

Colombia: Comercio y Transportes  
1850-1929



Colombia: Comercio y Transportes  
1850-1929

Rafael Darío Muriel F.





### **Información técnica**

Diagramación: Mery Murillo Álvarez

Revisión de textos: José Raúl Jaramillo Restrepo

La impresión fue dirigida por Carlos Villa Ángel

Formato: 17 x 24 cm.

Número de páginas: 92.

Todográficas Ltda. Tel. 412 86 01.

Impreso en Medellín, Colombia.

Printed in Colombia. Abril de 2009.

En su composición se utilizó tipo Times de 12 puntos.

Se usó papel Bond de 75 gramos y cartulina de 200 gramos.

Editorial Pi.

Editor: Álvaro Lobo.

Comentarios a: [alvarolu@editorialpi.com](mailto:alvarolu@editorialpi.com).

Esta es una publicación sin fines lucrativos.

Ninguno de los ejemplares será puesto a la venta.

Página web: [www.editorialpi.com](http://www.editorialpi.com)

## Contenido

Introducción .....	7
I. Comercio internacional y desarrollo del Sistema de Transportes Colombiano, 1850-1920. ....	13
A. Antecedentes del Sistema de Transportes Colombiano, 1820-1850 .....	13
B. Tabaco, quina y transporte fluvial a vapor, 1850-1880. ....	22
C. Complementariedad en el Sistema de Transportes Colombiano, 1860-1880 (mula- barco a vapor) .....	27
D. Complementariedad en el Sistema de Transportes Colombianos, 1880-1920. (Ferrocarril- Barco a vapor) .....	33
II. Café, bananos y ferrocarriles .....	43
A. Comercialización del café y expansión ferroviaria .....	43
B. Enclave bananero y ferrocarril de Santa Marta .....	55
III. Capital extranjero e inversión pública en ferrocarriles. 1880-1929 ...	63
A. Inversión de capital extranjero en la industria del transporte ferroviario .	63
B. Inversión pública y construcción de ferrocarriles.....	73
Bibliografía .....	83



## Introducción

---

El objetivo de la presente investigación es estudiar la relación de dos actividades económicas: el comercio, tanto interno como externo, con la industria del transporte en Colombia desde mediados del siglo XIX hasta el año de 1929, fecha en la cual comienza la gran crisis del capitalismo a escala mundial.

Esta investigación fue iniciada cuando cursaba la materia *Economía Colombiana I*, en la Facultad de Economía de la Universidad de Antioquia, con el profesor Hugo López. Varios compañeros presentamos el anteproyecto de investigación sobre *El Ferrocarril de Antioquia y su incidencia sobre el proceso de industrialización en el departamento*. Indagaciones posteriores nos permitieron establecer que lo planteado en nuestro anteproyecto de investigación ya había sido explicado por economistas e historiadores. Nos propusimos hacer, entonces, un trabajo sobre el conjunto de vías férreas construidas en el país y observar la incidencia que dichas obras de infraestructura vial habían tenido sobre el crecimiento económico del país. En esa medida, y siendo cuatro los economistas integrantes del equipo investigativo, optamos por desarrollar el trabajo, hasta los años presentes, con el ánimo de diagnosticar la crisis por la cual atraviesa la empresa ferroviaria en los últimos decenios.

Nos dispusimos viajar a Bogotá; allí fuimos muy bien atendidos por los trabajadores y la directora de la empresa Ferrocarriles Nacionales, Sofía Medina. El viaje lo realizamos, tanto de ida como el regreso, en tren.

Los datos estadísticos y la bibliografía que recopilamos en nuestra visita a la capital de la República nos permitían abordar este proyecto. Recuerdo perfec-

tamente la alegría que me produjo hallar una de las obras de Julio Verne que se encontraba agotada en esa época en Medellín, *La vuelta al mundo en ochenta días*, y que era bibliografía obligada para el proyecto de investigación.

El trabajo fue dividido en tres secciones, de las cuales elegí la primera: el marco histórico económico en el que habían aparecido los ferrocarriles colombianos, hasta fines de los años 20, época en la cual comenzó el transporte automotor a cobrar importancia en nuestro país.

Espero haber alcanzado el objetivo. A lo largo del proceso de investigación me daba cuenta de que considerar solo los ferrocarriles no me daría el marco de referencia que buscaba, cual era identificar la incidencia de los diversos sistemas y medios de transporte en la creación del mercado interno colombiano. A partir de esta pregunta me vi en la necesidad de rastrear los diversos medios de transporte, desde comienzos del siglo XIX, y observar las ventajas comparativas de unos y otros y evaluar el desarrollo de dichos medios con respecto a la incidencia que, sobre el mercado internacional o el mercado interno, tuvieron hasta los años 20.

En todo análisis histórico-económico, bien sobre un país en particular o sobre el desarrollo de economías del centro o de la periferia, se menciona o se profundiza sobre los sistemas de transporte, como indicativo del proceso ampliado de acumulación de capital, pero no conocíamos un trabajo de tipo macroeconómico que evaluara la incidencia de los medios de transporte en la evolución y desarrollo de la economía colombiana. Este fue nuestro objetivo.

En lo que a mi trabajo respecta, soy consciente de que lo elaborado en la presente memoria de grado, para optar al título de economista, es sólo la descripción del fenómeno. “Captar el fenómeno de una determinada cosa significa indagar y describir cómo se manifiesta esta cosa en dicho fenómeno, y también cómo se oculta al mismo tiempo. La comprensión del fenómeno marca el acceso a la esencia. Sin el fenómeno, sin su manifestación y su revelación, la esencia sería inaccesible”.<sup>1</sup>

Es decir, este trabajo inicial está basado en la recopilación y análisis de hechos históricos que permitan reconstruir los diversos sucesos que ubican, fenomenicamente, el hecho en sí, para que más tarde se pudiese evaluar e interpretar, a la luz de las teorías del desarrollo latinoamericano, la incidencia, ya no sólo de los transportes colombianos, sino de América Latina en su conjunto y el papel



jugado por ellos en el proceso de industrialización de la subregión. Ésta sería una segunda etapa de la investigación.

La periodización utilizada en este trabajo requiere de la siguiente explicación: el período a investigar es el comprendido entre los años 1850-1929. Ésta fue la etapa de auge y desarrollo de la economía primario-exportadora colombiana, que se inicia con la exportación de tabaco y la quina, como materias primas demandadas en lo fundamental por las economías europeas; a su vez, el desarrollo capitalista de los medios de transporte fluvial y terrestre arranca inicialmente con el transporte a vapor sobre el Río Magdalena.

El primer capítulo se subdivide en cuatro secciones que tienen el siguiente propósito: Los antecedentes del sistema de transportes y su incidencia sobre el mercado interno, en la medida en que es en esta época cuando se consolida la República de la Nueva Granada y se da origen al transporte fluvial a vapor sobre el Río Magdalena, única vía de penetración al interior del país.

En la segunda sección se demuestra que la exportación de tabaco y quina estabilizó el transporte a vapor y cómo estos productos primarios no incidieron sobre una disminución notable en los costos de transporte fluvial. Se tomó el período 1850-1880, en tanto que en estos años se dio el auge de ambas materias primas colombianas en el mercado internacional.

La tercera sección muestra la relación existente entre el sistema de transporte terrestre utilizado en la época: la mula, el buey o el cargador humano, y el transporte fluvial a vapor. Esta complementariedad fue la utilizada en nuestro comercio internacional durante ese período.

La cuarta, y última sección, identifica la nueva complementariedad que se presentó: el ferrocarril como medio de transporte terrestre y el barco a vapor. Ambos sistemas permitieron la expansión de la economía primario exportadora.

A partir de los años 80 comienza a expandirse la producción cafetera en nuestro país y, en consecuencia, comienzan a construirse los ferrocarriles en los diversos Estados soberanos de la República de Colombia.

En el segundo capítulo se aborda el estudio del café y el banano como productos alimenticios de exportación y la incidencia que los ferrocarriles tuvieron sobre su expansión y exportación. La periodización 1880-1920 obedece a que en este lapso se desarrolla la producción tanto del café como del banano y, a

su vez, se inicia la construcción de las rutas férreas necesarias para transportar ambos productos.

Es pertinente aclarar que la producción y exportación de estos productos alimenticios hacían necesario un medio de transporte masivo que permitiera el desplazamiento de las zonas de producción hasta los lugares de embarque, bien fueran puertos fluviales o marítimos.

El tercer y último capítulo examinan el papel del capital extranjero en la construcción de los ferrocarriles y la función desempeñada por el Estado colombiano en su construcción. El período analizado es el comprendido entre los años 1880 y 1929, época en la cual ingresan grandes cantidades de capital extranjero, bien en la modalidad de inversión directa o de cartera, con el fin de adecuar los diversos medios de transporte al desarrollo de la economía primaria exportadora y de vincular las diversas regiones al mercado mundial.

La preocupación inicial está encaminada a evaluar la industria del transporte en el crecimiento de la economía colombiana hasta los años 20. Es necesario, entonces, establecer el rol de los sistemas de transporte utilizados en nuestras economías.

La industria del transporte se subdivide en varios sistemas que podemos clasificar, en:

I. Sistema de transporte terrestre.

II. Sistema de transporte acuático (fluvial o marítimo).

III. Sistema de transporte aéreo.

La investigación la realicé teniendo presente que la industria del transporte es condición necesaria pero no suficiente del desarrollo económico. Ante la necesidad de transportar las mercancías del sitio de producción al mercado, se incurre en costos o gastos de circulación determinados por el proceso de distribución de las mercancías, los cuales son, en lo fundamental, costos de transporte y embalaje.

La economía política ha identificado al transporte como actividad adicional del proceso de producción; se incurre, por tanto, durante el proceso de producción de mercancías, en gastos de transporte que inciden en la formación del valor

de las mercancías. A su vez, la realización del valor de uso no puede darse sin el desplazamiento desde el lugar de producción al de consumo. “Las masas de productos no aumentan por el hecho de ser transportadas. Sin embargo, el valor de uso de las cosas sólo se realiza con su consumo y éste puede exigir su desplazamiento de lugar, y, por lo tanto, el proceso adicional de producción de la industria del transporte. Por consiguiente, el capital productivo invertido en ésta añade valor a los productos transportados, unas veces mediante la transferencia de valor de los medios de transporte y, otras veces, mediante la adición que el trabajo determina. Esta última adición de valor se descompone, como ocurre siempre en la producción capitalista, en dos partes: una es la que repone los salarios, otra es la plusvalía”.<sup>ii</sup>

Más adelante, continúa Marx su reflexión y escribe: “La industria del transporte forma, por una parte, una rama independiente de producción y, por tanto, una base especial de inversión del capital productivo. Por otra parte, se distingue por el hecho de manifestarse como la continuación de un proceso de producción dentro del proceso de circulación”.<sup>iii</sup>

Los gastos de transporte son gastos complementarios a la producción que se realizan en la esfera de la circulación. Los gastos complementarios son aquellos de medios materiales y de fuerza de trabajo que son necesarios realizar entre el momento en que los productos abandonan la esfera de la producción y el momento en que entran en la esfera del consumo. Estas operaciones, aun cuando tienen lugar en la esfera de la circulación, son un complemento indispensable del proceso de producción, como una prolongación de éste, y son necesarias en cualquier economía.



# **I. Comercio internacional y desarrollo del Sistema de Transportes Colombiano, 1850-1920.**

---

## **A. Antecedentes del Sistema de Transportes Colombiano, 1820-1850**

En este período la economía colombiana se caracterizó por la monoexportación del oro; en la segunda mitad del siglo se exportaron diversas materias primas al tiempo. A comienzos del siglo XIX, Colombia se hallaba dividida en grandes regiones aisladas entre sí, con un escaso comercio entre ellas. La producción comercial era muy limitada y predominaba la producción de subsistencia (pre-capitalista), lo que hacía pequeño el mercado entre las regiones; a su vez, las dificultades y altos costos de transporte desestimularon la producción para el mercado interno. La baja acumulación de capital revelaba la inexistencia de actividades productivas.

A fines del siglo XVIII, comenta Robert West, la Nueva Granada era afamada por tener los peores caminos de todas las Indias españolas. Las características geográficas dificultaban el transporte, al trifurcarse la cordillera de los Andes en nuestro territorio, pero “no es un problema asociado a la geografía, sino al tamaño del mercado. Tampoco tenían nada que ver con la geografía el trazado anti-técnico y el continuo mal estado de las trochas de las mulas ... Obviamente, el atraso del sistema de transportes adquiriría características muy graves en presencia de una geografía como la colombiana, y la geografía misma elevaba los costos de desarrollar nuevos sistemas de transporte”.<sup>(1)</sup>

Los caminos de herradura que se habían construido hasta la fecha seguían la dirección de los picos de las montañas, lo que hacía que la pendiente exigiera animales fuertes para escalar aquellas. La mula y el buey fueron los animales de carga preferidos por su capacidad, su resistencia y el bajo costo de sostenimiento. En épocas de invierno se utilizaba el “hombre carguero” como medio de transporte, ante la irregularidad topográfica de los caminos existentes.

Los cargueros humanos fueron más seguros que las mulas, lo que fue muy importante para el desplazamiento de las personas. Los cargueros obraban coordinadamente según el tipo de mercancía a transportar y el terreno y la topografía.

Los caminos eran construidos en línea recta sin bordear las cordilleras, de manera que se iba de la cima a las hondonadas para luego subir de nuevo en línea recta, haciéndose lento y dispendioso. Por ejemplo, en los años 40 los cargueros –entre Cartago e Ibagué– recorrían los 100 kilómetros de camino en 6 ó 7 días, mientras que las mulas gastaban el doble y eran evitadas por los viajeros por el frecuente riesgo de despeñarse.

El comercio entre las regiones y el sistema de transporte terrestre durante el siglo XIX, –fundamentalmente hasta los años 80, período en el que comienza la “fiebre ferrocarrilera”–, están basados en la utilización de la mula. A partir de este animal de carga, se orientó el sistema de caminos que iba siguiendo las líneas más cortas posibles, con pendientes elevadísimas. El trazo tradicional de los caminos coloniales y buena parte de los abiertos en el siglo XIX, impedían la transformación de caminos de herradura en caminos carretables (caminos de ruedas). La mula, como sistema de transporte de sangre, posee una gran resistencia física y una gran capacidad de carga, pudiendo soportar recorridos lejanos, con cargas, entre 200 y 250 libras de peso, y unas pendientes altas.

El italiano Agustín Codazzi, geógrafo y constructor de caminos, escribió: “Parece que nuestros antecesores no conocieran otro método de abrir caminos, que subir a la parte más elevada de un cerro para bajar después a lo más profundo... y luego, volver a subir y a bajar sin interrupción, buscando siempre las quiebras más grandes de la serranía en lugar de evitarlas, faldeándolas...”.<sup>(2)</sup>

Esta situación ejerció una influencia notable en el tipo de crecimiento de la producción y el comercio entre las regiones. La carencia y dificultad de medios de transporte, convirtió a las diversas regiones en centros cuasi autárquicos, con volúmenes ínfimos de comercio entre ellas. Desde la época de la conquista

española, los asentamientos de población se concentraron en regiones aisladas unas de otras. El territorio nacional, según Ospina Vásquez, se dividía en cuatro grandes regiones semi-independientes: La región de la cordillera oriental: Cundinamarca, Boyacá, Santander y Tolima; la región del Cauca; la región antioqueña y las zonas de la Costa Atlántica.

A pesar de la falta de nexos económicos entre las regiones, algunas manufacturas y productos alimenticios se desplazaban entre ellas: “Las partes altas de la faja oriental (Bogotá, Tunja) enviaban harina de trigo, papas, telas de algodón, lana y algunos productos de hierro, a las provincias de occidente (Antioquia, Valle del Cauca), a una distancia de mil 300 millas, así como a algunos consumidores de las cercanas regiones cálidas, productoras de azúcar. El cacao, cultivado en el Valle del Cauca y en la provincia de Santander, era transportado para su venta a Bogotá. El ganado que se criaba en los Llanos Orientales era llevado al Valle del Magdalena, para su engorde, y sacrificado luego en las altiplanicies. La mayor parte de los alimentos básicos, maíz, plátano, yuca y subproductos del azúcar, eran transportados y negociados a cortas distancias, ya que podían cultivarse prácticamente en cualquier parte del país. Pero para los productos manufacturados, y algunos alimentos, las provincias del interior del país ofrecían un mercado que contaba con una población que oscilaba entre un millón y medio y dos millones de personas.

“La inexistencia de un mercado nacional, por lo menos para algunos artículos manufacturados, se debió al hecho de que hasta finales de 1840 las diferentes provincias de la Nueva Granada estaban tan aisladas del resto del mundo como entre sí”.<sup>(3)</sup>

Lo excepcional fue el comercio inter-regional; el proteccionismo local se impuso, en parte, por los altos costos de transporte y las dificultades en los caminos de herradura. Cada región produjo lo que su propio mercado le exigía, siendo la demanda efectiva muy reducida. El proteccionismo “geográfico” no permitió la penetración de las mercancías extranjeras. Cada región se cerró en sí misma. Fue poco el comercio entre ellas y el mercado mundial era incipiente, si exceptuamos el oro.

Era excepcional el habitante de una de las regiones que visitaba otra y más extraño aún, conforme a la tendencia, quién se trasladaba definitivamente de una a otra. Los movimientos humanos y de carga fueron mínimos de región a región.

Así, por ejemplo, el Cauca, que incluye el área del Chocó, sólo presentó flujos comerciales esporádicos de oro, controlados desde Popayán. Pasto y Popayán se mantuvieron aislados entre sí. Entre Cundinamarca y Antioquia el comercio y movilización de personas, sólo comenzó a presentarse de forma regular a partir de la segunda década del siglo XIX.

La escasa producción no estimuló la apertura de vías de comunicación, mientras que la ausencia o el mal sostenimiento de los caminos, reforzó la tendencia a producir, dentro de sí misma, los productos que se pudieran consumir, con excepción de los bienes manufacturados que fueran producidos por una región en particular, como es el caso de los textiles de Boyacá y Santander y la producción manufacturera de sombreros en el Huila. <sup>(4)</sup>.

En resumen, los altos costos de transporte y la escasa especialización en la producción regional, excepto el oro y algunas artesanías, no estimularon el desarrollo del mercado interno, que tendría que ser inter-regional. La escasa división del trabajo no permitió la ampliación del mercado nacional; la ausencia de estímulos en producir para el mercado inter-regional estancó la inversión. Se impuso, en lo referente a las relaciones de producción, la economía de subsistencia, sólo algunos productos se desplazaban a cortas distancias.

Frente al comercio exterior, la situación histórica era diferente. Las diversas regiones comenzaron a sostener un creciente mercado con los países librecambistas de Europa, especialmente con Inglaterra.

El desarrollo del capitalismo inglés fue especializando el comercio en cada región colombiana en particular.

La única vía de comunicación con Europa era el Río Magdalena, que atraviesa el país de Sur a Norte; este medio de transporte natural determinaría el crecimiento económico y la expansión comercial de las regiones que fueron irrigadas e integradas por él. Éste se convirtió en la vía obligada de nuestro comercio exterior. La introducción de los barcos a vapor en nuestro país rompió la protección geográfica y el aislamiento de las regiones; al vincularse éstas con el mercado metropolitano, se unieron indirectamente las regiones entre sí. Las mejoras en el transporte marítimo y fluvial privilegiaron el comercio de las mercancías producidas en Europa.



El tráfico de mercancías en las primeras décadas del siglo XIX está conformado por importaciones en lo fundamental. “Antes de 1850 el comercio de importación requería viajes directos de los comerciantes a Jamaica a comprar las mercancías, y, después, un largo período de internación de las mercancías a las zonas más pobladas del país. En dichas zonas, los capitalistas de Bogotá ostentaban un verdadero monopolio sobre el comercio de importación, porque eran los únicos con capitales suficientes para invertir por largos periodos de inventarios de mercancías importadas”.<sup>(5)</sup>

El oro, principal renglón de exportación, no contribuyó de manera eficaz en el desarrollo de los medios de comunicación. La relación volumen-peso del oro no hizo necesario un medio de transporte masivo, continuo y de gran capacidad de carga. Su relación volumen-valor no estimuló la creación de un medio de transporte que abaratara los costos.

El volumen de importaciones fue lo esencial en nuestro tráfico internacional; la baja eficiencia de nuestros caminos nacionales contribuyó a hacer competitivas las mercancías extranjeras en nuestro incipiente mercado interno. Esta competitividad de los productos manufacturados europeos estuvo íntimamente vinculada al desarrollo del transporte marítimo y fluvial, gracias al descubrimiento del vapor.

A partir de los años 20 del siglo XIX comenzaron a introducirse barcos a vapor por el río Magdalena. El Congreso de la República, al otorgar en 1823 el monopolio del comercio fluvial sobre el Magdalena al comerciante alemán Juan B. Elbers, estipula que dicha concesión “hará más cortas y fáciles las comunicaciones y con esta facilidad, las producciones del interior podrán llevarse a menos costos... sucediendo lo mismo respecto de los frutos extranjeros que se introducen para el interior”.<sup>(6)</sup>

Elbers obtuvo derechos monopólicos por 20 años para montar una flota de barcos a vapor y por ello importó de los Estados Unidos el primer barco llamado *Felicidad*. La felicidad que le produciría sería corta: este barco sólo realizó un viaje por las dificultades que presentaba para desplazarse contra la corriente y en poca profundidad. Importó luego tres buques de Europa, llamados *General Santander*, *El Gran Bolívar* y *El Libertador*; al llegar este último a Santa Marta, en 1829, decretó Simón Bolívar la terminación del derecho de monopolio. Elbers se vio obligado de vender el nuevo barco, con el cual le harían compe-

tencia, la que no pudo resistir por el poco tráfico y los altos costos de operación. Los primeros intentos de crear y sostener un tráfico por el Magdalena, a vapor, son fallidos. El volumen de producción en las diversas regiones del país no permitió el desarrollo del transporte fluvial a vapor, hasta mediados de los años 40. En 1851, un decreto le reconoció a Elbers una indemnización de \$188.000,00 por sus pérdidas, pero nunca se le pagó suma alguna, que en todo caso era muy inferior a sus gastos reales: \$347.000,00 entre los años 1823 y 1837. Elbers recibió como pago una exención de aranceles aduaneros para sus importaciones; por cada mil quintales de tabaco que exportara de sus plantaciones en el Bajo Magdalena, se le permitiría importar, libre de impuestos, \$5.000,00 de mercancías para la venta. Para beneficiarse de esta disposición, el ya anciano Elbers, de 70 años, se convirtió en un pionero del cultivo de tabaco en una región poco apta para este tipo de agricultura. <sup>(7)</sup>

Los empresarios nacionales también invirtieron capitales en la navegación sobre el Magdalena y, al mismo tiempo, cultivaron tabaco para el mercado europeo. “La riqueza adquirida en las minas de Antioquia entre 1830 y 1860 desempeñó un papel principal en la fundación de muchas empresas nuevas en otros lugares del país, principalmente en el desarrollo de la navegación a vapor por el Río Magdalena y de la exportación de tabaco. La dirección de los dos desarrollos citados estuvo en manos de Francisco Montoya, uno de los cinco promotores de las minas de Santa Rosa. Montoya era miembro de una distinguida familia de Rionegro. En 1824, ya rico, negoció un préstamo por 41.750.000 libras esterlinas para el gobierno de Colombia, y, por este servicio, él y un socio antioqueño, Manuel A. Arrubla, recibieron una comisión de más de \$200.000,00. En 1836 Montoya dirigió el grupo de capitalistas colombianos que obtuvo una franquicia para construir una vía de comunicación a través del Istmo de Panamá, por carretera, ferrocarril o agua. Montoya también encabezó una firma (compuesta principalmente por sus paisanos antioqueños) que monopolizó prácticamente el transporte en planchones por el río Magdalena, construyendo, al mismo tiempo, carreteras y dedicándose al transporte terrestre entre el Río Magdalena y Bogotá. Desde 1837 a 1839 fundó una compañía para poner un barco a vapor en el Magdalena; la compañía prestó sus servicios entre 1839 y 1840. En este año su único barco fue capturado y destruido en la guerra civil.

Después de este fracaso, Montoya y otros antioqueños que trabajaban con él se consagraron de nuevo al transporte por medio de planchones. En 1847, cuando

unos emprendedores comerciantes de Santa Marta fundaron la primera compañía de navegación a vapor que tuvo éxito, advirtieron que era necesario comprar a Montoya sus planchones, los que pagaron dándole una buena parte de las acciones de la compañía de vapores”.<sup>(8)</sup>

La empresa naviera de Montoya y Cía. aprendió de la experiencia técnica de J. Elbers, quien, a partir de sus errores, había demostrado que el Río Magdalena exigía barcos pequeños, de calado reducido.

Los costos de transporte por el río continuaban altos, lo que deprimió el comercio inter-regional, y el producto que iría a dinamizar el comercio con las metrópolis europeas apenas comenzaban a despuntar. El período de “desarrollo hacia afuera”, creado por la demanda de las economías capitalistas de ultramar, comenzó su auge a principios de los años 50.<sup>(9)</sup>

Desde mediados de la década del 50 la producción de tabaco, estimulada por el Estado, iría a proveer los barcos a vapor de carga suficiente de bajada, pero los fletes continuaron altos. En 1847 la carga de subida de Santa Marta a Honda costaba \$52,00 por tonelada, los pasajes de subida \$100,00 y de bajada (en favor de la corriente) \$50,00 pesos por persona.<sup>(10)</sup>

El tiempo, elemento esencial en el acortamiento de las distancias, también era excesivo. El transporte terrestre no presentó ninguna mejora y los fletes fueron elevados. Frank Safford estimó que el transporte de carga por caminos de herradura tuvo un costo promedio de \$0,30 a 0,50 de dólar, por tonelada-milla, en época de verano y \$0,70 o más, en invierno. Estos costos de transporte terrestre continuaron altos durante gran parte del siglo XIX. Aun en las regiones planas se impuso el transporte a lomo de mula, por la carencia de carreteras y vehículos de rueda; esto explica por qué los fletes en las regiones planas no disminuyeron, sino que continuaron altos: \$0,25 de dólar la tonelada milla, a mediados del siglo.<sup>(11)</sup>

A partir de la segunda mitad de los años 40 los comerciantes colombianos y el Estado trataron preferencialmente el comercio exterior, con respecto al interno. La preocupación de los gobiernos fue mejorar paulatinamente las vías de transporte que nos permitieran vincularnos al mercado mundial. El presidente de la República, Tomás Cipriano de Mosquera, ofreció en 1846 \$200.000,00 en subsidios estatales, con el ánimo de fomentar la navegación; dicha oferta fue aprovechada por Francisco Montoya, antioqueño, y Joaquín de Mier, de Santa

Marta, quienes fundaron la *Compañía de Vapores de Santa Marta*, la cual comenzó a funcionar en 1847 y operó hasta 1855, año en que quiebra. El gobierno, accionista de la empresa naviera, había adquirido la tercera parte de las acciones desde comienzos, pero había renunciado a las utilidades que le corresponderían durante los cuatro años siguientes, brindando, así, un nuevo subsidio a la compañía de vapores. <sup>(12)</sup>

A pesar de la implantación del transporte a vapor y la consiguiente revolución en el sistema de transportes fluviales, no cambió la tendencia alcista de los costos de movilización por el Río Magdalena. Las primeras tarifas en el río (1824-1825) imponían fletes de \$ 6.50 desde Santa Marta a Honda por carga de 10 arrobas; a la bajada eran de \$ 3.00 para la carga de tabaco y de \$ 2.25 para las demás. A fines de 1850 los fletes de Honda a la Costa eran de \$ 2.75 por carga a la bajada y de \$ 7.00 a la subida. <sup>(13)</sup>

Con la regularidad del transporte a vapor no desaparecieron los champanes ni las canoas, porque los fletes del transporte a vapor permitieron la competencia de estos medios artesanales de transporte.

El Estado de la Nueva Granada había tratado de fomentar en los años 30 la producción de manufacturas nacionales, vía proteccionismo económico, pero ya a mediados de la década del 40 se fueron presentando giros hacia políticas librecambistas que se irán desarrollando durante el resto del siglo XIX. El libre cambio se impuso ante la eficiencia de los productores capitalistas ingleses, en virtud del incremento de su productividad del trabajo y la disminución de sus costos de producción, así como por la disminución de los costos de transporte marítimo a vapor y la reducción del tiempo de viaje entre los puertos europeos y los puertos colombianos. A su vez, la doctrina del libre cambio se aceptó debido a la poderosa influencia de la política económica inglesa en nuestro país y a la baja productividad de las manufacturas nacionales, originada en la escasa acumulación de capital interno.

Con la apertura del Canal del Dique se estabilizó el transporte a vapor. En 1844 el coronel George H. Totten firmó un contrato con la Provincia de Cartagena, por medio del cual se comprometía a abrir este brazo del Magdalena a la navegación de barcos a vapor y sostenerla en condiciones navegables durante 10 años. En el año de 1848 se terminó la canalización con un costo aproximado de \$500.000,00 pagados por el gobierno provincial de Cartagena. En 1848 se inau-

guró públicamente la apertura del Canal del Dique a la navegación de vapores. Este hecho impuso de manera más notoria al río Magdalena como la única vía de nuestro comercio internacional. Los puertos del Caribe: Cartagena, Santa Marta y posteriormente Barranquilla, monopolizaron el tráfico de importación y exportación. Desde allí se introducían las mercancías a las diversas regiones del país y a través de ellos se exportaban los productos agrícolas y materias primas a los puertos europeos. Siendo este el estado de nuestro comercio, cada región trataba de vincularse con el río Magdalena. El principal camino entre la región oriental del país, la más poblada, y el Río Magdalena, lo constituía la vía entre Honda y Bogotá. Las mulas demoraban 5 ó 6 días para realizar el viaje de unos 150 kilómetros, comparativamente, este camino era superior a los demás que comunicaban el río con las zonas orientales, hasta el punto que buena parte del comercio internacional de Boyacá y Santander se hacía por el camino de Honda.<sup>(14)</sup>

La región antioqueña se comunicaba con el Magdalena por el camino de herradura que vinculaba a Medellín con Puerto Nare. Agustín Codazzi consideraba que dicho camino no podía ser tenido como una verdadera vía comercial. “El hijo de Antioquia, decía, comparativamente al de las demás secciones de la República, es precisamente aquel que más ha viajado al continente europeo ... el más dedicado a especulaciones comerciales... El que más se esmera en aumentar su fortuna ... ¿Y por qué, pues, no tiene una sola vía comercial para comunicarse con el resto de la República?”.<sup>(15)</sup> El mismo Codazzi comenta que los costos de transporte de las mercancías europeas eran más altos de Puerto Nare a Medellín que los de Europa a Nare.

Hacia el sur del país partía de Honda la ruta que, camino de Neiva llevaba a Popayán, por La Plata, de uso restringido. De Honda partía, a través de Ibagué, el camino hacia Cartago, denominado el *Camino del Quindío*. Dicho viaje exigía entre una y dos semanas, a lomo de “hombre -carguero”, por el alto riesgo de despeñarse la mula en el cruce de la cordillera central. La distancia entre Honda y Cartago era solamente de un poco más de 100 kilómetros.

Estas fueron las rutas principales que se encontraban unidas al comercio de las regiones con el río Magdalena, y, a partir de éste, con el comercio mundial.

Las regiones que se hallaban vinculadas entre sí al occidente del país, lo hacían por el camino colonial que unía a Pasto con Popayán y Cali y de allí, bordeando el río Cauca, hasta el Norte de Cartago para continuar hasta Medellín y Santa Fe de Antioquia.<sup>(16)</sup>

## **B. Tabaco, quina y transporte fluvial a vapor, 1850-1880.**

El río Magdalena continuó siendo la arteria fluvial privilegiada en el comercio internacional durante este período. La complementariedad de los diversos sistemas de transporte evidencia el rumbo que iba tomando nuestra economía, todavía parcializada en diversas regiones aisladas entre sí. Es más: se reforzó únicamente la producción para la exportación, lo que hizo depender nuestra producción y crecimiento económico de la demanda de los grandes centros industriales europeos. “El desarrollo exportador pasó... por tres fases muy diferentes: Una primera, de estancamiento hasta 1850 ... ; una segunda, de expansión entre 1850 y 1882, en la cual las exportaciones reales per-cápita aumentaron en un 120% ... ; una final, entre 1882 y 1910, de estancamiento en términos per-cápita con fuertes fluctuaciones”.<sup>(17)</sup>

Los sistemas de transporte se desarrollaron para vincular las regiones del país con las metrópolis capitalistas. Este es el caso presentado en la producción de oro, tabaco, quina, añil y café, los cuales fueron los productos que, sucesivamente, vincularon la economía colombiana con el mercado mundial.

El tipo de transporte centrífugo se impuso en nuestro país ante la inexistencia de un mercado interno regular y especializado. La ampliación y creación del mercado nacional sólo se iba logrando de forma indirecta, en la medida en que nuestras regiones se vinculaban con el exterior. De manera colateral, se conformó un pequeño mercado interior, al disminuir los costos relativos de transporte y disminuir notablemente el tiempo de viaje entre los distintos lugares, como también por el proceso de acumulación de capital en las diversas regiones (descomposición de la economía campesina y monetización de la economía nacional).

No fue la reducción en los costos de transporte sobre el Magdalena lo que determinó el incremento de las importaciones entre los años 1850-1880; fue la productividad de las industrias europeas y la tendencia a la baja en sus costos de producción, lo que hizo competitiva la industria inglesa. Algunos historiadores y economistas sostienen que el incremento del comercio internacional condujo a una baja de los costos de transporte a vapor y a pértiga en el río Magdalena. Pero no fue así. Las producciones locales que nos vincularon al mercado mundial fueron rentables en tanto subían los precios de las mercancías en los mercados de los centros capitalistas, por desabastecimiento de su demanda; estos

precios mundiales hicieron competitiva la quina, el algodón, el añil y el tabaco colombianos. Sus precios internacionales de mercado absorbían altos costos de transporte terrestre y fluvial. Más adelante citaré algunos ejemplos que corroboran la tesis. Las mercancías importadas de Europa lograron ganar el incipiente mercado interno, en tanto sus bajos precios de mercado, sumándole altos costos de transporte interno, las hacía competitivas, en los centros de población de nuestro país.

El transporte marítimo estuvo controlado por compañías extranjeras, quienes lograron una mayor velocidad en sus barcos, debido al motor a vapor, y una disminución elevada en los fletes marítimos. Esto les permitió colocar mercancías europeas en los principales puertos de los países latinoamericanos en poco tiempo y a bajos costos de transporte. En cambio, el sistema de transporte fluvial a vapor permitió un desplazamiento más rápido, pero no de forma notoria, y los costos de transporte se mantuvieron altos.

Desde mediados de los años 50, el auge de la exportación tabacalera proveyó la carga de bajada por el río Magdalena, lo que aceleró la creación de nuevas empresas de transporte fluvial. En 1840 algunos europeos decidieron montar lo que llegó a ser la United Magdalena Steam Navigation Cy; años después, el capital ascendía a \$300.000,00, de los cuales el 45,1% era norteamericano, el 35,6% británico, el 6,3% alemán y el 13% restante del capital era colombiano. En 1858 Alexander Weckbecker, norteamericano, puso vapores en circulación sobre el Magdalena. <sup>(18)</sup>

En la década del 50 se impuso la libertad de cultivo y comercio del tabaco. Este producto desarrolló la economía en centros como Ambalema, Girón, Carmen de Bolívar y Palmira; creó relaciones entre la costa y el interior, estabilizó la navegación a vapor por el río Magdalena al proporcionar la carga de bajada; dio continuidad a la especialización regional de la producción (oro en el occidente, tabaco en el oriente colombiano), en tanto esta producción local fue debida, en lo esencial, a la demanda efectiva externa.

Álvaro Tirado M., al analizar las causas que determinaron la oferta tabacalera colombiana, escribe: “Las posibilidades del mercado mundial y el abaratamiento de los costos de transporte, causados por la misma siembra del tabaco que hizo económica la navegación a vapor en el Río Magdalena, permitieron en ese momento el crecimiento de la producción tabacalera”. <sup>(19)</sup>

Tirado M. se equivoca al plantear la expansión de la producción tabacalera por la baja en los costos de transporte. Esto no se presentó en los años 1850-1880. Al contrario, los costos de transporte conservaron una tendencia al alza, especialmente en el río Magdalena. Tirado M. se apoya, para formular esta hipótesis, en la competencia que las mercancías extranjeras hacen a las manufacturas nuestras, por sus bajos costos en los fletes. Esto le permite concluir que los reducidos costos de transporte fluvial arruinan a nuestros incipientes capitalistas y artesanos. Lo que no tiene en cuenta es que la baja se produjo en los costos de producción de la mercancía importada y no en los costos de transporte interno; bajaron los precios de mercado por mayor productividad.

El tabaco permitió monetizar la economía en algunas regiones descomponiendo la economía de subsistencia. "... Ambalema,... operó a comienzos de la década de 1850 como un verdadero "polo de desarrollo", y ofreció condiciones de remuneración al trabajo y niveles de vida a los trabajadores nunca visto en Colombia".<sup>(20)</sup>

Los ingresos recibidos por la producción y exportación de tabaco permiten crear una demanda de mercancías, fundamentalmente importadas, lo que dinamizó muy poco el mercado interno. El logro fundamental del tabaco con relación al sistema de transportes fue lo que normalizó el transporte sobre el río Magdalena. El transporte fluvial a vapor crece porque se incrementó la producción nacional de tabaco y los beneficios producidos fueron atractivos. "El tabaco suministra en forma amplia la carga de exportación necesaria para la estabilización de la navegación. Ahora bien, esa misma carga de exportación condiciona la importación de los nuevos correspondientes productos. Y en esta forma, la navegación puede disfrutar de adecuadas condiciones para su conservación y fortificación: carga de bajada y carga de subida. En 1804-1805 se exportaron 63.462 bultos de tabaco. En 1872-1873 la exportación asciende a 82.250 bultos. Esos simples datos estadísticos y muchos otros análogos que pudieran reproducirse, están demostrando que la exportación de tabaco proporciona a la navegación a vapor por el río Magdalena, suficiente carga de exportación".<sup>(21)</sup>

Nieto Arteta da a entender que se carecía de mercancías importadas y por tanto la capacidad de compra del tabaco estabilizaría el transporte a vapor, río arriba, lo cual no era cierto. El volumen de importaciones era alto y esto fue lo que estimuló la navegación en el Magdalena.



La demanda de mano de obra en las regiones tabacaleras de Santander elevó los salarios, lo que atrajo fuerza de trabajo inmigrante y de la propia industria artesanal de la localidad. El alza de salarios en la región hace que los costos de la producción manufacturera artesanal sean mayores, lo que condujo a una disminución de los beneficios para unos y la ruina de otros, al perder competitividad con las manufacturas extranjeras.

El principal mercado para el tabaco colombiano fue Alemania. Bremen se constituyó en el principal comprador del tabaco colombiano desde los años 60; Londres fue nuestro segundo demandante.

Las empresas navieras surgieron “haciendo juego con la tendencia a mirar con especialidad al comercio exterior, sobre todo por la vía tradicional, la del Magdalena. Desde principios de 1845 quedó establecida la navegación de vapor en ese río. El auge de la exportación del tabaco contribuyó poderosamente al éxito de la empresa, dando la carga de bajada que faltaba para que la navegación pudiera ejercerse en escala económica. Pero por el momento ella no trajo un cambio muy notable en el costo de mover mercancías desde el interior a la Costa, o a la inversa: los fletes continuaban altos, los botes y champanes hacían competencia a los vapores. Los fletes altos y la competencia entre los viejos métodos de transporte y los nuevos subsistieron hasta la guerra del 60”.<sup>(22)</sup>

La declinación del cultivo del tabaco, a partir de los años 80, se explica por la baja productividad de nuestros cultivos, el bajo control de calidad de la hoja y los altos costos de transporte por el Magdalena.

Paralelo al auge y declinación en la producción de tabaco, se presenta un nuevo producto agrícola, demandado por los mercados de Inglaterra, Estados Unidos y Francia. El incremento de la demanda mundial de quina incitó a la colonización del oriente colombiano, aprovechando también la vía fluvial del Magdalena. La cercanía de una ruta navegable que permitiera la exportación de la corteza a los puertos marítimos de embarque, incidió en la intensificación de la explotación de la quina en nuestro territorio. La baja en los precios de la quina boliviana desestimuló la producción en ese país, lo que impidió abastecer la demanda de los centros capitalistas. La disminución en la oferta boliviana y el incremento en la demanda mundial facilitaron que la producción colombiana respondiera favorablemente a la coyuntura. Colombia se puso, a mediados del siglo, a la cabeza de los productores de quina. “El período que comienza en 1850 y termina

en 1882 puede considerarse como de dominio colombiano del mercado mundial de quina”.<sup>(23)</sup>

Las técnicas de explotación de los bosques de quina fueron rudimentarias. La extracción de la corteza, en tierras baldías, destrozó los bosques.

“Debido a la forma destructiva de explotación, que caracterizó a todos los países sudamericanos, una misma región no podía garantizar una oferta estable por un período muy prolongado, y, menos aún, podía responder a una demanda mundial creciente. El resultado económico de esta forma de explotación fue la movilidad continua de la frontera de extracción, especialmente en los períodos durante los cuales hubo un gran crecimiento del comercio mundial”.<sup>(24)</sup>

La expansión de la explotación de los bosques de quina siguió la ruta del río Magdalena, lo que dinamizó el transporte fluvial, permitió adquirir destrezas en el manejo de los barcos a vapor y facilitó una mayor circulación.

Es preciso anotar que la producción del añil en Colombia logró incrementar el volumen de transporte por el Magdalena durante un corto período de tiempo, conservándose altos los fletes por el río. La exportación se efectuó fundamentalmente hacia Inglaterra, Francia y Alemania. Los mayores mercados de destino del añil colombiano, entre 1869 y 1874, período de mayor auge en la producción y exportación del colorante, fueron Londres, París, Hamburgo y Bremen.

La exportación de añil no fue muy cuantiosa ni estable.<sup>(25)</sup> Su participación en el total de exportaciones colombianas no fue significativa. Entre 1869 y 1874 su valor representó en promedio un 2,5% del valor total de las exportaciones.”<sup>(26)</sup>

La producción nacional disminuyó por la falta de técnica en su cultivo: rotación, ya que el añil agota muy pronto las “fuerzas productivas de la tierra”; riego por canal, en épocas de verano; arado. En suma, la falta de capitales que permitiera incrementar la productividad y la calidad del producto agrícola. Pero de no haber sucedido así, las pérdidas de capitales productivos hubieran sido mayores; la aparición en el mercado de un colorante artificial arruinó a nuestros productores. A lo que se sumó la incidencia de los costos de transporte en el cultivo del añil: “Grandes extensiones de terreno fueron plantadas de añil, el vegetal origen de esa sustancia y que tan especial esmero exige. Un día se inventó el azul de Prusia; los colorantes artificiales de anilina desplazaron a los naturales, y los productos colombianos, encarecidos a causa de los costos de transporte por el Magdalena, no pudieron ya competir. Las pérdidas fueron millonarias”.<sup>(27)</sup>

En síntesis, el tabaco, la quina y el añil eran mercancías con un alto valor por unidad de peso, no siendo determinante el costo de transporte en el precio de mercado.

### **C. Complementariedad en el Sistema de Transportes Colombiano, 1860-1880 (mula- barco a vapor)**

La situación del transporte terrestre entre los centros de población y los puertos fluviales hay que analizarla para conocer como éstos entorpecieron la unificación del mercado nacional y encarecieron las mercancías producidas por nacionales, desestimulando la inversión. La complementariedad mula o carguero humano -champán o barco a vapor, nos muestra la radiografía de nuestro incipiente desarrollo económico. Las características de la complementariedad de los transportes fluvial y terrestre, barco a vapor-mula, son analizadas por el economista y abogado Aníbal Galindo, en 1874, quien observó los fenómenos socio-económicos de su época; escribe: “...El estado normal de las comunicaciones entre Bogotá y el Magdalena es una anomalía crónica. Para que los buques lleguen a Honda es preciso que llueva, y entonces no hay camino de tierra, entonces es que la carga está demorada; y para que haya camino de tierra y la carga no se demore, es preciso que no llueva, y entonces no pueden subir los vapores”.<sup>(28)</sup>

Esto puede hacerse extensivo a todas las vías existentes en este período. Si había verano no podía navegarse por la falta de caudal y, si se presentaba el invierno, los caminos de herradura eran intransitables.

Examinemos la situación de nuestros caminos terrestres y la incidencia que tuvieron sobre el comercio interno y el comercio externo.

La condición de los caminos de herradura, en las diversas regiones, fue pésima. Los altos costos de transporte terrestre encierran y “protegen” la economía regional; esto determinó la autarquía regional y el freno al desarrollo y consolidación del mercado nacional. La región antioqueña poseía en el siglo XIX dos caminos que unieron a Santa Fe de Antioquia y Medellín con el río Magdalena. El primero de ellos, el antiguo camino de Nare, vinculó desde la época de la colonia a Medellín con Bogotá. Se partía de Medellín hacia los campos mineros de Yolombó, Zaragoza y Remedios (un ramal se dirigía hacia Yarumal y Santa

Rosa de Osos); de Yolombó hacia el sur-este, hasta el poblado de Nare, a orillas del río Magdalena.

El camino colonial a Nare evidencia el poco desarrollo de nuestros medios de comunicación durante los siglos XVIII y XIX. Las dificultades topográficas y el largo tiempo empleado en hacer el recorrido hizo costosos los fletes, lo que dificultaba las relaciones comerciales con las otras regiones del país. Al respecto, comenta James Parsons: “Tan largo y difícil era el viaje por tierra desde Nare, que por lo regular era necesario llevar el doble de mulas en relación con el número de cargas. En invierno no era raro que se perdieran por completo las recuas de mulas en los tremedales de los caminos estropeados... Las demoras, al cruzar los ríos, eran especialmente numerosas e irritantes. El paso del Nus, realizado en un puente de cuerda inseguro, usualmente requería un día entero. El promedio de tiempo empleado de un viaje de Nare a Medellín era de 12 a 14 días, se reducía a 10 días si había buen tiempo. Por regla general, dos arrieros podían manejar 10 mulas, y cada animal transportaba 200 a 250 libras... Solamente hacia el fin de la guerra de los Mil Días, en 1902, Puerto Berrío, estación terminal del ferrocarril, reemplazó los puertos de Nare como la puerta principal de entrada a Antioquia”.<sup>(29)</sup>

El segundo camino de herradura fue el de *Palaguas-Juntas*, millas arriba de Nare, por el Magdalena, constituyéndose como otro enlace de Medellín con el Río Magdalena, atravesando las poblaciones de Ríonegro, Marinilla, San Carlos.

Los altos costos de transporte durante los años 60-80 son analizados por Parsons en el siguiente párrafo: “Los gastos de transporte de las mercancías de importación eran, claro está, muy altos. El flete de río, de una carga de dos fardos de 70 kilogramos, en el viaje de 8 días de Barranquilla a Islitas (Nare) era de 3.20 dólares; al paso que el costo del transporte por tierra de Islitas a Medellín, variaba de 10 a 12 dólares por carga, más otro dólar por servicio de bodegaje”.<sup>(30)</sup>

Con respecto a los caminos de herradura en Antioquia, escribe el señor Manuel Uribe Ángel sus experiencias de viaje entre Medellín y Bogotá, en diciembre de 1802: “Los europeos, siguiendo quizá en esta parte del mundo las tradiciones de los indios... adoptaron una extraña manera de enderezar sus caminos. Llegaban al pie de una cuesta y subían en línea recta hasta la cúspide, sin pensar que en esta materia, frecuentemente la línea recta no es el trayecto más corto de un punto a otro; llegaban a una eminencia, pretendían bajar un plano inclinado y lo

hacían desviándose o tomando por el filo de un contrafuerte, en que la estrechura es tal, que el pasajero, para no abismarse a derecha o izquierda, tiene que ir forzosamente haciendo balanza con los brazos... a guisa de volatinero. Llegaban a un riachuelo y lo pasaban veinte o treinta veces por no ladear en la falda. De donde se deduce que, al subir, el infeliz caminante tiene que andar con el pecho contra la tierra, y, al bajar, expuesto a caer de hocicos a cada instante. En pocas partes del mundo se hallan embarazos de más consideración para viajar que en Antioquia, porque a los impuestos por la rutina se unen los que nacen de la configuración del terreno”.<sup>(31)</sup>

Hemos visto que la mula como medio de transporte fue muy apreciada por sus características: gran resistencia a la fatiga y a los largos viajes, capacidad de carga entre 100 y 120 kilos, posibilidad de subir grandes pendientes como de bajar a las hondonadas más profundas y empinadas. Citando el testimonio del viajero Manuel Uribe Ángel comprendemos la importancia de la mula para los antioqueños y, en general, para los viajeros y comerciantes colombianos, durante el siglo XIX: “Que los asiáticos se queden con sus elefantes, los egipcios y árabes con sus camellos y todos los pueblos de la tierra con sus caballos; pero que por Dios dejen las mulas para los antioqueños. Sin tal semoviente la vida es difícilísima, casi incomprensible en esta comarca”.<sup>(32)</sup>

Durante este período, 60-80, se impulsaron fundamentalmente los caminos de herradura, mal llamados carreteras, aunque se inició la discusión sobre la importancia de los ferrocarriles para vincular los grandes centros de población y el río Magdalena. Se iniciaron en los años 60 los caminos carreteables que tenían como fin vincularnos con el exterior. Los que más apoyo recibieron del gobierno fueron los que unirían a Cali con Buenaventura, Medellín con Barbosa, para dar salida al Magdalena; la carretera de la Sabana que uniría a Bogotá con el Magdalena.<sup>(33)</sup>

Los resultados generales presentados por los medios de transporte terrestre durante el período fueron muy pobres. Escribe Aníbal Galindo, en 1874: “Para la generalidad de los habitantes de Bogotá son artículos de lujo los frutos del Magdalena; y para la generalidad de los habitantes de tierra caliente son artículos de imposible consumo las papas, la mantequilla y las legumbres de la altiplanicie. Los gastos de transporte nos anulan la parte gratuita de la fecundidad que nuestra exuberante naturaleza puso en la creación de estos productos; cuando llegan a su destino, esa parte está consumida por la transportación, que es un servicio

negativo... Por término medio, los productos agrícolas que forman la base de la alimentación pública, no pueden caminar con los actuales medios de transportación más de 20 leguas, para que su precio de mercado no toque al término en que el cambio deja de ser provechoso: más allá de ese radio, a cada pueblo le tendría más cuenta privarse del artículo que se le ofrece o producirlo artificialmente en su propio suelo... “. Terminando la deducción, escribe Galindo “... nuestros medios de producción, entre los cuales deben contarse las vías de comunicación, han permanecido con muy poca diferencia los mismos que eran hace medio siglo, en presencia de mayores necesidades”.<sup>(34)</sup>

Los caminos de herradura fueron creciendo de manera deficiente por las condiciones anti-técnicas con que se construyeron, pero en la medida en que crecen los productos de exportación e importación, fueron apareciendo nuevos caminos que tenían como objetivo central el vincularse con el mar o el río.

Las mejoras en los sistemas de transportes terrestre y acuático, como también los mejores medios de transporte, deben tener como fines básicos, primero, disminuir o acortar las distancias y, segundo, disminuir los costos de transporte, con el ánimo de hacer competitivas las mercaderías en otros lugares, donde éstas no se producen. Ni lo uno ni lo otro se presentó en nuestro territorio hasta mediados de los años 80.

El siguiente recorrido nos permite observar con más detalle el problema planteado con la duración de los viajes durante el siglo XIX y el poco avance durante períodos de tiempo extensos.

#### RECORRIDO DE BOLÍVAR (CAMINOS HERRADURA)

	1826 DÍAS	1890 DÍAS
Túquerres - Pasto	1	1
Pasto-Popayán	9	7 (- 2)
Popayán - Neiva	7	7
Neiva-Bogotá	9	9
Bogotá-Tunja	5	3 (-2)
Tunja - Pamplona	8	8
Pamplona-Cúcuta	3	2 (-1)
TOTAL	42 (a)	37 (b) <sup>(35)</sup>

Las diferencias en el total de días utilizados en la misma ruta son mínimas, estando distanciadas en el tiempo por 64 años. Estos caminos evidencian los trayectos que vincularon las regiones entre sí, en lo fundamental, la región oriental, y como ninguna mejora se produjo en ellos durante este largo tiempo. Sólo muestran mejoras relativas la vía de Tunja a Bogotá y el camino de Popayán a Pasto.

En el mapa “Colombia, caminos de herradura en 1890”, publicado por el Instituto Geográfico de Colombia Agustín Codazzi, nos muestra las principales rutas y el tiempo de recorrido:

Cali-Buenaventura	4 días
Bogotá-Medellín	8 días
Barranquilla-Cartagena	4 días
Bogotá-Bucaramanga	11 días <sup>(36)</sup>

Aníbal Galindo describe la situación de la vía que unía a Bogotá con el Río Magdalena y sus correspondientes costos de transporte de productos agropecuarios de consumo interno en el año de 1874:

1. Una arroba de plátano, que en las orillas del Magdalena podría obtenerse por dos reales, vale en Bogotá ocho reales.
2. Una arroba de yuca que vale un real en Honda, vale en Bogotá cuatro reales.
3. El azúcar es un artículo que hoy no pueden consumir sino las clases acomodadas; los pobres sólo lo usan como remedio. Hoy vale \$4.40 la arroba, porque el flete de una carga de 8 arrobas del Socorro a Bogotá, vale \$12,00.
4. La mantequilla, que la Sabana podría producir indefinidamente a uno o uno y medio reales, la libra vale en el Magdalena seis reales.
5. El arroz vale aquí en Bogotá a \$ 1.60 arroba, porque el flete de una carga de 8 arrobas, de Muzo a Bogotá, vale \$5,00.
6. El trigo que la Altiplanicie podría producir en cantidad ilimitada está también circunscrito por un radio de 20 leguas; en Honda se encuentra ya con la harina de los Estados Unidos, que ha podido recorrer unas 300 leguas de camino con un gasto menor que la nuestra.

7. Los materiales de construcción: piedra, ladrillo, adobe y teja, no pueden traerse en ninguna parte de más de cuatro leguas de distancia y aun es mucho.

(37)

Los costos de transporte, a espalda de hombre-carguero, entre Honda y la Sabana de Bogotá, se muestran en la siguiente relación que presenta el mismo investigador:

1. Un plano común con peso de 375 kilogramos, o sea 30 arrobas, cuesta de Honda a la Sabana \$ 160, o sea a \$0,38 por arroba y por legua. (1 legua= 5.572 mts.)
2. Una máquina de despulpar café, que pesaba 367 kilogramos, o 29 arrobas, costaba \$ 67,00 a razón de \$0,17 por arroba y por legua
3. Una máquina de trillar con peso de 1.030 kilogramos, a pesar de haberse acomodado en 35 bultos, costó \$ 164.80,00 es decir, \$0,14 por arroba y por legua.
4. Los bultos con artículos franceses de peso de 66 kilogramos, o 5 arrobas, cuestan \$ 9.50,00 \$0,14 por arroba y por legua.
5. Un bulto con artículos de metal fundido y peso de 90 kilogramos, o siete arrobas costó \$14.40,00 \$0,15 por arroba y por legua.
6. La conducción de la prensa mecánica del “Diario”, con peso de 5.000 libras inglesas, o 200 arrobas, costó \$1.000,00, o sea a razón de \$0,36 por arroba y por legua.
7. El trapiche de San Jorge, de la hacienda “La Unión”, en Lagunilla, distrito de Ambalema, muy cerca a la orilla del río, habría sido del todo imposible internarlo en hacienda alguna de las faldas de la Cordillera en el estado de Cundinamarca. Este trapiche hace rendir el 70% de caldo del peso bruto de la caña; los trapiches muy buenos de Cundinamarca apenas dan el 18%; los comunes no dan 10%.

Para terminar, escribe Galindo: “Son, pues, artículos de prohibida importación para el interior del país toda la maquinaria de vapor para la agricultura y la minería, las grandes bombas, los puentes de hierro, la tubería para acueductos, los coches y carruajes, y en general todo lo que exceda del peso de media tonelada”. (38)

Es pertinente anotar que a estos altos costos de transporte terrestre hay que sumar los fletes sobre el río Magdalena, más los costos de transporte marítimo, hasta los centros capitalistas, lo que elevaba los precios de las mercancías exportadas e importadas.



## **D. Complementariedad en el Sistema de Transportes colombianos, 1880-1920. (Ferrocarril- Barco a vapor)**

Las diversas producciones agrícolas colombianas dependen principalmente de las demandas establecidas en los centros capitalistas, lo que explica el grado de especialización primaria de nuestra economía. Las diversas modalidades de transporte colombiano, en lo fundamental, se construyeron y ampliaron, para dar salida a nuestras mercancías o para adelantar desde Europa los bienes de capital, los bienes de consumo, y los de lujo que demandaban las clases de más altos ingresos. Las relaciones comerciales entre las distintas regiones de nuestro país, pocas y esporádicas, continuaron en los años 80. El mercado interno evidenció una estrechez sin límites. Hemos demostrado que los altos costos de transporte y la falta de especialización en el intercambio regional son elementos que permiten, en parte, explicar la estrechez del mercado.

En esta sección analizaré las repercusiones que en la economía regional se presentaron con la implantación y construcción de vías férreas desde los años 80, hasta mediados de la década 1911-1920, como una forma de sustituir los caminos de herradura y la navegación a vapor y abaratar los costos de transporte. Con los ferrocarriles se tiende a reemplazar tanto el transporte acuático como el transporte a lomo de mula, buey o cargador humano. Los primeros ferrocarriles colombianos reemplazaron a los ríos; los altos fletes fluviales y las sequías hicieron propicio el sustituto tecnológico, en lo que a modalidad de transporte se refiere. Los ferrocarriles que cumplieron con esta especificación son los que unieron a Barranquilla con el mar, a Cartagena con el río Magdalena en Calamar, a La Dorada con Honda, para superar las dificultades presentadas por los rápidos del Magdalena. El ferrocarril Cúcuta-Puerto Villamizar reemplazó el transporte fluvial sobre el río Zulia.

La construcción de ferrovías creó una nueva complementariedad en nuestro sistema de transporte. Ferrocarril-barco a vapor fue la nueva modalidad de transporte interno que nos vinculó con las metrópolis capitalistas. El tráfico de mercancías de exportación e importación utilizará, desde la década del 80, de forma significativa esta nueva complementariedad de los medios de transporte. El monopolio del transporte fluvial sobre el río Magdalena y la construcción de varios ferrocarriles que unirían los puertos fluviales y marítimos con las regiones productoras y de alta densidad de población por el empresario e ingeniero

Francisco Javier Cisneros, demuestran la unión que se comenzó a establecer entre transporte terrestre y fluvial.

Por ejemplo, ya para 1890 Francisco Javier Cisneros monopoliza el transporte fluvial sobre el Magdalena. El empresario naviero controló la casi totalidad de empresas de transporte fluvial a vapor y muchas obras ferroviarias; controló, a su vez, el principal puerto colombiano, Puerto Colombia. Casi la totalidad del comercio internacional estuvo manejado en el país por Cisneros. El capital invertido por él conforma la red de transportes que irá a vincular los mercados regionales, por separado, con el mercado de ultramar. El empresario Cisneros estuvo ligado a la construcción de un sistema de transporte eficiente que permitió la exportación de café. Cisneros, además de empresario capitalista, fue ingeniero civil; esto le facilitó tomar decisiones de inversión, apoyadas en estudios técnicos. Los análisis que Cisneros realizó sobre la relación de la industria ferroviaria y la del café le permitieron organizar la complementariedad del transporte del interior hacia las costas. Como empresario naviero y ferrocarrilero, al tiempo, logró un acoplamiento acertado entre ambos medios de transporte. Cisneros fue uno de los principales empresarios extranjeros a fines del siglo XIX en Colombia.

Además de las concesiones cedidas y de los capitales aportados como regalía al constructor-inversionista Cisneros, el Estado le entregaba parte de las tierras baldías a lado y lado de la vía férrea.

Cisneros se convirtió en latifundista al ser propietario de tierras baldías, sin ningún valor comercial inicialmente, pero que al recibir la mejora de las economías externas provistas por el transporte, se valorizaban y adquirían la calidad de mercancía.

Hasta mediados de la década del 80 el transporte terrestre estaba orientado a trasladar hacia el interior del país las mercancías traídas desde Europa. El transporte terrestre originado sobre productos de exportación sólo se desarrollará a partir de la segunda mitad de los años 80. El ferrocarril no se construye con el fin de servir a la carga de importación; por el contrario, es la producción de café para la exportación la dominante en la explicación de construcción de ferrovías, y la básica para la estabilización y crecimiento de la navegación a vapor. La misma expansión de líneas férreas impulsaría la navegación fluvial, transportando la maquinaria pesada necesaria para la construcción del camino

o enriado y el equipo rodante o trenes. Cisneros, en 1877, se ve en la necesidad de importar dos barcos a vapor para transportar equipo de construcción del ferrocarril de Antioquia. En ese año se fundó una nueva empresa naviera llamada *Compañía Cisneros*, la cual llegó a ser a fines de siglo la empresa más grande que tendríamos en la industria del transporte fluvial colombiano en el siglo XIX. La necesidad de disminuir los costos de transporte fluvial para los materiales necesarios en la construcción de caminos de hierro y regularizar el servicio lo mueven a afirmar que “... este ramo -la navegación- ha sido para mi objeto de serias consideraciones por la enormidad de su costo y por la falta de regularidad ... La regularidad y la baratura que se conseguirán cuando tenga yo todos los vapores que intento poner en el río Magdalena, puede ya presumirse por lo que ha pasado con el vapor Stephenson Clark (de su propiedad) en sus primeros siete viajes”.<sup>(39)</sup>

Continúa Cisneros la reflexión, cuando escribe: “A poco de comenzados los trabajos de este ferrocarril me convencía de que las compañías de navegación del Magdalena no se dan cuenta de la importancia que para ellas debía tener el ferrocarril de Antioquia. Esta obra es, para los vapores, una arteria por donde va a correr fácil y abundante la savia del Estado, cuyo receptáculo serán ellos, y bajo este punto de vista debía yo esperar cooperación o por lo menos, no encontrar hostilidad. Desgraciadamente no ha sucedido así, y es positivo que la importancia de esta empresa disminuirá mucho al no estar unida con la de vapores, por cuanto el río puede y debe considerarse como prolongación del ferrocarril... Tuve, pues, que dedicarme a establecer una empresa aparte, para obrar en armonía con la del ferrocarril, la de la navegación a vapor”.<sup>(40)</sup>

El nombre que le puso Cisneros a uno de sus barcos, el Stephenson Clark no es gratuito. El señor Stephenson Clark aparece ante el Estado soberano de Antioquia como contratista del material necesario para la construcción del ferrocarril: a su vez, fue director de la Casa Stephenson Clark de Londres; esta casa era distribuidora de material de construcción de donde Cisneros importó inicialmente equipo ferroviario. Hasta 1884 Cisneros había firmado contrato para la construcción de los ferrocarriles de Antioquia (1874), Cauca (1878), Girardot (1881), La Dorada (1881) y Bolívar (1884). Estuvo también a cargo de la construcción del muelle de Puerto Colombia y el tranvía de Barranquilla. En 1882 la Empresa Cisneros, con seis buques, la segunda en cantidad de barcos, transportaba el 10,3% de la carga total sobre el Magdalena.

En 1884, la Empresa Cisneros absorbió la Compañía Antioqueña de Transportes. En 1885 movilizaba el 18,2% de la carga transportada en el mes de septiembre y el 19% en el mes de octubre. En 1886 la Empresa Cisneros, la Compañía Alemana y la Compañía Internacional se fusionaron surgiendo la gran empresa naviera llamada Compañía Colombiana de Transportes, controlada por el empresario naviero F.J. Cisneros.

En resumen, las tres mayores empresas navieras quedaron bajo el control del magnate cubano Francisco Javier Cisneros y se originó el trust naviero más importante del siglo XIX. Por su parte, la United Magdalena, otra importante empresa de transporte, pierde peso específico en la movilización de mercancías y en 1890 es absorbida por aquella por un precio de \$250.000,00.<sup>(41)</sup>

En la última década del siglo XIX la navegación a vapor por la principal arteria de nuestro comercio internacional estuvo controlada por Cisneros. “... al despuntar la década de los noventas, la “Compañía Colombiana de Transportes” se había convertido en verdadero coloso de la industria, controlando 16 de las 19 embarcaciones ocupadas en el servicio del transporte fluvial y despuntando como la primera empresa naviera moderna del país”.<sup>(42)</sup>

Salvador Camacho Roldán, testigo presencial de los grandes fenómenos ocurridos en la economía colombiana desde mediados de siglo, comenta en 1894: “Entre las diversas empresas de navegación se sostienen hoy tal vez más de 30 vapores en el río, y entre Barranquilla y Honda se hace en la actualidad un viaje cada día. Los fletes de esos vapores han subido considerablemente en los últimos años: a la competencia tenaz que sostuvo contra las demás compañías el señor Alejandro Webecker, empresario de vapores desde 1858 hasta 1880, ha sucedido, como es costumbre introducida hace pocos años en los Estados Unidos, la coligación de las empresas rivales; y entre tanto los comerciantes de Medellín, Honda, Neiva y Bogotá que debieran interesarse en este tráfico como accionistas de alguna nueva compañía no han dado el primer paso serio para defender sus intereses. Las líneas de vapores y sus talleres de reparación representan hoy un capital de más de tres millones de pesos, perciben muy cerca de millón y medio por año en fletes, y, si se ha de juzgar por los sueldos que reparten entre sus directores y por la constante introducción de nuevos vehículos, están en plena prosperidad, a pesar de las quejas que de vez en cuando levantan en los periódicos cada vez que los introductores hacen oír su voz desalentada para pedir alguna débil rebaja”.<sup>(43)</sup>

Ya para fines del siglo los altos costos de transporte del café en mulas y el crecimiento de la demanda mundial de dicho producto agrícola van a incentivar la consolidación de la navegación a vapor por el río Magdalena y el surgimiento de la construcción de ferrovías en las regiones productoras. La producción cafetalera se va expandiendo al tiempo en que disminuyen los costos internos de transporte y el tiempo de recorrido se ve reducido. Durante el siglo XIX y las primeras dos décadas del siglo XX, la función de las vías de comunicación, en especial los ferrocarriles, había sido exclusivamente la de vincular las economías regionales con el mercado mundial capitalista; el carácter centrífugo de nuestra red vial evidencia la tendencia a construir medios de transporte que vincularan las provincias, no entre sí, sino con el mercado externo. Esta relación va a determinar nuestro desarrollo; los proyectos de ferrocarril fueron para dar salida a los mares Atlántico y Pacífico o al río Magdalena.

Por ejemplo: el ferrocarril Cúcuta-Puerto Villamizar; el ferrocarril Cali-Buenaventura; el ferrocarril Barranquilla-Sabanilla; el ferrocarril Ciénaga-Santa Marta; el ferrocarril Medellín-Puerto Berrío. Los ferrocarriles fueron construidos para el comercio internacional e impulsados ante una demanda derivada por transporte de las exportaciones cafeteras. Al incrementarse la producción del café y expandirse la frontera agrícola, se fueron vinculando entre sí algunas regiones que antes lo hacían por penosos caminos que desestimulaban su comercio y con medios de transporte poco productivos.

El ferrocarril va a cumplir la función dinamizadora de la producción para la exportación al caer notoriamente los fletes y al disminuir el tiempo de recorrido, tanto el tiempo de viaje como los costos de transporte tendieron a la baja. Los tiempos de recorrido por ferrocarril, con respecto a la mula o el carguero humano se redujeron notoriamente. Los costos de transporte terrestre también, siguiendo la productividad del medio de transporte. Aníbal Galindo se pregunta en 1874 cuál es la relación existente entre crecimiento en el sistema de transportes y el crecimiento de la producción y se contesta: "...el mejoramiento de las vías de comunicación tiene una influencia tan directa en el incremento de la producción como cualquier otro de los elementos que concurren a la creación material de las cosas, porque su efecto inmediato es uno mismo: aumentar la relación entre el trabajo y la utilidad; disminuir los gastos de producción, y provocar una mayor producción, poniendo los productos al alcance de mayor número de consumidores".<sup>(44)</sup>

Miguel Samper, contemporáneo de Galindo, escribió sobre la función de las rutas de transporte en la economía nacional lo siguiente: “El problema económico que se trata de resolver con una vía es abaratar los transportes y hacerlos más rápidos y seguros. La distancia y el tiempo son los obstáculos que el comercio tiene que vencer, puesto que son los dos factores principales del flete, el cual hace parte del costo y del precio del producto en la plaza de su expendio”.<sup>(45)</sup>

Esta función técnico-económica la cumplió el ferrocarril por primera vez en la economía colombiana como medio de transporte terrestre de nuestro comercio internacional. A su vez, el ferrocarril permitió tarifas diferenciales: favoreció el tráfico de exportación al darse una baja en los costos de transporte mayores de bajada que los que se presentaron en el comercio de importación. El flete por mula de Islitas (Nare) a Medellín, en la década del 80, era de 60 centavos por tonelada-kilómetro. Las tarifas por el ferrocarril de Antioquia de Puerto Berrío a Medellín eran así: de importación 17 centavos, de exportación de café 8,5 centavos tonelada-kilómetro. El flete de Fredonia a Medellín en mula, en 1913, 20 centavos tonelada-kilómetro y el precio por el ferrocarril de Amagá era de 0,8 centavos.<sup>(46)</sup>

La descripción de viaje del presidente de la República, Ramón González Valencia, en 1910, de Bogotá a Medellín, nos revela la disminución relativa y absoluta en el tiempo, entre ambas capitales:

TRAYECTO	TIEMPO		TIPO DE TRANSPORTE
	DISTANCIA KM	HORA	
Bogotá-Facatativá	40	1	Ferrocarril de la Sabana
Facatativá- Girardot	132	71/2	Ferrocarril de Girardot
Girardot-Beltrán	95	4	Buque de Vapor
Beltrán- La Dorada	110	5	Ferrocarril de La Dorada
La Dorada-Pto.Berrío			Buque de Vapor
Pto. Berrío-Cisneros	109	6	Ferrocarril de Antioquia
Cisneros-Yarurnito	45	8	A caballo
Yarurnito-Medellín	45	61/2	En coche. <sup>(47)</sup>

Este viaje a Medellín incluía dos pernoctadas: en Girardot y Puerto Berrío.

Se partió de Bogotá el primero de febrero de 1910 a las 5:30 a.m. El viaje se hizo en dos días por ser misión presidencial, pero lo normal era 3 ó 4 días, según el tiempo de espera en hacer la conexión entre los diversos tramos espaciales, y entre los diversos medios de transporte. En 1921, al construirse la línea del

ferrocarril de Medellín a Porce y la carretera para pasar “La Quebra”, el viaje entre Medellín y Bogotá se hacía en tres días, lo que a mediados del siglo XIX demoraba hasta 20 días. Mientras nosotros hacíamos dos viajes de ida y regreso, Medellín-Bogotá, los ingleses estaban dando “La vuelta al mundo en 80 días” (1873).

En 1910 el viaje de Cali a Bogotá todavía demoraba entre 8 y 10 días. Se viajaba por el río Cauca desde Juanchito hasta Puerto Caldas. De Cartago a Ibagué se hacía el viaje a lomo de mula durante 4 días; de Ibagué a Girardot un día en mula. De Girardot a Bogotá un día en el ferrocarril de Girardot. En 1929 se construyó la carretera Ibagué-Armenia y se expande el ferrocarril desde Bogotá hasta Ibagué. Se construyó, además, el ferrocarril que unió a Cali con Armenia; esto permitió realizar el viaje en dos días, pernoctando en Ibagué. <sup>(48)</sup>

Estos ejemplos, aunque pocos, ilustran el acortamiento del tiempo entre las diferentes capitales y la unificación de mercados regionales.

La construcción de ferrovías está íntimamente ligada a una carga de exportación que creó buenas expectativas de ganancia y un transporte continuo. El ferrocarril, a diferencia del transporte a lomo de mula o en champán, es intensivo en capital; éstos poseen técnicas de manejo intensivas en mano de obra. La productividad de la industria del transporte ferroviario es mucho mayor que los anteriormente nombrados.

La expansión del mercado atrajo capitales financieros y capitales productivos extranjeros que se invirtieron en la industria del transporte. Las altas tasas de ganancia obtenidas, no por la construcción de las líneas férreas, sino por la concesión misma, que era negociable, vendible, dio origen a la especulación ferroviaria. Las altas inversiones de capital requeridas para la construcción de las líneas y la importación de trenes, no fueron posibles a los medianos y pequeños capitales colombianos.

El mayor inversionista fue el empresario extranjero y luego el Estado colombiano (Estados Soberanos regionales o Gobierno Central). Las inversiones se hicieron teniendo de presente que la actividad comercial dominante era con las metrópolis capitalistas. Los sistemas de transporte se construyeron durante este periodo histórico para servir al comercio internacional.

El comercio interno era mínimo y no justificaba las inversiones de capital, tanto por su poco volumen de carga, como por las ganancias bajas. La expansión cafetera hizo rentable la construcción de caminos de hierro y éstos, a su vez, elevaron la rentabilidad de la inversión cafetalera. Hasta mediados de la década de los años 20 del siglo XX la red ferroviaria estará concentrada en la región cafetera del país.

Al desarrollarse la producción cafetera y los ferrocarriles se hizo posible integrar, por vez primera, algunos mercados regionales entre sí. Todavía a comienzos de siglo el comercio entre las regiones es mínimo. Al respecto, escribe Carmenza Gallo: “Cada departamento constituía una semiínsula autoabastecida por cierto intercambio interior y cada uno de ellos importaba directamente los artículos no producidos en la localidad. Los importadores aprovechaban las dificultades para la libre circulación de mercancías y mediante la imposición de precios, otorgado tanto por un control del mercado, como por el monopolio de los productos importados, podían maximizar sus ganancias”.<sup>(49)</sup>

El aumento en las vías férreas integró las regiones a una economía de mercado, externa inicialmente, pero de manera secundaria iría consolidando un mercado interior, entre las grandes ciudades capitales: Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, especialmente. El ferrocarril permitió por primera vez la importación de bienes de capital que excedieran de una tonelada. Ante la ausencia de ferrocarriles, los grandes fardos y la maquinaria pesada necesaria para la minería, el transporte, la construcción de puentes de hierro, eran de “prohibida” importación, ya que se quedaban en los puertos fluviales sin poder llegar a los sitios de destino por el exceso de volumen y peso.

Es claro el rol que la economía colombiana iba asumiendo frente al capitalismo mundial: abastecer el mercado de materias primas (algodón, tabaco en hoja, quina, añil, cueros) y productos alimenticios (café y banano). La división internacional del trabajo imperante en el siglo XIX nos puso en el papel de importadores de bienes de capital, manufacturas de metal y bienes de consumo manufacturados como los textiles, alimentos durables y bebidas. Frente a este tipo de vinculación se crearon las obras de infraestructura vial que se dirigieron a los puertos de embarque; se consolidó el sector primario-exportador, “... al analizar la construcción de ferrocarriles colombianos hallamos que ellos se extienden entre los puertos y las zonas productoras como son: Caldas, Antioquia y Cundinamarca; la anterior afirmación se constata al investigar la ubicación



de las vías férreas, tendidas entre los años 1904-1913 cuando el total de líneas aumenta de 565 kilómetros a 1.219, o sea que se duplica. Este notorio aumento proviene de la ampliación de las líneas del ferrocarril de Girardot, La Dorada, El Pacífico, Antioquia y Bolívar”.<sup>(50)</sup>

El condicionante estructural de la economía colombiana desde comienzos de siglo va a estar ligado a la exportación de un producto agrícola, el café, del cual dependerá en gran medida nuestra economía mercantil. En el período de crecimiento hacia afuera el sector exportador jugó el papel dinámico en el proceso de reproducción del capital.

La economía mercantil exportadora, que se consolidó a mediados del siglo XIX, determinará las relaciones de producción existentes hoy en Colombia y sería el sector de punta hasta mediados de los años 30 del siglo XX.

La expansión del sector externo va a depender fundamentalmente del crecimiento de la demanda efectiva de los mercados externos y éstos estarán conformados, casi exclusivamente, por los países industrializados: Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia, Alemania. Colombia mantuvo durante la segunda mitad del siglo XIX exportaciones de alguna importancia a los países de las Antillas: Jamaica, Cuba, Curasao, Santo Thomas. Al respecto, escribe María C. Tavares: “...en América Latina las exportaciones no sólo eran prácticamente el único componente autónomo del crecimiento del ingreso sino que el sector de exportación representaba el centro dinámico de toda la economía, Es verdad que su acción directa sobre el sistema, desde el punto de vista de la diversificación de la capacidad productiva, era forzosamente limitada en vista de la estrecha base sobre la cual reposaba: apenas uno o dos productos primarios”, y continúa “... en la mayoría de los países de América Latina hay una clara división del trabajo social entre los sectores externo e interno de la economía. El sector de exportación era un sector bien definido, generalmente de alta rentabilidad y especializado en unos pocos productos, de los cuales apenas una parte reducida se consume internamente. En cambio, el sector interno, con su baja productividad, era básicamente de subsistencia y sólo satisfacía una parte de las necesidades de alimentos, vestuarios y vivienda del sector de la población incorporada monetariamente a los mercados consumidores”.<sup>(51)</sup>

Las relaciones de producción en la economía colombiana estuvieron sujetas a la producción de artículos primarios para la exportación y de algunos productos

agrarios y manufacturados para el consumo interno y de la importación de los bienes de capital y materias primas necesarios para la reproducción ampliada del sector exportador y del sector artesanal interno. “En una economía dependiente –escribe Jesús A. Bejarano– el sector de exportación es el equivalente económico del sector productor de bienes de capital en una economía avanzada, en tanto que proporciona las divisas para la importación de éstos” <sup>(52)</sup> . Las divisas nacionales se obtienen principalmente de la producción para el mercado mundial de productos primarios, ocupando puestos de relativa importancia en el concierto mundial con el oro, la quina y el café, principalmente.

## II. Café, bananos y ferrocarriles

---

### A. Comercialización del café y expansión ferroviaria

La relación existente entre la construcción de vías férreas en el país y la expansión del área cultivada en café es todavía discutida por los historiadores nacionales y extranjeros, empeñados en valorar el peso significativo que representó el ferrocarril y la concomitante disminución en los costos de transporte en la expansión de la producción cafetera.

La inversión privada por parte del capital extranjero en la construcción de ferrovías veía en el café la carga de exportación que haría rentable el proyecto. Los artículos de exportación, hasta esta época, eran transportados a través del río Magdalena, principal arteria y vía de penetración del país, y los distintos caminos de herradura que comunicaban las diferentes regiones con el río.

En la presente sección voy a estudiar, a grosso modo, la relación que se teje entre dos grandes industrias colombianas: la industria del café y la industria del transporte ferroviario.

Los ferrocarriles construidos por los diversos Estados soberanos no hubieran sido económicamente rentables sin la demanda potencial de transporte por parte del café; a su vez, el área cultivada no habría podido expandirse sin contar con un medio de transporte que permitiera gran volumen, rapidez y bajos fletes.

La tardanza en la exportación de café se debió no sólo a la competencia del Brasil y a la expansión de la oferta internacional, a medida que se incrementaba la demanda y el ingreso per cápita de los países consumidores, sino a los altos costos de transporte que hacían menos competitivo nuestro producto agrícola.

Las primeras exportaciones de café desde el interior del país se efectuaron desde Norte de Santander, región próxima y colindante al río Zulia, el cual venía expandiendo sus servicios de transporte fluvial. Es decir, los bajos costos de transporte terrestre estimularon la producción de café en lugares poco apropiados para su cultivo, así la productividad fuese poca, en comparación con otras áreas de posterior cultivo: Antioquia, Caldas y Cundinamarca.

Hemos visto cómo durante el siglo XIX los medios de transporte están todos orientados hacia el mercado de las grandes metrópolis capitalistas, que fueron las demandantes efectivas de nuestros productos agrícolas y de nuestras materias primas. El auge del sector exportador requiere de la infraestructura vial para disponer los productos en los puertos de embarque con destino a los centros consumidores. La expansión del café se debió, fundamentalmente, al incremento de la demanda externa, lo que explica y corrobora el carácter centrífugo de nuestro sistema ferrocarrilero.

Para que el café de Antioquia, Caldas y Cundinamarca fuese competitivo en el mercado internacional debía crearse un medio de transporte barato, ligero y de gran capacidad de carga. La demanda inicial de transporte en el siglo XIX provino de necesidades internas: la demanda por productos manufacturados del exterior hizo que se organizara el sistema de arriería y la navegación a vapor por el Magdalena, pero la carga de los sitios de producción interna hacia los puertos intermedios o finales era casi nula. El desarrollo del transporte fluvial interno para la exportación no se da hasta la aparición del tabaco, la quina y, en menor medida, el añil.

Con la ampliación de la frontera agrícola cafetera se va expandiendo el ferrocarril como forma de transportar el café hacia puerto; de esta forma se aseguró la rentabilidad y valorización de los capitales invertidos en las líneas férreas. En los inicios de los ferrocarriles colombianos el café constituyó más de la mitad de la carga de exportación.

“De Antioquia, la nueva línea ferroviaria arrastraba un cargamento del cual el 70% (entre 1895 y 1914) era café. De Cundinamarca, a través de Girardot, el 70% de

las exportaciones totales en 1908 eran café. En 1891 el ferrocarril de Barranquilla arrastraba a la costa un cargamento de 20.000 toneladas, el 74% del cual era café; el ferrocarril de Cúcuta transportaba un alto porcentaje de su flete en café”.<sup>(1)</sup>

El café creó la demanda de incipientes bienes de capital y de ferrovías, lo que no se había producido con el auge exportador de productos como el tabaco, la quina, el añil, los sombreros y los cueros. Una de las causas del retraso en la producción y exportación de café fue el hecho de que las tierras aptas para el cultivo se encontraban en el interior del país, muy distantes de las vías navegables, lo que acrecentaba de tal manera los costos de transporte que no hacían competitivo el producto en el mercado mundial capitalista.

A medida que se fue ampliando y reubicando la producción de café en el país, se fue desarrollando la infraestructura ferroviaria.

#### PRODUCCIÓN DE CAFÉ POR REGIONES (PORCENTAJE)

REGIÓN	1874	1913	1932
1. Bolívar-Atlántico	0.2	2.4	0.6
2. Antioquia-Caldas	2.2	35.4	46.9
3. Cauca-Nariño- Valle	1.7	7.8	12.4
4. Tolima-Huila	0.9	5.5	14.4
5. Cundinamarca - Boyacá	7.5	18.7	12.4
6. Santander	87.6	30.2	12.2
TOTAL	100.0	100.0	100.0

FUENTE: McGreevey. William P. Historia económica de Colombia, 1845-1930. Bogotá, Ediciones Tercer Mundo. pág. 201.

Hasta 1913 los dos principales departamentos productores de café, según el cuadro, fueron Santander y Cundinamarca; se produce un cambio en el proceso productivo y se da el tránsito de la economía altiplana a la economía de vertiente. El café en Colombia se produjo, primero, en la faja oriental, principalmente en los valles cercanos a Cúcuta; luego fue expandiéndose hacia el sur, y de 1850 en adelante en las haciendas cafeteras de Cundinamarca en donde originó el establecimiento de unas haciendas hacia el río Magdalena.

La producción de café va a ser desplazada de Santander hacia Cundinamarca y Antioquia en la medida en que las tierras son más fértiles y la productividad es mayor.

En 1886 el ferrocarril de Cúcuta al río Zulia era el más largo de los existentes en el país, 54 kilómetros, después del de Panamá; lo que nos permite observar que no es simple coincidencia la siembra del grano en esta región y la posterior construcción del ferrocarril.

Una de las condiciones impuestas para la construcción del ferrocarril de Girardot era la de servir de medio de transporte a la pujante producción cafetalera, como también se puede observar en el caso del ferrocarril de Antioquia (inicialmente la vía Medellín-Puerto Berrío y, posteriormente, el ferrocarril de Amagá).

La determinación del café sobre las vías férreas es claramente observada por Fernando Lleras cuando escribe:

“Una de las razones primordiales para la construcción del ferrocarril de Girardot, sería la de dar salida a la producción cafetera, como también fue el caso del ferrocarril de Amagá, inspirado en la obra de Cisneros, y orientado hacia una de las regiones más cafeteras del país. Fredonia, donde se habían localizado los Ospina, y punta de lanza de la expansión cafetera en Antioquia. Pero el caso más sensible, tal vez, es el ferrocarril de Cúcuta. Este nació como resultante de la producción cafetera, tanto la rama principal, como la que va hacia la frontera venezolana. En Santander se habla necesariamente de esa dependencia y de cómo el café lleva al mejoramiento general del transporte. Es por ello por lo que en Santander los transportes se desarrollan con tanta actividad desde la década de 1830”.<sup>(2)</sup>

Otro ejemplo nos lo describe Parsons:

“La firma del contrato entre el gobierno y el ingeniero y empresario Francisco Javier Cisneros, en 1874, para la construcción del ferrocarril entre Medellín y el río Magdalena, dio al cultivo del café un impulso formidable en Antioquia. Jaramillo escribía a Cisneros en términos optimistas que en el curso de tres años habría más de un millón de árboles de café en la provincia para proveer el nuevo ferrocarril con carga de exportación de 1.000 toneladas anualmente. En su informe de 1878, publicado en Nueva York, Cisneros decía a los presuntos accionistas: el café es una de esas cosas que están destinadas a cambiar el aspecto de Antioquia, porque hay en ella una abundancia de tierras excelentes para su cultivo; y por sobre todo, las tierras que cruza el ferrocarril están irrigadas por numerosas cascadas, que pueden ser convertidas en fuerza motriz para pequeños molinos a precio moderado, para descortezar los granos y limpiarlos.

El informe decía que existían plantaciones de 328.000 árboles de café, a razón de 1.000 árboles por hectárea, o sea 328 hectáreas de café. Había plantaciones par-

ticulares de más de 10.000 árboles en Yolombó, Yarumal, Copacabana, Medellín, Titiribí y Concordia... Cisneros agregaba que cuando el ferrocarril se construyese, habría 3.000 toneladas de café exportables cada 6 meses”<sup>(3)</sup>.

Una de las diferencias esenciales con los otros productos exportados es que el café creó condiciones propicias para romper una de las barreras al crecimiento económico del país, cual era el alto costo del transporte y la insularidad de las diversas regiones, lo que no permitía un mercado interno consolidado.

La red de transporte y la complementariedad de éstos (mula, ferrocarril, barco a vapor), sostenida por la exportación de café, fue uno de los factores que determinó que posteriormente la industrialización colombiana se iniciara en los departamentos cafeteros del occidente del país. Los ferrocarriles, al generalizarse, fueron los primeros avances tecnológicos desde la época colonial, si se exceptúan los barcos a vapor por el río Magdalena y algunos pequeños bienes de capital utilizados en la minería. Pero fue con estas grandes máquinas a vapor con las que se habituaron nuestros jóvenes mecánicos y asalariados del transporte a percibir los logros de la primera revolución industrial inglesa. La consecución de divisas para importar maquinaria y equipo ferroviario se debió en gran parte a la exportación de café. Esto se logró al hacer corresponder al máximo las posibilidades internas de producción con los imperativos de la división internacional del trabajo.

Está claro que el efecto producido por el cultivo del café sobre el mercado de bienes de consumo fue de gran importancia, sobre todo en lo que respecta al Occidente colombiano donde predominó la propiedad parcelaria y la economía campesina. La producción de café originó una demanda monetaria y la monetización de la economía, como también la unificación de mercados locales, logrando paulatinamente la creación de un mercado nacional que permitiera las economías internas y externas necesarias para la expansión del mercado capitalista. El ferrocarril estimuló las economías externas necesarias para la expansión del café y de otros productos que fueron demandados por el mercado interno. Los productores no veían posible estas economías, si no se disminuían los costos de transporte de sus mercancías, bien a nivel regional o nacional.

La complementariedad de los diversos ferrocarriles regionales con la arteria fluvial más importante del país, logró indirectamente integrar los diversos mercados locales. A su vez, a medida que se iban construyendo ferrocarriles a lo largo del territorio nacional, hasta los años 20, se iban adecuando las tierras colindantes, lo que generó una oferta elástica de tierras fundamentalmente para el café.

La incidencia de la exportación de café sobre el proceso de industrialización se puede observar cuando los beneficios no son concentrados. En el caso del café las exportaciones del Occidente del país beneficiaron a un grupo importante de la población lo que generó un aumento en los ingresos reales de los trabajadores, presentándose una demanda agregada alta y una división social del trabajo que permitió ampliar los mercados. Al respecto, plantea Hugo López:

“... la totalidad de los ingresos monetarios netos que percibe el campesino parcelario, sí se consumen y se consumen en bienes corrientes de consumo (algunos importados, pero también, caso de, alimentos, entre otros, de origen nacional). Los impactos directos i) sobre la demanda de bienes de consumo global (de origen externo e interno) y ii) sobre la demanda específica de bienes de consumo corrientes (nacionales o importados), son mayores para el caso de la propiedad parcelaria que para el caso de la hacienda”.<sup>(4)</sup>

Este mismo crecimiento del sector primario-exportador acentuaba el auge del sector transportador que hiciese viable la colocación del producto en el puerto o sitio de consumo.

“Esta industria (del transporte), que el capitalismo mundial a la vez exigía (para su comercio de exportación e importación) y permitía (no es posible “importar” servicios de transporte), debió, para cumplir su cometido, o sea, para abaratar adecuadamente los fletes, desplegarse en buena parte sobre una base típicamente capitalista, es decir, sobre la utilización de trabajo asalariado y de los más modernos procesos de trabajo mecánicos entonces conocidos: ferrocarriles, navegación a vapor, etc.”.<sup>(5)</sup>

Volvamos a observar la relación estrecha entre el desarrollo de la industria del café y la construcción de los ferrocarriles. Su relación es continua hasta los años 20, y sus desarrollos son correlativos: el ferrocarril abrió nuevas posibilidades para mayores exportaciones, con costos más bajos, y el café proveyó la carga esencial que justificó la construcción y prolongación de los mismos ferrocarriles. Otra característica es la lejanía entre los sitios de producción y los puertos de embarque hacia los mercados de ultramar, a diferencia de lo que había sucedido en Brasil y con excepción de las primeras regiones productoras del país.

“Tanto el oro como el tabaco, las esmeraldas, la quina y el añil, tenían un alto precio por kilo, lo cual quería decir que sus exportaciones no producían una importante demanda derivada por sus servicios de transporte. Por eso, en las épocas de prosperidad basadas en estas exportaciones, no se desarrolló el sector transporte y no se creó un mercado nacional o una integración económica de las diferentes regiones del país”.<sup>(6)</sup>



Queda claro que los ferrocarriles fueron construidos para transportar el café desde los sitios de producción hasta los puertos fluviales o marítimos. Para ejemplificar hasta la saciedad cómo los demás productos primarios de exportación no desarrollaron los medios de transporte terrestre citamos a Álvaro Tirado M.:

“La producción cafetera exigía mejores vías de comunicación por su volumen. Una cantidad valiosa de oro podía transportarse por una trocha sin requerir más. El tabaco se dio principalmente a la orilla del Magdalena y con esta vía se bastó, y la quina, el algodón y el añil, por lo fugaz de su auge no contribuyeron a la creación de vías de importancia. Pero para trasladar el café desde las montañas a los centros poblados y de allí hacia el exterior, se hicieron necesarias vías permanentes y con especificaciones adecuadas”.<sup>(7)</sup>

Los transportes férreos del café fueron los que más crecieron durante el primer decenio del siglo XX. Durante los años 1904-1914 las líneas férreas para el café aumentaron de 279 a 783 kilómetros, mientras que los demás ferrocarriles pasaron de 87 a 122 kilómetros, presentando los primeros un crecimiento de 180% y los segundos de 40,2%.

El ferrocarril del Pacífico y el ferrocarril de Antioquia fueron las dos líneas que se adelantaron en forma más considerable durante este decenio. Ambas líneas eran transportadoras de café.

El ferrocarril de Antioquia creció, desde 1904 a 1914, 210%. Y el ferrocarril del Pacífico 444% durante el decenio, situación ésta que se vio impulsada por la proximidad de construcción del Canal de Panamá, lo que facilitaría el comercio a través del Puerto de Buenaventura, en la costa del mar Pacífico. Las líneas del área de Santander hasta 1904 habían sido las primeras y las de mayor extensión, quedan rezagadas, reflejando la disminución de su comercio e importancia económica.

La época de los ferrocarriles cafeteros marca el surgimiento de la nacionalización de las vías férreas para dar al traste con los grandes negociados y especulaciones con las tierras y dineros provenientes del Estado. Esta nacionalización consecutiva nos muestra cómo grandes cantidades de dinero entraron a los fiscos departamental y nacional, provenientes de los impuestos que sobre el café existían en este período. En general, los ingresos fiscales provienen de los impuestos fijados al comercio internacional (exportaciones e importaciones), el cual fue el sector más dinámico de la economía nacional. El período de naciona-

lización ferrocarrilera termina en los años 30, cuando el gobierno compró toda la participación extranjera en los ferrocarriles colombianos.

Con respecto a los ferrocarriles cafeteros, Salomón Kalmanovitz afirma:

“La ampliación de la producción cafetera permite el avance del ferrocarril de Antioquia hacia Puerto Berrío, terminado después de muchas dificultades en 1914 y que es fundamental para abaratar los costos de transporte a fin de que éstos no representaran más de un 6% del precio del grano en Nueva York, cuando en 1880 había representado hasta un 20%. La producción de Caldas fue también conectada con Mariquita, cerca del río Magdalena, por medio de un cable aéreo, entre Manizales y este municipio, de 72 kilómetros de extensión. Los excedentes creados por el café también sirvieron para adelantar obras públicas en otros frentes y para interconectar en forma creciente diferentes regiones del país, aunque su objetivo era ligar las regiones cafeteras con los puertos”.<sup>(8)</sup>

La expansión cafetera no puede explicarse únicamente por un mayor y mejor servicio del transporte ferroviario y por la disminución del costo de transporte; hay que determinar también la demanda efectiva creciente por el grano en las economías capitalistas desarrolladas; en la medida en que éstas veían acrecentados sus ingresos, y el ingreso per cápita subía, la demanda de los habitantes se diversificó y creció en términos absolutos y relativos.

El crecimiento del consumo de café entre 1853 y 1883 fue de 242% en Alemania, en Francia de 312,8%, en Holanda de 282,4%. En total, en estos 30 años el incremento fue de 235%. Ante este desarrollo de la demanda real se vieron favorecidas nuestras inversiones en café, como también la expansión ferroviaria. La demanda externa es la que ha especializado nuestra economía.

El consumo de los Estados Unidos pasa de 285.000 sacos en 1830 a 1'000.000 en 1850 y a 1'350.000 sacos en 1860. El consumo per cápita, pasa entre 1870 y 1885 de 6 libras anuales a 9.60<sup>(9)</sup>, mostrando un crecimiento de la demanda de 473,6% en los 30 años. Es de anotar que la producción cafetera colombiana en estos años es incipiente, comparada con la que se daría desde comienzos del siglo XX.

Esto es lo que nos permite ubicar el atraso en la producción cafetera del país, ya que la demanda efectiva externa fue creciente pero la producción nacional se vio rezagada con respecto a dicho incremento en los mercados capitalistas del grano.

Según Diego Monsalve, las exportaciones de café colombiano en 1885 sólo ascienden a 33.016 sacos de café (sacos de 62.5 kilogramos). Ya en 1914 el país logró producir para el mercado mundial más de 1'000.000 de sacos <sup>(10)</sup>.

El auge exportador de café data de 1904, fecha en la cual se iniciaron grandes proyectos ferroviarios. McGreevey calcula en 114.200 sacos de 60 kilos la producción total de café en 1874, pasando a 1'085.000 sacos en 1913<sup>(11)</sup>.

Es a partir de esta fecha cuando se especializa el Occidente colombiano en la producción cafetera.

“El primer año de la regeneración (1886) termina con una exportación de más de 330.000 sacos, aproximadamente el doble de las exportaciones de 1874 y más de tres veces lo exportado en 1868; en 1914 las exportaciones llegarían a más de 1'000.000 de sacos, expansión mayor que la brasileña, en términos relativos. Entre 1880 y 1914, las exportaciones brasileñas aumentan en un 128% y las colombianas en un 209% en relación a las de 1880”. <sup>(12)</sup>

Alegra el optimismo de Lleras, pero lo más importante es vislumbrar la fecha determinante: 1914, iniciación de la primera guerra mundial y expansión de la demanda mundial de café, en parte para atender las necesidades alimentarias de las tropas en contienda, y la política de depósito originada en las expectativas creadas por el conflicto internacional.

La disminución de los costos de transporte como móvil central de la “fiebre ferrocarrilera” es claramente expuesta por McGreevey. Según este autor, el porcentaje que representaba el costo del transporte de Medellín al río Magdalena en el precio del café en Nueva York en 1879 era de 23,8% y en 1914 sólo era de 5,7%.

El flete de Fredonia a Medellín en mula en el año de 1913 fue de \$0.20 por tonelada-kilómetro; el costo por el ferrocarril de Amagá \$0.08 tonelada-kilómetro.<sup>(13)</sup>

Citando de nuevo a Diego Monsalve en su gran obra escrita en 1927, podemos describir los distintos medios de transporte utilizados para la exportación del café, así como también las rutas escogidas.

El café del departamento del Huila, lo mismo que el del Tolima, toma el río Magdalena en champanes hasta Girardot y de allí el curso señalado por el café de Cundinamarca. El de Santander sale al río Magdalena en la parte baja y de allí a los puertos del Atlántico o bien por la vía Calamar-Cartagena o bien directamente

a Barranquilla y de allí a Puerto Colombia. El café de Antioquia sale, en su casi totalidad, por el ferrocarril de Antioquia a Puerto Berrío y de allí sigue por el río Magdalena hasta Barranquilla o Cartagena. El café de Caldas en la zona cercana a Manizales, sale por el cable aéreo a Mariquita y de allí por el ferrocarril (...) a La Dorada, y aguas del Magdalena abajo hasta Cartagena o Barranquilla. El café producido en la región del Quindío sale por Armenia en el ferrocarril del Pacífico y, por éste, hasta Buenaventura. El café del Cauca sale todo por el ferrocarril del Pacífico en sus secciones Popayán-Cali y Cali-Buenaventura. El de Cundinamarca va por el ferrocarril de Girardot hasta el puerto de ese nombre sobre el río Magdalena; de allí sigue en vapores por el Alto Magdalena hasta Beltrán en donde toma el ferrocarril de La Dorada hasta Dorada, en donde es transportado a los barcos que surcan el medio y Alto Magdalena, para llegar a los puertos sobre el Atlántico: Cartagena o Barranquilla. El que toma la vía Cartagena, llega hasta el puerto de Calamar y de allí por el ferrocarril hasta el citado puerto de Cartagena. El café del departamento Norte de Santander toma el ferrocarril de Cúcuta a Puerto Villamizar, y de allí va a Encontrados, en Venezuela, ya por la vía fluvial del río Zulia, ya por la vía férrea que va de Uracá a Encontrados. De este puerto sigue el café a Maracaibo en pequeños vapores que viajan por el lago de ese nombre, de donde se dirige hacia el exterior. El café de la provincia de Ocaña sale al río Magdalena y de allí al exterior por las vías de Cartagena o Barranquilla. El café del Valle del Cauca, se moviliza por Buenaventura; el del departamento del Magdalena sale por el puerto de Santa Marta y el de Nariño, por Tumaco”.<sup>(14)</sup>

En cuanto a los caminos, su expansión y desarrollo a partir del cultivo del café es notorio. La localización de gran cantidad de tierras cafeteras hizo necesario que parte de la etapa fuera cubierta en mula: la distancia entre la región productora y el centro comercial. El café justificó e hizo necesaria la construcción de caminos entre zonas antes incomunicadas, logrando crear por este medio mercados locales y regionales a medida que se tendía a la descomposición de la economía campesina o la parcela familiar de subsistencia, vinculándose poco a poco al mercado monetario capitalista. El desarrollo de los caminos acentuó el crecimiento de los cafetales y viceversa. El café sirvió, pues, de correa de transmisión para la ampliación de la infraestructura vial, creando, ésta, economías externas a otras industrias, generando también un mercado interno cada vez más consolidado.

Roger Brew, en su famosa investigación sobre el desarrollo económico de Antioquia, nos muestra la incidencia de los ferrocarriles sobre la expansión cafetera en la región que se convertiría en la mayor productora; a su vez, la región

donde el proceso de industrialización sería más acelerado, según los ingresos generados por el cultivo del café y la igualdad relativa en la distribución de los ingresos de la población campesina. Al respecto escribe:

“... el café no siempre se cultivó en las tierras más apropiadas, porque los primeros cultivadores preferían sembrarlo lo más cerca posible al ferrocarril, sin tener en cuenta otras consideraciones técnicas”.<sup>(15)</sup>

Es claro que los primeros colonos y productores, al conocer que las posibilidades de venta serían para el comercio internacional y no el interno, así se viera que la dieta alimenticia del pueblo antioqueño iba incorporando el café como sustituto del cacao, decidieron situarse en las tierras cercanas a la vía ferroviaria.

Más adelante Brew muestra también cómo la producción artesanal de panela está íntimamente ligada con la construcción del ferrocarril de Barbosa hacia Puerto Berrío para abastecer a los trabajadores que serían demandados en su construcción en el decenio de 1880:

“... el ferrocarril, al estimular las exportaciones de café, contribuyó a incrementar la demanda local de panela, y para la fabricación de ésta bastaban los métodos tradicionales”.<sup>(16)</sup>

a su vez,

“.. al progresar la construcción del ferrocarril a lo largo del Valle del Nus, aumentó el cultivo del algodón en las tierras recién abiertas, donde se lo sembraba junto con el maíz”.<sup>(17)</sup>

La relación causal del café sobre el ferrocarril y, a su vez, la localización de los cultivos siguiendo la vía férrea, está claramente expuesta por Brew:

“... las muestras del grano antioqueño que recibió Cisneros procedían de Medellín, Hatoviejo (Bello), Rionegro, Barbosa y Yarumal, lo cual demuestra que los primeros cafeteros escogieron las tierras teniendo en cuenta la cercanía de esos lugares a los tramos ya existentes o proyectados del ferrocarril del Magdalena”.<sup>(18)</sup>

El investigador inglés aclara que, en el año de 1878, el Estado soberano de Antioquia hubo de suspender la construcción del ferrocarril debido a la guerra civil que se presentaba. Como no existían condiciones para continuar financiando las obras de infraestructura férrea, fueron arrancados algunos cafetales para sembrar pastos, no para la cría de ganado de carne sino con miras al levantamiento y cría de mulas.<sup>(19)</sup>

Si bien es cierto que el desarrollo ferrocarrilero en el país produjo unas economías externas de vital importancia para el proceso de industrialización, como también merecen especial interés las disminuciones en los costos de transporte, el efecto multiplicador de la inversión en las diferentes empresas ferroviarias no se dio, ya que los equipos rodantes, la maquinaria para la construcción y la mano de obra calificada fueron importados, fundamentalmente de los Estados Unidos de Norteamérica.

“... el ferrocarril ... se empezó a construir. .. con el fin de unir a Medellín con el río Magdalena, se importó todo el equipo de hierro, desde los rieles hasta el último tornillo, los picos, las palas, trayendo todo generalmente de los Estados Unidos, de donde procedían en un principio la mayoría de los ingenieros ... la decisión de empezar la construcción del ferrocarril partiendo desde Puerto Berrío hacia el centro del departamento, excluyó cualquier posibilidad de que el ferrocarril tuviera el efecto de aumentar la demanda para las industrias localizadas en el centro (Medellín y lugares aledaños). Si la construcción hubiera comenzado en Medellín o en Barbosa, se habría podido utilizar hierro, herramientas y mano de obra locales. Pero tal como se planeó, todo, hasta la mano de obra, se tuvo que traer por el Magdalena hasta Puerto Berrío. El ferrocarril ordenó muy pocas piezas de hierro fundidas en Antioquia y éstas habían sido fundidas utilizando lingotes de hierro importados. Los únicos efectos de demanda generados por el ferrocarril que beneficiaron la industria local fueron pedidos de madera para los durmientes y luego la demanda de carbón de Amagá”.<sup>(20)</sup>

Finalmente, la expansión de la producción cafetera generó una demanda por servicios de transporte, lo que dio como resultado la construcción de múltiples pequeños trayectos férreos con el ánimo de vincular los sitios de producción y trilla con los puertos de embarque hacia los lugares de consumo (esto explica la “vocación” centrífuga de nuestras rutas, ya que el objetivo era vincularnos con los mares); a su vez, como afirma Marco Palacios:

“La potencialidad cafetera de un distrito, o sea la carga potencial, hacía viable la inversión (ferroviaria) y, a su turno, el ferrocarril fomentaba nuevas inversiones en café en las áreas que servía”.<sup>(21)</sup>

## **B. Enclave bananero y ferrocarril de Santa Marta**

El problema a resolverse con este ferrocarril iría a ser el mismo de casi todas las vías férreas construidas en el país; o sea, vincular la ciudad-puerto de Santa Marta con el río Magdalena. La necesidad del ferrocarril comienza a discutirse en 1866; el proyecto cobra vida sólo seis años después, para lo cual se conformó una sociedad de empresarios de la región. En octubre de 1872 el secretario de Hacienda y Fomento del Estado celebró un contrato para el estudio de terrenos que permitiesen construir la vía entre el río y el puerto marítimo. En 1874 se autorizó la contratación del ferrocarril entre Santa Marta y Ciénaga Grande y en 1876 el Congreso de la República dispuso la erogación de \$60.000,00 anuales, durante 5 años, para financiar cualquier proyecto que fuese escogido. En 1880 fue prorrogada por 15 años la subvención del Estado, la cual sería garantizada con un porcentaje de los ingresos aduaneros de la ciudad-puerto.

El contrato definitivo para la construcción del ferrocarril fue firmado el 1° de abril de 1880 y aprobado por la ley 53 de junio 17 de 1881, entre los representantes del Estado del Magdalena y los empresarios Robert Joy, inglés, y el señor Manuel de Mier, colombiano. El contrato estipulaba, entre otras cosas, lo siguiente:

1. Los dos concesionarios se obligaban a construir un ferrocarril que partiendo de la ciudad-puerto de Santa Marta vinculara dicha región con el Cerro de San Antonio o algún otro punto cercano a la ribera oriental del río Magdalena.
2. La empresa, que se llamaría “Ferrocarril de Santa Marta”, gozaría del monopolio de explotación durante 50 años, siendo prorrogable por otros 30 años más, en caso de que el gobierno no comprase la empresa.
3. El Estado del Magdalena se reservaba el derecho de comprar el ferrocarril en cualquier momento después de pasados 30 años de haberse terminado la vía.
4. A los 80 años el ferrocarril pasaría totalmente a manos del Estado.
5. La Compañía “Ferrocarril de Santa Marta” se comprometía a pagarle al gobierno el 10% de los ingresos netos anuales durante el tiempo de la concesión.
6. Durante los primeros 15 años, a partir de la fecha de iniciadas las obras de construcción de la vía, el gobierno se comprometía a pagar a los concesionarios un subsidio de \$60.000,00 anuales.

7. El ferrocarril revertiría al gobierno al fin de la concesión (30 años después de terminado) por un valor de \$2.000.000,00 por un \$1.500.000,00 a los 50 años; por un \$1.000.000,00 a los 60 años y por \$500.000,00 a los 70 años. <sup>(22)</sup>

En el mes de agosto de 1881, por medio de un contrato adicional, los concesionarios del ferrocarril, Joy y Mier, se encargarían de construir, además, tres malecones, un faro para la bahía de Santa Marta, una aduanilla y depósitos en la misma ciudad.

El 29 de noviembre de 1881 los comerciantes constituyeron en Nueva York, la “Santa Marta Railroad Inc” con un capital de \$2.500.000,00<sup>(23)</sup>.

La obra fue iniciada el 17 de junio de 1882. La línea, que debería haber llegado hasta el sitio denominado Ciénaga o Pueblo Viejo un año después de firmado el contrato, no se cumple. Los trabajos fueron muy lentos, por los problemas políticos y las sucesivas guerras internas, como por el incumplimiento de los concesionarios y el incumplimiento de los subsidios del Estado del Magdalena a los empresarios constructores. Seis años después (1887) de aprobarse el contrato, sólo habían construido 8 millas, llegando hasta el sitio de “Córdoba”. Por resolución del ministro de fomento, el 17 de noviembre de 1880, los concesionarios ya no se ven obligados a llevar el ferrocarril hasta el río Magdalena, sino hasta Ciénaga. A partir de la segunda mitad de los años 80 se implantó la producción y cultivo de banano en la zona de Santa Marta. Esta producción fue incipiente y la comercialización y exportación de la fruta era el cuello de botella que encontraban los cultivadores nacionales.

“En 1889, el doctor González hizo dos exportaciones de 5.000 racimos cada uno con intervalos de 15 días”. <sup>(24)</sup>

En 1887 se celebró un nuevo contrato con la “Santa Marta Railroad Inc”, en el que se estipulaba que la obra tendría su fin sobre la ribera del Río Magdalena según el plan inicial. El nuevo contrato, aprobado por la ley 51 del 27 de marzo de 1887, consideraba que el ferrocarril tendría su última estación ya no en el Cerro de San Antonio sino en El Banco, sobre el río Magdalena. El contrato último estipulaba, entre otras, lo siguiente:

1. La sede de la compañía podría ser en Londres, a diferencia del primero cuya ciudad sede era Nueva York.



2. El capital de la empresa sería para el nuevo contrato de 800.000 libras esterlinas. <sup>(25)</sup>
3. El plazo para finalizar la construcción del ferrocarril se extendía 10 años.
4. El Estado Federado o el gobierno nacional no podrían revertir la propiedad del ferrocarril antes de terminada la concesión.
5. Se cedían 100.000 hectáreas de tierras baldías a la compañía constructora. <sup>(26)</sup>

La ferrovía quedó terminada, hasta Ciénaga, en junio de 1887. A pesar de esto, Santa Marta había comenzado su período de decadencia y depresión económica en los primeros años de la década del 70. Este fue el principal puerto marítimo que tuvo la Nueva Granada, prolongando su primacía hasta fines de los años 60. La lentitud de los trabajos sobre el ferrocarril, durante el período 1882-1887, se vio agravada al olvidar el gobierno:

“... hacer el nombramiento de un ingeniero que examinara la obra construida a fin de establecer si reunía las estipulaciones técnicas. Sólo dos años después (1889) se hizo el nombramiento del comisionado para examinar la línea férrea, sus anexidades, la contabilidad y la inversión que se hubiera dado al auxilio nacional. Del informe resultó que la línea debía ser reconstruida en su totalidad”. <sup>(27)</sup>

Los concesionarios Joy y Mier traspasaron su contrato en el año de 1890 a la compañía inglesa “The Santa Marta Railway Company Limited” por la suma de 200.000 libras esterlinas. La sociedad anónima se creó en Londres en el año de 1887, pero sólo tres años más tarde “protocolizó sus estatutos y escrituras en la Ciudad de Santa Marta, en abril de 1890, fijando su capital en 600.000 libras”. <sup>(28)</sup>

Para el mes de septiembre de 1889 el ferrocarril había llegado al sitio de Pueblo Viejo, a 20 millas de Santa Marta. La diferencia de costos de transporte, entre las rutas de Santa Marta y Sabanilla, de mercancías y personas hacia el interior del país era visible. El establecimiento de la ferrovía permitió unos menores costos de transporte, generando economías externas, tanto a los productores extranjeros que enviaban mercancías a nuestro país como a los pequeños y medianos productores de banano aledaños a la región de Santa Marta.

“Una tonelada de carga despachada desde la Costa Atlántica hasta Honda por la ruta de Sabanilla, le costaba al expedidor más de 48 pesos en fletes, mientras que por la ruta de Santa Marta, utilizando el ferrocarril hasta Pueblo Viejo y embarcándose para pasar la región de las Ciénagas, el costo era tan solo de \$42,00.

La diferencia en los billetes para pasajeros era todavía más notoria: el viaje costaba \$78,50,00 por Sabanilla y \$58,00,00 por Santa Marta”.<sup>(29)</sup>

La disminución en los fletes de carga fue del orden del 12,5% y en los billetes para pasajeros del 26,1 % en tan corto trayecto. Nichols trae estadísticas extractadas del Diario Oficial, de julio 26 de 1893, en las que se muestra el crecimiento del tráfico ferroviario: En 1890 18.770 pasajeros recorrieron parte del corto trayecto; en 1891 hubo 52.216 pasajeros y en 1892, 62.820. Entre enero y mayo (sólo 5 meses) de 1893, 50.454 viajeros utilizaron la vía férrea. En 1891 el ferrocarril transportaba ya 73.693 racimos de banano y en 1892 se exportaban utilizando el ferrocarril 174.263 racimos. Durante los primeros 4 meses del año 93 se exportaban casi 70.000 racimos de banano.<sup>(30)</sup>

Botero y Guzmán aciertan al confirmar que el ferrocarril que había sido planeado y constituido para servir de puente entre el río Magdalena y el Puerto de Santa Marta, sobre el Mar Atlántico, no fue aprovechado para esos fines, ya que la vía sirvió sólo a la expansión del cultivo del banano.

“Con el avance del ferrocarril las tierras que hasta entonces estaban vírgenes y se caracterizaban por su abundancia y ociosidad cobran un sentido, en primer lugar, para los colonos y pequeños propietarios que pedían adjudicaciones de tierras a orillas de la recta del ferrocarril; detrás de los pequeños asentamientos agrícolas que de esta manera proliferaban, la Colombian Land Co. bajo la dirección en ese momento de Mr. Cooperthwaite a su vez apoderado de la compañía del ferrocarril, se dedicó a comprar tierras ya desmontadas y a intensificar los cultivos del banano”.<sup>(31)</sup>

En 1893 se celebró un nuevo contrato entre el Departamento del Magdalena y los empresarios ferrocarrileros, que estipulaba la fecha límite del 31 de diciembre de 1893 para que el ferrocarril llegase hasta el río Sevilla y el 31 de diciembre de 1898 para verlo concluido hasta el río Magdalena. Efectivamente el ferrocarril llega hasta Sevilla en junio de 1894, 6 meses después de lo convenido con el gobierno Departamental. En 1898 “la Compañía del ferrocarril había construido 4 grandes estaciones en Santa Marta, Ciénaga, Gaira y Río Frío, con sus respectivos acondicionamientos (depósitos, tanques de agua, etc.). Había construido unos 15 puentes de hierro y más de 40 “obras de arte” de menor magnitud. En Santa Marta, la compañía disponía de depósitos y talleres de mantenimiento que eran únicos en su género en la ciudad (departamentos de fundición, carpintería, aserrío, depósitos para locomotoras y herramientas como tornos, cepillos mecánicos, motores hidráulicos, sopletes y taladros)”.<sup>(32)</sup>

“Cuenta también la empresa con servicio completo de útiles y herramientas para ejecutar los trabajos de reparación, etc. El establecimiento presta servicios importantes a los habitantes de la región de Santa Marta, componiendo máquinas, montando trapiches, etc.”. <sup>(33)</sup>

La empresa ferroviaria fue sostenida por el auge en la producción de banano para la exportación. Esta fue la carga inicial que compensaba los viajes de regreso al puerto marítimo. La expansión del cultivo del banano había comenzado desde mediados de la década del 80. Los altos precios del banano en el mercado interno de los Estados Unidos propiciaron la producción en manos de cultivadores nacionales como lo demuestra la creación de la compañía de los empresarios Santiago Pérez Triana y José Manuel González. Los terrenos pertenecientes a dicha compañía eran de 100 hectáreas, cerca a Ciénaga. La mediana empresa bananera quiebra años más tarde. Para comienzos de la década del 90 la producción de banano se extiende a un ritmo alto:

“En 1891 se exportaban 74.915 racimos y cuatro años más tarde, la exportación se incrementa a 155.845 racimos. Para fines de siglo el total de la producción para la exportación sería de 269.877 racimos”. <sup>(34)</sup>

Se dio un incremento del 360% en la producción durante la década.

La inversión extranjera se vinculó a la producción de banano a mediados de los años 90. La situación de la zona bananera y la penetración de las grandes multinacionales gringas las describe el historiador norteamericano Fred Rippy:

“Ya en 1895 la Snyder Banana Company of New Jersey había adquirido tierras valiosísimas en Bocas del Toro, distrito de Panamá y Minor C. Keith tenía dinero invertido en el distrito de Santa Marta, donde era director general y elemento clave de la Colombian Land Company, una corporación británica. En 1899, se lanzó la United Fruit Company. Absorbió a las dos compañías ya mencionadas y a algunas otras; en 1900 contaba con 13.035 acres de tierra cultivada en el país. Tenía, al mismo tiempo, casi 200 cabezas de ganado y controlaba 37 millas de ferrocarril. Por el año de 1913 sus posesiones en Colombia llegaban a 32.826 acres de tierra cultivada y 49.117 acres de tierra virgen, fuera de sus plantaciones en la Boca del Toro, que ya formaban parte del Estado Independiente de Panamá.” <sup>(35)</sup>

La supremacía del capital extranjero sobre el nacional, vinculado a la producción de banano para el mercado mundial, la analizan Botero y Guzmán:

“Los cultivadores nacionales de la fruta comenzaron a entender el desarrollo técnico que requiere la producción, exportación y venta de banano que sólo le permite a las grandes compañías que cuentan con un transporte y una distribución bien establecidos, entablar el negocio del banano con alguna seguridad”.<sup>(36)</sup>

El banano, en tanto fruta perecedera y de bajo valor en relación con su peso, exigía un medio de transporte rápido y de una gran capacidad de carga, lo que sólo permitía el ferrocarril desde el punto de vista técnico. Desde el punto de vista económico, el banano hace necesario un medio de transporte con bajos fletes. Así lo expresó un funcionario de la compañía bananera, cuando dijo:

“La construcción de las líneas férreas fue parte integral e indispensable en el desarrollo de los cultivos bananeros en regiones que no gozaron antes del transporte terrestre. La United Fruit Company estuvo interesada en la construcción de ferrocarriles para el transporte del banano, y esas vías lógicamente debían seguir la ruta más corta desde el puerto o línea principal, hasta la plantación de banano. Estos ferrocarriles fueron de suma importancia para los países de América tropical ya que ellos abrieron brecha en terrenos inexplorados e hicieron posible su transformación en productivos bananales ...”.<sup>(37)</sup>

La importancia del banano en las regiones de Centroamérica y Colombia para desarrollar el transporte férreo, fue expuesta por los voceros de la compañía de la siguiente forma: .

“El creciente negocio bananero produjo suficiente carga para estos ferrocarriles siempre que atravesaran los lugares de cultivo y, en algunos casos, los ingresos producidos por el transporte de banano salvaron a los ferrocarriles de la quiebra”.<sup>(38)</sup>

La relación establecida entre las inversiones en banano y la inversión en ferrocarriles nos lo da a conocer la fusión de la empresa bananera “Colombian Land Co” y la empresa ferroviaria “Santa Marta Railway Co”, bajo la administración de Mr. Keith. Ambas empresas estarían a fines de siglo bajo la propiedad y manejo directo de la United Fruit Company.

La empresa ferroviaria creció, en 30 años, 10 veces o más en lo que respecta a locomotoras y vagones de carga, siendo notable el incremento de material rodante entre los años 1905-1910.

El crecimiento de la vía férrea no se hizo cumpliendo las necesidades generales de Colombia, cual era llegar hasta el río Magdalena; sólo sirvió a los intereses de la compañía bananera extranjera. Es por esto que los concesionarios sólo lle-

varon el ferrocarril hasta Fundación, epicentro de la región bananera, en 1906. Existían tres grandes intereses que la compañía ferroviaria armonizó :

1. El del cultivo del banano.
2. El de los fletes de las plantaciones al puerto.
3. El de transporte marítimo hasta los mercados extranjeros. <sup>(39)</sup>

Al ejercer un control total sobre los medios de transporte, tanto del ferrocarril como de la empresa marítima White Fleet, la United Fruit aseguró la expansión de las regiones cultivadas, como el incremento de sus ganancias monopólicas.

La dinámica del banano fue vertiginosa. Entre 1891 y 1920 las exportaciones pasaron de 74.915 a 6.29 4.754 racimos.

En 1910 la línea central comprendía sólo aproximadamente el 60% de los kilómetros construidos y el resto en ramales que se adentraban a las plantaciones con el fin de recoger el banano en los embarcaderos de las haciendas. Es el único ferrocarril colombiano con esta serie de bifurcaciones.

Para terminar, veamos la radiografía que presentó el Ministro de Asuntos Extranjeros de Francia en Bogotá:

“Bogotá, 11 de octubre de 1913

El Ministro de Francia, en Bogotá, a Su Excelencia el Señor Ministro de Relaciones Exteriores, en París.

La región de Santa Marta es explotada por dos empresas muy importantes: la del ferrocarril “The Santa Marta Railway Cy Ltd” compañía inglesa y la “United Fruit Cy” compañía americana que tiene su sede en Boston.

. . . a la hora actual la United Fruit Cy posee el 90% de los terrenos de la región bananera. La United Fruit Cy posee igualmente la mayoría de las acciones de la compañía del ferrocarril y controla la administración. El privilegio concedido a “The Santa Marta Railway Cy Ltd” ha llegado a su término; ella no ha cumplido sus compromisos; el gobierno tiene el derecho de redimir la empresa por la suma de dos millones de dólares.

La Santa Marta Railway Cy, cuenta con la complicidad de las autoridades y con los pocos recursos de que dispone el gobierno para la redención.

Sus construcciones ella las continúa sólo para facilitar el transporte del banano que les deja grandes beneficios y no se ha preocupado jamás de conseguir el capital necesario para terminar la línea del ferrocarril y ponerse en regla con el contrato.

Ella esperaba con los sólo beneficios y la ayuda de la “United Fruit Cy” terminar su trabajo poco a poco en las regiones que más le interesan, olvidando el plazo estipulado.

Este ferrocarril es una obra de porvenir; es la línea que debe recorrer todo el valle del río Magdalena, para ir hasta Bogotá, atravesando las tierras más ricas de Colombia, sobre la vertiente Atlántica. Este ferrocarril es de construcción fácil; puede ser emprendido por numerosos puntos a la vez; él llegaría hasta el valle del río Negro por donde tendría acceso a la Sabana de Bogotá.

El puerto de Santa Marta está ocupado actualmente, en gran parte, por la compañía del ferrocarril, por las vías, los talleres y los muelles construidos con el dinero de la United Fruit Cy.

En resumen, el pueblo en general está amenazado y será conducido a suspender sus empresas de cultivo y de cría de ganado hasta llegar a vender las tierras a la United Fruit Cy y el país está amenazado por la dominación de los americanos si el gobierno no redime el ferrocarril de Santa Marta”.<sup>(40)</sup>

Sin comentarios; esto explica, en parte, los sucesos de las bananeras en la década de 1920.

### **III. Capital extranjero e inversión pública en ferrocarriles. 1880-1929**

---

#### **A. Inversión de capital extranjero en la industria del transporte ferroviario**

La expansión de las economías capitalistas del centro y la búsqueda de mercados que permitieran altas tasas de ganancia para sus capitales, condujo a inversiones en economías de la periferia. Las grandes inversiones de capital extranjero en América Latina, a partir de 1880 hasta 1930, fueron dedicadas a lograr economías externas que hiciesen atractivo invertir allí o con el ánimo de abaratar los costos de transporte de las materias primas.

La gran inversión extranjera durante este período está dedicada a la construcción de ferrocarriles (como en el caso inglés), o empresas de servicio público, como puertos y electricidad (como el caso estadounidense). El capital extranjero penetró bajo dos modalidades:

1. Inversiones directas (control directo sobre el capital).
2. Inversiones de cartera (control indirecto a través de agentes económicos nacionales).

Los ferrocarriles colombianos fueron financiados por inversiones privadas extranjeras o nativas. La inversión interna la hace fundamentalmente el Estado mediante las siguientes modalidades: subsidios, garantía de pago por parte del Estado de intereses a los capitales invertidos, pagos con tierras baldías, subvenciones dadas en bonos y libranzas contra las aduanas y concesiones monopólicas sobre la vía; todas o algunas de ellas son las que explican el financiamiento de cada una de las ferrovías.

La composición de la inversión extranjera en América Latina presentó los siguientes rasgos: las inversiones inglesas iban dirigidas a ferrocarriles: en 1890 el 19,2% de la inversión total está dirigida a esta industria; en 1900 el 37% y en 1913 el 45,8% de la inversión directa de Inglaterra estuvo dedicada a la construcción de ferrocarriles. <sup>(41)</sup> Las economías de escala logradas en la fabricación de locomotoras y carruajes de carga, fundición de hierro, etc., en Inglaterra desde comienzos del siglo XIX, y el efecto multiplicador de la inversión y de la ocupación que esto generó, estimularon incluso a los capitales acumulados en esta metrópoli a negociar ellos mismos las acciones de un “posible” ferrocarril, con bonos cuya oferta y demanda era negociada por los capitalistas ingleses. La construcción de ferrocarriles en Latinoamérica permitió movilizar grandes cantidades de capital financiero en busca de valorizaciones “óptimas”, es decir, tasas de ganancia altas.

El valor de las emisiones de bonos públicos latinoamericanos en la bolsa de Londres asciende a 130 millones de libras esterlinas en el período 1850-1880. Pero es a partir de esta época cuando se generaliza y crece la inversión capitalista inglesa. La “edad de oro” del capital extranjero en América Latina se inició, según la CEPAL, en 1875, y dura su auge hasta 1914, año en el cual comienza la primera guerra imperialista. <sup>(42)</sup>

La rentabilidad más efectiva de estos capitales fue la inversión en la industria ferroviaria. Esto explica por qué los capitales franceses e ingleses se dirigieron primordialmente a este sector. Posteriormente, el capital estadounidense se va a dirigir de manera directa a la industria minera. Los enclaves mineros y de plantación en América Latina fueron, en este período, creados por capital gringo. Al estallar la primera guerra mundial la distribución sectorial de las inversiones directas de los Estados Unidos se caracterizaba por una marcada propensión a invertir en actividades mineras (45,5%) y agricultura (18,7%).



Existían inversiones estadounidenses de cierta consideración en ferrocarriles (13,7%), pero éstas no ocupaban un lugar tan importante como las inversiones inglesas y francesas. <sup>(43)</sup>

La primera inversión de capital extranjero para la construcción de ferrocarriles en Colombia, la efectuó el capital norteamericano en la ferrovía de Panamá. Estados Unidos, ante la expansión hacia el oeste y la fiebre del oro californiano, necesitaba una ruta que permitiera la colonización del occidente. Ante la carencia de vías de comunicación internas, la ruta por Panamá sería la más expedita y la que podría allegar muy buenas utilidades por el comercio potencial entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico.

Colombia otorgó concesión a una firma norteamericana, la que firmó el contrato el 28 de diciembre de 1848 para construir un ferrocarril de 47 millas de extensión, con una inversión de \$8.000.000,00; fue terminado el 2 de enero de 1855. <sup>(44)</sup>

Con respecto a la inversión directa en Colombia, al igual que en lo referente a la financiación, Inglaterra fue la potencia de más significación durante el siglo XIX. En ferrocarriles, el capital inglés y el estadounidense estuvieron directamente vinculados en forma de empréstitos para su ejecución, inversión directa y manejo de los mismos.

Durante el siglo XIX, al igual que en los otros países latinoamericanos, los capitales ingleses (empréstitos más inversión directa) controlaron inicialmente la red ferroviaria colombiana.

La construcción de ferrocarriles fue una magnífica oportunidad que tuvo el capital prestamista de Inglaterra para sus inversiones, particularmente en Colombia.

A comienzos de la década de los años 80 del siglo XIX la inversión de capital norteamericano en Colombia se puede subdividir de la siguiente forma:

INVERSIÓN NORTEAMERICANA. 1881	
1. Ferrocarril de Panamá	US\$ 8'000.000
2. Préstamos a Colombia	3'500.000
3. Bienes Raíces Urbanos	1 '000.000
4. Otros	1 '500.000
TOTAL	US\$14'000.000

FUENTE: Rippy, Fred. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*. Medellín, Editorial Oveja Negra, 1970, pág. 72.

Desde el decenio anterior las leyes 69 de 1871 y 52 de 1872 establecían un régimen muy halagador para los contratistas extranjeros con el objetivo de atraer capitales hacia los ferrocarriles. Así, por ejemplo, la empresa constructora estaba exenta del pago de obligaciones al fisco nacional, según esas leyes, y el gobierno garantizaba al contratista el 7% de intereses sobre el capital invertido en la obra, subvenciones, amplios plazos de usufructo de la vía y donación de grandes extensiones de tierras baldías a lado y lado de la vía, etc.

Uno de los tantos defensores del capital extranjero en Colombia y uno de nuestros grandes investigadores-economistas del siglo XIX, expresa en 1896:

“El turno (de construcción y terminación de ferrocarriles) se puede anticipar por tres medios indirectos, pero eficaces: el restablecimiento del crédito exterior; la amortización del papel-moneda y la consolidación del orden público. Estas condiciones son indispensables para que el capital extranjero venga a nuestro país”.<sup>(45)</sup>

y continúa más adelante:

“El capital ocioso se aglomera hoy en Europa en cantidades enormes, de que apenas pueden dar alguna idea las toneladas de oro que se refugian en los bancos de Inglaterra y Alemania”.

El ahorro anual en aquellos países difícilmente encuentra colocación aún a la rata del 2% o 3% anual de interés. Ninguna ocasión más propicia que la presente para atraer hacia Centro y Sur América parte de esos capitales, a fin de construir ferrocarriles y acometer otras empresas que den valor al suelo ocioso y a las riquezas naturales... Es el crédito el agente llamado a acelerar la construcción de los ferrocarriles. Con los recursos propios podremos ir terminando uno por uno los ya emprendidos, pero la tarea sería de casi indefinida duración. Con el establecimiento del crédito no sería difícil asegurar el movimiento. 20 ó 30 millones no podrá nuestro tesoro invertir en 4 ó 5 años, pero sí podría suministrarlos el capital extranjero si contara con una garantía efectiva y seguro del interés”.<sup>(46)</sup>

Este ideólogo permite ubicar el tipo de discusión que se presentó a fines del siglo pasado sobre la “mejor forma” de invertir capitales extranjeros en la industria ferroviaria y las necesidades prioritarias dentro de nuestra economía para que ello pudiese ser llevado a cabo. Pero sí es notorio cómo el país no podía contar con la acumulación de capital necesario para su construcción y ello hizo necesaria la inversión extranjera. La sobre-acumulación de capital y la baja tasa de interés en los centros capitalistas europeos hicieron atractivo el crédito. Este mismo capital, que no encontró colocación en el centro al ser prestado a la peri-

feria, dinamizó la producción interna de la misma metrópoli, al abastecer a estas economías periféricas de los bienes de capital (máquinas y equipo en general), como del capital dinero mismo. El estudio elaborado por la CEPAL sobre inversiones extranjeras presenta el siguiente resultado para Latinoamérica:

“A partir de 1880 las inversiones inglesas en América Latina, sufrieron fuertes fluctuaciones. Entre 1880 y 1890 crecieron considerablemente sobre todo por la fiebre ferrocarrilera que invadió a Latinoamérica, luego la entrada de capital inglés disminuyó en el decenio siguiente pues el valor nominal sólo aumentó en 114 millones de libras esterlinas en comparación con el aumento de 246 millones que había tenido en el decenio anterior. A partir de 1900 y hasta la primera guerra mundial, las inversiones británicas en Latinoamérica experimentaron un rápido crecimiento, pasando de 540 millones de libras esterlinas a fines de 1900 a un total aproximado de 1.000 millones en 1913, pues pasó de 180 millones, en la primera fecha (1880), a la suma citada. Al estallar la primera guerra mundial los capitalistas británicos eran dueños de las dos terceras partes de las inversiones totales extranjeras en América Latina”.<sup>(47)</sup>

A pesar del incremento en la inversión de capital por parte de las economías capitalistas del centro a la periferia subdesarrollada, no todas las garantías y contratos de inversión se cumplen por parte de los contratistas. El “incumplimiento” en la ejecución de las obras de infraestructura vial fue común en nuestra historia nacional y regional.

La especulación con las acciones ferrocarrileras beneficiaron a las decenas de contratistas que aparecían y desaparecían de escena. Veamos un ejemplo de especulación, usura e incumplimiento en la construcción de ferrovías, tomando el caso del ferrocarril de Girardot-Bogotá, uno de los más importantes y de mayor necesidad en el país:

“En 1880, ordenó la ley promover dentro del menor tiempo posible la construcción de una línea férrea que pusiera en comunicación la Altiplanicie de Bogotá con el río Magdalena. En 1881 fue celebrado un contrato con el ingeniero Francisco J. Cisneros para la construcción del ferrocarril entre las poblaciones de Girardot y Tocaima, y en 1884 para la prolongación de la línea hasta el sitio denominado “Juntas de Apulo”, situado a 39 kilómetros de Girardot.

En 1909 aparece como concesionaria la compañía inglesa The Colombian National Railway Cy Ud., constituida en Londres en el año anterior para continuar la obra, desde la población de Anapoima, a donde la habían llevado diversos contratistas nacionales, hasta la población de Facatativá situada al borde de la Sabana de Bogotá.

The Colombian National Railway no suscribió capital alguno para la obra. Resolvió pedirlo prestado al público inglés. En 1901 fue emitido un empréstito por 200.000 libras esterlinas con hipoteca del trayecto del ferrocarril construido y que la Nación había cedido a los concesionarios. El producto de las 200 mil libras se agotó sin que la obra de construcción hubiese progresado.

En 1904, la compañía concesionaria contrató la construcción con otra compañía inglesa denominada The Railway Concessions and Contract Cy Ud. y resolvió hacer un nuevo empréstito de 400 mil libras, mediante emisión de bonos, constituyendo nueva hipoteca sobre el ferrocarril y la concesión. La emisión se distribuyó así: 300 mil libras para la compañía constructora y 100 mil libras para la concesionaria. A los 5 años un trayecto de 20 kms. fue entregado y dado al servicio. Un tercer empréstito fue contratado en 1907 por 430 mil libras ... Agotado el tercer empréstito sin que hubiera terminado el ferrocarril, el gobierno de Colombia autorizó en 1908 un nuevo empréstito por 450 mil libras, garantizado igualmente con hipoteca. El gobierno del General Rafael Reyes encontró esta obra cuando aún faltaban por construir 64 kilómetros, o sea, casi la mitad de la línea y los que faltaban por construir eran los más difíciles y costosos, pues no se había empezado a trepar la cordillera. Hacía 30 años que había comenzado la construcción de la línea y apenas tenía 68 km. En el año de 1910 se anunció que el ferrocarril había llegado a Facatativá. Verificada la inspección del gobierno resultó que la línea férrea carecía en su totalidad de balasto; que debía ser reconstruida en la mayor parte de las secciones, por el mal estado en que se encontraban las alcantarillas, las traviesas, los estribos de los puentes y los taludes, y que el material rodante era insuficiente para el tráfico. Para la terminación de la obra y en estado de darla al servicio público, era necesario gastar la suma adicional de un millón de pesos oro”.<sup>(48)</sup>

A pesar de la extensión de algunas citas, en extremo ilustrativas, no se presentan para apoyar mis conclusiones, sino con el fin de aclarar la posición asumida por los agentes capitalistas extranjeros en lo que respecta a sus ‘intenciones’ de construir grandes y eficientes rutas férreas que permitieran la expansión del comercio internacional y bajasen las tarifas, tanto de las mercancías de exportación como las importadas. Ciframos nuestras esperanzas en el capital extranjero y no logramos construir más de 3.300 kms. de caminos de hierro en toda nuestra historia.

Los réditos jugosos que proporcionaron los ferrocarriles latinoamericanos, tanto a los financistas como a los productores, no se han cuantificado. Existen datos aislados por regiones o países pero no se ha emprendido un estudio serio que dé cuenta de la magnitud de capitales que costó la construcción de las obsoletas

vías férreas que hoy se tienen en América Latina. Las pingües ganancias del capital extranjero provienen de una marcada explotación de nuestro sub-continente a través de la succión de excedentes de capital interno.

Diego Montaña escribe:

“Los grandes empréstitos a la América Latina, fueron suministrados por el capital privado. Los arreglos entre el país solicitante y el capital eran celebrados por casas o entidades bancarias que fijaban los términos y condiciones y lanzaban al público bonos representativos de la deuda para que éste los suscribiese. Los banqueros obtenían grandes utilidades por comisiones y primas y aseguraban una multiplicación considerable a las inversiones. Todas las emisiones de empréstitos, se hicieron con un descuento inicial enorme: el primer empréstito mexicano se hizo con un descuento del 58%, o sea, que por cada 100 libras que se obligaba a pagar el Estado mexicano sólo recibía 58; el primer empréstito colombiano fue contratado al 60%, es decir, con una pérdida inicial de 40 unidades por cada 100. Además, los banqueros colocaban los bonos y recibían del público el dinero, pero frecuentemente no entregaban el empréstito en efectivo sino en mercancías a precios gravosísimos, con lo cual reportaban ganancias adicionales”.<sup>(49)</sup>

Muchas de las acciones ferroviarias de América Latina fueron vendidas con grandes descuentos, lo que hizo más costoso al fisco nacional la construcción de las líneas férreas; a más de los descuentos de los valores el Estado pagaba altas tasas de interés al capital financiero y bancario internacional.

Continuemos observando las condiciones en que el capital y la mano de obra calificada extranjera participaron en la organización de nuestra infraestructura vial en los primeros decenios del siglo XX. De los 1.082 kilómetros de líneas que estaban al servicio en 1915 en Colombia, unos 495 kilómetros habían sido construidos bajo la administración de gobiernos o compañías colombianas e ingenieros del país supervisaron una gran parte del trabajo. Las compañías inglesas administraron la construcción de cerca de 310 kilómetros; los norteamericanos emplearon ingenieros de los Estados Unidos y de Colombia, los cuales construyeron alrededor de 277 kilómetros sin incluir el ferrocarril de Panamá, el cual, habiendo sido construido por los yanquis, ya para esta época no pertenece a Colombia.

La financiación de los ferrocarriles construidos descansó fundamentalmente en la expedición de bonos públicos, cuyo interés se garantizaba adjudicando porcentajes determinados de los ingresos aduaneros y rentas departamentales

(impuestos al tabaco, al aguardiente, etc.). Los kilómetros construidos con el capital captado a través de la venta de bonos del Estado en el extranjero, especialmente por constructores extranjeros, determinaron el rumbo y existencia de los ferrocarriles colombianos. Al respecto, escribe Eugenio Gómez, en 1941, lo siguiente:

“Hasta hoy (1941) se ha seguido en nuestro país el sistema de esperar al extranjero que proponga la construcción del ferrocarril que a él le parezca productivo; él mismo hace los estudios y verifica el trazado; él fija las tarifas e impone los reglamentos del transporte; él escoge los materiales, determina las condiciones del servicio, elige los coeficientes de resistencia, adapta a su acomodo la dotación de las líneas, y, lo que es más curioso, percibe del Estado subvenciones y garantías de intereses sin obligación efectiva ... El país otorga concesiones y privilegios sin saber lo que compromete, porque no ha mediado estudio propio; en cambio, el contratista sí sabe lo que contrata: de ahí las reclamaciones que los malos contratos han impuesto al país”.<sup>(50)</sup>

Este acondicionamiento del capital extranjero sobre nuestras rutas ferroviarias fue una de las constantes de nuestra historia. Muchas otras referencias podríamos retomar para demostrar, hasta la saturación, el comportamiento del capital extranjero y las compañías constructoras extranjeras.

Es la penetración del capital norteamericano, a partir de 1914 –año en el cual comienza la primera guerra mundial y se consolida la hegemonía de los Estados Unidos, sobre el resto de países capitalistas– lo que va a originar un incremento en las inversiones públicas y en particular en ferrocarriles.

“En Colombia... el comercio con los EE. UU. se hizo siete veces mayor entre 1913 y 1929. Y durante el mismo período las inversiones de capital norteamericano aumentaron de 4 millones de dólares en 1913 a 30 millones en 1920 y a 80 millones en 1925 hasta llegar a 280 millones en 1929”.<sup>(51)</sup>

Este incremento de las inversiones y del comercio con los Estados Unidos estuvo mediatizado por el restablecimiento de relaciones políticas a partir de las negociaciones de indemnización por el “asunto” de Panamá. En 1909 se celebró el convenio Root-Cortés por medio del cual los Estados Unidos ofrecía a Colombia, como indemnización, la suma de 2'500.000 dólares y algunos privilegios de tránsito por el canal a cambio de lo cual Colombia reconocía como hecho cumplido el asunto de Panamá. Este acuerdo no fue ratificado por Colombia. En 1913 se eleva la suma de indemnización a 10'000.000 de dólares, lo cual tam-

poco fue aceptado por el Estado Colombiano. El 6 de abril de 1914 se renegocia el tratado anterior y como indemnización se pagaría la suma de \$25'000.000. Este último convenio fue ratificado el 8 de junio por el Senado de la República de Colombia pero esta vez no será corroborado por el Gobierno de los Estados Unidos. Sería aprobado sólo por el Comité de Relaciones Exteriores en marzo de 1917 y aprobado por el Senado Norteamericano en abril de 1921. Vino a plasmarse el hecho cuando los intereses petroleros aceptaron la maquinaria del Estado Norteamericano. La ratificación del tratado Hay-Urrutia con su promesa de indemnización por el caso de Panamá de 25 millones de dólares, llegó como una “inyección de vida económica al país” sin precedentes y urgentemente necesitada. La primera cuota, en 1923, se dedicó completamente a establecer el Banco de la República. La segunda cuota realmente inauguró el auge ferroviario; el auge presentado en los años 20 permitió un avance en la consolidación del mercado interno colombiano.

“Parece que aproximadamente se gastaron 90 millones de dólares en construcción de vías ferroviarias desde 1923 hasta 1930, y otros 22 millones de pesos para gastos de operación, reparación y gastos de edificios”.<sup>(52)</sup>

Esta gran fiebre ferrocarrilera permitió duplicar la extensión de los ferrocarriles colombianos. El auge del mercado norteamericano constituyó la oportunidad para hacerse a los capitales requeridos para la construcción y terminación de la red ferroviaria. La transferencia de capitales de los países europeos en la primera guerra mundial hacia los Estados Unidos es altamente beneficiosa para los banqueros, los cuales encuentran una gran demanda de capitales por parte de los países de América Latina. Las ganancias fueron notorias; aumentaron los mercados para los productos manufacturados gringos y, con los ferrocarriles, el capital norteamericano logró la consolidación monopólica sobre la producción de materias primas latinoamericanas y, de paso, cobró altos intereses sobre los capitales prestados. El préstamo de capitales a América Latina y la compra, por parte de ésta con los mismos capitales de bienes de capital y manufacturas dinamizaron la economía norteamericana y sólo parcialmente a la economía de la subregión. En la medida en que se consolida el régimen capitalista de producción se organiza de manera indirecta el mercado interno colombiano. El mercado nacional en los años 20 continuaba estrecho. Los costos de transporte siguieron altos y el desarrollo de la infraestructura vial y portuaria necesaria era insuficiente. Esto hizo necesario grandes sumas de capital-dinero para la construcción de dichas obras que, ya vimos, fueron básicas para el auge y expansión

del sector primario exportador y del sector importador de manufacturas y bienes de capital.

Así analiza Hugo López las causas y efectos de la inversión extranjera en los años veinte:

“La necesidad experimentada por el capitalismo mundial (y ante todo por Estados Unidos), y por las clases dominantes del país —especialmente por su fracción comercial—, en el sentido de abaratar los fletes para el tráfico de exportación/importación (necesidad que se encarga de hacer evidente el aumento del volumen del grano a transportar, y el aumento de la demanda por mercaderías extranjeras y nacionales creadas por la buena situación cafetera), esa necesidad fomentaría la realización de grandes inversiones en el transporte, financiadas por el capital extranjero.

Esta ola de inversiones tuvo notables efectos directos sobre el mercado interior, que vinieron a sumarse a los ya producidos sobre el mismo por la balanza cafetera: prescindiendo del componente importado de las mismas (equipo rodante, etc.) sumamente bajo y sin capacidad multiplicativa sobre la demanda interna, la necesidad de materiales de construcción de origen local se vio súbitamente acrecentada, y lo mismo aconteció con los alimentos y manufacturas corrientes, creada para los obreros empleados en la construcción de vías férreas, carreteras y obras portuarias.

A ello hay que agregar los efectos multiplicativos indirectos sobre el mercado global, que tuvieron su epicentro en esta campaña de inversiones viales. Y todavía más: el aumento de la red de transportes aceleró la disolución de los centros de consumo parcelados y la unificación del mercado nacional”.<sup>(53)</sup>

Examinaremos enseguida la relación existente entre la inversión pública en ferrocarriles y la expansión del mercado interno colombiano, durante la década de 1920. El propósito de esta sección fue el de observar la forma de proceder el capital extranjero que se invirtió en las ferrovías nacionales.

## **B. Inversión pública y construcción de ferrocarriles**

La consolidación del mercado interno se va a presentar, en Colombia, en los años 20. El crecimiento del aparato productivo, la generación de empleo productivo y asalariado, el aumento de los ingresos totales y la demanda efectiva generada, como la acumulación de capital, van a desarrollar las relaciones capitalistas de producción dentro de la economía colombiana. La división del trabajo generada



por el proceso de acumulación va a permitir organizar una industria liviana que abasteció de manufacturas los mercados regionales.

En la creación del mercado interior (dentro del Estado-Nación), los sistemas de transporte y la complementariedad de los mismos juegan un papel esencial.

En general, las obras públicas (gastos del Estado) son necesarias en tanto que son economías externas que van a motivar y estimular la inversión de capitales productivos. Las expectativas de ganancia, en una determinada inversión, dependen en parte de los costos de transporte y de las economías externas que se posean y sean necesarias para la comercialización del producto terminado.

Para el año de 1923, por ejemplo, Bogotá y Medellín no poseían conexión ferroviaria directa con ninguna de las costas; los departamentos eran regiones cuasi-autárquicas con muy pocos nexos con el mercado interior. Las relaciones de comercio se impusieron desde fuera, desde la metrópoli capitalista.

La producción de café para el mercado mundial creció porcentualmente en el producto total de exportaciones, lo que incidió en el desarrollo y consolidación del mercado interior, fundamentalmente en el occidente colombiano, por la relativa abundancia de propiedades campesinas parcelarias, las que dieron origen a las medianas empresas capitalistas.

“Entre 1925 y 1929, el café presentó el 70,9% del valor de las exportaciones, mientras que en 1920 participaba en un 21,1%”.<sup>(54)</sup>

El crecimiento del nivel de ingresos promovido por el auge cafetalero, generó una dinámica en el consumo y producción interna. Aunado a este hecho sobresaliente encontramos la inversión de capital norteamericano que generó una gran demanda de trabajadores asalariados para obras públicas (carreteras, caminos, ferrocarriles, puertos, etc.) y a su vez estimuló el sector productor de bienes de consumo. **Se dio entre los años 1923-1928 un flujo de capitales norteamericanos hacia Colombia que ayudan a explicar el desarrollo y consolidación del mercado interno. Miremos la composición del capital importado:**

Gran parte de este capital estuvo destinado a obras públicas y servicios de transporte productivo. Las diferentes inversiones realizadas con los dineros provenientes de la indemnización de Panamá nos muestra cómo se estimuló la creación de ferrocarriles, cables aéreos, puertos y el desarrollo de un sistema bancario, que permitiese la captación de ahorro y lo dirigiera hacia el sector

productivo y lograra convertirse en correa de transmisión del proceso ampliado de acumulación de capital interno.

EL 60% de los 25'000,000 de dólares, provenientes de la indemnización, se destinó a la construcción de ferrocarriles, y el 24% a la organización y creación de dos grandes bancos del Estado: el Banco Central y el Banco Hipotecario.

La vinculación del transporte fluvial sobre el Magdalena con el Océano Atlántico hizo necesaria una gran inversión: 11,3% del total de la indemnización.

Miremos la situación de las obras ferroviarias: el ferrocarril del Norte, se expande 80 kilómetros de Puerto Wilches a Bucaramanga; se unió a Bogotá con Tunja y Sogamoso; se construyeron 30 kilómetros de Bogotá hacia Tequendama en 1926.

Bajo la presidencia del General Ospina (1922-1926) se construyeron aproximadamente 800 kilómetros de ferrocarril, de los cuales 320 correspondieron al del Pacífico; 195 al Central del Norte; 36 al del Tolima-Huila-Caquetá; 16 al del Espinal-Guamo. Se unieron las líneas del ferrocarril de Cundinamarca y el de Girardot, haciendo los cambios en el ancho de la vía ya que habían sido construidos con dimensiones diferentes. Ahora que se privilegiaba y se hacían necesarios los nexos inter-regionales, se obligaba a unificar los anchos de las vías férreas para poder expandir las relaciones de comercio intra e inter-regional. La unificación de estas dos vías eliminó el trasbordo y, por ende, disminuyeron los costos de transporte y las pérdidas por averías en los procesos de carga y descarga de las mercaderías se vieron canceladas. Con la terminación del ferrocarril del Pacífico se determinó una nueva tendencia en el envío de mercancías colombianas hacia el exterior.

Con la construcción del Canal de Panamá el comercio sobre el Pacífico se intensifica y esto es lo que aprovecha el ferrocarril Cali-Buenaventura, poniéndose la ciudad-puerto de Buenaventura a la cabeza de los puertos colombianos.

En el lapso de un lustro, 1925- 1929, el stock de capital en equipo de transporte casi se duplicó:

1925	620 millones de pesos
1929	1.1 00 millones de pesos

Entre 1925 y 1931 la red ferrocarrilera también se duplica:

1925	1.500 kilómetros
1931	3.000 kilómetros <sup>(55)</sup>

La orientación de la expansión ferrocarrilera va a permitir la integración de las regiones entre sí y a traer como consecuencia la paulatina integración de la economía nacional.

Frente a este orden de cosas, escribe Hugo López:

“... el efecto que las inversiones efectuadas en la rama del transporte durante este período (años 20) tendría sobre el mercado interior, no puede simplemente describirse con la palabra “ampliación”. Se trata más aún de la unificación del mismo, de la consolidación de un espacio económico nacional”. <sup>(56)</sup>

La visión de la época se observa en uno de los escritores y analistas de mayor perspicacia e inteligencia, el ingeniero-economista Alejandro López, el cual participó en la unificación del ferrocarril de Antioquia con la construcción del túnel de La Quebra y era conocedor de la importancia de los medios de transporte para estimular la inversión privada. Escribe en 1927:

“Hay que romper los pequeños círculos de economía cerrada por medio de las vías de transporte haciendo del territorio entero o al menos de la mayor parte de él, un círculo completo que se baste a sí propio y aun se supere, exportando las energías sobrantes, incorporadas en los frutos de cultivos que pudiéramos llamar nacionales”. <sup>(57)</sup>

La ideologización del crecimiento interno, vía medios de transporte, el cual es una condición necesaria mas no suficiente, hizo en este período de “danza de los millones” y de “fiebre ferroviaria” creer que los meros ferrocarriles traerían consigo el desarrollo capitalista de la Nación. Lo que sí me interesa resaltar es el efecto multiplicativo originado por la inversión ferrocarrilera y el desarrollo de actividades que el país no poseía o había desarrollado muy poco por la escasa división social del trabajo, que remite a pensar que nuestro mercado era en extremo pequeño.

“Al considerar los recursos de personal disponible para determinar un programa de acción, conviene tener en cuenta que los trabajos de construcción de vías férreas no se llevan a cabo con “brazos” únicamente; son menester multitud de personas expertas, tanto del orden técnico como del administrativo. Sin contar con los ingenieros y médicos... considérese la gran cantidad de empleados del orden administrativo,

y el sinnúmero de trabajadores expertos, no menos necesarios cada cual en su especialidad: albañiles, herreros, cerrajeros, carpinteros, armadores, sobrestantes, inspectores, enrielladores, agentes, etc., que hay que emplear y coordinar para llegar a enrielar siquiera uno o dos kilómetros de vía férrea por semana; personal que no puede improvisarse y que, por representar un tipo superior al peón de barra y pala, se halla radicado en el suelo que le conviene y no está dispuesto a moverse de un extremo a otro del territorio”.<sup>(58)</sup>

La demanda de técnicos y empleados para las necesidades ferroviarias estimuló la especialización y la división del trabajo, generando un incremento en la productividad del trabajo y proletarizando a muchos aparceros agrícolas que participaron en la construcción de las obras. A su vez, el crecimiento del comercio total del país (internacional más interno) se vio acrecentado durante los años analizados en esta sección. La movilización se duplica o más en este período, evidenciando el desarrollo de la actividad mercantil en el interior del país.

La necesidad de un mejor y mayor sistema de transporte era sentida no sólo por los productores y comerciantes nacionales sino también por las burguesías de los países capitalistas industrializados, los que necesitaban un aumento en el tráfico mercantil y una disminución en los costos de transporte.

#### COMPOSICIÓN PORCENTUAL DE INVERSIONES PÚBLICAS EN TRANSPORTE (Lustro 1925-1929)

Ferrocarriles	54%
Caminos	39%
Puertos	7%

FUENTE: CEPAL. *Análisis y proyecciones de desarrollo económico de Colombia*. Anexo estadístico, Cuadro No. 33.

Esta magnitud de inversiones públicas en servicios de transporte va a presentar la siguiente participación:

“En promedio para el quinquenio (25-29), sólo el 26% de las inversiones se efectuó en equipo rodante (en su casi totalidad importada) mientras que el 74% restante se realizó en construcciones y mejoras (cuyo valor estaba constituido en su mayor parte por trabajo nacional y que significó el 61 % de la inversión bruta constante no agrícola, lo que daría al monto de la inversión realizada... un alto poder multiplicativo sobre el volumen de empleo y la magnitud del mercado interno”.<sup>(59)</sup>

Este mismo crecimiento del mercado interno desbordó el desarrollo de los medios de transporte, haciendo cada vez más imperiosa la necesidad de un servicio

férreo más organizado, eficaz y constante. Alejandro López observó tal deficiencia de transporte y la rigidez de la oferta ante el crecimiento de la demanda por servicios de transporte; escribió, en 1927, lo siguiente:

“...nuestros ferrocarriles no están preparados para ese aumento de tráfico; en realidad hay tal deficiencia de poder tractivo y material rodante, que nuestras empresas, en lugar de ofrecer un exceso de acomodación, no alcanza a prestar el servicio que de ellas se requiere actualmente. No están capacitadas para excitar el tráfico y promoverlo, como debieran, si han de cumplir bien su función. En tales condiciones, es imposible que faciliten el tráfico; más bien tienden a evadirlo. Dan la impresión de disponer de un exceso de demanda, cuando esperamos de ellos que estén creando demanda de sus servicios; que sea una invitación constante y activa a servirse de ellos; y que no procedan como monopolios de hecho, que es lo que son realmente, en un país de tan escasos medios de transporte”.<sup>(60)</sup>

La ‘fiebre ferrocarrilera’ de nuestros estadistas, como se puede observar por las declaraciones de la época, había descuidado la construcción y uso de las carreteras. Es un hecho el crecimiento de la economía mercantil capitalista en los años 20 del presente siglo. La capacidad instalada durante estos años iría a resolver algunos de los problemas generados en nuestro incipiente desarrollo industrial en los años de la gran crisis mundial del capitalismo (1929-1933).

El incremento de los salarios, el alza de los ingresos de los cafeteros por un aumento en el precio externo o interno del grano y el volumen exportado, como también el aumento vertiginoso de la inversión pública y del empleo en obras públicas generan un “incremento en la demanda efectiva agregada por bienes de consumo lo que estimula a demandar servicios de transporte productivo”.

El desarrollo ferroviario indicado para Colombia según los contratistas y el Estado sería aquel que estuviese orientado a la creación de tráfico, es decir, debía generar un incremento en la producción mercantil por sí mismo. Luis Eduardo Nieto Caballero, exponente de esta visión, escribe en 1922:

“Dos han sido los propósitos de los constructores de los ferrocarriles: en Europa, facilitar y abaratar un tráfico existente; en los Estados Unidos, crear y fomentar ese tráfico ... Construido el ferrocarril, el tráfico se intensifica a lado y lado de la vía, los campos ubérrimos entran en plena producción, porque ya sus dueños encuentran salida para sus productos.

Aumentados éstos, aumenta la carga. Aumentada la carga, bajan las tarifas, y no es argumento el que primero hay que crear el tráfico y luego el ferrocarril, para que una

vez construido halle carga abundante. Con intenso tráfico creado, la construcción del ferrocarril es mucho más costosa, porque las tierras que se expropian han de valer más dinero”.<sup>(61)</sup>

La justificación para la construcción ferroviaria se fundaba en que nuestros trenes agilizarían la descomposición de las pequeñas parcelas existentes y de los grandes latifundios improductivos. Unas y otros, serían estimulados a producir para el mercado al ver sus tierras valorizadas por acción de las economías externas que genera el ferrocarril; pero en realidad estas ferrovías se construyeron a la europea, es decir, cuando ya existía una demanda efectiva por servicios de transporte productivo. El ferrocarril permite utilizarse por trayectos, según lo construido; no es necesario terminar toda la vía para que entre a operar el tren. Esta ampliación de la demanda por transporte, dentro del mercado nacional, va a determinar un rumbo diferente en los planes viales en los últimos años de la década del 20:

“Entre 1922 y 1934 se duplicó el número de kilómetros de ferrocarriles construidos y en explotación. Sin embargo, los ferrocarriles de las zonas cafeteras aumentaron en el mismo lapso en un 65% (sobre todo por la ampliación de los ferrocarriles de Antioquia, Girardot y Tolima, que de algún modo vinculaban zonas internas), mientras que los ferrocarriles de la zona céntrica aumentaron en un 550%.

Por otro lado, entre 1922 y 1934 la inversión en ferrocarriles del grupo de regiones cafeteras apenas se duplicó, mientras que la de las zonas céntricas aumentó en más de 1.000% en el mismo período. En escasos doce años la construcción de los ferrocarriles céntricos había igualado las cifras de kilómetros en uso, de equipo rodante y de inversión con los ferrocarriles cafeteros desarrollados durante cinco décadas”.<sup>(62)</sup>

‘La relocalización de los espacios productivos determinó la pérdida de vigencia del sistema de transportes existente en Colombia. La expansión del mercado interno configuró un desarrollo de los medios de transporte de tipo centrípeto; la construcción de caminos y carreteras en los años veinte contribuyó al acercamiento entre los espacios productivos y las regiones consumidoras. Esta causa generó una gran valorización de las tierras. Se vincularon algunas regiones al mercado de tierras a través del desarrollo de la infraestructura vial, lo que produjo modificaciones y cambios en el pago y existencia de la renta del suelo, la cual comenzó a ser pagada en dinero, ya que la producción agrícola es para el mercado y no para la subsistencia del aparcero o del propietario de la tierra. La

expansión de los servicios públicos a través de la ampliación y consolidación del mercado interno la podemos observar en las siguientes cifras:

“El número de millas de cables telefónicos aumentó de 5.094 en 1913 a 34.680 en 1927 y el número de aparatos de 3.177 a 21.110; la longitud de cable telegráfico pasó de 11.860 millas a 20.066; la cantidad de mensajes subió de 1'927.000 a 5'856.000. Durante el mismo período, el número de cartas y tarjetas enviadas a través de oficinas de correo pasó de menos de siete millones a cerca de treinta millones; el kilometraje ferroviario se duplicó y el número y el peso de pasajeros y equipajes llegó a ser ocho veces mayor. A finales de 1929 la longitud de carreteras abiertas era de 1.600 millas, fuera de otras mil adaptadas para el tráfico automotor... En 1913 los automóviles del país no pasaban de unos centenares y en enero de 1929 llegaban a 15.350”.<sup>(63)</sup>

Durante el segundo quinquenio de los años 20 se inició la construcción de importantes carreteras que permitieron también la expansión del mercado interno: se construyó la vía Armenia-Ibagué-Cambao; se creó la carretera Central del Norte; se inició la vía que uniría a Pasto con Popayán y de allí con el resto del país.

Las carreteras se construyeron, en lo fundamental, en aquellas regiones que dedicaban en gran parte su producción para el consumo regional o nacional. Los departamentos cafeteros se servían, en lo esencial, del ferrocarril. A partir de esta fecha los caminos y carreteras excedían, en mucho, los kilómetros construidos con respecto a los ferrocarriles, los cuales no pasaron nunca de 3.300 kilómetros en explotación. Aún así, como hemos visto, se gastó más capital en la construcción de ferrocarriles, llevando estos más de la mitad del capital invertido: el 54% en ferrocarriles, contra el 39% en carreteras, durante el quinquenio 1925 -1929. Muchos de los capitales invertidos en este período en ferrocarriles no ampliaron la red sino que se dedicaron a la compra de ferrovías ya existentes por parte del Estado; es la época de la nacionalización de los ferrocarriles. La nacionalización de los ferrocarriles era un hecho y una necesidad en la reproducción del capital nacional ya que condujo a subsidiar las tarifas de transporte generando estímulos a los productores y comerciantes capitalistas a reinvertir los capitales. La década del veinte va a finalizar con la nacionalización de casi todos los ferrocarriles. Al respecto, escribió en esos mismos años Alejandro López:

“Hoy los ferrocarriles son casi totalmente del Estado y nuestros estadistas disponen de esa poderosa palanca que son las tarifas para la dirección de los movimientos eco-

nómicos. Es lástima que no podamos decir otro tanto de la vía fluvial del Magdalena, propiedad del Estado para los únicos efectos de mantenerla limpia y expedita”.<sup>(64)</sup>

La nacionalización va a ser bien vista y requerida por las diversas fracciones burguesas (burguesía agraria, burguesía comercial y la burguesía industrial). Así lo plantea Carlos Uribe Echeverry en 1930:

“El desarrollo de la agricultura está íntimamente vinculado a las tarifas de los ferrocarriles. No basta fomentar en mayor grado el crédito, haciendo préstamos con garantía personal o prendaria para impulsar los cultivos y recoger las cosechas; no bastan los abonos, ni la gasolina barata para dar campo a los tractores, ni las amplias exenciones para la importación de maquinaria y de fertilizantes, ni la enseñanza especial, ni la multiplicación de las granjas-escuelas, ni los campos de experimentación técnica ... Debemos procurarnos una administración comercial en las empresas de transporte, pero no con fines “comerciales” sino “económicos”, sin descuidar los del orden fiscal y social”.<sup>(65)</sup>

En esta forma de pensar de nuestros políticos y estadistas está implícita la intervención estatal en el manejo de los medios de transporte, en especial el ferroviario, con el ánimo de garantizar que las compañías de transporte rebajarán los fletes (el medio regulador de tarifas terrestres lo asumió el ferrocarril) para estimular el comercio y el tráfico de mercancías, en especial los productos agrícolas necesitados en el mercado interno. La exigencia se patentiza cuando se reclama un medio de transporte que fuese administrado comercialmente, pero no con fines comerciales sino económicos. En resumen, se debía acondicionar una infraestructura vial que de veras permitiera menores costos de transporte, como a su vez unas economías externas que instaran la circulación de mercaderías. De las tarifas ferroviarias hacen depender, muchos analistas de la época, el desarrollo de la industria agrícola. Esto explica, en parte, por qué para fines del decenio de 1920 los ferrocarriles fueron manejados por el Estado. Este hecho incidió en el crecimiento de la producción interna, controlando las tarifas el gobierno y subsidiando ciertas mercancías disminuyendo los fletes cobrados por tonelada-kilómetro. Para terminar, al respecto se escribe en 1931 un memorándum presentado por la Cámara de Comercio de Bogotá a la comisión de tarifas ferroviarias y fluviales del Ministerio de Obras Públicas lo siguiente:

“La Cámara de Comercio de esta ciudad ha venido librando desde algún tiempo atrás una de sus más activas campañas en torno al problema de la rebaja de tarifas en los ferrocarriles del Estado, singularmente en lo que se refiere a los artículos de producción nacional, por considerar dicha entidad que tal política es uno de los



medios más eficaces para obtener la intensificación de la producción, dentro de la actual situación del país.

1. La Cámara de Comercio de Bogotá se reafirma en su tesis sobre la urgente necesidad de rebajar las actuales tarifas de los ferrocarriles del Estado, tanto para los artículos de producción nacional cuanto para aquellos extranjeros de primera necesidad.

2. Cree la Cámara de Comercio que la reducción en referencia debe llevarse al límite máximo, de manera que, produciendo un efecto decisivo, surta debidamente el fin que se persigue, así de protección a la agricultura e industria de Colombia como a la necesidad actual del abaratamiento de la vida nacional. Estima la Cámara que el cumplimiento de este programa debe llevar a la Comisión aun al extremo de adoptar ratas de flete que pueden ser consideradas como improductivas para la empresa transportadora.

3. Así mismo, cree la Cámara de Comercio de Bogotá que la misión de los ferrocarriles del Estado no es propiamente la de hacer negocio con el público en todas las actividades del transporte, esto es, en todas las fuentes de tonelaje que alimentan el tráfico; ello podría pasar, más que ningún caso, para la clase de carga enunciada anteriormente.

Siendo Colombia un país de industrias incipientes y estando su agricultura tan postrada precisamente por la falta de protección oficial, está obligado a arbitrar todos los medios realizables para poder levantar hasta el máximo esas dos grandes columnas de su edificio económico de manera que, propendiendo a su completo y necesario florecimiento, se sienten las verdaderas bases de la riqueza pública, riqueza que retribuirá a la Nación con cuantiosas rentas. Y siendo las vías baratas de comunicación un factor decisivo en el desarrollo económico, cumple a los ferrocarriles del Estado desempeñar debidamente su importantísimo papel en esa patriótica misión, teniéndose por sabido que la pérdida que algunos de ellos pudieran sufrir, la compensaría suficientemente la Nación con el crecimiento, como se ha dicho, de una gran cantidad de rentas”.<sup>(66)</sup>

Se podría seguir, ad infinitum, recogiendo hechos históricos y analizándolos desde el punto de vista del crecimiento de la economía colombiana y la incidencia tan directa y marcada de los sistemas de transporte durante el período estudiado, pero es suficiente. He descrito la evolución de nuestros sistemas y medios de transporte desde mediados del siglo XIX hasta la época de la crisis mundial capitalista relacionándolo con ‘los efectos que ellos generaron sobre las economías regionales y el mercado interno del país’.



## Bibliografía

---

- Abad, Beatriz. *El capital extranjero en Colombia en su modalidad de inversión directa*. Medellín, C. I. E. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Antioquia, 1977.
- Ancízar, Manuel. *Peregrinación de Alpha*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1974. 2 vols.
- Arango, Mariano. *Café e industria, 1850-1930*. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1977.
- Arrubla, Mario. *Estudios sobre el subdesarrollo colombiano*. Medellín, Editorial Oveja Negra, 1970.
- Bairoch, Paul. *Revolución industrial y subdesarrollo*. México, Siglo XXI Editores, 1974.
- Bejarano, Jesús Antonio. (Comp.) *El siglo XIX visto por historiadores norteamericanos*. Medellín, Editorial La Carreta, 1977.
- Bejarano, Jesús Antonio. *Ensayos de interpretación de la economía colombiana*. Bogotá, Editorial La Carrera, 1978.
- Bejarano, Jesús Antonio. *El régimen agrario: de la economía exportadora a la economía industrial*. Medellín. Editorial La Carreta, 1979.,
- Bergquist, Charles. *Café y conflicto en Colombia. 1886 --1910*. Medellín, Fondo Rotatorio de Publicaciones FAES, 1981.
- Bianchi, Andrés (Ed). *América Latina: Ensayos de interpretación económica*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1969.
- Bourrieres, Paul. *L 'economie des transports dans les programmes de développement*. París, Presses Universitaires de France, 1964.
- Brew, Roger. *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1977.
- Bustamante, Darío. *Efectos económicos del papel moneda durante la Regeneración*. Medellín, Editorial La Carreta, 1980,
- Camacho R., Salvador. *Memorias*. Medellín, Editorial Bedout, 1970.
- Camacho R., Salvador. *Notas de viaje*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1973.2 vols.

- CEPAL. *El financiamiento externo de América Latina*. Nueva York, Naciones Unidas, 1964.
- CEPAL. *Análisis y proyecciones del desarrollo económico de Colombia*. Nueva York, Naciones Unidas, 1970.
- Echeverri, Aquiles. *El ferrocarril de Antioquia o el despertar de un pueblo*. Medellín, Editorial Salesiana, 1974.
- Escorcia, José. *Historia de Colombia: Siglo XX*. Bogotá, Editorial Presencia, 1978.
- Furtado, Celso. *La economía Latinoamericana. Formación histórica y problemas contemporáneos*. México, Siglo XXI Editores, 1976.
- Galindo, Aníbal. *Estudios económicos y fiscales*. Bogotá, Biblioteca Popular de Economía, Anif Colcultura, 1978.
- Gallo, Carmenza. *Hipótesis de la acumulación originaria de capital en Colombia*. Medellín, Editorial La Pulga, 1974.
- García, Antonio. *Geografía económica de Caldas*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1978.
- Gómez, Rafael. *Magdalena, río de Colombia. Interpretación geográfica, histórica, política social y económica de la gran arteria colombiana desde sus descubrimientos hasta hoy*. Bogotá, Editorial Nuevo Mundo, 1950.
- Hilferding, Rudolf. *El capital financiero*. México, Ediciones El Caballito. 1.973
- Instituto de Estudios Colombianos -IEC (Ed.) *Historia económica de Colombia: Un debate en marcha*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1979.
- Lemaitre, Eduardo. *Panamá y su separación de Colombia*. Bogotá. Biblioteca Banco Popular, 1972.
- Lenin, Vladimir. *El desarrollo del capitalismo en Rusia*. Medellín, Editorial La Oveja Negra, 1974.
- Liévano, Indalecio. *Rafael Núñez*. Bogotá, Ediciones librería Siglo XX. 1944.
- López, Alejandro. *Problemas colombianos*. Medellín, Editorial la Carreta, 1976.
- López, Alejandro. *Escritos escogidos*. Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, 1976.
- López, Álvaro. *Migración y cambio social en Antioquia*. Medellín. Ediciones Hombre Nuevo, 1979.
- López, Hugo. *Estudio sobre la inflación en Colombia en el periodo de los años 20*. Medellín, C. I. E., Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Antioquia, 1973.
- Luxemburgo, Rosa. *La acumulación de capital*. México, Editorial Grijalbo, 1967.
- Lleras, Fernando. *El café: antecedentes generales y expansión hasta 1914*. Tesis de grado. Bogotá. Facultad de Economía, Universidad de los Andes, 1970.
- Manual de Historia de Colombia*. Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura. 1982,3 vols.
- Marx, Carlos. *El Capital*. México, Fondo de Cultura Económica, 1973.3 vols.
- McGreevey, William. *Historia económica de Colombia. 1845--1930*. Bogotá. Ediciones Tercer Mundo, 1975.
- Mesa, Darío. *Ensayos sobre historia contemporánea de Colombia*. Medellín, Editorial La Carreta, 1980.
- Monsalve, Diego. *Colombia cafetera*. Barcelona, Ediciones Artes Gráficas, 1927.

- Montaña, Diego. *Colombia: país real y país formal*. Bogotá, Editorial Latina, 1970.
- Nichols, Theodore. *Tres puertos de Colombia*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973.
- Nieto Arteta, Luis Eduardo. *Economía y cultura en la historia de Colombia*. Bogotá, Ediciones Tiempo Presente, 1975.
- Ospina V., Luis. *Industria y protección en Colombia. 1810-1930*. Medellín, Publicaciones FAES, 1979.
- Owen, Wilfred. *La planificación de los transportes*. Buenos Aires, Edición Troquel, 1966.
- Palacios, Marco. *El café en Colombia, 1850-1970*. Una historia económica, social y política. Bogotá, Editorial Presencia, 1979.
- Pardo, Alberto. *Geografía económica y humana de Colombia*. Bogotá, Editorial Tercer Mundo, 1979. Parsons, James. *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia*. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979.
- Pérez, Felipe. *Episodios de un viaje*. Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1946.
- Posada, Francisco. *Colombia: violencia y subdesarrollo*. Bogotá, Ediciones Universidad Nacional, 1968.
- Poveda, Gabriel. *Dos siglos de historia económica de Antioquia*. Medellín, Editorial Colina, 1979.
- Rippy, Fred. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*. Medellín, Editorial Oveja Negra, 1970.
- Rivas, Medardo. *Los trabajadores de tierra caliente*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1972.
- Rodríguez Óscar. *Efectos de la gran depresión sobre la industria colombiana*. Medellín, Ediciones el Tigre de Papel, 1973.
- Safford, Frank. *Aspectos del Siglo XIX en Colombia*. Medellín, Ediciones Hombre Nuevo, 1977.
- Samper, Miguel. *Escritos político-económicos*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1977, 4 vols.
- Sierra, Luis. *El tabaco en la economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá, Publicaciones Universidad Nacional de Colombia, 1971.
- Sojo, José Raimundo. *El comercio en la historia de Colombia*. Bogotá, Editorial Presencia, 1970.
- Teichert, Pedro. *Revolución económica e industrialización en América Latina*. México, Fondo de Cultura Económica, 1963.
- Tirado M., Álvaro. *Introducción a la historia económica de Colombia*. Medellín, Ediciones La Carreta, 1979.
- Tirado M., Álvaro. *Colombia en la repartición imperialista 1870-1914*. Medellín, Ediciones Hombre Nuevo, 1976.
- Tisnés, Roberto y Zapata, Heriberto. *El ferrocarril de Antioquia. Historia de una empresa heroica*. Medellín, Imprenta Departamental, 1980.
- Torres, Guillermo. *Historia de la moneda en Colombia*. Medellín, Fondo Rotatorio de Publicaciones, FAES, 1980.

- Torres, Ignacio. *Los inconformes*. Bogotá, Editorial Margen izquierdo. 1974 5 vols.
- Urrutia, Miguel y Arrubla, Mario (Comps.). *Compendio de estadísticas históricas de Colombia*. Bogotá, Publicaciones Universidad Nacional de Colombia, 1970.
- Urrutia, Miguel. *50 años de desarrollo económico colombiano*. Bogotá. Ediciones La Carreta, 1979.
- Vawell, Richard. *Memorias de un oficial de la legión británica*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1974.
- Villegas, Jorge. *Petróleo, oligarquía e imperio*. Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1975.
- Voigt, Fritz. *Economía de los sistemas de transporte*. México, Fondo de Cultura Económica, 1964.
- Zambrano, Fabio. *El comercio de café en Cundinamarca, 1880-1930*. Medellín, C. I. E., Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Antioquia, 1977.
- Gráfico DE LA LONGITUD QUE ALCANZAN LOS FERROCARRILES COLOMBIANOS HASTA 1925.

## Introducción

- i Marx, Carlos. El Capital. Tomo II. F.C.E. 1973, pág. 133
- ii Kosik, Karel. Dialéctica de lo concreto. Editorial Grijalbo. México, 1976, pág. 28
- iii Ibíd, pág. 135

## Capítulo I

- (1) Ocampo, José Antonio. “Desarrollo Exportador y desarrollo capitalista Colombiano en el Siglo XIX”. Desarrollo y Sociedad, No. 8, mayo 1982, pág. 45.
- (2) Melo, Jorge Orlando. “La Evolución económica de Colombia 1830-1900”, en Manual de Historia de Colombia, Tomo II, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, Segunda edición, 1982, pág. 155. 2)
- (3) Safford, Frank. Aspectos del siglo XIX en Colombia, Medellín, Ediciones hombre Nuevo, 1977, págs 34-35.
- (4) Ver Melo, Jorge Orlando. op. cit., pág. 152.
- (5) Ocampo, José Fernando. Op. cit., pág. 72
- (6) Gaceta de Colombia. Bogotá, julio 13 de 1823. Citado por Zambrano, Fabio, en “La Navegación a vapor por el Río Magdalena”. Bogotá, Anuario Colombiano de historia social y de la cultura, No. 9, 1979 pág. 63.
- (7) Ver Gilmore y Harrison. “Juan Bernardo Elbers y la introducción de la Navegación a vapor en el Río Magdalena”. En: el siglo XIX en Colombia, visto por historiadores norteamericanos. Medellín, editorial la Carreta, 1977, págs. 216-217 .
- (8) Safford, Frank. op. cit, págs 65-66.
- (9) Ver Urrutia y Arrubla. Compendio de estadísticas históricas de Colombia. Colombia: Exportación total y composición porcentual de las exportaciones. Principales artículos. 1834-1920.

- (10) Ver: Informe del Señor Joy, gerente de la “Compañía Unida” citado por Pardo, Alberto en: Geografía económica y Humana de Colombia, editorial Tercer Mundo, pág. 336
- (11) Ver Safford, Frank. Op. cit., págs. 33-34.
- (12) Ver Nichols, Theodore. Op. cit., págs. 53-54
- (13) Ver Ospina Vásquez, Luis. Industria y protección en Colombia, 1810-1930. Medellín, Publicaciones FAES, 1979, pág. 244
- (14) Ver Melo, Jorge Orlando. Op. cit., pág. 154.
- (15) Ver: *Ibíd*, pág. 153.
- (16) Ver: *Ibíd*, pág. 154.
- (17) Ocampo, José Antonio. Op. cit., pág. 55.
- (18) Ver Rippey, Fred. El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia. Medellín, editorial Oveja Negra, 1970, pág. 60.
- (19) Tirado, Álvaro. Introducción a la historia económica de Colombia. Medellín. Ediciones la Carreta, 11 edición, 1979, pág. 224,
- (20) Ocampo, José Antonio. Op. cit., pág. 69.
- (21) Nieto Arteta, Luis. Economía y cultura en la historia de Colombia. Bogotá. Ediciones Tiempo Presente, 1975. pág. 213.
- (22) Ospina Vásquez, Luis. Op. cit., págs. 243-244.
- (23) Ocampo, José Antonio. “La quina en la historia colombiana”. Medellín, Revista Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín, No. 9-10 pág. 35.
- (24) *Ibíd*, pág. 31.
- (25) Nieto A., Luis. Op. cit., pág. 232.
- (26) Urrutia, Miguel y Arrubla, Mario. Compendio de estadísticas históricas de Colombia. Bogotá. Publicaciones Universidad Nacional. Tabla IX, págs. 207-208.
- (27) Rothlisberger, Ernest. El Dorado, Bogotá. Ed. Banco de la República, 1963, pág. 186, citado por Tirado M., Álvaro, en: Op. cit., pág. 230
- (28) Galindo, Aníbal. Estudios económicos y fiscales, 1874. Bogotá, Biblioteca Popular de Economía, Anif-Colcultura, No. 1, 1978, pág. 62.
- (29) Parsons, James. La Colonización Antioqueña en el occidente de Colombia. Bogotá, Carlos Valencia editores, 1979, págs. 195-196.
- (30) *Ibíd*, pág. 199
- (31) Uribe A. , Manuel. Recuerdo de un viaje de Medellín a Bogotá, 1862 citado por Tisnés R. y Zapata H., en El Ferrocarril de Antioquia. Medellín, imprenta departamental, 1980. Págs. 65-66
- (32) *Ibíd*., pág. 65
- (33) Ver: Ospina Vásquez, Luis. Op. cit., págs. 267 - 268
- (34) Galindo, Aníbal. Op. Cit., págs. 89-90
- (35) (a) Itinerario de Bolívar en 1826, en su viaje de Lima a Caracas. (b) Itinerario basado en los estudios del Señor Vergara y Velasco. Pardo, Alberto. Op. cit., pág. 389
- (36) *Ibíd*, pág. 389 y mapa pág. 391.
- (37) Galindo, Aníbal. Op. cit., pág. 90
- (38) *Ibíd*, págs. 61-62.
- (39) Cisneros, Francisco Javier. Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa. Nueva York 1880 pág. 102. Citado por Zambrano, Fabio, en “la navegación a vapor por el Río Magdalena”, pág. 65.
- (40) Cisneros, Javier. “Informe del Sr. Francisco J, Cisneros al Sr. Secretario de Hacienda y Fomento del Estado Soberano de Antioquia”. Medellín, Imprenta del Estado, 1879, pág, 15, citado por Zambrano, Fabio, Op. cit., págs. 65-66.
- (41) Ver Zambrano Fabio. Op. cit., pág. 68
- (42) Homa, Hernán y Brestos, Miguel. “El Transporte fluvial en el bajo Magdalena. 1888. Bogotá, Revis-



- ta Universidad Nacional, No. 11, octubre de 1972, pág. 113
- (43) Camacho Roldán, Salvador. *Memorias*, 1894. Medellín, Editorial Bedout, 1970, pág. 133
- (44) Galindo, Aníbal. *Op. cit.*, págs. 91-92.
- (45) Samper, Miguel. *Escritos político-económicos*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1977, Tomo 11., pág. 244.
- (46) Ver McGreevey, Killiarn Paul. *The economic development of Colombia*. Tesis de Doctorado, M. I. T., pág. 68, citado por Lleras, Fernando, en: “El café: antecedentes generales y expansión hasta 1914”. Tesis de grado, Universidad de los Andes, pág. 128.
- (47) *Anales de Ingeniería*, Vol. XVII, No. 207. Citado por Pardo P., Alberto en *Op. cit.*, pág. 407
- (48) Ver *Ibíd.*, pág. 408
- (49) Gallo, Carmenza. *Hipótesis de la Acumulación originaria de capital en Colombia*. Medellín, editorial la Pulga, pág. 37.
- (50) Rodríguez, Óscar. *Efectos de la gran depresión sobre la industria Colombiana*. Medellín, Ediciones el tigre de papel, 1973, pág. 17.
- (51) Tavares, María C. “El proceso de sustitución de importaciones como modelo de desarrollo reciente”, en *América Latina: Ensayos de interpretación económica*. Buenos Aires. Editorial Universitaria, págs. 151-152
- (52) Bejarano, Jesús Antonio. “Desarrollo clásico y desarrollo dependiente: La cuestión del mercado interno”. En: *Ensayos de interpretación de la economía colombiana*, Bogotá, Editorial La Carreta, 1978, pág. 158.

## Capítulos II y III

- (1) Beyer, Robert. “El transporte y la industria del café en Colombia”, en: *El Siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*. Bogotá, Edic. La Carreta, p. 262.
- (2) Lleras, Fernando. *El café: antecedentes generales y expansión hasta 1914*. Tesis de grado. Bogotá, Facultad de Economía, Universidad de los Andes, 1970. pág. 125.
- (3) Parsons, James. *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia*. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979, pág. 172.
- (4) López, Hugo. *Estudio sobre la inflación en Colombia en el período de los años 20*. Medellín, C. I. E. Facultad de Ciencias Económicas, U. de A. 1973. p. 11.
- (5) *Ibíd.* pp. 16-17.
- (6) Urrutia, Miguel. *50 años de desarrollo económico Colombiano*. Bogotá, Edic. La Carreta, 1979, págs. 85-86.
- (7) Tirado M., Álvaro. *Introducción a la historia económica de Colombia*. Medellín, Ediciones La Carreta, 1980, pág. 276.
- (8) Kalmanovitz, Salomón. “El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia”. En: *Manual de historia de Colombia*. Tomo n. Bogotá, Procultura, S. A., pág. 300.
- (9) Beyer, Robert Carlyle. “The Colombian coffee industry”. Citado por Lleras, Fernando. *Op. cit.* p. 101.
- (10) Monsalve, Diego. *Colombia cafetera*. Barcelona, Ed. Artes Gráficas, 1927, p. 629.
- (11) Urrutia, Miguel y Arrubla, Mario (Comps). *Compendio de estadísticas históricas de Colombia*, Bogotá, Publicaciones Universidad Nacional, 1970, p. 210.
- (12) Lleras, Fernando. *Op. cit.* pág. 107.
- (13) Lleras, Fernando. *Op. cit.*, p. 129.
- (14) Monsalve, Diego. *Op. cit.* p. 633.
- (15) Brew, Roger. *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1977, p. 222.

- (16) *Ibíd.*, p. 239.
- (17) *Ibíd.*, p. 267.
- (18) *Ibíd.*, p. 275
- (19) *Ibíd.*, p. 278.
- (20) *Ibíd.*, p. 321.
- (21) Palacios, Marco. El café en Colombia(1850-1970).Editorial Presencia 1979, pág. 215.
- (22) Montaña C., Diego. *Colombia: País real y País formal*. Bogotá, Editorial Latina, 1970, p. 89.
- (23) Nichols, Theodore. *Tres puertos de Colombia*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973, p. 122.
- (24) Botero, Fernando y Guzmán, Álvaro. “El Enclave agrícola en la zona bananera”. *Cuadernos Colombianos*. No. 11, pág. 325.
- (25) Nichols, Theodore. *Op. cit.* p. 123.
- (26) Botero y Guzmán. *Op. cit.*, p. 323.
- (27) Montaña, Diego. *Op. cit.*, p. 90.
- (28) Botero y Guzmán. *Op. cit.*, p. 323.
- (29) Nichols, Theodore. *Op. cit.*, p. 124.
- (30) *Ibíd.*, p. 124.
- (31) Botero y Guzmán. *Op. cit.*, p. 333.
- (32) *Ibíd.*, p. 331.
- (33) Santamaría, Ricardo. “Informe al Ministerio de Industrias sobre el ferrocarril de Santa Marta”. Diario Oficial No. 11394 de enero de 1901”. Citado *Ibíd.*, p. 331.
- (34) Nichols, Theodore. *Op. cit.*, p. 255.
- (35) Rippy, Fred. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*. Medellín, Editorial Oveja Negra, 1970, pp. 68-69.
- (36) Botero y Guzmán, *Op. cit.*, p. 325.
- (37) Stacey, May y Plaza, Galo. “La empresa estadounidense en el extranjero, caso de estudio: La United Fruit Co en América Latina”. Citado por Botero y Guzmán, *Ibíd.*, pág. 327.
- (38) *Ibíd.*, pág. 327.
- (39) Ver: Montaña, Diego. *Op. cit.*, p. 90.
- (40) “Archivos del Ministère des Affaires Etrangères de France”. Citado por Tirado, Álvaro, en: *Colombia en la repartición imperialista. 1870-1914*. Medellín, Ediciones Hombre Nuevo, 1976. págs. 226-230
- (41) CEPAL. *El financiamiento externo de América Latina*. New York, Naciones Unidas, 1964, pág. 7.
- (42) *Ibíd.*, p. 3
- (43) *Ibíd.*, pp. 11 Y 15.
- (44) Rippy, Fred. *Op. cit.*, p. 48.
- (45) Samper, Miguel. *Escritos político-económico*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1977. Tomo 11, p. 243.
- (46) *Ibíd.*, pp. 250-251.
- (47) CEPAL. *Op. cit.*, p. 12.
- (48) Montaña, Diego. *Op. cit.*; pp. 91-92.
- (49) *Ibíd.*, p. 72.
- (50) Gómez, Eugenio. “Problemas Colombianos: La unidad política”. Bogotá, Talleres Gráficos Mundo al Día, 1941. Citado por Bejarano, Jesús, en: “El fin de la economía exportadora”. *Cuadernos Colombianos*. No. 6, p. 290.
- (51) Rippy, Fred. *Op. cit.*, pp. 12 y 16.
- (52) Vélez, Enrique. “Informe del interventor fiscal de OO. PP.”, julio 31, 1929, cuadro de Vélez, en: El Tiempo, 14 de agosto de 1930. Citado por Barnhart, Donald, en: “Auge y fracaso: la historia de la construcción de los ferrocarriles”, pág. 270, en: Bejarano, Jesús Antonio (comp) “*El siglo XIX visto por historiadores norteamericanos*”. Medellín, Editorial La Carreta, 1977.
- (53) López, Hugo. *Op. cit.* p. 80.

- (54) Gallo, Carmenza. *Hipótesis de la acumulación originaria de capital en Colombia*. Medellín, Editorial La Pulga, 1974, p. 60.
- (55) CEPAL. "Analysis and Proyections of economic developrnt". Citado por Escorcía, José, en: *Historia de Colombia: Siglo XX*. Bogotá, Editorial Presencia, 1978, p. 61.
- (56) López, Hugo. *Op. cit.*, p. 55.
- (57) López, Alejandro. *Problemas Colombianos*. Medellín, Editorial La Carreta, 1976, p. 121.
- (58) *Ibid.*, pp. 282-83.
- (59) López, Hugo. *Op. cit.*, p. 54.
- (60) López, Alejandro. *Op. cit.*, p. 129.
- (61) Nieto Caballero, Luis Eduardo. "Ideas liberales", Bogotá, 1922. Citado por Bejarano, Jesús, en: *El fin de la economía exportadora. Cuadernos Colombianos*, No. 6, p. 284.
- (62) Bejarano, Jesús Antonio. *Op. cit.*, p. 28'i.
- (63) Rippy, Fred. *Op. cit.*, pp. 215-216
- (64) López, Alejandro. *Op. cit.* p.127
- (65) Uribe E., Carlos. "El nuevo liberalismo". Editorial Cromos. Bogotá, 1930. Citado por Mesa, Darío, en: *Ensayos sobre historia contemporánea de Colombia*. Medellín, Edit. La Carreta, p.31.
- (66) Cámara de Comercio de Bogotá. "El problema de las tarifas ferroviarias". Bogotá, *Revista del Banco de la República*, junio, 1931, pp. 18-20.