

RESEÑAS DE LIBROS

MÁS APORTES DE UN PIONERO DE LA HISTORIOGRAFÍA ECONÓMICA DE LA COSTA CARIBE

¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? y otros ensayos

Adolfo Meisel Roca

Bogotá: Banco de la República, Colección Historia Económica del Siglo XX,
2011, 323 p.

En buena hora decidió el Banco de la República incluir en su naciente colección «Historia Económica del Siglo XX» una amplia muestra de los más recientes estudios de Adolfo Meisel Roca sobre la historia de la Costa Caribe. Aparte de ser pionero, él ha contribuido más que nadie a profundizar la historia económica regional con incesante investigación desde fuentes primarias. La visión se explaya sobre doscientos cincuenta años de vida costeña, desde el ocaso de la Colonia hasta la plenitud de la República en nuestros días.

Adolfo Meisel responsabiliza de su afición y entrega al estudio regional a *Una historia con alas*, la maravillosa crónica sobre la fundación y desarrollo de la Scadta (Avianca) por uno de sus pilotos alemanes, el coronel y héroe de la Guerra del Perú Herbert Boy. Ese es un delicioso libro, inmerecidamente algo polvoriento y olvidado, que ayuda a entender cómo el Caribe se fue integrando a la nación. Con esa inspiración, Meisel nos viene convidando desde hace varias décadas a comprender de dónde venimos, conjugando la germánica disciplina documental

de sus propios orígenes con la digna sencillez costeña de su casa. Y, para los que lleven dentro trazas de irredentismo, escudriña el porqué la Costa Caribe ha bogado insatisfecha por los meandros de la economía colombiana.

El libro contiene diez monografías, la última de las cuales se refiere a San Andrés y Providencia en el siglo XIX («La estructura económica de San Andrés y Providencia en 1846»), entonces un lejano apéndice colombiano que, salvo por sus estrechas relaciones con Cartagena, no hace parte económicamente integral de los estudios de la Costa Caribe. Las primeras cuatro, que forman un todo entrelazado, tienen que ver con el fin de la Colonia y con la Independencia. Cartagena es su eje. En «¿Situado o contrabando? La base económica de Cartagena a fines del Siglo de las Luces» plantea una lúcida explicación, antes no explorada, sobre el sustento económico de la ciudad y la ruina que se ensañó en ella después de la Independencia. Nadie había encontrado la clave de una explicación satisfactoria.

Cartagena se suicidó el 11 de noviembre de 1811 al perder por completo el subsidio para pago de tropas y mantenimiento de las fortificaciones que nutría su economía. En el torbellino de la libertad se desoyeron voces de advertencia. El reflector de la investigación se concentra sobre el tema en otra de las monografías, «La crisis fiscal en la era de la Independencia, 1808-1821», en la que se destilan las consecuencias fiscales de la pérdida del situado. Nada alcanzó para llenar el hueco dejado por el auxilio externo que antes bajaba de Bogotá y Quito, ni los ingresos por la generosa concesión de patentes de corso en medio de las guerras no muy severas de la Primera República, ni la emisión, primera en Colombia, de papel moneda.

Los beneficiarios del situado eran todos, pero en particular unos cuantos. Justamente atraído por el evidente renacer de Cartagena después de su saqueo en 1697 y las interrupciones del comercio durante la primera mitad del siglo XVIII, llegó a la ciudad el primero de los Amador hacia 1760. Meisel escribe sobre su numerosa prole en «Entre Cádiz y Cartagena de Indias: la red familiar de los Amador, del comercio a la lucha por la independencia americana». Una trama comercial tejida alrededor de lazos familiares sirvió para ligar a Cádiz con los reinos americanos. En el caso de los Amador y sus allegados, los tentáculos se extendieron al comercio ultramarino en ambas geografías y a la tenencia de tierras en Costa Firme y Ecuador, siempre en lo más alto de la pirámide de los intercambios. Lo notable, sin embargo, fue su casi unánime adhesión al movimiento independentista. Los intereses y las convicciones se juntaron para bien y para mal, sobresaliendo los sacrificios de Juan de Dios Amador, quien fuera gobernador de Cartagena durante el sitio de Morillo.

La última de las monografías coloniales, «Puertos vibrantes y sector rural vacío: el Caribe neogranadino a fines del periodo colonial», explica la dicotomía entre las ciudades comerciantes —Cartagena, Santa Marta y Mompo— y su transpaís (*hinterland*); aquellas dependientes del comercio ultramarino y atentas al mundo y este en la autarquía. La explicación está, por supuesto, en la dotación de factores que desestimularon la agricultura intensiva. Meisel especula con malicia sobre los orígenes del altivo y directo carácter costeño. Los arrojados de entonces, muy pobres y olvidados, no dependían de nadie y a nadie le hacían venias.

El enfoque macroeconómico de la última monografía colonial tiene su espejo, un siglo más tarde, en la monografía que presta su nombre al libro, «¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo XX?». La pérdida se refiere al progresivo retraso del PIB per cápita con respecto a la media nacional a lo largo del siglo. La respuesta es esencialmente la misma que en la Colonia: unos puertos comerciantes acompañados de un transpaís con un mucho más bajo ingreso per cápita. La llanura ganadera y bananera costeña, con una baja elasticidad-ingreso de la demanda por su producción, fue perdiendo peso en el crecimiento de la nación. Además, el desbalance frenó el desarrollo autosostenido de la industria que se estableció en sus ciudades al amparo del proteccionismo de finales del siglo XIX. La explicación de Meisel es mucho más elaborada e incluye otros factores, como el atraso en las comunicaciones con el interior de Colombia, que beneficiaron el puerto de Buenaventura, y la preponderancia política y económica del cultivo del café. Con el caso del banano, «Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950» analiza econométricamente y en detalle un ejemplo particular de baja elasticidad-ingreso de la demanda en la Zona Bananera. La revaluación generada por el auge cafetero, sin freno macroeconómico —y para beneficio fiscal, se podría añadir— infectó de enfermedad holandesa el guineo samario. Para los cultores de la teoría de la dependencia el desenvolvimiento económico de la Costa Caribe sería un banquete.

En la historia de «La fábrica de Tejidos Obregón de Barranquilla, 1910-1957», Meisel se centra en la defensa del empresariado de la Costa Caribe. Rechaza enfáticamente el prejuicio de la incapacidad o, peor, la poca inclinación al trabajo como estereotipo de los habitantes de la llanura nórdica de Colombia. Ese mismo tema de los prejuicios se repite en «Bajo el signo del cóndor: empresas y empresarios en el Caribe colombiano, 1982-2009», para concluir, después de revisar las numerosas contribuciones recientes a la historia empresarial costeña, que el rezago de la región no es atribuible a falta de creatividad de sus élites. Regresan-

do al cierre de Tejidos Obregón, quizá Meisel tenga razón al concluir que en el modelo de sustitución de importaciones las economías de escala simplemente favorecieron a la industria textil, geográficamente tibetana, de Medellín, pero púdicamente pasa por alto el marrullero incremento de aranceles para la importación de algodón que desfavoreció a Tejidos Obregón.

Es muy completo «Cartagena 1900-1950: a remolque de la economía nacional» como ejercicio descriptivo sin que Meisel se adentre en el laberinto de horrores por el que atravesó Cartagena durante buena parte del siglo XIX, a causa del sitio de 1815 y las modificaciones drásticas en el sustento económico de la ciudad durante las primeras décadas de la República. La introducción del patrón de oro en época de apertura comercial fue un bálsamo para la ciudad, como lo fue la recuperación del vínculo, esta vez ferroviario, con el río Magdalena para beneficiarse del resurgir colombiano después de la Guerra de los Mil Días. Frágil recuperación, sin embargo, que no resistió la Gran Depresión cuando, por primera vez desde la Independencia, Cartagena perdió notablemente población. Como bien lo señala Meisel, qué habría sido de la ciudad sin La Compañía (Andian Corporation), que comenzó a bombear petróleo desde Barrancabermeja en 1926 y a dar empleo a los cartageneros.

No hay como agradecer a Adolfo Meisel el haber abierto, años ha, los ojos a los costeños, sistemáticamente y con rigor, sobre la realidad histórica de su economía. Su quehacer ha llevado, además, a que una primera generación de historiadores locales haya buscado horizontes en temas regionales. Este provocativo libro de monografías que ahora reseñamos expande vistas. Como Meisel afirma, queda mucho por desentrañar. En el conocerse encontrará la Costa Caribe el nicho de equidad dentro de la nación colombiana.

RODOLFO SEGOVIA SALAS