de los autores lo que muestra que entre 1825 y 1852 las comunicaciones al interior de estas provincias no reciben los mismos cuidados que las comunicaciones al exterior, a sí se trate de capitales de provincias, o de las nuevas repúblicas.

Cuando los autores tratan el problema de los grupos sociales, igualmente en forma descriptiva que no analítica, coinciden en destacar la "finura", "buenas maneras" y "educación" (en algunos casos), del grupo de la aristocracia o ("blancos" o "criollos"), en contraste con la ignorancia, tosquedad, malas maneras y falta de respeto de los indígenas, negros, mestizos y mulatos. Estos conceptos y prejuicios son más notables en Gosselman (oficial de la Marina Sueca), quien los expresa abiertamente en su obra; mientras que Lisboa (diplomático de carrera brasileño), lo hace en forma menos tajante y notoria aunque no deja de mencionarlos. Junto a estas consideraciones sobre la sociedad de la época, presentan algunos aspectos de las formas de gobierno existentes, (Lisboa en Caracas y Gosselman en Bogotá), y dan algunos informes sobre el papel que juega la aristocracia en el manejo político de estos países.

La descripción de la economía de las regiones recorridas por los autores es el punto donde mayor divergencia presentan. Gosselman, dedica muy pocas páginas a la enumeración de los diferentes productos agrícolas de la Nueva Granada y con excepción del algodón y el tabaco, sobre los cuales plantea algunas razones para su decaimiento y posibles formas de mejorar su producción, los demás aspectos: agricultura, minería, manufacturas, siguen el modelo descriptivo que caracteriza su obra. Lisboa por su parte dedica un mayor número de páginas a la descripción, muy detallada y acompañada de cifras, de los cultivos de caña y café, de las técnicas más aconsejables para cultivar estos productos los mismo que de instrumentos y técnicas para el procesamiento de los mismos. Además trae una serie de estadísticas sobre exportaciones, artículos y valor de los mismos, producción minera, población, mano de obra indígena (para Quito), etc, que convierten estas páginas de su libro en el aporte más valioso. Dichos datos se pueden aceptar con cierta seguridad ya que sus fuentes eran casi

siempre oficiales, Ministerio de Hacienda, del Interior, censos oficiales, sin que esto niegue la posibilidad de confrontarlos con otras fuentes.

Indudablemente los dos libros son de gran valía para los estudios de la historia de Colombia en el siglo XIX. El de Gosselman con su énfasis en las vías de comunicación, de la Nueva Granada y el de Lisboa con su presentación de la economía de la época (aunque toca otros puntos interesantes como educación canal interoceánico), son escritos que trabajados conjuntamente pueden dar una visión general, a pesar de sus diferencias en el tiempo, de la sociedad y economía colombianas entre 1825 y 1850.

HUMBERTO CORREDOR PARDO  
Profesor Asistente  
Departamento de Historia - U.Nal.

*José A. Ocampo y Santiago Montenegro, CRISIS MUNDIAL, PROTECCIÓN INDUSTRIALIZACIÓN, Bogotá, CEREC, 1984.*

Como el subtítulo lo indica, este libro de J.A. Ocampo y S. Montenegro es una recopilación de diversos ensayos de historia económica colombiana. El tema unificador, señalado por los mismos autores, es "la búsqueda de los factores que explican el surgimiento del capitalismo moderno en Colombia." El libro, recoge los ensayos en tres grandes secciones: la primera versa sobre la crisis de los años treinta y el origen de la industria colombiana; la segunda apunta a la historia de la protección en el siglo XIX y la primera mitad del XX; y por último, la tercera recoge dos ensayos sobre historia regional. Para nosotros lo más novedoso del libro lo constituye la primera parte.

El análisis que Ocampo y Montenegro hacen de la coyuntura de los años treinta refuta lugares comunes en nuestra historia económica y plantea una nueva interpretación tanto de los efectos mismos de la crisis, como de su impacto sobre la industrialización. Señalemos las principales hipótesis de los autores, hipótesis que se encuentran apropiadamente avaladas por al material estadístico que ellos aportan. En cuanto al sector externo, la crisis no fue tan total como comúnmente se imaginaba. Las exportaciones cafeteras, por ejemplo, crecieron hasta 1930, se estancaron cuatro años —en los cuales el incremento en el quantum compensó en parte el relativo descenso de los precios— para expandirse nuevamente entre 1934 y 1938. Los productos de enclave, banano y petrolero, no mostraron la misma resistencia a la crisis. El oro, por el contrario, fue el elemento dinámico del sector enclave,