

*Colombia: desarrollo de la economía primario exportadora y expansión ferroviaria. 1880 - 1929**

*Rafael Darío Muriel***

* Este artículo está formado por los capítulos segundo y tercero del trabajo de grado: *Colombia: Comercio y transportes, 1850–1929*. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Antioquia, Medellín, 1982. XII + 250 páginas. Mapas fuera de paginación. (Copia mecanográfica disponible en el Centro de Documentación del CIE, Universidad de Antioquia).

** Economista de la Universidad de Antioquia. Investigador y profesor de la Facultad de Economía Industrial de la Universidad de Medellín.

I. CAFE, BANANOS Y FERROCARRILES

A. Comercialización del café y expansión ferroviaria

La relación existente entre la construcción de vías férreas al interior del país y la expansión del área cultivada en café es todavía discutida por los historiadores nacionales y extranjeros, encargados de valorar el peso significativo que presentó 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 al interior del país, y los distintos caminos de herradura que comunicaban las diferentes regiones con el río.

En la presente sección de este escrito, 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 construídos por los diversos Estados Soberanos no hubieran sido económicamente rentables sin la demanda potencial de transporte por parte de nuestro principal producto de exportación, desde comienzos del siglo XX, el 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 tiene que ir acompañado de su respectiva infraestructura vial que permita la colocación de los productos en 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 ser competitivo el café de Antioquia, Caldas y Cundinamarca en el mercado internacional había que buscar 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 expansión 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 era 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”(1).

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 al interior del país, muy distantes de las vías navegables, lo que, repitiendo, acrecentaba de tal manera los costos de transporte que no hacían competitivo el producto en el mercado mundial capitalista.

(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.

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

CUADRO No. 1

PRODUCCION DE CAFE POR REGIONES (PORCENTAJE)

REGION	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 que en Santander los transportes se desarrollan con tanta actividad desde la década de 1830”. (2)

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 particulares 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”(3).

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.

- (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.

La red de transporte y la complementariedad de estos (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, sino 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 par-

celario, 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". (4).

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." (5).

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". (6).

Queda claro que los ferrocarriles fueron construídos para transportar el café desde los sitios de producción hasta los puertos fluviales o marí-

(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) *Ibid.* pp. 16–17.

(6) Urruttia, Miguel. *50 años de desarrollo económico Colombiano*. Bogotá, Edic. La Carreta, 1979, págs. 85–86.

timos. Para ejemplificar hasta la saciedad cómo los demás productos primarios de exportación no desarrollaron los medios de transporte terrestre citamos a Alvaro Tirado:

“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”. (7)

Los transportes férreos del café fueron los que más crecieron durante el primer decenio del presente siglo. 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 180.60/o y los segundos de 40.20/o.

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.

CUADRO No. 2

CRECIMIENTO DE LA RED FERROVIARIA: KILOMETROS EN USO

FERROCARRILES	1885	1890	1904	1909	1914	1922	1934
TOTALES GRUPO I (Cafeteros)	176	215	279	549	783	922	1642
F. C. de Antioquia	38	48	66	102	205	242	439
F. C. de Cúcuta	54	55	71	77	71	72	83
F. C. de La Dorada	15	29	33	119	111	111	111
F. C. de Girardot	31	31	49	132	132	132	132
F. C. del Pacífico	38	52	43	94	234	341	678
F. C. del Tolima	—	—	17	25	30	94	199

FUENTE: McGreevey, William P. *Op. cit.*, p. 262.

(7) Tirado, Alvaro. *Introducción a la historia económica de Colombia*. Medellín, Ediciones La Carreta, 1980, pág. 276.

El presente cuadro nos muestra que los ferrocarriles de Antioquia, Girardot y Pacífico fueron los de mayor kilometraje, como también que los ferrocarriles de Antioquia y Pacífico eran los de mayor crecimiento en el período estudiado.

El ferrocarril de Antioquia creció de 1904 a 1914 en un 210% y el ferrocarril del Pacífico en un 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 que habían sido las primeras y de mayor extensión hasta 1904 van quedando 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 al fisco departamental y nacional, provenientes de los impuestos que sobre el café existían en este período. En general, los ingresos fiscales provienen de las tasas impositivas que se fijan al comercio internacional (exportaciones e importaciones), el cual fue el sector más dinámico de la economía nacional. El período de nacionalización ferrocarrilera termina en los años 30, cuando el gobierno compró toda la participación extranjera en los ferrocarriles colombianos.

A partir de la lectura del cuadro de McGreevey, comprendemos la importancia de los "ferrocarriles cafeteros" y al respecto escribe Kalmanovitz:

"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 inter-conectar en forma creciente diferentes regiones del país, aunque su objetivo era ligar las regiones cafeteras con los puertos". (8)

(8) Kalmanovitz, Salomón. "El régimen agrario durante el siglo XIX en Colombia". En: *Manual de historia de Colombia*. Tomo II. Bogotá, Procultura, S. A., pág. 300.

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 siguiente cuadro es ilustrativo:

CUADRO No. 3

CONSUMO EUROPEO DE CAFE

Año	Alemania	Francia	Holanda	Austria Hungria	Bélgica
1853	104.044	48.095	46.162	44.716	41.270
1863	146.969	87.524	30.299	44.966	39.303
1873	215.822	98.841	79.562	—	49.874
1883	251.706	150.468	130.380	74.145	62.816

FUENTE: Ukers. All about coffee. Citado por Lleras, Fernando. *El café: antecedentes generales y expansión hasta 1914*. Tesis de grado. Bogotá, Facultad de Economía, Universidad de los Andes, 1970, pp. 100-101.

El crecimiento del consumo en 30 años fue del 2420/o en Alemania, en Francia del 312.80/o, en Holanda el incremento de la demanda efectiva fue del orden del 282.40/o; para un total, en 30 años, en estos países del 2350/o. 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 a 1885 de 6 libras anuales a 9.60⁽⁹⁾, mostrando un crecimiento de la demanda de 473.60/o 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 presente siglo.

(9) Beyer, Robert Carlyle. "The Colombian coffee industry". Citado por Lleras, Fernando. *Op. cit.* p. 101.

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). Sólo a partir de 1914 el país logró producir para el mercado mundial más de 1'000.000 de sacos⁽¹⁰⁾.

El auge exportador de café, auge continuado, 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⁽¹¹⁾.

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”.⁽¹²⁾

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 por 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:

(10) Monsalve, Diego. *Colombia cafetera*. Barcelona, Ed. Artes Gráficas, 1927, p. 629.

(11) Urruttia, 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.

CUADRO No. 4

PORCENTAJE DEL PRECIO DEL CAFE PUESTO EN NUEVA YORK
REPRESENTADO POR EL COSTO DE TRANSPORTE
DE MEDELLIN AL RIO MAGDALENA

Año	Porcentaje
1879	23.8
1880	20.5
1914	5.7

FUENTE: McGreevey, William. "The economic development of Colombia". Citado por Lleras, Fernando. *Op. cit.* p. 128.

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. (13)

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.

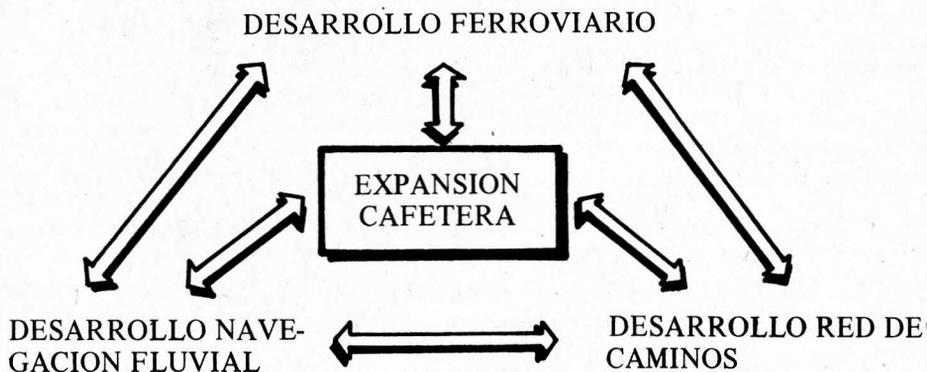
(13) Lleras, Fernando. *Op. cit.*, p. 129.

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 Tuma-co". (14)

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 éstas economías externas a otras industrias, generando también un mercado interno cada vez más consolidado.

Fernando Lleras ilustra el efecto multiplicador generado por la producción y exportación de café sobre la infraestructura vial del país de la siguiente forma:



FUENTE: Lleras, Fernando. *Op. cit.*, pág. 132

(14) Monsalve, Diego. *Op. cit.* p. 633.

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, de acuerdo con 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”. (15)

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 colocarse 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 la construcción del mismo 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”. (16)

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”. (17)

La relación causal del café sobre el ferrocarril y a su vez, la localización de los cultivos de acuerdo a 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

(15) Brew, Roger. *El desarrollo económico de Antioquia desde la Independencia hasta 1920*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1977, p. 222.

(16) *Ibid*, p. 239.

(17) *Ibid*, p. 267.

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". (18)

El investigador inglés aclara que en el año de 1878 en el Estado Soberano de Antioquia hubo que suspender la construcción del ferrocarril debido a la guerra civil que se presenta en el mismo año. No existiendo condiciones por parte del Estado Soberano de Antioquia 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. (19)

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". (20)

Para terminar, queda planteado que 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

(18) *Ibid*, p. 275

(19) *Ibid*, p. 278.

(20) *Ibid*, p. 321.

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”. (21)

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 comienza a cobrar vida sólo 6 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 pesos 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 por espacio de 50 años, siendo prorrogable por otros 30 años más, en caso de que el gobierno no comprase la empresa.

(21) Palacios, Marco. *El café en Colombia (1850-1970). Una historia económica, social y política*. Bogotá, Editorial Presencia Ltda., 1979, p. 215.

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 100/o 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 pesos anuales.
7. El ferrocarril revertiría al gobierno al fin de la concesión (30 años después de terminado) por un valor de 2 millones de pesos; por un (1) millón y medio a los 50 años; por un (1) millón a los 60 años y por medio millón a los 70 años. (22)

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 pesos (23). 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 la no entrega oportuna de los subsidios del Estado del Magdalena a los empresarios constructores. Seis años después (1887) de aprobarse el contrato, sólo habían construído 8 millas, llegando hasta el sitio de "Córdoba". Por resolución del ministro de fomento el 17 de noviembre de 1886 los concesionarios ya no se ven obligados a llevar el ferrocarril hasta el río Magdalena, sino sólo 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.

(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.

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

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 de acuerdo con 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 un nuevo sitio, 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. (25)
3. El plazo para finalizar la construcción del ferrocarril se extendía a 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. (26)

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 construída 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

(24) Botero, Fernando y Guzmán, Alvaro. “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.

nacional. Del informe resultó que la línea debía ser reconstruída en su totalidad". (27)

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". (28)

Para el mes de septiembre de 1889 el ferrocarril había llegado al sitio de Pueblo Viejo, a 26 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 eran visibles. 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 sólo de 42 pesos.

La diferencia en los billetes para pasajeros era todavía más notoria: el viaje costaba \$78.50 por Sabanilla y \$58.00 por Santa Marta". (29)

La disminución en los fletes de carga fue del orden del 12.50% y en los billetes para pasajeros del 26.10% 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

(27) Montaña, Diego. *Op. cit.*, p. 90.

(28) Botero y Guzmán. *Op. cit.*, p. 323.

(29) Nichols, Theodore. *Op. cit.*, p. 124.

(30) *Ibid*, p. 124.

174.263 racimos. Durante los primeros 4 meses del año 93 se exportaban casi 70.000 racimos de banano. (30)

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 construido con dichos 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”. (31)

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. Para 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)”. (32)

“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.”. (33)

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

(31) Botero y Guzmán. *Op. cit.*, p. 333.

(32) *Ibid*, 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 *Ibid*, p. 331.

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 para 4 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”. (34)

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”. (35)

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

“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 dis-

(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.

tribución bien establecidos, entablar el negocio del banano con alguna seguridad". (36)

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 no lo permitía sino 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. . ." (37)

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". (38)

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.

El siguiente cuadro, nos muestra el crecimiento de la "Santa Marta Railway Co", durante 30 años.

(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, *Ibid*, pág. 327.

(38) *Ibid*, pág. 327.

CUADRO No. 5

MATERIAL RODANTE DE LA
"SANTA MARTA RAILWAY COMPANY"

	1890	1900	1904	1910	1920
Locomotoras	2	5	7	14	20
Carros de pasajeros	4	6	6	9	17
Carros para carga	27	61	64	176	281

FUENTE: Botero y Guzmán, *Op. cit.*, p. 329.

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 exigencias del país, el cual lo necesitaba hasta el río Magdalena; sólo sirvió a los intereses de la compañía bananera extranjera. Es por esto que los concesionarios sólo llevaron el ferrocarril hasta Fundación, epicentro de la región bananera, en 1906. Existían tres grandes intereses que la compañía ferroviaria colocó en armonía:

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. (39)

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.

El crecimiento de las exportaciones bananeras desde comienzos del siglo XX es notorio:

(39) Ver: Montaña, Diego. *Op. cit.*, p. 90.

CUADRO No. 6

EXPORTACIONES DE BANANO. 1890-1920 (en racimos)

		Crecimiento porcentual por quinquenio
1891	74.915	100
1895	155.845	208
1900	269.877	173
1905	863.750	320
1910	3'844.519	445
1915	4'094.231	106.5
1920	6'294.754	153.7

FUENTE: Nichols, Theodore. *Op. cit.*, p. 255.

Para 1910 la línea central comprendía sólo aproximadamente el 60% de los kilómetros construídos 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. Véase Cuadro No. 7

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 cum-

CUADRO No. 7

EXTENSION VIA FERREA ZONA BANANERA (1910)

Línea principal (Santa Marta—Fundación)	59,40%	94,665 km
RAMALES:	40,60%	64,648 km
El Prado	1,215 kms	
Las Mercedes	2,722 kms	
Tablazo Viejo	4,282 kms	
Tablazo Nuevo	10,008 kms	
	TOTAL	159,313 km
Sevilla No. 1	7,750 kms	
Sevilla No. 2	3,722 kms.	
Macondo	3,518 kms	
Tucurina	1,993 kms	
Aracataca No. 1	3,963 kms	
Aracataca No. 2	5,032 kms	
Theobromina	10,869 kms	
Buenavista	4,017 kms	
Las Flores	4,752 kms	
La Bogotana	0,805 kms	

FUENTE: Ortega, Alejandro. Ferrocarriles de Colombia, Vol. 26, Bogotá, 1923, pág. 606, citado por Botero y Guzmán, *op. cit.*, pág. 343.

plido 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 solos 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 construídos 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". (40)

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

II. CAPITAL EXTRANJERO E INVERSION PUBLICA 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).

(40) "Archivos del Ministère des Affaires Etrangères de France". Citado por Tirado, Alvaro, en: *Colombia en la repartición imperialista. 1870-1914*. Medellín, Ediciones Hombre Nuevo, 1976. págs. 226-230

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 a través de 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. (41). 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 en que 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. (42)

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

(41) CEPAL. *El financiamiento externo de América Latina*. New York, Naciones Unidas, 1964, pág. 7.

(42) *Ibid*, p. 3.

caracterizaba por una marcada propensión a invertir en actividades mineras (45.50/o) y agricultura (18.70/o).

Existían inversiones estadounidenses de cierta consideración en ferrocarriles (13.70/o), pero éstas no ocupaban un lugar tan importante como las inversiones inglesas y francesas. (43)

La primera inversión de capital extranjero para la construcción de ferrocarriles en Colombia, la efectuó el capital norteamericano en la ferrocarril 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; fue terminado el 2 de enero de 1855. (44)

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.

(43) *Ibid.*, pp. 11 y 15.

(44) Rippy, Fred. *Op. cit.*, p. 48.

CUADRO No. 8

EMPRESTITOS INGLESES PARA FERROCARRILES COLOMBIANOS
(Libras esterlinas)

Nombre Empresa	Capital Social	Bonos Emitidos	Tasa de interés
1. The Barranquilla Railway and Pier Cy Ltd.	200.000	100.000	5%
2. The Colombian Railway and Navegation Cy Ltd.	1.500.000	—	—
3. The Dorada Railway Extention Cy Ltd. En depósito	350.000 350.000	350.000	6%
4. The Colombian Northern Railway Cy Ltd.	150.000	180.000	5%
5. The Colombian National Railway Cy Ltd.	900.000	1.500.000	6%
6. The Colombian Central Railway Cy Ltd.	—	80.000	5%
7. The Great Northern Central Railway Ltd.	—	192.000	6%
8. The Santa Marta Railway Cy Ltd. Emitidas	600.000 359.160	200.000	6%
9. The Manizales Rope Way Ltd.	200.000		

FUENTE: Posada, Francisco. *Colombia: violencia y subdesarrollo*. Bogotá, Ediciones Universidad Nacional, 1968, pág. 76.

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:

INVERSION 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 70% 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”. (45)

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.

(45) Samper, Miguel. *Escritos político-económicos*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1977. Tomo II, p. 243.

El ahorro anual en aquellos países difícilmente encuentra colocación aún a la rata del 20/o ó 30/o 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". (46)

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 al interior de nuestra economía para que ello pudiese ser llevado a cabo. Pero si es notorio como 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 Periferia 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". (47)

A pesar del incremento en la inversión de capital por parte de las economías capitalistas del Centro en 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.

(46) *Ibid.*, pp. 250-251.

(47) CEPAL. *Op. cit.*, p. 12.

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 Ltd., 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 Ltd. 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”. (48)

A pesar de lo extensa de algunas citas, en extremo ilustrativas, no se presentan para apoyar mis conclusiones, sino con el fin de aclarar la

(48) Montaña, Diego. *Op. cit.*, pp. 91–92.

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 de 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". (49)

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

(49) *Ibid*, p. 72.

habían sido construídos 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 construído por los Yanquis, ya para esta época no pertenece a Colombia.

La financiación de los ferrocarriles construídos 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 construídos 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”. (50)

Este acondicionamiento del capital extranjero sobre nuestras rutas ferroviarias fue una de las constantes de nuestra historia. Muchas otras referencias podría 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 casi 4 millones de dólares en 1913 a 30 millones en 1920 y a 80 millones en 1925 hasta llegar a 280 millones en 1929”. (51)

(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.

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 tampoco 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". (52)

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 norteameri-

(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.

cano 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 esta 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 él 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”. (53)

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.

(53) López, Hugo. *Op. cit.*, p. 80.

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 al interior 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 (al interior 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 70,90% del valor de las exportaciones, mientras que en 1920 participaba en un 21,10%”. (54)

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 esti-

(54) Gallo, Carmenza. *Hipótesis de la acumulación originaria de capital en Colombia*. Medellín, Editorial La Pulga, 1974, p. 60.

muló 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:

CUADRO No. 10
COLOMBIA – INGRESOS DE CAPITAL
1923-1928

1923	Indemnización americana	US\$ 10'000.000
1924	Indemnización americana	5'000.000
	Empréstitos municipales	5'250.000
1925	Indemnización americana	5'000.000
	Empréstitos departamentales	2'490.000
	Empréstitos municipales	865.000
1926	Indemnización americana	5'000.000
	Empréstitos departamentales	18'187.500
	Empréstitos municipales	2'990.000
	Empréstitos Bancarios	7'830.000
1927	Empréstitos nacionales	22'795.000
	Empréstitos departamentales	11'182.000
	Empréstitos municipales	4'015.000
	Empréstitos bancarios	21'022.740
1928	Empréstitos nacionales	32'755.000
	Empréstitos departamentales	21'990.000
	Empréstitos municipales	9'091.000
	Empréstitos bancarios	12'344.500
TOTAL		197'807.740

FUENTE: Torres G., Guillermo. *Historia de la Moneda en Colombia*. Medellín, Fondo Rotatorio de Publicaciones, FAES, 1980, p. 291.

Gran parte de este capital estuvo destinado a obras públicas y servicios de transporte productivo. Las diferentes inversiones realizadas con los dine-

ros 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 destinaron a la construcción de ferrocarriles; veamos:

CUADRO No. 11
INDEMNIZACION AMERICANA

Distribución Inversión Estatal	Valor (dólares)	Porcentaje
1. Banco de la República, 1923	5'000.000	20.0
2. Banco Agrícola Hipotecario, 1926	1'000.000	4.0
3. Ferrocarril del Norte, sección 1a. 1924-25	2'840.317	11.4
4. Ferrocarril del Norte, sección 2a, 1924-25	2'973.012	11.9
5. Ferrocarril del Pacífico, 1924-26	2'156.264	8.6
6. Ferrocarril del Tolima-Huila- Caquetá, 124-1926	2'371.538	9.5
7. Ferrocarril del Carare, 1924-1926	650.762	2.6
8. Ferrocarril del Nariño, 1924-1926	381.993	1.5
9. Ferrocarril de Caldas, 1924-1926	720.000	2.9

CUADRO No. 11 Continuación
INDEMNIZACION AMERICANA

Distribución Inversión Estatal	Valor (dólares)	Porcentaje
10. Ferrocarril Central de Bolívar 1924-1926	317.708	1.3
11. Ferrocarril Medellín-Río Cauca, 1924-1927	1'200.000	4.8
12. Ferrocarril Bolombolo- Cañafístula, 1926	550.000	2.2
13. Ferrocarril Nacederos-Armenia, 1925-1926	246.957	1.0
14. Ferrocarril del Sur, prolongación Fusagasugá	95.328	0.38
15. Ferrocarril de Cundinamarca	299.785	1.2
16. Ferrocarril de Ambalema-Ibagué	99.000	0.4
17. Ferrocarril de Santander-Timba	115.520	0.46
18. Cable aéreo, Cúcuta al Magdalena	716.276	2.8
19. Cable aéreo, Manizales al Chocó	42.870	0.17
20. Canal del Dique	1'080.000	4.3
21. Bocas de Ceniza	1'750.000	7.0
22. Puente de Girardot	135.683	0.5
23. Muelle de Buenaventura	569.279	2.3
TOTAL	25'359.550	100.0

FUENTE: Cruz Santos, Abel. "Historia extensa de Colombia", volumen XV, pág. 174. Citado por Sojo, José, en: *El comercio en la historia de Colombia*. Bogotá, Editorial Presencia, 1970, pág. 175.

Como podemos observar en el listado de inversiones públicas se dedicó el 24% a la organización y creación de dos grandes bancos del Estado: El Banco Central y el Banco Hipotecario.

El mayor volumen de inversiones fue dirigido hacia los ferrocarriles, esto es, el 60% de lo invertido, o sea, 15'018.184 dólares (ver: 3 a 17). La vinculación del transporte fluvial sobre el Magdalena con el Océano Atlántico hizo necesaria una gran inversión: 11.3% del total (ver: 20 y 21).

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 hacía necesario 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, colocándose la ciudad-puerto de Buenaventura a la cabeza de los puertos colombianos.

CUADRO No. 12

EXPANSION DE LA RED FERROVIARIA,
EN KILOMETROS

Area	1922	1934	Crecimiento porcentual
Caribe	313 kms	486 kms	55.27
Antioquia	242	439	81.40
Pacífico	341	678	98.82
Tolima	205	310	51.21
Cundinamarca	249	626	151.40
Santander	92	192	108.70
Caldas	39	117	200.00
TOTAL	1.481 kms	3.262 kms	120.25

FUENTE: McGreevey, William. *Op. cit.*, p. 256.

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	1.100 millones de pesos

Entre 1925 y 1931 la red ferrocarrilera también se duplica:

1925	1.500 kilómetros
1931	3.000 kilómetros (55)

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 simple-

(55) CEPAL. “Analysis and Projections of economic development”. Citado por Escorcía, José, en: *Historia de Colombia: Siglo XX*. Bogotá, Editorial Presencia, 1978, p. 61.

mente describirse con la palabra "ampliación". Se trata más aún de la unificación del mismo, de la consolidación de un espacio económico nacional". (56)

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 Quiebra 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 aún se supere, exportando las energías sobrantes, incorporadas en los frutos de cultivos que pudiéramos llamar nacionales". (57)

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". (58)

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,

(56) López, Hugo. *Op. cit.*, p. 55.

(57) López, Alejandro. *Problemas Colombianos*. Medellín, Editorial La Carreta, 1976, p. 121.

(58) *Ibid*, pp. 282-83.

el crecimiento del comercio total del país (internacional más interno) se vio acrecentado durante los años analizados en esta sección. El siguiente cuadro, nos muestra la dinámica del movimiento de carga:

CUADRO No. 13

INDICES DE MOVIMIENTO DE CARGA POR FERROCARRILES,
CABLES AEREOS Y POR EL RIO MAGDALENA
(1923, año base = 100)

Años	Ferrocarril y Cable	Río Magdalena
1923	100	100
1924	115	115
1925	133	133
1926	167	134
1927	194	206
1928	209	262

FUENTE: Informe anual del gerente a la Junta Directiva del Banco de la República, julio 1940-junio 1941. Citado por López, Hugo. *Op. cit.*, p. 55.

La movilización se duplica o más en este período, evidenciando el desarrollo de la actividad mercantil al 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.

CUADRO No. 14

COMPOSICION PORCENTUAL DE INVERSIONES PUBLICAS
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 efectuaron 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 significaron 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”. (59)

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 que 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”. (60)

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 efec-

(59) López, Hugo. *Op. cit.*, p. 54.

(60) López, Alejandro. *Op. cit.*, p. 129.

tiva 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 expropien han de valer más dinero”. (61)

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, de acuerdo a lo construido; no es necesario terminar toda la vía para que entre a operar el tren. Esta ampliación de la demanda por transporte, al interior 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 55%.

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

(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.

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". (62)

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 contribuyeron 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 aparcerero 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". (63)

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.

Veamos la situación general de las carreteras colombianas a mediados del decenio de los años 20.

(62) Bejarano, Jesús Antonio. *Op. cit.*, p. 285.

(63) Rippey, Fred. *Op. cit.*, pp. 215-216.

CUADRO No. 15

CARRETERAS EXISTENTES EN EL PAIS. 1925

Departamento	Total kms en explot.	Porcentaje	Pavimento con triturado de piedra	Cubiertas con grava y arena	Sin ningún cubrimiento	Carretera en construcción
Cundinamarca	1.683	48.9	498	—	1.185	98
Boyacá	367	10.7	277	—	90	21
Santander	302	8.8	6	—	296	18
Valle del Cauca	298	8.7	12	196	90	8
Nariño	240	7.0	—	15	225	20
Antioquia	234	6.8	11	131	92	52
Cauca	120	3.5	7	30	83	43
Norte de Santander	80	2.3	—	—	80	15
Tolima	49	1.4	—	—	49	—
Huila	30	0.9	—	—	30	15
Bolívar	30	0.9	—	30	—	20
Magdalena	4	0.1	4	—	—	54
Caldas	—	—	—	—	—	5
TOTAL	3.437	100.0	815	402	2.220	369

FUENTE: Pearse, Arno. "Colombia, with especial reference to cotton". London, 1926. Citado por Bejarano, Jesús Antonio en: *op. cit.*, pág. 279

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 construídos 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 económicos. 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”. (64)

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”.(65)

En esta forma de pensar de nuestros políticos y estadistas está implí-

(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.

cita 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 memorandum 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 aún 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 arbi-

trar 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". (66)

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 relacionándolos con los efectos que ellos generaron sobre las economías regionales y el mercado interno del país.

(66) Cámara de Comercio de Bogotá. "El problema de las tarifas ferroviarias". Bogotá, *Revista del Banco de la República*, junio, 1931, pp. 18-20.

BIBLIOGRAFIA

- 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'économie 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.
- Escorcía, 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, 1973.
- 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, Alvaro. *Migración y cambio social en Antioquia*. Medellín, Ediciones Hombre Nuevo, 1979.
- López, Hugo. *Estudio sobre la inflación en Colombia en el período 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 Oscar. *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, Alvaro. *Introducción a la historia económica de Colombia*. Medellín, Ediciones La Carreta, 1979.

Tirado, Alvaro. *Colombia en la repartición imperialista 1870-1914*. Medellín, Ediciones Hombre Nuevo, 1976.

Tísnés, 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.

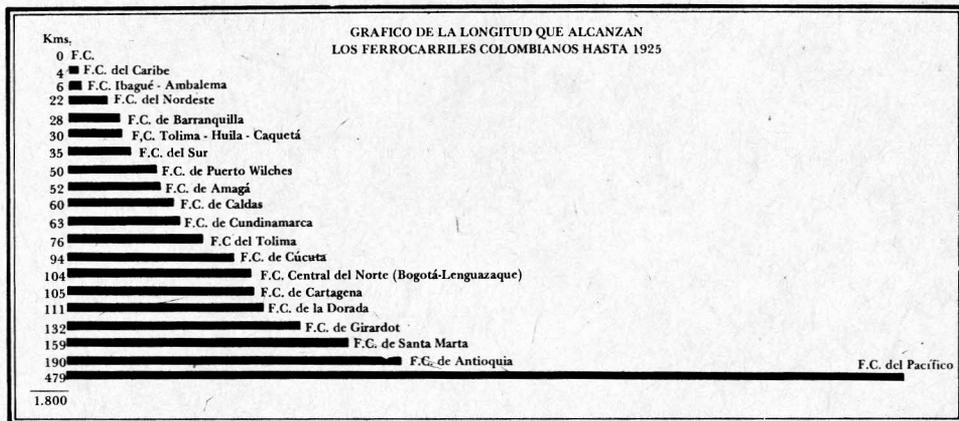
Urrutia, Miguel. *50 años de desarrollo económico colombiano*. Bogotá, Ediciones La Carreta, 1979.

Vawell, Richard. *Memorias de un oficial de la legión británica*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1974.

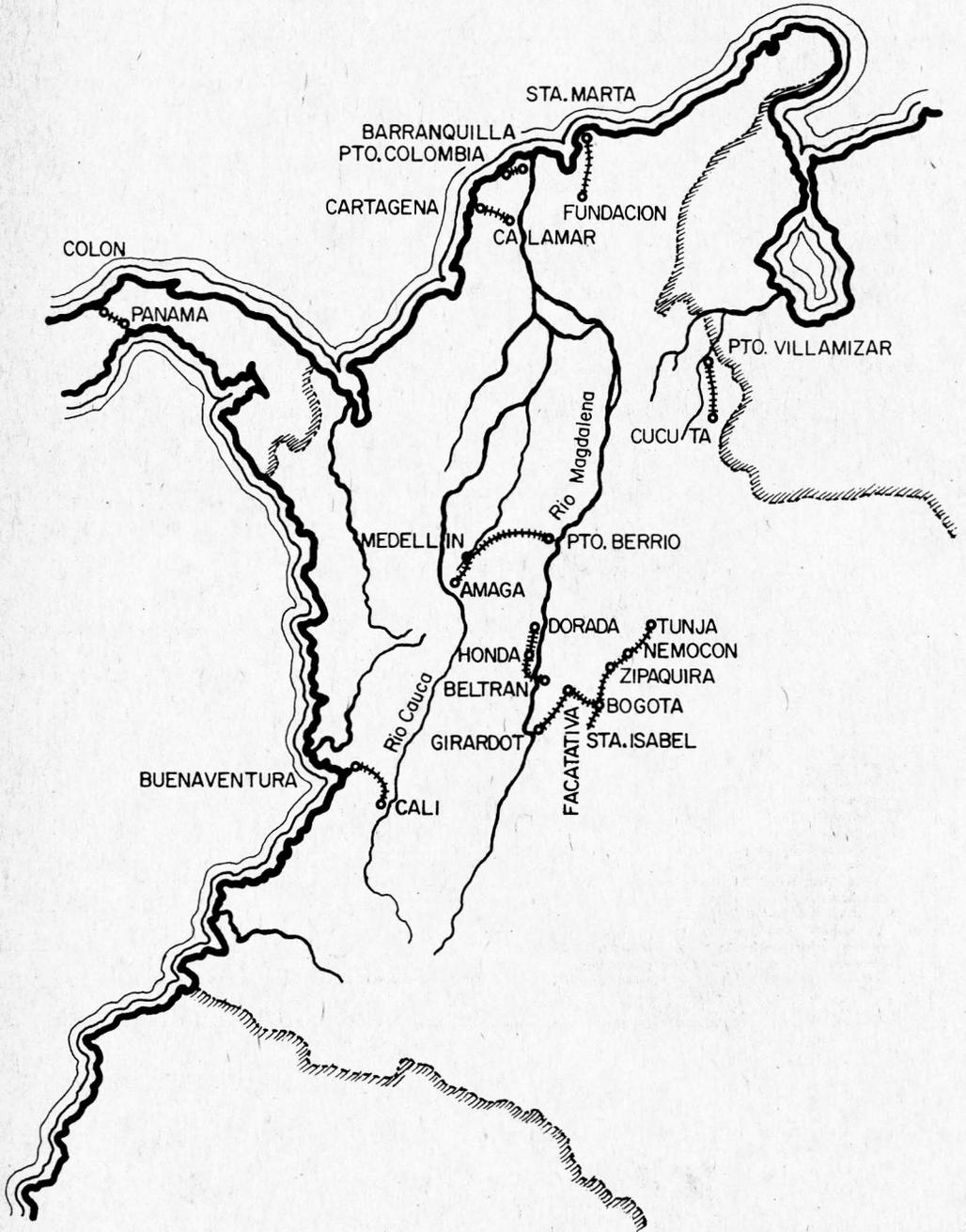
Villegas, Jorge. *Petróleo, oligarquía e imperio*. Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1975.

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.



FERROCARRILES COLOMBIANOS 1915



FERROCARRILES COLOMBIANOS 1938

