

vocado la reacción del extraordinario novelista estadounidense Dashiell Hammett, quien, ante el cuestionamiento, que le hiciera la dramaturga Lilian Hellman, de "moralidad política en tiempos de mafiosos", había respondido: "Excúsame, pero este no es mi negocio, y obedecer a los caprichos del titiritero del poder me parece tan estúpido como ganarme un tiro por equivocación".

CARLOS SÁNCHEZ LOZANO



Profesión de fe en el proteccionismo

Historia económica de Antioquia

Gabriel Poveda Ramos

Colección Autores Antioqueños, Medellín, 1988

Este trabajo de Poveda Ramos tiene el mérito, y la utilidad al mismo tiempo, de sintetizar de manera armónica los anteriores trabajos que sobre historia económica antioqueña había ya publicado el autor. Podemos mencionar en especial sus *Dos siglos de historia económica de Antioquia* (1984), *Minas y mineros de Antio-*

quia (1984) y, naturalmente, su *Historia del ferrocarril de Antioquia* (1974).

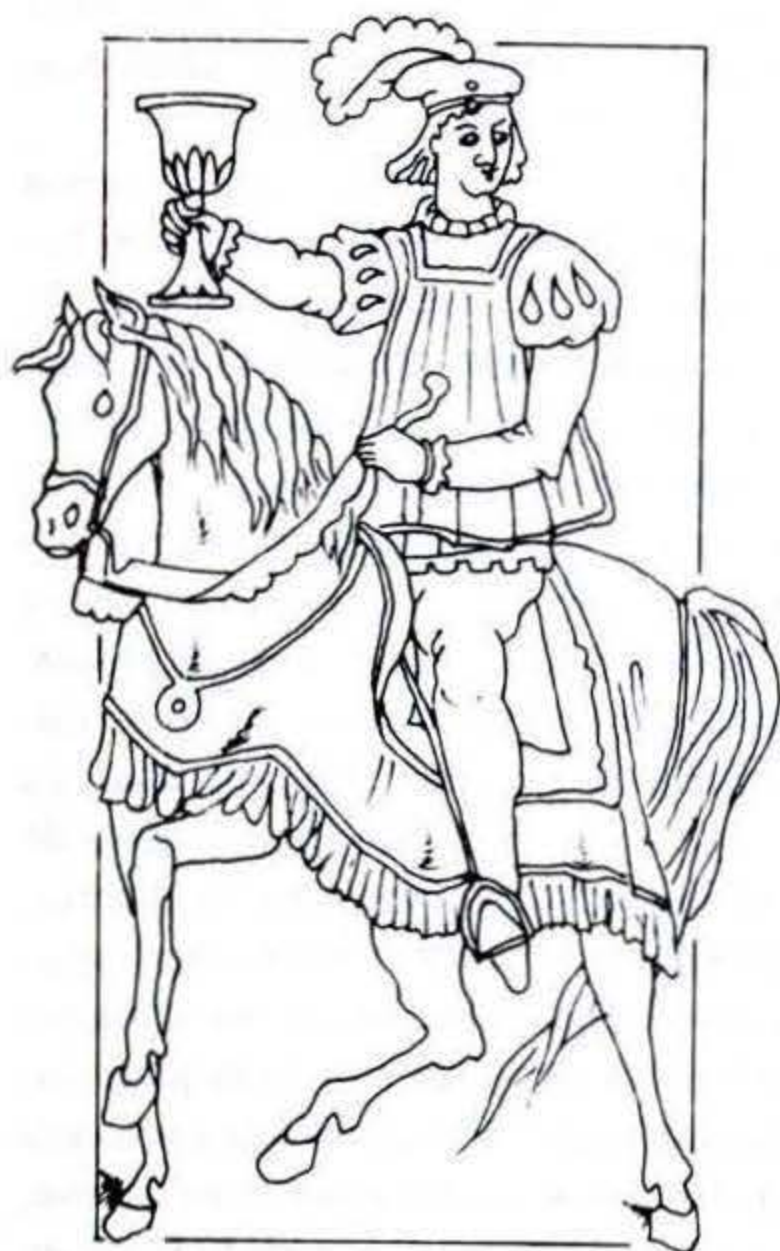
Poveda nos muestra, en los capítulos iniciales, el estado tan precario en que Antioquia se encontraba con relación al resto del país hasta mediados del siglo XIX. Los testimonios del gobernador Francisco Silvestre, quien a finales del siglo XVIII daba cuenta del estado tan deprimido de la provincia de Antioquia, son refrendados con cifras bien interesantes por Poveda, quien dedica el primer capítulo a contrastar el tremendo subdesarrollo de Antioquia frente al resto del país, que se hallaba en mejores condiciones. El análisis de Poveda, que coincide con la visión muy clara que tuvo el oidor Mon y Velarde, es la de que la gran restricción para el despegue inicial de la economía antioqueña (el *takeoff* de Rostow) fue la deficiente infraestructura alimenticia de la provincia. Quizás acá radica uno de los puntos más valiosos del trabajo de Poveda. El autor calcula los déficit alimentarios que exhibía la provincia de Antioquia, tomando sus principales productos (maíz, frijol, carne) para demostrar cómo hasta ya entrado el siglo XIX Antioquia no adquiere la autosuficiencia alimentaria, con lo que se verifica la hipótesis de que mientras esta autosuficiencia no se hubo alcanzado no fue factible que el desarrollo económico de Antioquia se iniciara con el empuje que pudo exhibir a todo lo largo del siglo XIX.

Poveda, igualmente, suscribe el hecho, ya constatado por otros historiadores, de que Antioquia no fue una provincia de grandes haciendas. Los latifundios fueron menores que en otras provincias colombianas. Esto permitió la conformación de una mayor movilidad social y una agricultura de parcelas familiares que iba a ser, con posterioridad, el origen de la colonización antioqueña y del desarrollo de la economía cafetera. Desde luego, que el desarrollo económico de Antioquia no hubiera partido del latifundio sino de la pequeña minería, no quiere decir que éste hubiera sido un desarrollo sin conflictos de tierras, que, por supuesto,

los hubo tanto en el periodo anterior a la colonización antioqueña como durante la colonización misma. El punto es importante para destacar que la acumulación inicial de capital radicó principalmente en la actividad minera y comerciante, más que en la actividad agrícola y ganadera, como aconteció en otras regiones del país.

Del trabajo de Poveda queda en claro lo que pudiéramos llamar la secuencia del desarrollo económico de Antioquia. Esta secuencia empieza con la minería de aluvión, prosigue con la minería de vetas, a la cual va asociado el crecimiento del comercio, y la acumulación naciente de capital, con la cual se financia la ampliación inicial de la frontera agrícola, en las vegas del Cauca y en el suroeste, en un principio, y posteriormente hacia el sur, región de Caldas, Quindío y norte del Valle. Prosigue el crecimiento de la ganadería, y más adelante vendrá la que para Poveda constituye el punto central de explicación del crecimiento económico de Antioquia, que es la construcción del ferrocarril y todo lo que ello significó, para concluir en el estadio final, o sea en la industrialización.

La construcción del ferrocarril duró sesenta y tres heroicos años: de 1886, cuando se decreta su construcción, hasta el 7 de agosto de 1929, cuando la primera locomotora cruza el túnel de La Quebra. Para visualizar la importancia del ferrocarril de Antioquia en el desarrollo económico de esta provincia, baste citar este párrafo de Poveda, en el cual se ilustra muy bien la magnitud del abaratamiento de costos que significó el ferrocarril para la provincia: "Basándose en información recogida en Antioquia y otras partes del país, P.W. Mac Greevy ha calculado que el flete promedio en caminos de herradura de Colombia en el período 1845-1880 era de 41,6 centavos por tonelada/kilómetro; y que ya en la época de iniciarse nuestro ferrocarril (hacia 1880, era de 60 centavos por tonelada/kilómetro. Puede tenerse una idea de la importancia económica del ferrocarril señalando que Cisneros calculaba que en él el flete sería de 17 centavos tonelada/kilómetro para importaciones, 8 centavos tonelada/kilómetro para expor-



taciones y 8,5 centavos tonelada/kilómetro para café, herramientas y utensilios, de manera que habría de resultar más o menos 65% más barato que por los medios usados antes que acabamos de describir”.

El ferrocarril se concluye pocos meses antes que estalle la gran crisis del año 29 que, como es bien conocido, cerró los mercados de capitales y el crédito externo para obras como éstas. Fue ésta una de las últimas obras públicas que el país logró financiar concurriendo al mercado de capitales internacional en los años veinte. Fue, en este sentido, providencial que el ferrocarril hubiera logrado terminarse en ese momento, porque un retraso adicional probablemente habría implicado una dilación de veinte o treinta años en su terminación.

El despegue industrial de Antioquia lo señala Poveda entre 1880 y 1890, o sea, más temprano de lo que creen ubicarlo otros historiadores económicos de Antioquia. “Algunos historiadores económicos colombianos y también la Cepal afirman que la industrialización en este país comenzó después de la gran crisis —dice Poveda—. Esta es una apreciación inexacta, en parte explicable por la celeridad que experimentó el desa-

rollo fabril en los años treinta. Pero el desarrollo industrial con rasgos de modernidad y como movimiento irreversible, de Colombia, comenzó en Antioquia hace un siglo, se afianzó desde comienzos del siglo XX y cobró impulso definitivo desde los años veinte”.

Este despertar temprano de la industrialización antioqueña explica, según Poveda, que Antioquia sufriera menos con la guerra de los Mil Días que otras provincias que, al iniciarse el siglo, eran mucho más dependientes de la agricultura y la ganadería, que fueron las actividades que mayores estragos sufrieron con la guerra de comienzos del siglo. La actividad comercial e industrial que ya comenzaba a despuntar en Antioquia, además de que en su territorio no se libraron las grandes batallas de la guerra, le permitió a Antioquia, no sólo no verse muy afectada con la contienda, sino indirectamente beneficiarse económicamente de ella.

Por eso afirma el autor que “Antioquia se encontró en una posición sumamente ventajosa en comparación con el resto del país [al terminar la guerra de los Mil Días]. Su potencial productor era aún pequeño pero estaba intacto; sus muertos y heridos no fueron tantos como en otras regiones; había acumulado reservas de oro líquido; sus tierras estaban indemnes; y sus numerosos y prósperos campesinos del sur y del Quindío, así como sus cafetales, habían logrado esquivar la conflagración, en buena parte. Además, en otros sitios del país, al terminar el siglo se habían cerrado varias industrias, como las ferrerías de Cundinamarca y Boyacá, las factorías de tabaco del Tolima, los talleres textiles de Santander, una fábrica de loza en Bogotá, etc. Estaba pues, Antioquia, en la mejor posición para convertirse en un proveedor importante de manufacturas para el resto del territorio, ya que no de alimentos, pues sus suelos pobres nunca produjeron en abundancia”.

Es, pues, en este momento, al final de la guerra de los Mil Días, cuando Antioquia comienza a integrarse en realidad a la economía colombiana en conjunto, no solo como la pobre

compradora de antes, sino ya como una importante proveedora.

Uno de los aspectos más interesantes del trabajo de Poveda, por el profundo conocimiento que sobre la materia exhibe, es todo lo relacionado con el proceso de la minería, desde los estadios iniciales de las explotaciones de aluvión por pequeños barequeros hasta la explotación minera industrial de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX, con todos los procesos entrelazantes para el desarrollo metalúrgico y de bienes de capital, que el progreso metalúrgico representó, así como el aporte al progreso del país que significó la llegada de los ingenieros extranjeros que estuvieron asociados al proceso de despegue de la industria minera antioqueña.

Pero, adicionalmente a esta fase de la historia minera de Antioquia, uno de los aspectos más polémicos que Poveda exhibe son sus críticas radicales a lo que fue la política de inversión extranjera en minería a finales del siglo XIX. Acá la posición de Poveda es bastante radical, como podemos verlo en el siguiente trozo que dedica a la materia: “No parece, entonces, como opina Alvaro López en su ensayo clásico sobre migración y cambio social en Antioquia en el siglo XIX, que los empresarios colombianos (y más concretamente los antioqueños) hubieran demostrado ser menos competentes frente a los extranjeros, a quienes hubieran de vender sus minas. Y es que nuestros gobernantes, con la vocación herodiana que casi siempre los acompañó, dieron ventajas especiales al capital extranjero, ventajas que no otorgaron a los nacionales, y así propiciaron la enajenación de muchas minas a manos de propietarios norteamericanos en especial, e ingleses, fue así como a finales de los años ochentas se registraron las corrientes más intensas de inversión extranjera en este sector, en Antioquia. Es indudable que esa corriente de entrada de dólares, francos y libras esterlinas, se vio fuertemente estimulada por el envilecimiento de la moneda colombiana que vino como consecuencia de las grandes emisiones de papel moneda”. Posteriormente Poveda agre-

gará críticas igualmente severas a la política en materia de inversión extranjera en minería durante los primeros decenios del siglo XX.

Vale la pena también anotar que Poveda llama la atención sobre el proceso de concentración que se dio en la industria antioqueña durante los años veinte, y que luego se vio acentuada durante la crisis de los años treinta. Muchas de las grandes industrias antioqueñas se formaron por fusiones y absorciones que gradualmente se fueron dando en los primeros decenios del presente siglo. Este fenómeno había sido ya estudiado por Juan José Echavarría, y ahora es refrendado por Poveda. Esta comprobación pone sordina a la leyenda rosa según la cual todo el proceso de formación de la industria antioqueña fue el resultado de un mercado de capitales fluido, transparente y amplio. Hubo algo de eso, desde luego, pero las fusiones y las adquisiciones fueron un proceso muy importante para explicar el crecimiento de ciertas industrias antioqueñas, muy especialmente las textiles.

El trabajo termina con un juicio poco amable por parte de Poveda de lo que fue la política industrial durante el gobierno de López Michelsen: "En agosto de 1974 subió al poder un nuevo Presidente que desde el comienzo de su mandato no hizo secreto de su desvío por la industria como factor esencial del desarrollo de Colombia. El y sus Ministros insistieron en que la industria en Colombia es una actividad artificial, hecha a base de una exagerada protección arancelaria, y en otras tesis análogas, y que a estas alturas de la historia y del conocimiento no es necesario entrar a controvertir. Baste señalar que dichas tesis fueron esgrimidas desde 1840 por un político, don Florentino González, para oponerse a los defensores de la modesta e incipiente industria de entonces y para defender la exclusiva dedicación de la economía colombiana a la agricultura, y eventualmente a la exportación de productos agrícolas para importar todas las manufacturas. Tales tesis, desgraciadamente, tuvieron eco y éxito en el siglo pasado por azares de la política, contribuyeron a dismantelar la naci-

te industria en Santander y Bogotá, y lograron empujar al país por un declive de empobrecimiento progresivo y de dependencia económica y política hacia el exterior que se prolongó desde 1850 hasta 1905".

Con este cargo, un poco injusto, contra el gobierno de López, puesto que la crisis industrial fue más bien la consecuencia de la severa recesión mundial, el libro termina haciendo una manifestación de fe en lo que pudiéramos llamar un proteccionismo razonado, y con un elogio de la última fase del desarrollo económico de la provincia antioqueña, o sea la fase industrial.

JUAN CAMILO RESTREPO SALAZAR



Un mensaje optimista

Acuerdo o desacuerdo de Cartagena.
Un testimonio sobre el Pacto Andino
Jaime Salazar Montoya
Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1989,
207 págs.

El Acuerdo de Cartagena, que dio nacimiento al comúnmente llamado Pacto Andino, fue suscrito en mayo de 1969. Cinco países: Bolivia, Colom-

bia, Chile, Ecuador y Perú lo integraron inicialmente. En el año 1973 ingresó Venezuela, y tres años después, en 1976, se retiró Chile.

Los primeros años constituyeron un período fructífero, pues se diseñaron los mecanismos que irían a llevar a la práctica los anhelos de sus fundadores, y el comercio intrasubregional creció. Sin embargo, las dificultades no se hicieron esperar, y hacia 1986 se evidenció una crisis, que ha sido persistente desde entonces.

Cuatro reformas ha tenido el tratado constitutivo. La primera, en 1973, que permitió el ingreso de Venezuela. La segunda y la tercera, ocurridas en 1976 y 1978 respectivamente, que revistieron un carácter formal y se limitaron a ampliar los plazos para la aplicación de los mecanismos de la integración. Por último, la cuarta reforma, que se discutió en cinco largos años, culminó con la firma del llamado Protocolo de Quito.

Sobre este último período versa el trabajo de Jaime Salazar Montoya. Hombre práctico, de empresa, ajeno a las veleidades burocráticas y a los cargos oficiales, impulsor de ideas, de lenguaje directo y llano. Así como es él, así es su libro. Ha procurado despojarlo de tecnicismos y términos que nada le dicen al lector común. Es la crónica, agradablemente contada, de lo sucedido en el interior del órgano ejecutivo del Grupo Andino, que es la junta del Acuerdo de Cartagena, durante los años 1985 a 1988. No tiene pretensiones académicas ni es un trabajo que sirva para exponer, en forma didáctica, en qué consiste el sistema complejo de nuestra integración subregional. Es un testimonio que aclara muchas cosas; por ejemplo, la relación que existe entre las largas y pesadas negociaciones donde no se avanza nada y la falta de voluntad política de los gobiernos, para dar pasos adelante en la integración. Los discursos floridos, la retórica diplomática y las actuaciones de los representantes y negociadores de los gobiernos. Las generosas promesas y los reiterados incumplimientos de los compromisos adquiridos.

El título de la obra encierra el dilema del Pacto. ¿Es un acuerdo lo que tenemos, o un desacuerdo? Por-