

Apuntaciones para un análisis, desarrollo y expansión del comercio antioqueño en el siglo XX.¹



Autor: Dr. Juan Gonzalo Restrepo Londoño

Estas reflexiones, anecdóticas, son producto de la experiencia de un octogenario, como estudiante y como trabajador en distintos campos de la actividad económica en Antioquia, siempre relacionadas directa o indirectamente con la banca, la industria y el comercio de la región. Algunas de ellas fueron destinadas a ser compartidas inicialmente con el Grupo de Historia Empresarial Antioqueña de la Universidad EAFIT.

Terminado el receso de las actividades productivas con el fin de la **Guerra de los Mil Días**, los comerciantes antioqueños, particularmente en Medellín y secundariamente en otras poblaciones, tales como Puerto Berrío, Rionegro y Sonsón, supieron hacer buen uso de la acumulación de capitales. Provinieron éstos principalmente de la minería –que creó y desarrolló en ellos la **capacidad para asumir riesgos**- acumulación paulatina paralela a la construcción y utilización de vías como el Ferrocarril de Antioquia y corredores naturales como la navegación modernizada por el río Magdalena, los cuales promovieron, adicionalmente, un crecimiento vertiginoso de la cafcultura, muy favorable para Antioquia.

El desmembramiento del departamento no afectó el creciente desarrollo del comercio antioqueño. Al contrario: dio un sentido nuevo a la colonización del antiguo Caldas, el norte del Valle y el Tolima viejo, “el país paisa”, de que hablan los sociólogos. Inspiró a los colonizadores con un sentido de pertenencia y de fundadores que copiaba los modelos y prácticas comerciales de Medellín y los pueblos del oriente antioqueño. Estos últimos nutrieron buena parte de la diáspora, al tornarse insuficiente el terreno escaso para el sustento de la familia abundante por la explosión demográfica. Aquellos afirmaban sus vínculos y origen surtiéndose de sus poblaciones ancestrales y trasladando a la metrópoli, con el intercambio comercial, recursos financieros muy importantes. El hacha, las quemas, las siembras, las fondas, los pueblos, los almacenes y el comercio organizado constituyen una secuencia que se repite de región en región y casi de lugar en lugar a medida que avanzaba la colonización.

Nota del editor: En atención a la calidad y representatividad del autor a nivel institucional, regional y nacional, este artículo no fue sometido a evaluación académica. Este texto se publica como un homenaje a su memoria.

El establecimiento de las primeras factorías alentó el comercio antioqueño en la década de los años 10. Estas no solamente hicieron alcanzables más productos o más comerciantes a mejores precios y más de acuerdo con la demanda autóctona, sino que, con la creación de mejores puestos de trabajo, muchos de ellos ocupados por mujeres, mejoraron las condiciones de intercambio al aumentar la demanda doméstica y fortalecer de esta manera toda la operación económica regional.

Las carencias en el comercio internacional causadas por la primera guerra mundial (1914-1918) estimularon la sustitución de productos importados por nacionales e hicieron posible la supervivencia del comercio y la industria antioqueños en los difíciles años de crisis, que marcaron la entrada de Antioquia a la década de los 20. Esta se caracterizó por una mayor presencia de los antioqueños en las actividades políticas y financieras de toda la nación, sin excluir el comercio: tres de ellos ocuparon la Presidencia de la República en un lapso de sólo 16 años.

Fueron trascendentes para el desarrollo socioeconómico de la región la terminación del Ferrocarril de Antioquia y el buen uso de los recursos provenientes de la indemnización por el Canal de Panamá (La “prosperidad a debe”, de que habló Alfonso López Pumarejo). Estos, si no dieron a Antioquia la participación que justamente le pertenecía, sí ampliaron la zona de influencia de los antioqueños, de manera especial en las actividades comerciales en todo el país.

Muy niño, oí hablar de despachos de la **Droguería Central** para Rionegro. La Ceja, Abejorral, Sonsón, Salamina, Manizales, Pereira y casi todo el occidente del país.

En esta etapa del discurrir regional, la memoria se carga de visiones que hoy son de un mundo distante y diferente:

Las recuas de bueyes que llegaban a la Puerta Inglesa (en el barrio Buenos Aires) y hasta el centro de Medellín, cargadas con maíz, fríjoles y otros productos del oriente antioqueño, y su regreso por los tirabuzones de Santa Elena, casi siempre “voliendo enjalma”.

Las de mulas, rascándose unas a otras, en la calle Colombia y en el Parque de Berrío, cargando las pacotillas de drogas, telas, botines y ropaza con que las droguerías, como la de mi abuelo, y almacenes, como los de los Uribes, los Jaramillos, los Saldarriagas y otros surtían a su fiel clientela de las poblaciones. Estos se abrían muchas veces a las 4 ó 5 de la mañana para despachar las “muladas”, cuyos arrieros jefes se convertían en amigos de dueños y dependientes de los establecimientos grandes, y eran portadores de noticias de diversa índole de uno a otro extremo de sus rutas, bien importantes para los comerciantes.

Aquellos arrieros principales, conductores responsables de un importante medio de transporte y comunicaciones, eran los hombres de confianza en los puntos de origen y destino de sus viajes. Sus guarnieles constituían depósito seguro para documentos, dinero en efectivo, cartas y facturas. Depositarios hasta el extremo de la confianza de los usuarios de su servicio, se daban casos tan pintorescos como el de Sigifredo Garzón, oriundo de la vereda Chachafruto, en Rionegro: cumplió el encargo de llevar a sus espaldas, en una silleta, durante durísimas jornadas, a doña María De La Roche de Tobón por encargo que le hiciera el doctor De La Roche, dueño de la principal droguería en Rionegro, cliente y amigo incomparable de mi abuelo. Cabe anotar que Doña María, por sus apellidos y los de su esposo, dio el nombre a aquella empresa antioqueña que puso en alto el nombre de las comunicaciones en Antioquia: Todelar.

Tengo presente en mi memoria algo que me interesa mucho: la distinta forma de las cargas, reveladora de la diversidad de sus contenidos:

Cargas muy organizadas y balanceadas, con latas de cinco galones de petróleo, manteca o

de gasolina. Otras, también muy regulares, con botellas y vinos y licores. Las había con guacales, llenos de vidrios planos. O más irregulares: tenían bultos encostados, llenos de cacharros. Las había con encerados, que contenían telas u otras mercancías delicadas.

Los destinatarios eran grandes amigos de sus proveedores, quienes en muchos casos servían de protectores y acudientes de los muchachos que venían de los pueblos a estudiar a Medellín. Es grande el catálogo de los que se formaron en esta ciudad, tutelados y orientados por los grandes comerciantes locales. Muchos se distinguieron en la política, la administración pública, las profesiones, la cultura y el arte, o como emprendedores de nuevas aventuras mercantiles, industriales y mineras. Sobra hablar de los vínculos –y sus consecuencias- a que daban lugar unas relaciones comerciales en las cuales la honestidad y el cumplimiento eran los mandamientos principales y las semillas de la consolidación del espíritu paisa en casi todas las regiones de Colombia.

De un tedioso viaje a Bogotá en 1.928, a la edad de 6 años, me quedó la impresión de la grandeza del país. Medellín-Santiago, en tren; Santiago-El Limón, por La Quiebra, a caballo y en camiones de ruedas aspadadas y transmisión en cadena; El Limón-Puerto Berrío, en tren; Puerto Berrío Salgar, en un gran vapor; Puerto Salgar-La Dorada Girardot, en canoa, el pequeño ferrocarril en Ambalema hasta Puerto Beltrán, y un último tramo del río en un “cañonero” del gobierno hasta el puerto grande de Cundinamarca y por ferrocarril hasta la Estación de La Sabana. Todo esto fue poco frente a la movilización –con mi madre, de falda larga; y mi padre, de pantalón rayado- en coche y por un increíble lodazal por un costado del río San Francisco hasta el Hotel Regina, en Bogotá. Mi padre, abogado, comerciante y últimamente político, encontraba allí sus mejores amigos, hechos en actividades comerciales, y en los antioqueños que para entonces ya tenían negocios en la capital.

No faltaban en las conversaciones sobre negocios y circunstancias que apenas yo medio entendía, quejumbrosas consideraciones sobre la “mala situación”. Me parece recordar las dos partes de una discusión: “**Vendrán tiempos mejores**” decía uno, y “**No creo. De esto sí no vamos a salir**,” argumentaba el otro.

En la década de los años 30 me parece que no sólo cambié yo, que me hice acreedor en sus principios al desagradable título de muchacho y al final del período al agradable calificativo de joven, sino que varió también el tema de las conversaciones. Ya decían en casa que por fortuna había pasado la crisis y que los negocios estaban creciendo. Se comentaba que los comerciantes encontraban buenos productos nacionales para complementar las importaciones y que era conveniente que todos apoyáramos la naciente industria nacional. Se hablaba de cómo iban de bien los Echavarría Misas, con su Coltejer; los “Echavarrías gordos”, con su Fabricado, y los Restrepo Callejas y sus compañeros con sus Tejidos de Bello. Lo mismo se decía de Noel con sus dulces, sus galletas y su salón de té en la carrera Junín; de la Nacional de Chocolates y de Don Pedro Luis Londoño y sus hermanos con sus transformadoras de cacao y la Cervecería Unión con sus modernidades frente a Don Antonio Tamayo con su Extracto de Malta, por un lado; y su competencia con la Freskola y el Vinol de Postobón y de Lux, respectivamente, enfrentados a su Carta Roja y Carta Verde.

A las principales poblaciones del Noreste llegaba o se arrimaba el ferrocarril: Girardota, Barbosa, Santo Domingo, Cisneros, Yolombó, Yalí y Puerto Berrío. Hacia el norte trepaba la carretera pasando por Bello, también Copacabana y Girardota, Donmatías, Carolina, Gómez Plata y Yarumal.

Por el sur, una mala carretera comunicaba a Rionegro, La Ceja, el Cercano Oriente y Abejorral y Sonsón con la capital. Hacia el

occidente llegaban los camiones hasta Santafé de Antioquia. Y unos 20 municipios del suroeste, empezando por Caldas, eran cubiertos por el ferrocarril, algunas carreteras desprendidas del mismo y caminos de herradura de toda la vida. Esta década de los años 30 dejó en mí impresiones y marcas indelebles y en ellas aprendí a considerar de interés lo que escuchaba en casa, en el colegio y en las casas de familia amigas de la nuestra. Por cierto que fue aquél un período interesante en mi tierra y en el extranjero. Había, por consiguiente, mucho de qué hablar y en lo tocante a los negocios se percibían cambios muy notorios.

La guerra civil en España, el conflicto con el Perú, el término de la hegemonía conservadora en el gobierno, la simpatía izquierdizante de políticos e intelectuales en el país, eran temas que me interesaban todos, y de los cuales no podía separarse el de los cambios de las empresas comerciales en Medellín. Los importadores repartían su capacidad de compra entre Europa y los Estados Unidos. Algunos se dedicaban a la distribución de los productos nacionales, que cada día ganaban terreno.

Fue la época de algunas fusiones de las grandes industrias, tales como las textileras, los fabricantes de gaseosas, los de chocolate, etc. Y con el crecimiento de la industria y el comercio se mejoraron las vías y se organizó todo un sistema de transportes que fue definitivo para que Antioquia siguiera siendo un jugador de primera línea en la industria y el comercio del país. El transporte de carga y pasajeros por carretera facilitó el comercio con las regiones; el ferrocarril se hizo más eficiente y el transporte fluvial por el Magdalena hasta Puerto Berrío promovió grandemente el tráfico de mercancías de importación y exportación, regionales y extranjeras. La navegación aérea permitió el desplazamiento de industriales, comerciantes y políticos a los centros de su interés en el territorio nacional.

En los años 30 se diversificó notablemente la producción industrial en el Valle de Aburrá con establecimientos importantes en Medellín, Envigado y Bello, así como en el vecino municipio de Caldas. Con mejores vías de comunicación, la industria antioqueña penetró con muchos de sus productos todos los rincones de Colombia, etapa de nuestro desarrollo en la cual fueron eficaces dinamizadores de la distribución y de la producción los **agentes viajeros**, cuyo protagonismo amerita referencia aparte. Algunos limitaban sus áreas de influencia hasta puntos de choque con sus competidores de otras regiones. Este último fue el caso especial de los cementos, las cervezas y las gaseosas.

A lo mucho que se ha dicho y escrito sobre el origen, fundación y establecimiento en Antioquia de Coltejer y Fabricado, se debe añadir lo referente al nacimiento en la región de otras empresas del mismo sector, recogidas en el tiempo por aquellas dos, más poderosas, así como lo relativo a algunas que sobrevivieron con mayor o menor autonomía, fruto no sólo del crecimiento y las oportunidades de mercado sino también de sorprendentes cambios tecnológicos en la industria textil. Fueron creadas con fuerza para competir con las dos grandes, y bien provistas de capital, recursos industriales, conocimientos técnicos y recursos humanos, pero en pocos años las absorbieron las primeras. Tales fueron los casos de la Fábrica de Tejidos de Bello y Tejidos Rosellón.

Otras buscaron **nichos** de mercado propios: el de las ruanas, ponchos y sobrecamas. O las oportunidades de productos nuevos, elaborados con tecnologías de reciente aparición, como los confeccionados en telares de punto y circulares: medias, camisetas y ropa interior de hombres y mujeres. Perduraron en el tiempo llevando sus productos al mercado por conducto de agencias de las grandes fábricas, o colocando los mismos mediante vendedores locales y de agentes de viajeros en territorios muy amplios. Así procedieron Fatelares, Pepalfa, Sedalana,

Tejidos Unión (Tejidunión) y Satexco. Más adelante se dio el mismo fenómeno con la fabricación de paños en Bogotá, Medellín y Pereira, cuando hicieron presencia en el mercado nacional Vicuña e Indulana, en Medellín; Alicachín, en Bogotá; y Omnes, en Pereira.

Al relacionar estas notas sobre algunas fábricas antioqueñas de tejidos y su manera de comerciar, he dejado de mencionar hasta ahora la aparición que podríamos decir tardía de Tejidos El Cóndor, Tejicóndor, pues esta empresa, constituida con capital colombiano y americano -este último aportado por W. Grace and Co.- tuvo desde sus comienzos un sistema comercial distinto, mediante ventas directas y muy pocas agencias, en ocasiones capitalizadas por sus mismos principales.

Los primeros balbuceos de la moda. Al inicio de esta década recibió especial impulso la distribución de tejidos en todo el país como consecuencia de la aparición de una incipiente conciencia colectiva de **la moda**. Hasta entonces, hombres y mujeres se vestían en Colombia, todos y todas, de manera semejante y con las mismas telas. Si algunas personas lo hacían de otra manera, eran tildadas de extravagantes y hasta de ridículas y se asociaban sus formas de usar otras prendas y colores con la idea de que ellas o sus familiares habían estado en Europa o en los Estados Unidos. El hecho es que la moda dio lugar a la diversificación de las telas y de los diseños. De sarazas, driles ordinarios y dulceabrigos de colores enteros se pasó a las popelinas, tules, organdíes, ojalillos, velos y satines estampados y de distintos colores: algo así como que la población pasó a vestirse en forma alegre y abandonó el luto colectivo... En los grabados y las fotos antiguas de grupos y personas parece como que todos se vistieran de negro. si acaso, se asomaba el blanco en alguna punta de una manga o de un bien encotado corpiño.

Y por si fuera porco, a los colgantes vestidos de cintura baja que usaban las mujeres se sucedieron diseños muy variados con cinturones no en las caderas sino en la cintura; y con faldas tan atrevidas como que dejaban ver al menos la parte interior de las pantorrillas. Algunos grandes distribuidores de tela **de moda**, quienes las vendían a las señoras para que éstas ordenaran a las costureras de sus casas la confección de sus trajes, les suministraban a estas trabajadoras los **patrones**, que eran cartulinas recortadas con la forma exacta de las distintas piezas de una bata. Recuerdo que los más populares eran de marca Simplicity, importados de Nueva York. Para grandes ocasiones, matrimonios y bailes de gala se traían principalmente de París, entre ellos los marcados Lafayette y Printemps.

El segundo conflicto mundial, iniciado en 1939, movió a los antioqueños a defender su comercio y sus industrias con acuciosidad e inteligencia y a sustituir con elementos autóctonos necesidades que antes se satisfacían con elementos foráneos. El comercio importador, de la mayor importancia en Medellín, se vio afectado al principio de esta década por las restricciones impuestas a las exportaciones por los Estados Unidos y los países más industrializados de Europa. Adicionalmente, el gobierno nacional, escaso de divisas, ordenó las pocas disponibles (menos de US \$50 millones/mes) para los importadores mediante listas de prioridades y cupos muy estrechos, repartidos entre las principales empresas comerciales y manufactureras.

La agitación política, la inseguridad y la violencia que se desataron a partir del 9 de abril de 1948 crearon un nuevo riesgo para la actividad de agentes viajeros, mercancías transportadas y establecimientos de comercio en muchas ciudades y poblaciones. Muchas empresas reforzaron su sistema de agentes viajeros con el establecimiento de agencias propias o de agentes concesionarios en todos los mercados importantes de la nación, cada uno racionalizando la extensión de su

influencia hasta donde lo permitían los costos de transporte o la presencia de competidores con condiciones favorables. A lo anterior hay que añadir que la bonanza cafetera, el asomo con pasos vacilantes a alguna **apertura** en lo internacional y las arbitrariedades de la dictadura significaron cambios muy notables en la estructura de la actividad comercial en el país, el cual –debemos reconocerlo- al final de cuentas prosperó bastante en este período a que nos referimos.

Fue de la mayor importancia el papel desempeñado por los comerciantes de Medellín, dueños y dependientes, en el derrocamiento de la dictadura. El grito de protesta que más conmovió a Colombia fue el cierre simultáneo de todos los establecimientos comerciales y fábricas de la ciudad el 8 y 9 de mayo de 1957, pronto hará medio siglo. A la caída de aquella, fue notorio el interés de los comerciantes más importantes y de sus agremiaciones por participar en la reorganización política, administrativa y económica de la nación.

Debo recalcar la importancia que para todo el sistema cambiario y para el intercambio internacional tuvo la ordenación, originada e impuesta sabiamente por el gobierno del doctor Carlos Lleras Restrepo, mediante el famoso decreto 444, hito grande e inmovible de nuestra historia económica, más conocido como Estatuto Cambiario.

Desde el principio de esta década se continúa el proceso de expansión de la actividad comercial. Fue estimulada por la mayor demanda creada por la profunda y rápida alteración demográfica que urbanizó la población colombiana trasladándola del campo a la ciudad, muchas veces atraída imprudentemente por las grandes empresas y por el Estado. Este, con una inmensa oferta de viviendas y mucho empleo, ubica al mismo tiempo en nuevas casas y barriadas una población a la cual ni ese mismo Estado, ni las empresas pueden proporcionar empleo

de calidad, puestos buenos de trabajo, que en promedio, cada uno, requería una inversión mayor que las propias soluciones de vivienda.

En Medellín, la ANDI, FENALCO y algunos de los principales empresarios propician la formación de personal de alta calificación para la dirección del comercio y las industrias. Sin desconocerlo, sino, por el contrario, aprovechándola en la mejor forma, se quiere cambiar el reconocimiento de la **habilidad** por el del **conocimiento**. Y en lo que toca al comercio, con el cambio propuesto se llegará a hablar más de **mercadeo** que de **ventas**. En 1960 se funda la **Escuela de Administración y Finanzas e Instituto Tecnológico –EAFIT, por su sigla-** con el fin de formar administradores profesionales y técnicos para todas las Empresas, avanzando así en el proceso formativo iniciado por Incolda (Instituto Colombiano de Administración), que con mucho éxito proporcionaba recursos y conocimientos útiles a personas ya ubicadas en aquellas.

En esta época cobran fuerza las grandes tiendas por departamentos y los supermercados, algunos de los cuales venían desarrollándose de una manera más lenta desde años anteriores. El mejor ejemplo de ellos es el **Ley**, empresa fundada en Barranquilla por un antioqueño, Don Luis Eduardo Yepes.

La década de los 60 se caracterizó bastante en sus primeros años por el propósito generalizado de llevar al exterior productos diferentes al café, a fin de no depender tanto de la monoexportación. Las empresas manufactureras y los comerciantes demostraron su gran capacidad para colocar fuera de Colombia parte de su producción. Los antioqueños, particularmente, formaron un excelente equipo de profesionales de la administración, bilingües, quienes establecieron marcas antioqueñas, principalmente en Estados Unidos y Europa, haciendo cierto aquello de la **diversificación de exportaciones** y convirtiéndolas desde

entonces en un renglón obligatorio de la estadística y de la información de nuestro comercio internacional como **exportaciones distintas al café**. A este respecto, no puede sino calificarse de verdadera gesta la de los bananeros, quienes se batieron “como leones” en una dura batalla con las multinacionales en regiones de E.E.U.U. y en diversos países de Europa; y la de los confeccionistas de lencería, uno solo de los cuales llegó a tener presencia en más de 25 naciones.

Durante la década de los 70, y en medio de una grandísima bonanza cafetera, la industria antioqueña y sus distribuidores sintieron la alarma por una amenaza de **apertura**, que se inició pero que realmente no se llevó a cabo. Los empresarios colombianos hubieron de reconocer, en cambio, la sabiduría con que se manejaron los recursos de la bonanza del café, el cual seguía siendo entonces nuestro principal producto de exportación y casi único generador de divisas para el pago de importaciones, equipos, materias primas y regalías.

En los primeros años de la década de los 80, el comercio antioqueño no fue ajeno a la crisis financiera que borró no sólo instituciones muy importantes del sector sino que hizo críticas las dificultades por las cuales atravesaban muchas industrias, que, si no fenecieron, sí vinieron a menos, como fue el caso de las textileras más importantes. También quiero señalar el tremendo impacto, favorable o desfavorable, según el caso, para el comercio de exportación y el de importación de la devaluación súbita de algo así como un 45% en 1985. No obstante las bondades del ajuste del cambio a cuenta gotas (“devaluación gota a gota”, se la llamó) que la precedió, la verdad es que su tasa real se había quedado rezagada, particularmente frente a una inflación continua y progresiva.

La sorpresiva y fuerte devaluación hecha por el gobierno sorprendió desfavorablemente al comercio importador y lo colocó frente a deudas aumentadas repentinamente en el exterior, las cuales le acarrearón grandes dificultades. Pero, por el otro lado, la política devaluacionista aceleró y consolidó las exportaciones de materias primas, productos agrícolas y de las manufacturas, con la consiguiente generación de nuevos puesto de trabajo.

La década de los años 90 arranca con una política del gobierno que coloca a Colombia en condiciones francamente desfavorables en el escenario del comercio internacional, al aceptar una globalización que no hace cosa distinta a aumentar la distancia entre los países pobres y las naciones en desarrollo. La generosa participación y aceptación de la política de apertura ha sido en realidad una apertura hacia adentro, que ha puesto de manifiesto la penosa inferioridad de este tercer mundo frente al poderío de las naciones que nos invaden de bienes y servicios sin que podamos esgrimir recursos proteccionistas que pudieran colocarnos en condiciones de equidad. Hoy, muchos colombianos miramos confundidos la forma como en esta década el Estado colombiano adoptó una política neoliberal que la nación nunca pudo sustentar. Los últimos años de este período están signados por el aumento de la pobreza en general, y la concentración cada vez más grande de la riqueza y del poder económico. Es como si hubiera una directa proporción en la forma como se separan cada día más los países industrializados de los considerados “en vía de desarrollo”; y la capacidad creciente de las grandes empresas –en especial las multinacionales, que superan (¿avasallan?) el concepto de soberanía nacional– ante la generalidad de una población cada día más numerosa y empobrecida.