

4. Empresas colombianas, crisis y guerra mundial

ADRIANA SIERRA GARAVITO
asierr11@eafit.edu.co

Introducción

El artículo que presento pretende ubicar las condiciones y dificultades que sortearon los empresarios de principios del siglo xx, en especial durante los años 1920 y 1941. Dos años con interesantes contextos —crisis económica (1920) y Segunda Guerra Mundial (1941)— fundamentales para la comprensión de los temas desarrollados en el curso. Tomé como fuentes primarias la publicación seriada *Colombia. Revista Semanal* del año 1920 (No. 183 al No. 229) y el periódico *El Diario* del año 1941, entre los meses de abril y junio. De las 31 fichas que recopilé, seleccioné 11 para tratar de comprender qué dificultades debieron sortear los empresarios nacionales en sendas coyunturas.

Para el trabajo, abordo situaciones que vivieron los productores de la época. De manera breve, dejo evidencia de las realidades de los sistemas de transporte, de las explotaciones mineras y del trabajo campesino, así como otros de los importantes aspectos a tener en cuenta en el proceso de industrialización en el país.

En términos generales, con el ejercicio de investigación he profundizado sobre los hechos sociales, geográficos, económicos, culturales e históricos del desarrollo del empresariado industrial colombiano posterior a la Guerra de los Mil Días, pasando de un estancamiento económico a la modernización económica e industrial. Esta experiencia ha sido motivadora y estimulante en mi carrera de Administración de Negocios y me sirve para fortalecer mis conocimientos académicos sobre la comprensión del espíritu empresarial y proyectarme hacia mis planes futuros.

Lo que expongo demuestra que los empresarios no solo requieren dinero sino una actitud especial para hacer frente a las dificultades y variables que impactan favorable o desfavorablemente a sus empresas y la época en que viven, en especial a las cuales me refiero en este estudio.

Repercusiones de las dos guerras mundiales

Durante los años 1920 y 1941, los empresarios colombianos vivieron algunas de las influencias de la época entre guerras que hicieron lento su desarrollo y los obligaron a atravesar etapas que solo pudieron sortear con el paso de los años. Muchas variables del entorno político, económico, social y hasta demográfico impidieron que la pujanza que pudieran tener se viera reflejada de inmediato en la economía nacional.

Tras finalizada la Primera Guerra Mundial (1914-1918), causante de innumerables desastres económicos, Colombia atravesaba por una crisis financiera importante que la llevó a la depreciación del oro y a la inestabilidad del papel moneda. Para cambiar tal situación, el Gobierno tuvo que adoptar algunas medidas económicas como la de convertir por oro y amortizar el papel moneda que, sin embargo, trajeron consecuencias desfavorables para los comerciantes. Aumento de los precios, que a su vez producía una disminución de las utilidades de los productores, incremento en los gastos de producción, retardo del pago de salarios y especulación de los acreedores cuyas propiedades perdían valor con el tiempo. El alza en los precios también produjo una reducción de las exportaciones ya que los productos nacionales resultaban demasiado caros para competir con los extranjeros (*Colombia. Revista Semanal*, 1920, 193, 412):

De tal suerte que hoy estamos sintiendo aquí los efectos del papel moneda que circula en las naciones europeas de manera tan real y positiva como si ese papel circulara entre nosotros; o algo peor, nos alcanza buena parte de las perturbaciones que él entraña, y no nos toca parte ninguna de los limitados beneficios que él comporta.

En segundo término, el papel moneda causa daños porque, siendo inconvertible y de obligatorio recibo, inunda el mercado, se cotiza con descuento y ocasiona el alza general de precios.

Los problemas del transporte

Las dificultades no paraban allí. Los comerciantes, cafeteros y dueños de vapores de principios de siglo estaban muy interesados en el problema de los medios de transporte por el río Magdalena. Se comentaba con frecuencia que en esta vía se encontraban obstáculos muy serios en algunos trayectos, lo que perjudicaba enormemente a los empresarios y al desarrollo económico del país en general. En ocasiones, el río presentaba bancos de arena crecientes, desbordamientos y complicaciones como árboles caídos en sus aguas, los cuales golpeaban las embarcaciones y las inmovilizaban por varios días. En consecuencia, la carga que se transportaba no llegaba a tiempo al puerto marítimo desde donde partían los buques con las exportaciones, por lo cual estas disminuyeron y trajeron pérdidas a sus dueños.

Como solución a esta problemática se propuso la canalización del río con el fin de facilitar la navegación de los vapores (*Colombia. Revista Semanal*, 1920, 212, 111). En las condiciones como estaba esta vía fluvial, ciudades importantes como Barranquilla se veían permanentemente lesionadas ya que el Magdalena era un medio importante para el desarrollo de sus actividades principales. La historia de Barranquilla está indudablemente asociada a su relación con el río, en tanto le era vital para consolidar su proceso de acumulación de capital a través de las diversas gestiones comerciales, mercantiles y fluviales que discurrían en su entorno (Vega Cantor, 2002).

De otro lado, uno de los departamentos más damnificados por lo que le pasaba al río Magdalena era Antioquia, por lo cual se propuso entregarle el 70% de los fondos del impuesto de canalización para invertirlos en esa obra, de Puerto Berrío hacia abajo. Era absolutamente irrisorio pensar en construir ferrocarriles para sustituir los problemas del río, ya que el transporte fluvial era el más barato que había en ese momento.

El Magdalena se vio afectado también por la disminución de su caudal, por lo cual se propuso estudiar las causas que estaban influyendo para que eso ocurriera; se hablaba, por ejemplo, de la tala de los bosques y la disminución de las aguas que afluían a su cauce, como los principales inconvenientes que ocasionaban problemas a los vapores:

Sólo sabemos que con frecuencia, con desconsoladora y alarmante frecuencia se varan los buques, y las bodegas de los puertos se atascan de carga, con enorme perjuicio para la riqueza pública, que ha perdido varios millones por esta causa.

¿Cuánto vale la diferencia que se perdió por no haberse podido exportar rápidamente, de manera que alcanzaran los precios altos del café, y de los cueros, los doscientos o trescientos mil bultos que había antes de la baja enorme con que ahora se están vendiendo? (*Colombia. Revista Semanal*, 1920, 222, 216)

Se concluyó, entonces, que si se mantenían en buen estado los medios de transporte antiguos y el río, mejoraría considerablemente la navegación por este y, por consiguiente, el comercio nacional e internacional, así como las condiciones para los comerciantes.

A principios del siglo xx, por iniciativa de la élite empresarial y comercial de los sectores privados y públicos de Medellín, quienes estaban interesados en el mejoramiento de la calidad de vida, el progreso y la valorización de los terrenos de la ciudad, se creó un medio de transporte especial, el tranvía. Para 1941, ya era un sistema de transporte masivo en la ciudad, el cual tuvo mucho impacto en la historia de su desarrollo urbano. Se constituyó en el medio principal para el sector industrial que acogía a una gran cantidad de población obrera, en el contexto de un amplio proceso de industrialización que vivía el

país; de este modo, con fácil acceso y bajo costo, los trabajadores podían moverse por la ciudad y hacia las fábricas donde laboraban.

Pero justamente en ese año surgieron los problemas del tranvía, como derivación de la guerra que se estaba librando en Europa, pues no se podían importar los materiales para su mantenimiento; el sistema estaba deteriorado y las fábricas de otros países no producían las piezas que se necesitaban en Medellín. A esto se adicionaba el proyecto de reemplazar el tranvía por buses, lo que hacía injustificable seguir invirtiendo en mejoras y reparaciones a esos equipos (*El Diario*, 1941, 8 de abril, 4).

Tal situación forzaba a la terminación de este medio de transporte y al cierre de una empresa importante, generadora de empleo, a la cual se le ocasionaban cuantiosas pérdidas económicas. Los industriales, por su parte, tendrían dificultades con los obreros, quienes no podrían acceder a un medio masivo para transportarse.

Los problemas en la minería

Desde mediados del siglo XIX hasta principios del siglo XX las empresas extranjeras se vieron atraídas por las importantes expectativas de las explotaciones auríferas colombianas. Su propósito no solo era traer capital, sino también superar el retraso en el desarrollo económico causado por las guerras de la independencia, así como transferir tecnología y capital humano. En tal sentido, realizaron grandes inversiones en el desarrollo, explotación y modernización de los equipos para la extracción de metales preciosos y concentraron un gran número de trabajadores asalariados. Según Frank Safford (1989), desde siglos atrás la minería era la actividad más importante de Antioquia, inclusive por encima de labores como la ganadería, la agricultura y el comercio.

No obstante, hacia el año de 1941 estaba en peligro la producción de oro debido a que no se incentivaba la labor del minero en las empresas nacionales y se producía mayores cantidades del mineral en las compañías de capital extranjero. Para ese entonces había 16 minas explotadas por este y 17 minas, por inversionistas nacionales. Así lo reportó *El Diario*, el 22 de abril de ese año, en su página 7:

El aporte de Antioquia a la producción colombiana de oro fue del 66% en el año 1940; y de este alto porcentaje, el 90,07% es producido por 12 municipios, los de Zaragoza, Segovia, Yarumal, Yolombó, San Roque, Santa Rosa, Anorí, Remedios, Amalfi, Gómez Plata, Titiribí y San Rafael, y el 9,03% restante por los 87 municipios restantes. A las empresas de capital extranjero correspondió en el año de 1940 un 64,90% de la producción total en Antioquia; el 15,94% a las empresas de capital nacional, y el 19,16% a las pequeñas industrias.

El Gobierno anunció malas perspectivas para la industria minera del país. La escasa ayuda de la nación al progreso de esta actividad significaba un problema para sus empresarios, pues no generaba las regalías suficientes que pudieran revertir como aporte al sector a nivel nacional, fortalecer el desarrollo económico y social, crear estabilidad en las pequeñas empresas, así como garantizar un trabajo decente a miles de personas.

Ya en 1940 se sentían los estragos de la Segunda Guerra Mundial en esta importante industria, lo que constituía otra de las preocupaciones para el Gobierno, los mineros y la Asociación Colombiana de Mineros, pues se estaban agotando los reactivos para el proceso de cianuración lo que implicaba una parálisis de la explotación de veta en el país. Además, debido a la incidencia del conflicto bélico europeo en los Estados Unidos, desde aquí se restringían algunos elementos indispensables para la minería, como el zinc, cianuro, mercurio y otros, ya que en el país del Norte eran considerados productos de las industrias de guerra (*El Diario*, 1941, 9 de mayo, 2 y 7).

Las limitaciones en las importaciones hicieron mucho daño a los empresarios, debido a que alrededor de la actividad minera se aglomeraba una serie de actividades como la compra de equipos, insumos y servicios de distinta índole, así como la venta de productos minerales que contribuían a difundir el impacto económico de la minería y a la diversificación de la economía.

Según José Antonio Ocampo (1988), tanto las actividades mineras como las dificultades que se presentaron concurren entre los miembros de la élite de la sociedad para moldear algunos rasgos del denominado espíritu empresarial antioqueño.

La cuestión campesina

Otro tema en cuestión era el relacionado con la importancia del campesino para la economía nacional. Esta parte de la población colombiana ha sido históricamente marginada a nivel cultural, social y económico de los procesos de la sociedad en general, agudizando con ello las condiciones de desigualdad y pobreza. Este sector ha sido el motor de la producción nacional agropecuaria y puede elevar su importancia en la economía del país si hay un apoyo adecuado del Estado.

En un país tan extenso y de características agrícolas, mineras, ganaderas etc., [es]³ forzoso tener en cuenta la gran masa que el campesinado representa para la economía nacional, a fin de hacer todo lo necesario para impedir que fracase en sus empresas y se desadapte en sus labores naturales. Enriqueciendo el campo habremos asegurado la economía y avanzado bastante en el camino de la paz social. (*El Diario*, 1941, 22 de abril, 7)

3 Texto en llaves fuera del original.

Los empresarios esperaban que con una buena estrategia de desarrollo agrícola, orientada a incrementar el potencial de los pequeños campesinos, obtendrían grandes ventajas para la producción de sus tierras: podrían garantizarle al campesino la alimentación familiar con un coste de producción bajo; generarle más empleo para promover un desarrollo más equitativo, con menos desigualdades sociales; incrementar la demanda de otros bienes y servicios, y disminuir la importación de alimentos, así como el gasto de divisas del país.

En la misma dirección, los empresarios estaban preocupados porque el Gobierno aducía la falta de fondos para avanzar en la terminación de la carretera al mar. Las máquinas serían trasladadas a Cartagena para la construcción de otras vías, según lo anunciaba *El Diario*, el 8 de abril de 1941, en su segunda página. Los ingenieros encontraron muchos inconvenientes para la construcción de aquella carretera, pues, además del lento desarrollo de las obras debían enfrentarse al terreno montañoso y selvático del país.

Por todo lo anterior, el principal obstáculo contra el cual luchaban los empresarios de esa época era la falta de adecuados medios de transporte y de infraestructura vial para el traslado de sus principales productos agrícolas, mineros y ganaderos. El desarrollo de esa importante vía de comunicación terrestre con el mar podría traer muchos beneficios: eliminaría el paso por algunas poblaciones intermedias, reduciendo con ello el tiempo de las operaciones comerciales, a la vez que facilitaría ampliar el mercado, el acceso a servicios médicos y educativos y a bajar los costos de las materias primas y de mano de obra en el intercambio de bienes intermedios y finales entre las diferentes regiones. Era claro que, entonces, que a través del aprovechamiento de las economías de escala, se incentivarían el comercio regional e internacional y se harían posibles la comercialización de la agricultura, la especialización de la industria y la expansión del empleo.

En Colombia, a esa altura del siglo xx, la carencia de vías de comunicación hacía difícil y costosa la comercialización de los productos urbanos hacia diversas regiones del territorio nacional. Por tal motivo, los industriales veían la necesidad y la importancia económica y social de su desarrollo, lo cual implicaba una evolución de la red vial para el transporte de carga.

Comentarios personales

A partir de lo expuesto podemos apreciar cómo una dificultad del momento, referida a los sistemas de transporte, se convierte en la principal fortaleza para que los empresarios decidan hacer frente a la situación y logren, ante ese escenario, que se abran carreteras en nuestra quebrada geografía colombiana para unir unas poblaciones con otras e incentivar

así la actividad comercial. Gracias a ello, se comenzaron a presentar los síntomas de la integración en nuestro país, uno de cuyos mejores ejemplos, es la región comprendida por Antioquia y el Eje Cafetero, donde se establecieron los centros pioneros de la industrialización de Colombia. A este fenómeno se refirió Juan Carlos López Díez (2003, 11 – 25) cuando escribió lo siguiente:

En la historiografía colombiana de los siglos XIX y XX ha sido común que el caso antioqueño se convierta en estudio por parte de diversos autores. Con diversos matices y enfoques algunos de estos han señalado que el proceso de llevar a la región antioqueña al primado económico nacional en el entresiglo tuvo sus antecedentes en la actividad minera, pasó por el café y halló su máxima expresión modernizadora en la industria. Pero estas tres actividades encontraron a través del comercio el camino de la acumulación del capital: la acumulación de gran parte del capital y la creación de un mercado interno pertenecen a la era del café, pero los empresarios fueron producto de la minería.

Con este trabajo de investigación me he cuestionado sobre cómo y por qué algunas fábricas y empresarios pudieron sobrevivir a los efectos de las guerras y al estancamiento económico por el que estaba pasando Colombia en la primera mitad del siglo XX. Descubrí que, a pesar de las dificultades geográficas, económicas, culturales, políticas y sociales, los empresarios de aquel momento, propietarios de los medios de producción y dedicados a las actividades del comercio, ganadería, agricultura, minería y finanzas, lograron conformar el capital industrial que en Colombia generó empresas sólidas y rentables; ellos le apostaron al desarrollo de la tecnología y las comunicaciones y le brindaron al país progreso y estabilidad.

En efecto, este estudio me ha enriquecido porque conocí parte de la información valiosa sobre nuestro país que se encuentra en la Sala de Patrimonio Documental de la Universidad EAFIT, la cual me sirve para fortalecer mis conocimientos acerca de cómo construyeron empresa los capitalistas del siglo XX y las dificultades viales, económicas, sociales y geográficas que tuvieron que enfrentar. También me ayudó a la comprensión de su conducta empresarial, sus ideas, riesgos y estrategias con las cuales, a pesar de los obstáculos, abrieron caminos de esperanza para crear y ampliar su participación en los mercados nacionales e internacionales, establecer empresas y superar el reto de la mejora en las comunicaciones.