

El primer acierto de este libro es su título: *Desafiar la geografía: una historia del transporte en Colombia*. Libro, no catálogo, como lo presentan sus editores con una modestia excesiva, independientemente de que se haya elaborado como apoyo y testimonio de la exposición a la que acompañó.

Sobre los Caminos Reales, la arriería, el ferrocarril, la navegación a vapor por el río Magdalena, el transporte automotor y la aviación comercial en Colombia se habían publicado antes libros diversos en su alcance y calidad editorial. Algunos se centraron en una de las formas específicas del transporte y en una región determinada, otros le apuntaron al desarrollo de conjunto del transporte nacional. El proyecto que particulariza al trabajo que reseñamos en esta oportunidad es, de un lado, de alcance nacional, de otro, de síntesis de ese proceso, pero una síntesis que quiso ser algo más que un resumen de lo ya hecho, que acarreó datos nuevos, escudriñó por primera vez algunos documentos, y, sobre todo, aspiró a ofrecer una lectura de esa historia, es decir, una comprensión de sus rasgos desde sus vínculos con una geografía y una historia particulares y nacionales, y también con los desarrollos tecnológicos que el mundo ha ofrecido en cada momento.

Con los recursos naturales que tenían a mano y con su talento creativo, los indígenas respondieron con una red de caminos y una tecnología de transporte elemental pero eficaz para sus necesidades de intercambio comercial, sobre todo en lo relativo, primero, al cruce de ríos y “profundas depresiones del suelo”, valiéndose de puentes colgantes hechos con bejucos y de la utilización de cabuyas y otras cuerdas vegetales para pasar cargas, y segundo, a la navegación, lo que hacían con canoas y balsas hechas también con materias vegetales. Naturalmente, los españoles aprovecharon lo que encontraron, empezando por la red de caminos, e introdujeron cambios, degradantes, unos, como el transporte de carga y de extranjeros a espaldas de los indígenas, progresivos otros como el

transporte animal de carga y personas, con la traída de caballos y bestias de carga, lo que conllevó a otro cambio: el de diseño de caminos, la construcción de puentes de madera y la orientación impuesta por una poblamiento orientado hacia el océano Atlántico y el río Magdalena. Otros factores en juego como la evangelización y la búsqueda del oro determinaron también la construcción de caminos, lo mismo que el asentamiento del poder colonial español con fines de dominio político y control de actividades económicas ilícitas.

Similar es el tratamiento en los capítulos siguientes, dedicados a la arriería, la navegación por el río Magdalena (dividido en dos apartes: el sistema de bongos, canoas y champanes que precedió a la navegación a vapor, y éste, incluyendo su papel en la economía y también en las guerras civiles, lo mismo que la etapa de su apogeo en las primeras décadas del siglo XX, donde se fundaron y prosperaron algunas empresas navieras), el ferrocarril, los deslizadores por el Magdalena (idea, propuestas innovadoras e iniciativa empresarial de Gonzalo Mejía), los cables aéreos (sistema de transporte de pasajeros y de carga, que llegó a contar con más de veinte estaciones y cubría distancias entre municipios y departamentos, apto para nuestra geografía montañosa), la aviación y, por último, el transporte urbano e interdepartamental por calles y carreteras, de tracción animal (tranvía de mulas), eléctrico (tranvía eléctrico) y mecánico automotor. En la base del origen, afianzamiento y extinción de todas estas formas de transporte hicieron presencia necesidades de orden económico de los empresarios y del Estado colombiano; incidieron, por supuesto, las innovaciones tecnológicas en materia de transporte a nivel mundial; jugó papel el talento y la creatividad de empresarios, ingenieros y técnicos colombianos en la adaptación de la tecnología extranjera a las condiciones topográficas, climáticas, hidrográficas y socioeconómicas del país, y de todo esto da cuenta el libro en sus breves capítulos. Pero se le fue la mano en brevedad en su tratamiento del transporte moderno urbano y por carretera, explicable de pronto por la publicación reciente de libros

sobre los camiones de escalera, los jeeps y el Metro, y de tanto artículo sobre el Transmilenio de la capital del país. Pero aún así, el remate se nos antoja sumario en exceso.

Entre los capítulos dedicados a la navegación por el Magdalena se intercala uno, delicioso y necesario, sobre los “Viajeros ilustrados”. Abre la lista el barón Humboldt y la siguen Saffray, Brown, André y Stuart Cochrane. Escasas pero decidoras citas sobre las condiciones de transporte que les correspondió padecer en nuestro territorio, extraídas de sus diarios y libros de viajes. Los libros de esos y otros viajeros han sido saqueados una y otra vez – y lo seguirán siendo – en busca de ese conocimiento de uno mismo que sólo el otro, el que viene de otra cultura, de otros desarrollos, le puede dar, como testimonio y aspiración, como conciencia de sí.

El contenido gráfico del libro es abundante y de gran valor ilustrativo e histórico. Las acuarelas, plumillas, dibujos, fotografías, mapas, planos, caricaturas, fotograbados y óleos reproducidos airean todos los capítulos y son decisivos para hacer de un texto interesante un texto agradable y didáctico.

El balance final en el ánimo del lector es haber leído una aventura, la de un pueblo domeñando lo bronco de su geografía para comunicarse entre sí y con el mundo, introduciendo la tecnología extranjera pero adaptándola al medio e incluso creando, con mayor y menor éxito, formas tecnológicas autóctonas.

Desafiar la geografía: una historia del transporte en Colombia. Jairo Upegui Montoya. Medellín, Fondo Editorial Museo de Antioquia, 2002.

Investigación interesante sobre la mujer trabajadora en Antioquia

El fondo editorial “Ediciones ENS (Escuela Nacional Sindical)” ha publicado hasta el momento 13 investigaciones sobre asuntos sociales, labores, económicos, políticos y sindicales, principalmente colombianos. Mujeres y trabajo en Antioquia durante el siglo XX. Formas de asociación y participación sindical, es la última de estas investigaciones editada como libro y como parte de la serie “Ensayos laborales”.

El trabajo abarca cien años: 1900 – 2000, y se divide en dos partes, cada una de las cuales asume la mitad de ese lapso. El punto de partida es el establecimiento de la participación de la mano de obra femenina en la economía nacional, de las características de dicha inclusión, como base para examinar su papel en las luchas sindicales. Aunque el período estudiado se limita al último siglo, la primera hace una aproximación a la función económica de la mujer en Colombia desde la Colonia para despejar desde un comienzo el infundio que le reconoce sólo muy tardíamente, a comienzos del siglo XX, alguna presencia a las mujeres en el engranaje de la economía nacional, que la tuvieron, sobre todo en la producción artesanal, el comercio y aun en la producción agrícola. Pero muy pronto se entra de lleno en el tema al trazar las líneas generales del contexto que da inicio en forma a dicha participación: la industrialización antioqueña desde las primeras décadas del siglo pasado, porque naturalmente fue la industria manufacturera la que acogió masivamente la mano de obra femenina, liberada del campo por una crisis cafetera que generó un movimiento migratorio considerable hacia Medellín. A partir de esta coyuntura el libro examina los rasgos que tuvo esa proletarización, que se puede resumir en una expresión: inferioridad respecto de los hombres, pues recibían salarios muy inferiores por hacer el mismo trabajo, lo que representaba una economía considerable para los patronos si se tiene en cuenta, según cita el libro, que para 1923 la mano de obra femenina representaba el “73% de los trabajadores fabriles de la ciudad”. La

discriminación por el sexo era, pues, la impronta de su quehacer laboral, a lo que se unían el acoso sexual, unas condiciones de vivienda pésimas (el precio de los arriendos era altísimo en comparación con los salarios), en absoluto mejores que las padecidas en las fábricas y desprotección en la maternidad (y aun persecución por esto, pues el embarazo en mujeres solteras significaba despido inmediato). Pero tal estado de cosas para la mujer no se detenía ahí. El libro la examina como ser social total. Por eso se pasa revista a su situación en el hogar – que, por supuesto, era también de discriminación, lo que le significaba una jornada laboral más –, en la educación escolarizada – de la que se excluía, por lo menos en el campo profesional, aun a la mujer de clase media, para quien las opciones socialmente admitidas eran el magisterio y la enfermería –, en otros empleos (sirvientas, lavanderas, costureras, etc.) e incluso en algunos aspectos de la legislación civil, que las despojaba, a favor del marido, de los bienes que hubieran llevado al matrimonio.

Establecida la problemática que marcó en su nacimiento a la mujer obrera antioqueña, en adelante el libro sigue la evolución que han tenido hasta hace cinco años los factores económicos, sociales, políticos, civiles e ideológicos examinados, incluyendo, naturalmente, su prolongada lucha gremial como respuesta a la situación general de la clase obrera en el país y a las suyas particulares, que eran de mayor explotación. Hubo dos tipos de respuesta: la reformista de las asociaciones católicas como el patronato de obreras promovido por los jesuitas y la sindical, que se enmarcó en el naciente movimiento obrero y socialista colombiano. Según precisa el texto, fuera de conquistas aisladas y particulares (como ocurrió con el movimiento de las obreras de la “Compañía de tejidos Medellín” de Bello en 1920) sus logros fueron de dos órdenes: primero, reivindicaciones iguales a las de los obreros, y segundo, paulatina diferenciación de sus banderas propias, en tanto mujeres, lucha en la cual se anota cómo tuvieron que romper la predominante inconciencia de sus mismos compañeros proletarios.

Luego se reseña un aspecto muy interesante – y sobre el que existe poca conciencia en el público no especializado – sobre lo que las

autoras llaman “La masculinización de la fuerza de trabajo fabril en Antioquia”, fenómeno que comienza a darse en la década de 1930. Para el medio siglo se encuentra consolidado en Antioquia: “Entre los 21.378 trabajadores que se empleaban en la industria textil antioqueña en 1951, había 13.073 hombres y 8.314 mujeres”. En una fecha relativamente cercana, 1980, el empleo industrial en el país ofrecía la siguiente distribución, según cita del estudio: “De 371.906 obreros industriales censados, las mujeres representaban el 30%”, aunque se señala que entre 1974 y 1980 la recesión económica afectó tanto a mujeres como a hombres. Se dan como razones la preferencia por la calificación de la mano de obra masculina en un período de avances tecnológicos y el discurso religioso que “quería a la mujer de regreso a su lugar: el hogar”. Así, la mano de obra femenina derivó hacia la economía informal y el sector de los servicios, principalmente, abriéndose así un largo período de inferioridad laboral para la mujer obrera, debido a causas diversas – la más grave de todas: el retroceso del movimiento sindical colombiano en las dos últimas décadas, debido a la represión y a una legislación cada vez más restrictiva - del que no se ha salido aún.

Aunque el título general de la segunda parte dice referirse en los cincuenta años siguientes a la misma problemática de la obrera antioqueña, de hecho se enmarca y refiere más a esa problemática pero a nivel nacional, con referencias ocasionales a dicha situación en Antioquia. En este aparte el marco político y sindical es nacional e intermacional, político y cultural. Los debates a distinta escala sobre la problemática de la mujer en dichas décadas, las configuraciones y realineamientos sindicales nacionales y regionales y la presencia femenina obrera en tales procesos, los pasos en el lento reconocimiento de los derechos civiles y políticos de la mujer colombiana, y la complejidad que ha tenido la búsqueda de una mayor participación de la mujer dentro del mismo movimiento sindical, debido ello a causas múltiples que van desde el hogar hasta razones de índole cultural interiorizadas por la mujer misma, son los grandes temas de esta segunda parte.

El volumen, de casi doscientas páginas, reconoce explícitamente su deuda con obras previas y se acompaña de algunos cuadros estadísticos que lo sustentan. Sin duda redime del silencio un aspecto importante y específico de nuestra historia, Pero su composición y escritura evidencian algunos problemas. La diferencia de énfasis y tratamiento entre las dos partes desequilibra el conjunto. La primera se centra de verdad en Antioquia, la segunda lo hace más en el país. La primera se ciñe de una manera más ordenada y despliega su asunto con pausa; la segunda, como impulsada por un ánimo de abarcar un encuadre lo más amplio posible, sacrifica la especificidad del objeto con el fin de proponer una perspectiva para entenderlo mejor en un marco nacional e internacional de la situación de la mujer trabajadora. Y dijimos que también la escritura, el lenguaje, de esta segunda parte se resiente. El tercio final de ella – sin tener en cuenta las “Conclusiones” – se enreda en una exposición descuidada, típica del trabajo que intentó abarcar mucho y por alguna razón se remata de afán. De ahí esa recurrencia final a citas de apartes de conferencias, artículos, declaraciones y otro tipo de textos, que le dan un aire de transcripción afanada, un aire desmañado.

El tratamiento es sumario, panorámico. Da la impresión de que el proyecto inicial apuntaba a un estudio más estructurado y más armónica y minuciosamente desarrollado, y que algo en el camino atropelló la intención inicial. Refuerza esta impresión la bibliografía, cuyo buen cuerpo, diversidad y seriedad reclama un ensayo más extenso y no este interesante ensayo de divulgación que, como lo señalamos al comienzo de esta nota, rescata un capítulo específico de nuestro pasado regional.

Catalina Reyes Cárdenas y Claudia Saavedra Restrepo. Mujeres y trabajo en Antioquia durante el siglo XX. Medellín, Ediciones Escuela Nacional Sindical, 2005.

