

El alba iluminada de la Cámara de C. de Manizales



Vapor-Sucre-al-frente-de-Yumbo- | Alberto Lenis B. 1923 I.

Vereda Perico |Foto Thomas S. Bovd. 1899I.

Por: Gonzalo Duque-Escobar *

Con aportes al desarrollo regional y sentido de civilidad, llega a un siglo nuestra Cámara de Comercio, institución que surge de la caficultura de principios del siglo XX, con jurisdicción en el Viejo Caldas. Esto, bajo el liderazgo del antioqueño Don Carlos Eduardo Pinzón (1874-1925), su primer Presidente, cofundador de la SMP de Manizales (1912) y hombre de negocios reconocido por el New York Times como el Rey del Café, cuando logra consolidar con el “grano de oro” el principal producto de exportación de los albores de la historia económica de país, fruto de una empresa iniciada por su padre, el santandereano Don Antonio Pinzón, quien en 1878 planta un cafetal en la hacienda “El Águila” de Manizales para promover su consumo y emprender su comercialización, aunque ya desde 1864 Don Eduardo Walker en La Cabaña había sembrado el primer cafetal de esta ecorregión.

Habiendo quebrado la caficultura colombiana del siglo XIX, actividad soportada en un modelo de servidumbre propio de las grandes haciendas cafetaleras del centro-oriente, la labor de Don Antonio Pinzón promoviendo la siembra del café a lo largo del FFCC de Antioquia y luego en Manizales, concluidas las guerras civiles del siglo y la de los Mil días (1903), fructifica en los minifundios del Antiguo Caldas, tierras en las que el modo de producción partía del trabajo de campesinos propietarios hijos de la colonización antioqueña, cuando complementaron la siembra de productos de pan coger, el engorde de cerdos, el “mazamorreo” del oro y la guaquería de sepulturas indígenas, con una caficultura de sombrío y valor ecológico, donde los productores cafeteros mostrarán capacidad de

organización en torno a su actividad económica de alto efecto redistributivo del ingreso, soporte de la industrialización de Colombia que no pudo lograrse con la quina, el caucho, ni el tabaco.

La inusual producción de principios del siglo XX, suficiente para explicar más de 10 mil mulas y bueyes transitando caminos de herradura por Salamina y Abejorral hacia Medellín, o hacia el oriente, occidente y sur de Manizales, y en mayor grado hacia Honda como puerto de salida para la pujante caficultura local por ser ruta expedita para el mercado del grano con norte América y Europa, es una actividad mercantil sin precedentes que debe enfrentar nuestra Cámara de Comercio abordando dos problemas: la ineficiente arriería como medio de transporte para el alto volumen de exportaciones, y el monopolio del transporte por el Magdalena ejercido por los ingleses. Esto, implementando alternativas para Manizales con los vapores del Cauca entre Puerto Caldas y Puerto Isaacs, buscando una ruta más expedita por el Pacífico tras la reiniciación de obras en el Canal de Panamá (1903), asunto que obligaría a concluir el Ferrocarril del Pacífico.

Para el efecto, desde la Cámara de Comercio con el liderazgo de Don Carlos Eduardo Pinzón y la SMP de la cual fuera cofundador, se hacen gestiones para implementar un medio de transporte competitivo para la salida del grano con el Ferrocarril de Caldas articulado al medio fluvial del Cauca y al FFCC del Pacífico en construcción, alterno al del Magdalena donde los ingleses temiendo por su monopolio en el transporte, la banca y los seguros, proponían un cable aéreo remontando la cordillera para amparar de paso los intereses de su empresa "The Railway Company" propietaria del Ferrocarril Ambalema-Honda y la navegación por el Magdalena.

Como resultado de esta gestión en cabeza del presidente de la Cámara de Comercio, Don Carlos E. Pinzón, en 1910 el Gobierno Nacional aprueba la construcción del Ferrocarril de Caldas entre Manizales y Puerto Caldas, hecho anticipado que muestra la capacidad política local y el aporte económico de la región al fisco nacional, dado que el Ferrocarril del Pacífico apenas llegará a Palmira en 1914 y a Cartago en 1923. En respuesta, los ingleses aprueban en 1911 construir el Cable Aéreo Manizales-Mariquita de 76 km, y sin lograr desestimular la apertura de esta ruta alternativa emprenden la obra entre 1913 y 1922. La ruta por Buenaventura buscando el Canal de Panamá (1914) resultó tan contundente que el puerto vallecaucano que movilizaba el 8% de las exportaciones del país, movilizará el 33% hacia mediados de siglo.

Muere Don Carlos E. Pinzón en 1925 dejando como aporte de nuestra Cámara de Comercio los cimientos para la exportación del producto símbolo de Colombia, que también serán los de la

Federación Nacional de Cafeteros (1927), un sector en crisis que palidece por no haberle incorporado valor agregado al producto "grano de oro" en el siglo precedente, tal cual lo hizo Don Carlos E. Pinzón articulando con la trilla los primeros desarrollos de la esfera de una producción que apalancó el desarrollo rural aportado por nuestros comités de cafeteros del ámbito municipal en tiempos del sombrío.

* Profesor Universidad Nacional de Colombia, <http://galeon.com/economiaaytransportes> [Ref. La Patria, Manizales, 2013-03-4]

Imágenes: Vapor Sucre en el río Cauca, U. Icesi (1923) y Ferrocarril entre Honda y Yeguas, Honda Historia y Cultura (1899).

Relacionados:

[Aerocafé: visión o ilusión para el desarrollo regional.](http://www.bdigital.unal.edu.co/4646/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/4646/>

[Anserma puntal del occidente por sus raíces Umbra.](http://www.bdigital.unal.edu.co/8012/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/8012/>

[Bioturismo y adaptación ambiental para la Ecorregión Cafetera.](http://www.bdigital.unal.edu.co/4645/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/4645/>

[Décadas de oro de la centenaria SMP.](http://www.bdigital.unal.edu.co/6805/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/6805/>

[El carácter amable, pujante y laborioso del cafetero.](http://www.bdigital.unal.edu.co/6731/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/6731/>

[El barrio Chipre de Manizales.](http://www.bdigital.unal.edu.co/7823/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/7823/>

[El centenario Centro de Historia de Manizales.](http://www.bdigital.unal.edu.co/5102/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/5102/>

[El Paisaje Cultural Cafetero PCC.](http://www.bdigital.unal.edu.co/7193/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/7193/>

[Infraestructura clave en tres modos.](http://www.bdigital.unal.edu.co/9119/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/9119/>

[La navegación por el Magdalena.](http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/1664/>

[Las dinámicas territoriales en la plaza de mercado.](http://www.bdigital.unal.edu.co/4824/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/4824/>

[Manizales: funciones urbanas y metropolitanas.](http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/5699/>

[Pobreza y ruralidad cafetera.](http://www.bdigital.unal.edu.co/9081/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/9081/>

[Proezas cafeteras y desafíos de futuro.](http://www.bdigital.unal.edu.co/5272/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/5272/>

[Retrospectiva histórica de la minería en Marmato.](http://www.bdigital.unal.edu.co/5948/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/5948/>

[Salamina patrimonial y emblemática.](http://www.bdigital.unal.edu.co/7299/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/7299/>

[Sobre las alternativas de la vía al Magdalena.](http://www.bdigital.unal.edu.co/9170/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/9170/>

[Un "ferrocarril verde" para articular los mares de Colombia.](http://www.bdigital.unal.edu.co/8429/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/8429/>

[Vías lentas en el corazón del Paisaje Cultural Cafetero.](http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/5465/>