

1. Barreras que quitan el aliento

ANA MARÍA GIL ZAPATA
agilzap@eafit.edu.co

Introducción

El estudio documental que desarrollé durante el segundo semestre de Administración de Negocios, como ejercicio de investigación con el fin de tener un acercamiento a la realidad histórica, cultural y empresarial colombiana del siglo xx, lo hice a partir de una serie de fuentes que se encuentran en la Sala de Patrimonio Documental de la Institución. El proceso fue arduo. Durante el periodo, realicé constantes visitas a la biblioteca con el objetivo de recoger la información considerada como importante y necesaria para el trabajo. La selección fue algo confusa al comienzo, pues no contaba con suficientes bases para formarme un criterio sobre la calidad de la misma pero, a medida que transcurría el ejercicio, adquirí habilidades y conocimientos que me permitieron elegir de manera correcta lo que mejor se asociaba a mis requerimientos.

Los mejores momentos de esta experiencia los asocio con la posibilidad de conocer un lado de mi país que jamás me hubiese atrevido a explorar. La oportunidad de tener contacto con la historia de Colombia y con algunos de los acontecimientos que sucedieron en 1900 y 1901 me brindó la posibilidad de “vivir en ese contexto”. Al recorrer con mi mirada las páginas amarillentas y algo rasgadas del periódico *La Patria*, tuve sentimientos de felicidad, asombro y algunas veces de tristeza al conocer todas las circunstancias por las que pasaron nuestros empresarios de esa época; una mezcla de sentimientos que me permitieron descubrir que nada de lo que tenemos ahora hubiera sido posible sin los grandes aportes que ellos hicieron a nuestra patria.

De todas las visitas a la Sala de Patrimonio Documental, seleccioné 40 noticias, las cuales informaban, en general, sobre las oportunidades de negocio que se presentaban en ese tiempo, las iniciativas que tuvieron algunos empresarios, el espíritu emprendedor que caracterizaba a los antioqueños, las distintas innovaciones, máquinas y procesos que se fueron introduciendo al país, así como las diferentes empresas que se crearon y, sobre todo, sobre las enormes dificultades que tuvieron que afrontar. Época de abundantes

conflictos (Guerra de los Mil Días), en la cual debieron sortear grandes obstáculos de tipo económico, social, geográfico, político, cultural, etc. que estancaban sus impulsos de sacar adelante esta tierra, obstáculos que frenaron sus ingeniosas ideas e hicieron que todo fuera más lento, difícil y poco efectivo.

Tales situaciones me hicieron decidir que orientara mi ejercicio de investigación hacia la categoría “Dificultades”, con el fin de intentar contestar la pregunta: ¿Qué dificultades debieron sortear los empresarios de 1900 a 1901?

La información resultante de esas noticias la complementé con la lectura del capítulo trabajado en clase del libro *El ideal de lo práctico*, de Frank Safford, pues allí también se describen aspectos importantes sobre el estancamiento del país en relación con las principales dificultades que afectaron a los empresarios de la época.

El contexto a principios del siglo xx

Al finalizar el siglo xix, Colombia estaba sumida en un estancamiento económico generado por causas de tipo geográfico, sociales, estructurales, fiscales y culturales. Esta situación hizo más difícil el inicio de un proceso de industrialización en algunas regiones, como resultado de un conjunto de condiciones adversas que obstaculizaron las iniciativas y los esfuerzos de algunos empresarios.

La estructura geográfica del país, los patrones económicos y sociales que se desarrollaron en el periodo colonial y los múltiples problemas del siglo xix tendieron a limitar las oportunidades económicas, a canalizar las energías hacia direcciones improductivas y frustrar los esfuerzos por lograr un desarrollo nacional. (Safford, 1989, 46)

Todos estos antecedentes dan pie para explicar las enormes dificultades vividas por algunos empresarios durante el lapso 1900 a 1901, en medio de guerras civiles constantes como la Guerra de los Mil Días, cuando las vías de comunicación y los medios de transporte no estaban suficientemente desarrollados para permitir todas las operaciones requeridas por los procesos de modernización que se pretendían llevar a cabo. Los gobiernos no ejercían una administración apropiada y, por consiguiente, las relaciones comerciales sufrían enormes padecimientos debidos a la tasa de cambio muy alta, los fletes caros, la exagerada emisión de papel moneda, la escasez de medios, las huelgas, el clima, el agio y otros factores que frenaban el desarrollo del país.

Para dar una explicación de las circunstancias enunciadas se hace necesario, entonces, responder a la pregunta: ¿Qué dificultades debieron sortear los empresarios de 1900 a 1901?

El movimiento industrial y mercantil de los pueblos, tiene como base fundamental de su estabilidad y su progreso, el orden y la paz, se requiere hacer los esfuerzos necesarios para que esa base se sostenga, ya que destruido ese soporte, entran la industria y el comercio a funcionar con incertidumbres, con vacilaciones, dificultades y tropiezos, que los detienen en pernicioso estancamiento, o que los obliga a obrar contra leyes naturales de saludable eficacia. (*La Patria*, 1901, 61, 242)

Estos elementos permiten introducir el tema y hacer énfasis en que es fundamental conocer las dificultades y trances que se enfrentaban en Colombia a principios del siglo xx, para entender la evolución que aquí se ha llevado hasta nuestros tiempos.

Nuestra patria, un lugar donde el río Magdalena era una vía de comunicación vital para el sustento de la población en ese entonces, debía prestar cuidadosa atención a todos los aspectos que atentaban contra la correcta circulación de mercancías que por allí se daba, pues de lo contrario:

[...] paralizado el comercio, porque la desconfianza que engendra la guerra suspende exportaciones e importaciones e inmoviliza el capital, y porque la interrupción de la navegación de la arteria fluvial más poderosa del país, impone esa paralización, vamos llegando al desabrigo y al frío inclemente, vamos llegando a la carestía abrumadora para todos. (*La Patria*, 1900, 13, 50)

Ninguno de los problemas comerciales existentes exigía una solución más pronta que promover el movimiento de mercancías a través de esa importante vía, ya que de ello dependía la salud de la República. Es más, sin tal solución, según se indicaba en la prensa del momento, la paralización industrial y comercial produciría la ruina (*La Patria*, 1900, 15, 58).

El principal obstáculo que encontraban los empresarios era, pues, la limitación de las importaciones y exportaciones de mercancías debido al problema de tráfico existente, lo que obligaba a dejarlas en las bodegas. Por tanto, era imperioso que el Gobierno tuviera agentes que fiscalizaran y que pudieran “establecer la justicia en los embarques, por turno riguroso, según el tiempo de demora en las bodegas, prefiriendo los más antiguamente almacenados” (*La Patria*, 1901, 37, 148). Además, era necesario abolir la especulación privada y “establecer una tarifa de fletamentos, equitativa, justa, severa y cierta para todos, sin preferencias odiosas ni desigualdades irritantes” (*Ibíd.*), medida que debía adoptarse para hacerle frente a la situación descrita y para que “el fecundo movimiento comercial no se estanque, se facilite y se alimente cuanto lo permita la situación de guerra en que por desgracia estaban” (*La Patria*, 1900, 15, 58).

Un ejemplo claro que muestra esta situación lo proporcionan las relaciones comerciales que se establecían en los puertos de Caracolí y Puerto Berrío, en donde “el

estancamiento en las bodegas [...] de millares de bultos de exportación de cueros y café, mal almacenados por su misma cuantía, ha hecho que el comercio de esta plaza sufra enormes pérdidas” (*La Patria*, 1901, 37, 148). Además, las condiciones climáticas en que se encontraban dichas bodegas también afectaban las mercancías almacenadas allí, razón por la cual se requería darle mayor prioridad a los productos guardados con anterioridad a fin de no verlos destruidos por el calor y la humedad de ese duro clima. Testimonios de ciertos empresarios dan cuenta de ello:

Algunos hemos tenido que vender a menos precio cueros y café, porque no estando en capacidad de ir a ofrecer propinas, nuestros artículos quedaban en las bodegas para perderse completamente. No han transportado sino mercaderías que el agio o las influencias alcanzaron a enviar, dejando en la Costa las de aquellos comerciantes que por dignidad o por falta de esas influencias no pedían el embarque de sus bultos. (*Ibid.*)

Otro problema que giraba alrededor de la navegación en el río Magdalena está relacionado con los derechos de exportación. En algunas ciudades, la situación limitaba los intereses de enviar al extranjero los productos de algunos mercaderes (principalmente de metales), razón por la cual el Gobierno tomó medidas que estimularan el comercio, como ocurrió en la Costa Atlántica, donde se destinaron ciertos buques, mediante el pago de un flete moderado, para el transporte de los artículos de importación y exportación que se hallaban demorados en las Aduanas del Atlántico y los puertos de aquel río (*La Patria*, 1900, 7, 27).

Según *La Patria* (1900, 13, 50), “abrir la navegación es mover una masa inmensa de valores que serán fuente de recursos para el Fisco y que aliviará al comercio de la pesada carga que el estancamiento le impone”. Esta medida era necesaria para los pobladores de nuestro país, ya que por el río Magdalena se sostenía la economía y por allí:

circulan los grandes intereses que son la vida, el aliento mismo de la nación: la vida comercial de Colombia está en esa circulación. Por el río se llevan al exterior las grandes riquezas que para él envían el trabajo y la industria nacionales. Por él se trae cuanto fuera necesita un pueblo entero. Con toda propiedad, pues, se dice, que el Magdalena es la más poderosa arteria comercial del país. (*La Patria*, 1900, 15, 58)

Como ya se mencionó, existían otras dificultades en ese contexto; las generadas por el alto índice cambiario y por la extremada emisión de papel moneda, lo que conllevaba a una terrible alza en los precios de los productos y a una carestía mortal. En *La Patria* (1900, 8, 32) se describió así la situación, causante de miseria, hambre y escasez, que presenciaban algunos empresarios de la época:

Quizá no es la revolución, ni las epidemias, ni los largos veranos, etc., etc., el más cruel de los azotes que afligen a nuestra infortunada tierra colombiana. Hay un mal agobiador que pesa sobre todos como un cerro de plomo, sin esperanza de que tenga fin. Este flagelo tremendo es el precio exagerado de las cosas de primera necesidad, debido en mucha parte a la codicia de los que saben hacer toda desgracia productiva para sí mismos.

En primer lugar, era evidente que si el precio de las letras sobre el extranjero subía, como consecuencia de tan elevado cambio, los precios de las mercancías extranjeras y sus efectos sobre el país subieran enormemente (*Ibid.*). Por consiguiente, tal situación, donde se combinaba el aumento en el precio con una disminución y desmejora en el producto, se transformaba en una “verdadera extorsión”, era un atentado contra la subsistencia de los pobladores.

Estas dificultades de tipo económico posiblemente hubieran llevado al país a una decadencia mortífera, de no ser por las regulaciones que poco a poco se fueron imponiendo, sin las cuales los habitantes hubieran quedado hundidos en papel moneda y sin productos que consumir o exportar.

Por otro lado, la nación estaba azotada por una carestía “causada por la guerra y la inmoderada emisión de papel moneda; y si bien se medita, estas causas pueden reducirse a una: la guerra; porque ella es la que ha hecho necesaria la extraordinaria emisión de papel de curso forzoso” (*La Patria*, 1900, 11, 42). Según este reportaje, de acuerdo con las leyes económicas:

Quando un artículo de consumo general sube, es porque ha escaseado, debido a que su producción ha sufrido accidentes o contrariedades. Si se trata del maíz, por ejemplo, será porque el verano o el invierno, o el arrancador, o la langosta, mermaron la cosecha; o porque los jornales o los fletes subieron.

Pero en ese momento, además de estos factores, había que agregar que la producción estaba reducida porque los brazos encargados de ejecutarla se encontraban en la guerra; había, por tanto, precios muy altos y mercancías insuficientes. No obstante, pretender que los empresarios bajaran el precio de sus productos porque el pueblo no podía adquirirlos hubiera sido una solución artificial, llevándolos a una insolvencia mayor y a una carencia absoluta, porque así nadie desearía cosechar, pues los costes de producción serían mayores que las ganancias que deberían obtener.

Se planteaba también otra solución: permitir la intervención del Gobierno en la regulación del precio, salida más nefasta que la propia guerra, por lo cual, el único recurso que quedaba para darle remedio a la carestía de víveres era que cesaran los conflictos y los “guerreros” se ocuparan en el trabajo agrícola y minero, con el fin de aumentar la producción, satisfacer las demandas y dejar algo para la exportación.

El 27 de noviembre de 1900 (*La Patria*, 1900, 21, 82) se debatía también otro problema gigante que atentaba contra la industria cafetera, renglón importante de la economía del país: la necesidad de:

Importar del exterior todas las máquinas que nuestra industria cafetera requiere para el beneficio del grano. Desde los más sencillos y rudimentarios aparatos, hasta los más complicados, todo era preciso traerlo. De allí provenía que fueran contados los plantadores que pudieran establecer maquinarias completas, donde se dieran las diversas transformaciones que necesita el café para quedar en estado de entregarlo a los mercados donde se consume o se vende.

Tal situación debía ser suspendida o por lo menos reducida, porque el precio de las letras iba a llegar a tal altura que sería casi imposible pedir maquinaria alguna al exterior; en consecuencia, se hacía urgente empezar a producir aquí mismo todos los dispositivos necesarios para el proceso productivo, pues no se veía una desgracia más pavorosa que la caída de la industria cafetera.

Los inconvenientes no terminaban allí. Se hace necesario hablar de los obstáculos de infraestructura, de comunicación terrestre (caminos y ferrocarriles) y de los altos fletes que también perturbaron el desarrollo económico de Colombia durante esos años.

El transporte de frutos y mercaderías era tan caro que el recargo, por este rubro, que sufrían unos y otras, causaban precios fuera del alcance de la generalidad y hacían que los consumidores pobres fueran quedando vedados al acceso de tales productos. Pero, ¿por qué se estaba dando esta alza en el costo de transporte? Según *La Patria* (1900, 15, 59):

El crudo invierno por una parte y la descuidada negligencia por otra, van haciendo intransitables nuestra vías de comunicación. De allí viene una tarifa de fletes espantosa, y de allí una carestía de víveres que aterroriza. A los caminos debe ponérseles mano, escogiendo tiempo oportuno. A los dueños de recuas que acarrear víveres, debe dárseles seguridad, certeza, confianza absoluta, plenísima de que no se les quitarán sus bestias.

Esta era una de las posibles explicaciones que se exponían en aquella época a semejante hecho y que evidenciaban la desidia ante la mejora de las carreteras, vías y caminos existentes, la cual afectaba enormemente la economía nacional.

Por ejemplo, los caminos de Antioquia exigían frecuentes reparaciones para poder mantenerlos transitables en épocas de sequedad y, con mayor razón, cuando sufrían las consecuencias de una fuerte y larga estación de lluvias. Solucionar esta deficiencia era un requerimiento primordial si se quería tener un buen flujo de mercancías.

En tal sentido, el Gobierno expidió el decreto 273, del 3 de noviembre de 1900, por el cual se dispuso la devolución de fondos de caminos a los municipios para la restauración

de las vías (*Ibíd.*), medida que no fue suficiente porque también se solicitaba una reparación y ampliación rápida de las líneas del Ferrocarril de Antioquia.

Tantos problemas de transporte afectaron negativamente las exportaciones; con la escasez de animales de carga, el valor de los fletes se quintuplicó, haciendo más difícil la llegada de los cargamentos a su destino (*La Patria*, 1901, 47, 186).

En el caso de nuestro departamento, por ejemplo, este grave problema industrial no tenía otra solución que hacer un último esfuerzo para coronar la obra de traer los trenes del Ferrocarril de Antioquia a la estación de Providencia, solución que solo requería de bastante mano de obra, resolución enérgica y dinero para llevarla a cabo.

Con la prolongación de la línea hasta Providencia se acortaría el viaje redondo en cuatro jornadas, con lo cual se haría una grandísima economía de tiempo, de esfuerzo y de dinero en el gran movimiento de exportación e importación del Departamento. (*Ibíd.*)

Por otra parte, para algunas personas era sorprendente que en Antioquia no se hubiera construido un ferrocarril que, además de servir al tráfico del valle de Medellín, centro de esa población y de intenso movimiento comercial, llegara hasta el río Cauca y pasara por las ricas carboneras de Amagá, con las cuales el departamento se articulara a las carboneras y pudiera, de ese modo, “ liberarse de la ominosa leña para las locomotoras” (*La Patria*, 1901, 85, 338). Además, también se afirmaba (*Ibíd.*) que era “vergonzoso” que no se aplicaran vehículos de rueda en la carretera que existía desde Medellín hasta el pie de la cuesta en el camino hacia Santodomingo y se desperdiciara de esta manera una vía que podría dar solución a los altos fletes, los cuales, al final, terminaban pagando los consumidores.

Finalmente, cabe anotar que los problemas generados por las relaciones laborales también fueron dificultades para los empresarios de la época, aunque sorprendía que fueran motivos de discordia, como bien lo señalaba *La Patria* (1901, 54, 214):

Los movimientos sociales son explicables en las grandes ciudades de Europa donde los gremios de obreros excluyen de sus labores a todos aquellos que no pertenecen a ellos; donde el rigor del frío y el hambre hacen estragos, [...] pero entre nosotros, donde ni el frío ni el hambre se conocen; donde en los cafetales, en las minas, en las haciendas, en las activas construcciones de las ciudades, tienen trabajo bien remunerado, abrigo y alimentación suficientes, ni se explican ni se justificarán.

Ahora bien, con los elementos mencionados es posible hacerse a un panorama de las dificultades que tuvieron que superar nuestros empresarios para sacar adelante sus iniciativas de desarrollo, obstáculos que, como grandes barreras al proceso de

industrialización, debieron sobrepasar para alcanzar la meta. Y nada más propicio, a modo de conclusión, que citar al periódico *La Patria* (1901, 55, 218) donde se muestra, a grandes rasgos, lo que se debía afrontar y hacer para ayudar al crecimiento económico del país:

No olvidemos las desventajosas condiciones geográficas en que estamos colocados, en el centro de un Continente, con escasas y malísimas vías de comunicación. Tengamos todos presente que la miseria y el hambre, todo lo tocan, todo lo invaden. Hay países en América y en Europa donde una mala cosecha produce desequilibrios y trastornos y crueles crisis sociales y miserias aterradoras; pero en esos países hay el remedio de los ferrocarriles y los vapores que transportan rápida y eficazmente los frutos que unos países envían a los otros para aliviar sus miserias; pero entre nosotros, donde no podemos importar nada porque el alto cambio lo prohíbe, y aunque se importara no podríamos llevar los frutos sino a escasas ciudades, la necesidad de alentar, de proteger la producción adquiere proporciones de urgencia que no pueden desatenderse.

Comentarios personales

La experiencia proporcionada por este ejercicio de investigación me ha servido de manera gratificante, porque, aunque el proceso fue duro, largo y tedioso, los aprendizajes adquiridos son incomparables.

La posibilidad de poder interactuar con el periódico *La Patria* me permitió comprender de manera general cuál era la situación que envolvía a los empresarios de esa época; me mostró una cara de mi país que para pocos resulta interesante, pero una experiencia como estas te envuelve, te apasiona y te atrapa. Adicionalmente, me proporcionó una infinidad de herramientas para conocer la historia de Colombia y, sobre todo, me hizo entender que para llegar al éxito hay que superar una cantidad innumerable de obstáculos, pues estos, finalmente, formaron en los colombianos un carácter de patriotismo, de tenacidad y de ambición por alcanzar la meta.

Con el ejercicio pude desarrollar actitudes y aptitudes investigativas que más adelante necesitaré en el curso de mi carrera, las cuales serán de vital importancia para mi progreso y realización personal, porque al tener un espíritu investigativo se pueden alcanzar cosas impensables pero posibles.

Por último, cabe resaltar que este trabajo me sirvió de gran ayuda para acercarme a un análisis más crítico de la información proporcionada por diferentes medios de comunicación; ahora me siento con las capacidades intelectuales para recoger datos, relacionarlos y a partir de allí realizar análisis argumentativos que muestren, de manera más técnica y clara, mis puntos de vista, basados en hechos reales.