

Comercio internacional y desarrollo del sistema de transportes colombiano. 1850 - 1920**

A. *Antecedentes del sistema de transporte colombiano. 1820 - 1850*

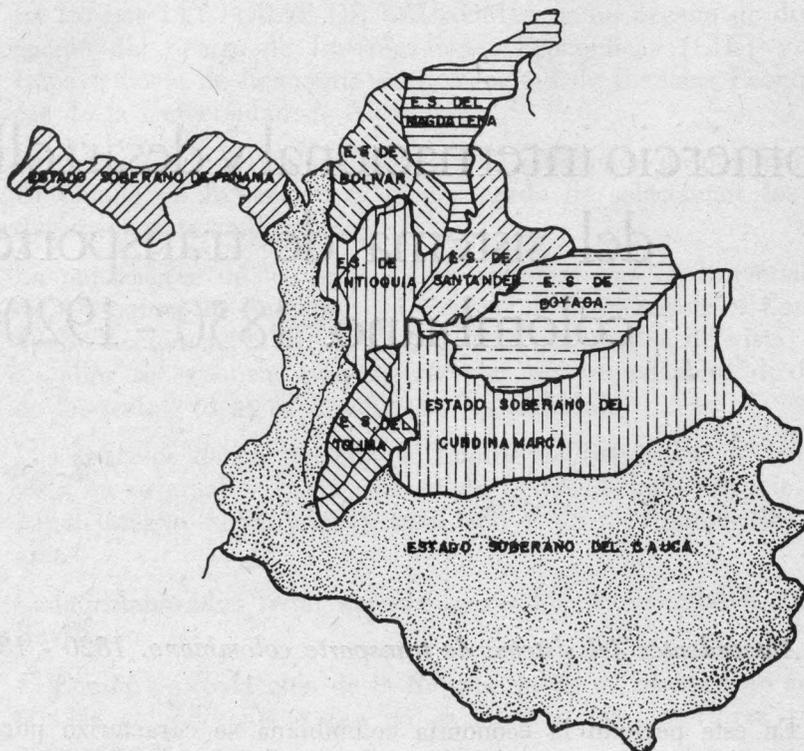
En este período la economía colombiana se caracterizó por la monoexportación del oro; en la segunda mitad del siglo se explotaron diversas materias primas al tiempo. En este último período no fue monoexportadora, como sí lo volverá a ser con el café, desde comienzos de la primera guerra mundial.

A comienzos del siglo XIX la economía colombiana se hallaba dividida en grandes regiones aisladas entre sí, con un bajo comercio inter-regional. La producción comercial era escasa, predominando la producción de subsistencia (precapitalista), lo que hacía pequeño el mercado inter-regional; a su vez, las dificultades y altos costos de

* Economista de la Universidad de Antioquia. Profesor del Departamento de Economía de la Universidad EAFIT. Profesor de la Facultad de Economía Industrial de la Universidad de Medellín.

** Este artículo es el primer capítulo 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 a máquina disponible en el Centro de Documentación del CIE. Universidad de Antioquia).

MAPA N° 1. ESTADOS UNIDOS DE COLOMBIA EN 1874



ESTADO	SUPERFICIE	
	Kilómetros cuadrados	HABITANTES
Antioquia	59.000	365.974
Bolívar	70.000	241.704
Boyacá	86.375	472.475
Cauca	666.600	434.076
Cundinamarca	206.400	409.602
Magdalena	69.800	85.255
Panamá	82.675	205.221
Santander	42.200	425.427
Tolima	47.750	230.591

FUENTE: Tisnés, Roberto y Zapata Cuencar, Heriberto. *El ferrocarril de Antioquia. Historia de una empresa heroica*. Medellín, Imprenta Departamental de Antioquia, 1980. p. 211.

transporte desestimularon la producción para el mercado interno. La baja acumulación de capital revela la inexistencia de actividades productivas, desde el punto de vista capitalista.

A fines del siglo XVIII, comenta Robert West ⁽¹⁾, la Nueva Granada era afamada por tener los peores caminos de todas las indias españolas. Las características geográficas dificultaban el transporte al trifurcarse la cordillera de los Andes en nuestro territorio, pero:

“No es un problema asociado a la geografía sino al tamaño del mercado. Tampoco tenían nada que ver con la geografía el trazado anti-técnico y el continuo mal estado de las trochas de las mulas... Obviamente, el atraso del sistema de transportes adquiriría características muy graves en presencia de una geografía como la colombiana, y la geografía misma elevaba los costos de desarrollar nuevos sistemas de transporte” ⁽²⁾.

Los caminos de herradura que se habían construido hasta la fecha seguían la dirección de los picos de las montañas, lo que hacía que la pendiente exigiera animales fuertes para escalar aquéllas. La mula y el buey fueron los animales de carga preferidos, por su capacidad, su resistencia y el bajo costo de sostenimiento. En épocas de invierno se institucionalizaba el “Hombre Carguero” como medio de transporte, ante la irregularidad topográfica de los caminos existentes. Los cargueros humanos fueron más seguros que las mulas, lo que fue muy importante para el desplazamiento espacial de personas. Los cargueros obraban coordinadamente de acuerdo al tipo de mercancía a transportar y de acuerdo al terreno y topografía.

Los caminos eran construidos en línea recta sin bordear las cordilleras, de manera que se iba de la cima a las hondonadas para luego subir de nuevo en línea recta haciéndose el viaje lento y dispendioso. Por ejemplo, hacia 1840, los cargueros —entre Cartago e Ibagué— se recorrían los cien kilómetros de camino en seis o siete días, mientras que las mulas gastaban el doble y eran evitadas por los viajeros por el frecuente riesgo de despeñarse.

El comercio inter-regional y el sistema de transporte terrestre durante el siglo XIX, fundamentalmente hasta los años ochenta, período

1. West, Robert C. *La minería de aluvión en Colombia durante el período colonial*. Bogotá, Imprenta Nacional, 1972.

2. Ocampo, José Antonio. “Desarrollo exportador y desarrollo capitalista colombiano en el siglo XIX”. *Desarrollo y Sociedad*, N° 8, mayo 1982. p. 45.

do en el que comienza la "fiebre ferrocarrilera", está basado en la utilización de la mula. A partir de la utilización de este animal de carga se orientó el sistema de caminos que iba siguiendo las líneas más cortas posibles, con pendientes elevadísimas. El trazo tradicional de los caminos coloniales y buena parte de los abiertos en el siglo XIX impedían la transformación de caminos de herradura en caminos carreteables (caminos de ruedas). La mula, como medio de transporte, posee una gran resistencia física y una gran capacidad de carga, pudiendo soportar recorridos lejanos, con doscientas a doscientas cincuenta libras de peso y unas pendientes altas.

El italiano Agustín Codazzi, geógrafo y constructor de caminos escribió:

"Parece que nuestros antecesores no conocieron otro método de abrir caminos que subir a la parte más elevada de un cerro para bajar después a lo más profundo... y luego volver a subir y a bajar sin interrupción, buscando siempre las quebradas más grandes de la serranía en lugar de evitarlas, faldeándolas..."⁽³⁾.

Esta situación ejerció una influencia notable en el tipo de crecimiento de la producción y el comercio a nivel intra-regional. La carencia y dificultad de medios de transporte convirtió a las diversas regiones en centros cuasi-autárquicos, con volúmenes ínfimos de comercio con las otras regiones del país. Desde la época de la conquista española los asentamientos de población se concentraron en regiones aisladas unas de otras. El territorio nacional, según Luis Ospina Vásquez, se dividía en cuatro grandes regiones semi-independientes: La región de la cordillera oriental: Cundinamarca, Boyacá, Santander y Tolima; la región del Cauca; la región antioqueña y las zonas de la Costa Atlántica⁽⁴⁾.

A pesar de la falta de nexos económicos entre las regiones algunas manufacturas y productos alimenticios se desplazaban entre ellas:

"Las partes altas de la faja oriental (Bogotá, Tunja) enviaban harina de trigo, papas, telas de algodón, lana y algunos productos de hierro a las provincias de occidente (Antioquia, Valle del Cauca), a una distancia de más de trescientas millas, así como a algunos consumi-

3. Citado por Melo, Jorge Orlando. "La evolución económica de Colombia 1830-1900". En: *Manual de Historia de Colombia*, Tomo II, Bogotá, Instituto Colombiano de Cultura, Segunda edición, 1982. p. 155.

4. Ospina Vásquez, Luis. *Industria y Protección en Colombia*. Medellín, Publicaciones FAES, 1979.

dores de las cercanas regiones cálidas, productoras de azúcar. El cacao cultivado en el Valle del Cauca y en la provincia de Santander era transportado para su venta a Bogotá. El ganado que se criaba en los Llanos Orientales era llevado al Valle del Magdalena, para su engorde, y sacrificado luego en las altiplanicies. La mayor parte de los alimentos básicos —maíz, plátano, yuca y subproductos del azúcar— era transportada y negociada a cortas distancias, ya que podía cultivarse prácticamente en cualquier parte del país. Pero para los productos manufacturados y algunos alimentos, las provincias del interior del país ofrecían un mercado que contaba con millón y medio a dos millones de personas.

La existencia de un mercado nacional [sic], por lo menos para algunos artículos manufacturados, se debió al hecho de que hasta finales de 1840 las diferentes provincias de la Nueva Granada estaban tan aisladas del resto del mundo como entre sí” (5).

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

Excepcional aquel habitante de una de las regiones que visitaba otra y más extraño, conforme a la tendencia, quien se trasladaba definitivamente de una a otra. Los movimientos humanos y de carga fueron casi desapercibidos de región a región. Así, por ejemplo, el Cauca, que incluye el área del Chocó, sólo presentó flujos comerciales esporádicos de oro, controlados desde Popayán. Pasto y Popayán se mantuvieron aislados entre sí. Entre Cundinamarca y Antioquia el comercio y movilización de personas comenzó a presentarse de forma regular a partir de la segunda década del siglo XIX.

La escasa producción no estimuló la apertura de vías de comunicación, mientras que la ausencia o el mal sostenimiento de los caminos reforzó la tendencia a producir dentro de sí misma los productos que se pudieran consumir, a excepción de los productos manufacturados que fueron producidos por una región en particular, como es el caso de los textiles de Boyacá y Santander y la producción manufacturera de sombreros en el Huila (6).

5. Safford, Frank. *Aspectos del Siglo XIX en Colombia*. Medellín, Ediciones Hombre Nuevo, 1977. pp. 34-35.

6. Ver Melo, Jorge Orlando. *Op. cit.* p. 152.

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

Frente al comercio exterior, la situación histórica era relativamente diferente. Las diversas regiones comenzaron a sostener un creciente mercado con los países librecambistas de Europa, especialmente con Inglaterra. El desarrollo del capitalismo inglés fue especializando el comercio en cada región colombiana en particular. La única vía de comercio con Europa fue la utilización del canal natural del río Magdalena que atraviesa el país de sur a norte; este medio de transporte natural determinaría el crecimiento económico y la expansión comercial de las regiones que fueron irrigadas e integradas "inconscientemente" por él. El río Magdalena se convirtió en la vía obligada de nuestro comercio exterior. La introducción de los barcos a vapor en nuestro país rompió la protección geográfica y el aislamiento de las regiones; al vincularse cada región con el mercado metropolitano se unieron indirectamente las regiones entre sí. Las mejoras en el transporte marítimo y fluvial privilegiaron el comercio de las mercancías producidas en Europa.

El tráfico de mercaderías en las primeras décadas del siglo XIX es de importaciones en lo fundamental:

"Antes de 1850 el comercio de importación requería viajes directos de los comerciantes a Jamaica a comprar las mercancías y, después, un largo período de internación de las mercancías a las zonas pobladas del país. En dichas zonas los capitalistas de Bogotá ostentaban un verdadero monopolio sobre el comercio de importación, porque eran los únicos con capitales suficientes para invertir por largos períodos inventarios de mercancías importadas" (7).

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

7. Ocampo, José Antonio. *Op. cit.* p. 72.

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

A partir de los años veinte del siglo XIX, comenzó a introducirse barcos a vapor por el río Magdalena. El Congreso de la República, al otorgar en 1823 el monopolio del comercio fluvial sobre el Magdalena, al comerciante alemán Juan Bernardo Elbers, estipula que con dicha concesión se:

“harán más cortas y fáciles las comunicaciones... y con esta facilidad las producciones del interior podrán llevarse a menos costos... sucediendo lo mismo respecto a los frutos extranjeros que se introducen en el interior”⁽⁸⁾

Elbers obtuvo derechos monopólicos por veinte años para montar una flota de barcos a vapor y por ello importó de los Estados Unidos el primer barco, llamado “Felicidad”. La felicidad que le produciría sería corta: este barco sólo realizó un viaje, por las dificultades que presentaba para desplazarse contra la corriente y en poca profundidad. Importó luego tres buques de Europa, llamados “General Santander”, el “Gran Bolívar” y “El Libertador”; al llegar este último a Santa Marta, en 1829, decretó Simón Bolívar la terminación del derecho de monopolio. Elbers se vió en la obligatoriedad de vender el nuevo barco con el cual le harían competencia, competencia que no pudo resistir por el poco tráfico y los altos costos de operación. Los primeros intentos de crear y sostener un tráfico por el Magdalena, a vapor, son fallidos. El volumen de producción en las diversas regiones del país no permitió el desarrollo del transporte fluvial a vapor hasta mediados de los años cuarenta. En 1851, un decreto le reconoció a Elbers una indemnización de ciento ochenta y ocho mil pesos por sus pérdidas, pero nunca se le pagó suma alguna que, en todo caso, era muy inferior a sus gastos reales, trescientos cuarenta y siete mil pesos entre los años 1823 y 1837. Elbers recibió como pago una exención de aranceles aduaneros por sus importaciones: por cada mil quintales de tabaco que exportara de sus plantaciones en el Bajo Mag-

8. Gaceta de Colombia. Bogotá, julio 13 de 1823. Citado por Zambrano, Fabio, en “La navegación a vapor por el río Magdalena”. Bogotá, *Anuario colombiano de historia social y de la cultura*, N° 9, 1979. p. 63.

dalena se le permitiría importar, libre de impuestos, cinco mil pesos de mercancías para la venta. Para beneficiarse de esta disposición, el ya anciano Elbers de setenta y seis años, se convirtió en un pionero del cultivo de tabaco en una región poco apta para este tipo de agricultura ⁽⁹⁾.

Los empresarios nacionales también invirtieron capitales en la navegación sobre el Magdalena y al mismo tiempo cultivaron tabaco para el mercado europeo:

“La riqueza adquirida en las minas de Antioquia entre 1830 y 1860 desempeñó un papel principal en la fundación de muchas empresas nuevas en otros lugares del país, principalmente en el desarrollo de la navegación a vapor por el río Magdalena y de la exportación de tabaco. La dirección de los dos desarrollos citados estuvo, más que en cualquiera otra persona, en manos de Francisco Montoya, uno de los cinco promotores de las minas de Santa Rosa [Antioquia]. Montoya, miembro de una distinguida familia de Rionegro... en 1824, ya rico, negoció un préstamo por 4.750.000 libras esterlinas para el gobierno de Colombia, y por este servicio él y un socio antioqueño, Manuel A. Arrubla, recibieron una comisión de más de doscientos mil pesos... En 1836 Montoya dirigió el grupo de capitalistas colombianos que obtuvo una franquicia para construir una vía de comunicación a través del Istmo de Panamá, por carretera, ferrocarril o agua. Montoya también encabezó una firma (compuesta principalmente por sus paisanos antioqueños) que monopolizó prácticamente el transporte en planchones por el río Magdalena, construyendo al mismo tiempo carreteras y dedicándose al transporte terrestre entre el río Magdalena y Bogotá. Entre 1837 y 1839 fundó una compañía para colocar un barco a vapor en el Magdalena; la compañía prestó sus servicios entre 1839 y 1841, cuando su único barco fue capturado y destruido en la guerra civil. Después de este fracaso, Montoya y otros antioqueños que trabajaban con él se consagraron de nuevo al transporte por medio de planchones. En 1847, cuando unos emprendedores comerciantes de Santa Marta fundaron la primera compañía de navegación a vapor que tuvo éxito, advirtieron que era necesario comprar a Montoya sus planchones, que le pagaron dándole una buena parte de las acciones de la compañía de vapores” ⁽¹⁰⁾

La empresa naviera de Montoya y Cía. aprendió de la experiencia de Juan Bernardo Elbers, quien a partir de los errores había demostrado que el río Magdalena exigía barcos pequeños, de calado reducido.

-
9. Gilmore, Robert Louis y Harrison, John. “Juan Bernardo Elbers y la introducción de la navegación a vapor por el río Magdalena”. En: *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*. Medellín, Editorial La Carreta, 1977. pp. 216-217.
10. Safford, Frank. *Op. cit.* pp. 65-66.

Los costos de transportes por el río continuaban altos, lo que deprimió el comercio inter-regional, y los productos que irían a engrosar el comercio con las metrópolis europeas apenas comenzaban a despuntar. El período de “desarrollo hacia afuera” creado por la demanda de las economías capitalistas de ultramar, comenzó su auge a principios de la segunda mitad del siglo XIX ⁽¹¹⁾.

Desde mediados de la década de 1850 la producción de tabaco, estimulada por el Estado, iría a proveer a los barcos a vapor de carga suficiente de bajada, pero los fletes continuaron altos. En 1847 la carga de subida de Santa Marta a Honda costaba 52 pesos por tonelada, los pasajes de subida 100 pesos y de bajada (en favor de la corriente) 50 pesos por persona ⁽¹²⁾. El tiempo también era excesivo. El transporte terrestre no presentó ninguna mejora y los fletes fueron elevados. Frank Safford estimó que el transporte de carga por caminos de herradura tuvo un costo promedio de treinta a cincuenta centavos de dólar, por tonelada-milla, en época de verano y setenta centavos o más, en invierno. Estos costos de transporte terrestre continuaron altos durante gran parte del siglo XIX. Aún en las regiones planas se impuso el transporte a lomo de mula, por la carencia de carreteras y vehículos de rueda; esto explica por qué los fletes en las regiones planas no disminuyeron, sino al contrario, éstos continuaron altos: veinticinco centavos de dólar la tonelada-milla, a mediados del siglo XIX ⁽¹³⁾.

A partir de 1845, los comerciantes colombianos y el Estado trataron preferencialmente el comercio exterior con respecto al interno. La preocupación de los gobiernos fue mejorar paulatinamente las vías de transporte que nos permitieran vincularnos al mercado mundial capitalista. El presidente de la república, Tomás Cipriano de Mosquera, ofreció en 1846 doscientos mil pesos en subsidios estatales con el ánimo de fomentar la navegación: dicha oferta fue aprovechada por Francisco Montoya, el antioqueño ya mencionado, y Joaquín de Mier, de Santa Marta, quienes fundaron la “Compañía de Vapores de Santa Marta”, la cual comenzó a funcionar en 1847 y operó hasta 1855, año en que quiebra la empresa. El gobierno, accio-

11. Urrutia, Miguel y Arrubla, Mario. *Compendio de estadísticas históricas de Colombia*. Bogotá, Publicaciones de la Universidad Nacional, 1970. Colombia: Exportación total y composición porcentual de las exportaciones. Principales artículos. 1834-1920.
12. Informe del señor Joy, gerente de la “Compañía Unida” citado por Pardo, Alberto en: *Geografía económica y humana de Colombia*, Editorial Tercer Mundo. p. 336.
13. Safford, Frank. *Op. cit.* pp. 33-34.

nista de la empresa naviera, había adquirido la tercera parte de las acciones desde comienzos de 1847, pero había renunciado a las utilidades que le corresponderían durante los cuatro años siguientes, brindando así un nuevo subsidio a la compañía de vapores ⁽¹⁴⁾. A pesar de la implantación del transporte a vapor y la consiguiente revolución en el sistema de transportes fluviales, no cambió la tendencia alcista de los costos de movilización por el río Magdalena. Las primeras tarifas en el río en 1824-1825 imponían fletes de \$ 6.50 de Santa Marta a Honda por carga de diez arrobas, a la bajada eran de \$3.00 para la carga de tabaco y de \$ 2.25 para las demás. A fines de 1850 los fletes de Honda a la Costa eran de \$ 2.75 por carga a la bajada y de \$ 7.00 a la subida ⁽¹⁵⁾.

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

El Estado Nacional de la Nueva Granada había tratado de fomentar en los años treinta la producción de manufacturas nacionales, vía proteccionismo económico, pero ya a mediados de la década de 1840 se fueron presentando giros hacia políticas librecambistas que se irán desarrollando durante el resto del siglo XIX. El librecambismo se impuso ante la eficiencia de los productores capitalistas ingleses, fundamentalmente, gracias al incremento de la productividad del trabajo y disminución de los costos de producción y de mercado, como también a la disminución de los costos de transporte marítimo a vapor y reducción del tiempo de viaje entre los puertos europeos y los puertos colombianos. A su vez, el librecambio se aceptó debido a la poderosa influencia de la política económica inglesa en nuestro país y a la baja productividad lograda por los fabricantes de manufacturas nacionales, producto de la incipiente acumulación de capital interno.

Con la apertura del Canal del Dique se estabilizó el transporte a vapor. En 1844 el coronel George H. Totten firmó un contrato con la Provincia de Cartagena, por medio del cual se comprometía a abrir este brazo del Magdalena a la navegación de barcos a vapor y sostenerlo en condiciones navegables durante diez años. En el año de 1848 se terminó la canalización del dique con un costo aproximado

14. Nichols, Theodore. *Tres puertos de Colombia*. Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973. pp. 53-54.

15. Ospina Vásquez, Luis. *Op. cit.* p. 244.

de quinientos mil pesos, pagados por el gobierno provincial de Cartagena. En 1848 se inauguró públicamente la apertura del Canal del Dique a la navegación de vapores. Este hecho impuso, de manera más notoria, al río Magdalena como la única vía de nuestro comercio internacional. Los puertos del Caribe: Cartagena, Santa Marta y posteriormente Barranquilla monopolizaron el tráfico de importación y exportación. Desde allí se introducían las mercancías a las diversas regiones del país y a través de ellos se exportaban los productos agrícolas y materias primas a los puertos europeos. Siendo éste el estado de nuestro comercio, cada región trataba de vincularse con el río Magdalena. El principal camino entre la región oriental del país, la más poblada, y el río Magdalena, lo constituía la vía Honda y Bogotá. Las mulas demoraban cinco o seis días para realizar el viaje de unos ciento cincuenta kilómetros, aunque comparativamente este camino era muy superior a los demás que comunicaban el río con las zonas orientales, hasta el punto de que buena parte del comercio internacional de Boyacá y Santander se hacía a través del camino de Honda ⁽¹⁶⁾.

La región antioqueña se comunicaba con el Magdalena por el camino de herradura que vinculaba a Medellín con Puerto Nare. Agustín Codazzi consideraba que dicho camino no podía ser tenido como una verdadera vía comercial.

“El hijo de Antioquia —decía— comparativamente al de las demás secciones de la República, es precisamente aquel que más ha viajado al continente europeo... el más dedicado a especulaciones comerciales... El que más se esmera en aumentar su fortuna... ¿Y por qué, pues, no tiene una sola vía comercial para comunicarse con el resto de la República?” ⁽¹⁷⁾.

El mismo Codazzi, comenta que los costos de transporte de las mercancías europeas eran más altos de Puerto Nare a Medellín que los de Europa a Puerto Nare.

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

Estas fueron las rutas principales que se encontraban unidas al

16. Melo, Jorge Orlando. *Op. cit.* p. 154.

17. *Ibid.* p. 153.

comercio de las regiones con el río Magdalena, y a partir de éste con el comercio mundial.

Las regiones que se hallaban vinculadas entre sí, al occidente del país, lo hacían por el camino colonial que unía a Pasto con Popayán y Cali y de allí bordeando el río Cauca, hasta el norte de Cartago para continuar hasta Medellín y Santa Fe de Antioquia ⁽¹⁸⁾.

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

El río Magdalena continuó siendo la arteria fluvial privilegiada en el comercio internacional, durante este período. La complementariedad de los diversos sistemas de transporte evidencia el rumbo que iba tomando nuestra economía, todavía parcializada en diversas regiones aisladas entre sí. Es más, se reforzó únicamente la producción para la exportación, lo que hizo depender nuestra producción y crecimiento económico de la demanda de los grandes centros industriales europeos:

“El desarrollo exportador pasó... por tres fases muy diferentes: Una primera de estancamiento hasta 1850...; una segunda de expansión entre 1850 y 1882, en la cual las exportaciones reales per-cápita aumentaron en un 120%...; una final, entre 1882 y 1910, de estancamiento en términos per-cápita con fuertes fluctuaciones” ⁽¹⁹⁾.

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

El tipo de transporte centrífugo se impuso en nuestro país, ante la inexistencia de un mercado interno regular y especializado. La ampliación y creación del mercado nacional sólo se iba logrando de forma indirecta, en la medida en que nuestras regiones se fueron vinculando al exterior. De manera colateral se conformó un pequeño mercado interior, al disminuir relativamente los costos de transporte y disminuir notablemente el tiempo de viaje, entre los distintos lugares, como también gracias al proceso de acumulación de capital en las

18. *Ibid.* p. 154

19. Ocampo, José Antonio. *Op. cit.* p. 55.

diversas regiones (descomposición de la economía campesina y monetización de la economía nacional).

No fue la baja en costos de transporte sobre el río Magdalena lo que determinó el incremento de las importaciones entre los años 1850-1880; fue la productividad de las industrias europeas y la tendencia a la baja en sus costos de producción lo que hizo competitiva la industria extranjera, fundamentalmente inglesa. Algunos historiadores y economistas sostienen que el incremento del comercio internacional condujo a una baja de los costos de transporte a vapor y a pértega, en el río Magdalena. No; esta baja en los fletes no se dio. Las producciones locales que nos vincularon al mercado mundial fueron rentables en tanto subían los precios de las mercancías coyunturalmente en los mercados de los centros capitalistas por desabastecimiento de su demanda; esos precios mundiales hicieron competitiva la quina, el algodón, el añil y el tabaco colombianos. Estos precios internacionales de mercado absorbían altos costos de transporte terrestre y fluvial. Más adelante citaré algunos ejemplos que corroboran la tesis. Las mercancías importadas de Europa lograron ganar el incipiente mercado interno, en tanto que sus bajos precios, sumándole altos costos de transporte interno, las hacía competitivas en los centros de población al interior del país.

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

Desde mediados de los años cincuenta, el auge de la exportación tabacalera proveyó la carga de bajada por el río Magdalena, lo que aceleró la creación de nuevas empresas de transporte fluvial. En 1846 algunos europeos decidieron montar lo que llegó a ser la United Magdalena Steam Navegation Co.; años después, el capital ascendía a 360.000 pesos, de los cuales el 45.1% era norteamericano, el 35.6% británico, el 6.3% alemán y el 13% restante del capital, colombiano. En 1858, Alexander Weckbecker, norteamericano, colocó vapores en circulación sobre el Magdalena ⁽²⁰⁾.

20. Rippy, Fred. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*. Medellín, Editorial Oveja Negra, 1970. p. 60.

A partir de 1850 se impuso la libertad de cultivo y comercio del tabaco. Este producto desarrolló la economía en centros como Ambalema, Girón, el Carmen de Bolívar y Palmira; creó relaciones entre la costa y el interior, estabilizó la navegación a vapor por el río Magdalena, proporcionando la carga de bajada. La economía del oriente del país, Ambalema, Girón y el Carmen —principales productores— dio continuidad a la especialización regional de la producción (oro en el occidente, tabaco en el oriente colombiano), en tanto esta producción local fue debida, en lo esencial, a la demanda efectiva externa.

Alvaro Tirado, al analizar las causas que determinaron la oferta tabacalera colombiana, escribe:

“Las posibilidades del mercado mundial y el abaratamiento de los costos de transporte, causados por la misma siembra del tabaco que hizo económica la navegación por el río Magdalena, permitieron en ese momento el crecimiento de la producción tabacalera”⁽²¹⁾.

Tirado se equivoca al plantear la expansión de la producción tabacalera por la baja en los costos de transporte.

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

El tabaco permitió monetizar la economía en algunas regiones descomponiendo la economía de subsistencia:

“...Ambalema, ...operó a comienzos de la década de 1850 como un verdadero ‘polo de desarrollo’, y ofreció condiciones de remuneración al trabajo y niveles de vida a los trabajadores nunca vistos en Colombia”⁽²²⁾.

21. Tirado, Alvaro. *Introducción a la historia económica de Colombia*. Medellín, Editorial La Carreta, 1979. p. 224.

22. Ocampo, José Antonio. *Op. cit.* p. 69.

Los ingresos recibidos por la producción y exportación de tabaco permiten crear una demanda de mercancías principalmente importadas, lo que dinamizó muy poco el mercado interno. El logro fundamental del tabaco con relación al sistema de transportes fue que institucionalizó el transporte, regularmente, sobre el río Magdalena. El transporte fluvial a vapor crece porque se incrementó la producción nacional de tabaco y los beneficios producidos fueron atractivos:

“El tabaco suministra en forma amplia la carga de exportación, necesaria para la estabilización de la navegación. Ahora bien, esa misma carga de exportación condiciona la importación de los nuevos correspondientes productos. Y en esta forma la navegación puede disfrutar de adecuadas condiciones para su conservación y fortificación: carga de bajada y carga de subida. En 1864-1865 se exportaron 63.462 bultos de tabaco. En 1872-1873 la exportación asciende a 82.250 bultos. Esos simples datos estadísticos y muchos otros análogos que pudieran reproducirse están demostrando que la exportación de tabaco proporciona a la navegación a vapor por el río Magdalena, suficiente carga de exportación”⁽²³⁾.

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

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

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

Las empresas navieras surgieron:

“haciendo juego con la tendencia a mirar con especialidad al comercio exterior, sobre todo por la vía tradicional, la del Magdalena. Desde principios del período 1845, quedó establecida la navegación por vapor en ese río. El auge de la exportación del tabaco con-

23. Nieto Arteta, Luis Eduardo. *Economía y cultura en la historia de Colombia*. Bogotá. Ediciones Tiempo Presente, 1975. p. 213.

tribuyó poderosamente al éxito de la empresa, dando la carga de bajada que faltaba para que la navegación pudiera ejercerse en escala económica. Pero por el momento ella no trajo un cambio muy notable en el costo de mover mercancías desde el interior a la Costa, o a la inversa: los fletes continuaban altos, los botes y champanes hacían competencia a los vapores. Los fletes altos y la competencia entre los viejos métodos de transporte y los nuevos subsistieron hasta la guerra del sesenta” (24).

La declinación del cultivo del tabaco, a partir de los años ochenta, se explica por la baja productividad de nuestros cultivos, el bajo control de calidad de la hoja y los altos costos de transporte por el río Magdalena. Así, la pérdida de mercado para el tabaco colombiano, como la caída de su precio y sus fletes altos, fue lo que no permitió que fuera rentable la producción del mismo.

Paralelo al auge y declinación en la producción de tabaco se presenta un nuevo producto agrícola, demandado por los mercados de Inglaterra, Estados Unidos y Francia. El incremento de la demanda mundial de quina incitó a la colonización del oriente colombiano, aprovechando también la vía fluvial del Magdalena. La cercanía de una ruta navegable que permitiera la exportación de la corteza a los puertos marítimos de embarque incidió en la intensificación de la explotación de la quina en nuestro territorio. La baja en los precios de la quina boliviana desestimuló la producción en dicho país, lo que no permitió abastecer la demanda de los centros capitalistas. La disminución en la oferta boliviana y el incremento en la demanda mundial permitieron que la producción colombiana respondiera favorablemente a la coyuntura. Colombia se colocó a mediados del siglo a la cabeza de los productores de quina.

“El período que comienza en 1850 y termina en 1882 puede considerarse... como de dominio colombiano del mercado mundial de quina” (25).

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

“Debido a la forma destructiva de explotación, que caracterizó a todos los países sudamericanos, una misma región no podía garantizar una oferta estable por un período muy prolongado y, menos

24. Ospina Vásquez, Luis. *Op. cit.* pp. 243-244.

Ocampo, José Antonio. “La quina en la historia colombiana”. Medellín. *Revista Universidad Nacional de Colombia*, sede Medellín, N° 9-10, 1981. p. 35.

aún, podía responder a una demanda mundial creciente. El resultado económico de esta forma de explotación fue la movilidad continua de la frontera de extracción, especialmente en los períodos durante los cuales hubo un gran crecimiento del comercio mundial” (26).

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

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

Las exportaciones para los años 1869 - 1874, eran las siguientes:

CUADRO Nº 1

COLOMBIA. EXPORTACIONES DE AÑIL. 1869-1874

AÑO	CANTIDAD (Kilos)	VALOR (pesos)
1869-1870	65.505	141.954
1870-1871	182.199	528.575
1871-1872	168.582	492.302
1872-1873	123.846	390.120
1873-1874	71.297	186.923

FUENTE: Nieto Arteta, Luis Eduardo. *Economía y cultura en la historia de Colombia*. Bogotá, Ediciones Tiempo presente, 1975. p. 232.

Estos miles de kilos serían carga para los barcos, pero la exportación de añil no fue muy cuantiosa ni estable. La participación del añil en el total de exportaciones colombianas nunca fue significativa:

26. *Ibid.* p. 31.

CUADRO N° 2

COLOMBIA. PARTICIPACION PORCENTUAL DEL AÑIL EN LAS EXPORTACIONES COLOMBIANAS

PERIODO	PARTICIPACION PORCENTUAL
1869-1870	1.76
1871-1872	5.96
1872-1873	3.72
1873-1874	1.78

FUENTE: Urrutia, Miguel y Arrubla, Mario. *Compendio de estadísticas históricas de Colombia*. Bogotá, Publicaciones de la Universidad Nacional, 1970. Tabla IX. pp. 207-208.

La producción nacional disminuyó por la falta de técnica en su cultivo: rotación, ya que el añil agota muy pronto las “fuerzas productivas de la tierra”, riego por canal, en épocas de verano y arado. En suma, la falta de capitales que permitieran incrementar la productividad y la calidad del producto agrícola. Pero de no haber sucedido así las pérdidas de capitales productivos hubieran sido mayores; la aparición en el mercado de un colorante artificial arruinó a nuestros productores. A lo que se sumó la incidencia de los costos de transporte en el cultivo del añil:

“Grandes extensiones de terreno fueron plantadas de añil, el vegetal origen de esa sustancia y que tan especial esmero exige. Un día se inventó el azul de prusia; los colorantes artificiales de anilina desplazaron a los naturales, y los productos colombianos, encarecidos a causa de los costos de transporte por el Magdalena, no pudieron ya competir. Las pérdidas fueron millonarias”⁽²⁷⁾.

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

27. Rothlisberger, Ernest. El Dorado. Bogotá, Ed. Banco de la República, 1963. p. 186, citado por Tirado, Alvaro. *Op. cit.* p. 230.

C. *Complementariedad en el sistema de transportes colombianos. 1860 - 1880 (mula - barco a vapor).*

La situación del transporte terrestre entre los centros de población y los puertos fluviales hay que analizarla para conocer cómo éstos entorpecieron la unificación del mercado nacional y encarecieron las mercancías producidas por nacionales, desestimulando la inversión. La complementariedad mula o carguero humano - champán o barco a vapor, nos muestra la radiografía de nuestro incipiente desarrollo económico. Las características de la complementariedad de los transportes fluvial y terrestre, barco a vapor - mula, son analizadas por el economista y abogado Aníbal Galindo (1834 - 1901), quien fue un observador de los fenómenos socio-económicos de su época; él escribe:

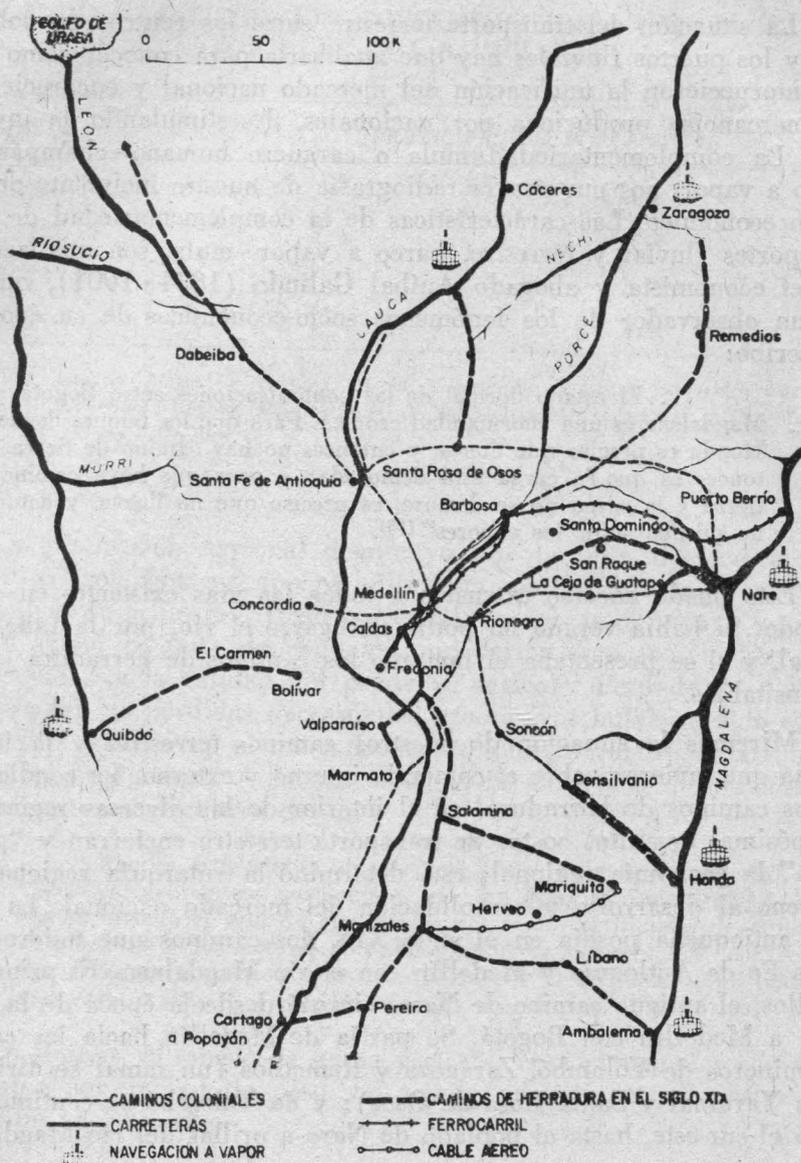
“... El estado normal de las comunicaciones entre Bogotá y el Magdalena es una anomalía crónica. Para que los buques lleguen a Honda es preciso que llueva, y entonces no hay camino de tierra, entonces es que la carga está demorada; y para que haya camino de tierra y la carga no se demore, es preciso que no llueva, y entonces no pueden subir los vapores” (28).

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

Miremos la situación de nuestros caminos terrestres y la incidencia que tuvieron sobre el comercio interno y externo. La condición de los caminos de herradura, en el interior de las diversas regiones, fue pésima. Los altos costos de transporte terrestre encierran y “protegen” la economía regional; esto determinó la autarquía regional y el freno al desarrollo y consolidación del mercado nacional. La región antioqueña poseía en el siglo XIX dos caminos que unieron a Santa Fe de Antioquia y Medellín con el río Magdalena. El primero de ellos, el antiguo camino de Nare, vinculó desde la época de la colonia a Medellín con Bogotá. Se partía de Medellín hacia los campos mineros de Yolombó, Zaragoza y Remedios (un ramal se dirigía hacia Yarumal y Santa Rosa de Osos); y de Yolombó se continuaba hacia el sur-este, hasta el poblado de Nare a orillas del río Magdalena.

28. Galindo, Aníbal. *Estudios económicos y fiscales*. Bogotá, Biblioteca Popular de Economía, Anif-Colcultura, N° 1, 1978. p. 62.

MAPA N° 2
 ANTIOQUIA. PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES.
 1850 - 1920



FUENTE: Biew, Roger J. *El desarrollo económico de Antioquia desde la independencia hasta 1920*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República [Archivo de la Economía Nacional], 1977, p. 423.

El camino colonial a Nare evidencia el poco desarrollo de nuestros medios de comunicación durante los siglos XVIII y XIX. El camino de Medellín a Nare, por las dificultades topográficas y el largo tiempo empleado en hacer el recorrido, hizo costosos los fletes, lo que dificultaba las relaciones comerciales con las otras regiones del país. Al respecto comenta James Parsons:

“Tan largo y difícil era el viaje por tierra desde Nare, que por lo regular era necesario llevar el doble de mulas en relación con el número de cargas. En invierno no era raro que se perdieran por completo las recuas de mulas en los tremedales de los caminos estropeados... Las demoras, al cruzar los ríos, eran especialmente numerosas e irritantes. El paso del Nus, realizado en un puente de cuerda inseguro, usualmente requería un día entero. El promedio de tiempo empleado de un viaje de Nare a Medellín, era de doce a catorce días, que en buen tiempo se reducía a diez días. Por regla general, dos arrieros podían manejar diez mulas, y cada animal transportaba doscientas a doscientas cincuenta libras... Solamente hacia el fin de la guerra de Los Mil Días, en 1902, Puerto Berrío, estación terminal del ferrocarril, reemplazó los puertos de Nare como la puerta principal de entrada a Antioquia”⁽²⁹⁾.

El segundo camino de herradura fue el camino “Palaguas-Juntas”, siete millas arriba de Nare, por el Magdalena, constituyéndose como otro enlace de Medellín con el río, atravesando las poblaciones de Rionegro, Marinilla y San Carlos.

Los altos costos de transporte durante los años 1860 - 1880 son analizados por Parsons en el siguiente párrafo:

“Los gastos de transporte de las mercancías de importación eran, claro está, muy altos. El flete de río, de una carga de dos fardos de setenta kilogramos, en el viaje de ocho días de Barranquilla a Islitas [Nare], era de 3.20 dólares; al paso que el costo del transporte por tierra de Islitas a Medellín, variaba de diez a doce dólares por carga, más otro dólar por servicio de bodegaje”⁽³⁰⁾.

Con respecto a los caminos de herradura en Antioquia, escribió el señor Manuel Uribe Angel sus experiencias de viaje entre Medellín y Bogotá, en diciembre de 1862:

“Los europeos, siguiendo quizá en esta parte del mundo las tradiciones de los indios... adoptaron una extraña manera de enderezar sus caminos. Llegaban al pié de una cuesta y subían en línea recta hasta la cúspide, sin pensar que en esta materia frecuentemen-

29. Parsons, James. *La colonización antioqueña en el occidente de Colombia*. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979. pp. 195-196.

30. *Ibid.* p. 199.

te la línea recta no es el trayecto más corto de punto a otro; llegaban a una eminencia, pretendían bajar un plano inclinado y lo hacían desviándose o tomando por el filo de un contrafuerte, en que la estrechura es tal que el pasajero para no abismarse a derecha o izquierda, tiene que ir forzosamente haciendo balanza con los brazos... , a guisa de volatinero. Llegaban a un riachuelo y lo pasaban veinte o treinta veces por no ladear en la falda.

De donde se deduce que al subir, el infeliz caminante tiene que andar con el pecho contra la tierra, y al bajar expuesto a caer de hocicos a cada instante. En pocas partes del mundo se hallan embrazos de más consideración para viajar que en Antioquia, porque a los impuestos por la rutina se unen los que nacen de la configuración del terreno" (31).

Hemos visto que la mula como medio de transporte fue muy apreciada por las características intrínsecas que posee, como son: gran resistencia a la fatiga y a los largos viajes, capacidad de carga entre cien y ciento veinte kilos por mula, posibilidad de subir grandes pendientes como de bajar a las hondonadas más profundas y empinadas. Citando el testimonio del viajero Manuel Uribe Angel, comprendemos la importancia de la mula para los antioqueños y en general para los viajeros y comerciantes colombianos, durante el siglo XIX:

"Que los asiáticos se queden con sus elefantes, los egipcios y árabes con sus camellos y todos los pueblos de la tierra con sus caballos; pero que por Dios dejen las mulas para los antioqueños. Sin tal semoviente la vida es difícilísima, casi incomprendible en esta comarca" (32).

Durante este período 1860-1880 se impulsaron fundamentalmente los caminos de herradura, mal llamados carreteras, aunque se comenzó a discutir la importancia de los ferrocarriles para vincular los grandes centros de población y el río Magdalena. Se comenzaron en la década de 1860 los caminos carreteables que tenían como fin vincularnos con el exterior; los que más apoyo recibieron del gobierno fueron los caminos que unirían a Cali con Buenaventura, Medellín con Barbosa, para dar salida al Magdalena, la carretera de la Sabana que uniría a Bogotá con el Magdalena (33).

31. Uribe A., Manuel. "Recuerdo de un viaje de Medellín a Bogotá, 1862". citado por Tisnés, Roberto y Zapata, Heriberto, en: *El Ferrocarril de Antioquia. Historia de una empresa heroica*. Medellín, Imprenta Departamental, 1980. pp. 65-66.

32. *Ibid.* p. 65.

33. Ospina Vásquez, Luis *Op. cit.* pp. 267-268.

Los resultados generales presentados por los medios de transporte terrestre, durante el período, fueron muy pobres. Escribió Aníbal Galindo en 1874:

“Para la generalidad de los habitantes de Bogotá son artículos de lujo los frutos del Magdalena; y para la generalidad de los habitantes de tierra caliente son artículos de imposible consumo las papas, la mantequilla y las legumbres de la altiplanicie. Los gastos de transporte nos anulan la parte gratuita de la fecundidad que nuestra exuberante naturaleza puso en la creación de estos productos; cuando llegan a su destino, esa parte está consumida por la transportación, que es un servicio negativo... Por término medio, los productos agrícolas que forman la base de la alimentación pública, no pueden caminar con los actuales medios de transportación más de veinte leguas, para que su precio de mercado no toque al término en que el cambio deja de ser provechoso: más allá de ese radio, a cada pueblo le tendría más cuenta privarse del artículo que se le ofrece o producirlo artificialmente en su propio suelo...”

Terminando la deducción, escribió Galindo:

... “nuestros medios de producción, entre los cuales deben contarse las vías de comunicación, han permanecido con muy poca diferencia los mismos que eran hace medio siglo, en presencia de mayores necesidades” (34).

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

Hemos observado el estado de algunas rutas terrestres y cómo inciden en la demora de productos que, al ser perecederos, no resisten y los altos costos de transporte que conllevan, no estimulando el desarrollo de la producción para abastecer el mercado regional mismo, o el mercado interno en su conjunto.

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

34. Galindo, Aníbal. *Op. cit.* pp. 89-90.

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

CUADRO Nº 3
COLOMBIA. DURACION DE ALGUNOS VIAJES POR
CAMINO DE HERRADURA. 1826-1890

CAMINO DE HERRADURA	1826 (*) Días	1890 (**) Días
Túquerres-Pasto	1	1
Pasto-Popayán	9	7
Popayán-Neiva	7	7
Neiva-Bogotá	9	9
Bogotá-Tunja	5	3
Tunja-Pamplona	8	8
Pamplona-Cúcuta	3	2
TOTAL	42	37

* Itinerario de Simón Bolívar en 1826 en su viaje de Lima a Caracas.

** Itinerario basado en los estudios del señor Vergara y Velasco.

FUENTE: Pardo, Alberto. *Geografía económica y humana de Colombia*. Bogotá, Ed. Tercer Mundo, 1979. p. 389.

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

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

CUADRO Nº 4
COLOMBIA. DURACION DE ALGUNOS VIAJES POR
CAMINO DE HERRADURA. 1890

CAMINO DE HERRADURA	DURACION DEL RECORRIDO
Cali-Buenaventura	4 días
Bogotá-Medellín	8 días
Barranquilla-Cartagena	4 días
Bogotá-Bucaramanga	11 días

FUENTE: Pardo, Alberto. *Op. Cit.* p. 389, mapa p. 391.

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

1. Una arroba de plátano, que en las orillas del Magdalena podría obtenerse por dos reales, vale en Bogotá ocho.
2. Una arroba de yuca que vale un real en Honda, vale en Bogotá cuatro.
3. El azúcar es un artículo que hoy no pueden consumir sino las clases acomodadas; los pobres sólo la usan como remedio. Hoy vale cuatro con cuarenta la arroba, porque el flete de una carga de ocho arrobas, del Socorro a Bogotá, vale doce pesos.
4. La mantequilla, que en la Sabana podría producir indefinidamente a uno o uno y medio reales la libra, vale en el Magdalena seis reales.
5. El arroz vale aquí en Bogotá a \$ 1.60 arroba, porque el flete de una carga de ocho arrobas, de Muzo a Bogotá, vale cinco pesos.
6. El trigo que la Altiplanicie podría producir en cantidad ilimitada está también circunscrito por un radio de veinte leguas; en Honda se encuentra ya con la harina de los Estados Unidos, que ha podido recorrer unas trescientas leguas de camino desde la costa con un gasto menor que la nuestra en veinte.
7. Los materiales de construcción: piedra, ladrillo, adobe, y teja, no pueden traerse en ninguna parte de más de cuatro leguas de distancia y aún es mucho ⁽³⁵⁾.

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

1. Un piano común con peso de trescientos setenta y cinco kilogramos, o sea treinta arrobas, cuesta de Honda a la Sabana \$ 160 o sea a treinta y ocho centavos por arroba y por legua.
2. Una máquina de despulpar café que pesaba trescientos sesenta y siete kilogramos o veintinueve arrobas, costó \$ 67.50, o sea a razón de diez y siete centavos por arroba y por legua (1 legua = 5.572 mts.).

35. Galindo, Aníbal. *Op. cit.* p. 90.

NOTA BENE: 1 arroba = 11,502 kilogramos
1 tonelada = 86,94 arrobas o 1.000 kilogramos
1 legua = 5.572 metros
1 kilómetro = 0,18 leguas o 1.000 metros
1 real = moneda usada en Colombia en el siglo XIX.

3. Una máquina de trillar con peso de mil treinta kilogramos, a pesar de haberse acomodado en treinta y cinco bultos, costó \$ 164.80, o sea a razón de catorce centavos por arroba y por legua.
4. Los bultos con artículos franceses de peso de sesenta y seis kilogramos, o cinco arrobas, cuestan \$ 9.50, o sea a razón de catorce centavos por arroba y por legua.
5. Un bulto con artículos de metal fundido y peso de noventa kilogramos, o siete arrobas, costó \$ 14.40, o sea a razón de quince centavos por arroba y por legua.
6. La conducción de la prensa mecánica del "Diario", con peso de cinco mil libras inglesas, o doscientas arrobas, costó mil pesos, o sea a razón de treinta y seis centavos por arroba y por legua.
7. El trapiche de San Jorge, de la hacienda "La Unión", en Lagunilla, distrito de Ambalema, muy cerca a la orilla del río, habría sido del todo imposible internarlo a ninguna hacienda de las faldas de la cordillera en el Estado de Cundinamarca. Este trapiche hace rendir el setenta por ciento de caldo del peso bruto de la caña; los trapiches muy buenos de Cundinamarca apenas dan el diez y ocho por ciento; los comunes no dan el diez por ciento.

Para terminar, escribió Galindo:

"Son pues, artículos de prohibida importación para el interior del país, toda la maquinaria de vapor para la agricultura y la minería, las grandes bombas, los puentes de hierro, la tubería para acueductos los coches y carruajes, y en general todo lo que exceda del peso de media tonelada"⁽³⁶⁾.

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

D. *Complementariedad en el sistema de transportes colombianos, 1880 - 1920. (Ferrocaril - barco a vapor).*

Las diversas producciones agrícolas colombianas dependen principalmente de las demandas establecidas en los centros capitalistas, lo que explica el grado de especialización primaria de nuestra economía. Las diversas modalidades de transporte colombiano, en la fun-

36. *Ibid.* pp. 61-62.

damental, se contruyeron y ampliaron en aras de dar salida a nuestras mercancías o de importar de Europa los bienes de capital y bienes de consumo necesarios y de lujo que se demandaban por las clases de más altos ingresos. Las relaciones comerciales entre las distintas regiones de nuestro país continuaron en los años ochenta siendo pocas y esporádicas. El mercado interno evidenció una estrechez sin límites. Hemos visto como los altos costos de transporte y la ausencia de especialización para el intercambio regional son elementos que permiten, en parte, explicar la estrechez del mercado.

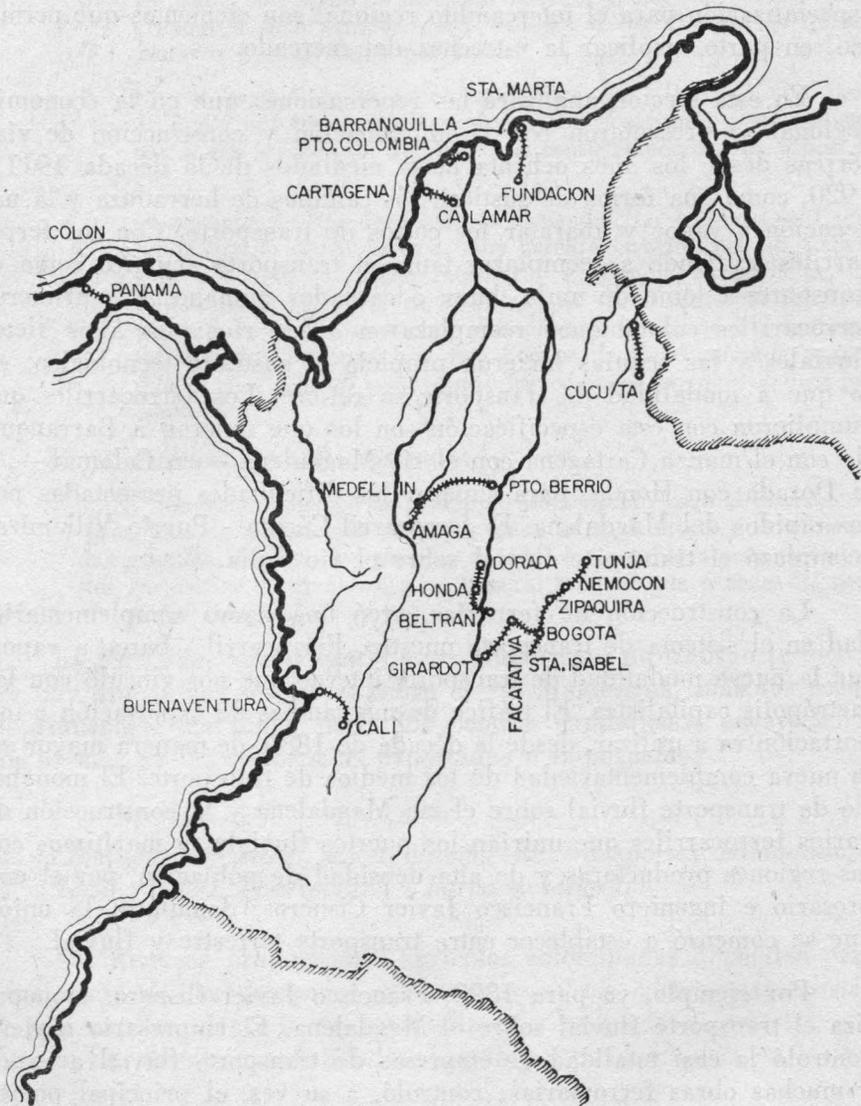
En esta sección analizaré las repercusiones que en la economía regional se presentaron con la implantación y construcción de vías férreas desde los años ochenta hasta mediados de la década 1911 - 1920, como una forma de sustituir los caminos de herradura y la navegación a vapor y abaratar los costos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

La construcción de ferrovías, creó una nueva complementariedad en el sistema de transporte nuestro. Ferrocarril - barco a vapor, fue la nueva modalidad de transporte interno que nos vinculó con las metrópolis capitalistas. El tráfico de mercancías de exportación e importación va a utilizar, desde la década de 1880, de manera mayor esta nueva complementariedad de los medios de transporte. El monopolio de transporte fluvial sobre el río Magdalena y la construcción de varios ferrocarriles que unirían los puertos fluviales y marítimos con las regiones productoras y de alta densidad de población, por el empresario e ingeniero Francisco Javier Cisneros, demuestra la unión que se comenzó a establecer entre transporte terrestre y fluvial.

Por ejemplo, ya para 1890, Francisco Javier Cisneros monopoliza el transporte fluvial sobre el Magdalena. El empresario naviero controló la casi totalidad de empresas de transporte fluvial a vapor y muchas obras ferroviarias; controló, a su vez, el principal puerto colombiano, Puerto Colombia. Casi la totalidad del comercio interna-

MAPA N° 3

COLOMBIA. RED DE FERROCARRILES EN 1915



cional estuvo manejado en el país por Cisneros. La característica del capital dinero, invertido a través de él, consistió en conformar la red de transportes que iría a vincular los mercados regionales, por separado, con el mercado capitalista de ultramar. El empresario Cisneros estuvo ligado a la construcción de un sistema de transporte eficiente que permitiese la exportación de café. Cisneros además de empresario capitalista fue ingeniero civil; esto le facilitó tomar decisiones de inversión apoyadas en estudios técnicos. Los análisis que Cisneros elaboró sobre la relación industria ferroviaria - industria del café, le permitieron organizar la complementariedad del transporte del interior hacia las costas. Como empresario naviero y ferrocarrilero al tiempo logró un acoplamiento acertado entre ambos medios de transporte. Cisneros fue uno de los principales empresarios extranjeros a fines del siglo XIX en Colombia.

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

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

Hasta mediados de la década de 1880 el transporte terrestre estaba motivado, como inversión, con el ánimo de trasladar hacia el interior del país las mercancías traídas de Europa. El transporte terrestre originado sobre productos de exportación, básicamente, sólo se desarrolló a partir de la segunda mitad de los años ochenta. El ferrocarril no se construyó con el fin de servir a la carga de importación; por el contrario, es la producción de café para la exportación la dominante en la explicación de la construcción de ferrovías, y la básica para la estabilización y crecimiento de la navegación a vapor. La misma expansión de líneas férreas iría a expandir la navegación fluvial, transportando la maquinaria pesada, necesaria para la construcción del camino o enrielado y el equipo rodante o trenes. Cisneros percibió tal necesidad.

En 1877 se ve en la necesidad de importar dos barcos a vapor, con el fin de transportar equipo para la construcción del ferrocarril de Antioquia. En este año, se fundó una nueva empresa naviera, llamada Empresa Cisneros, la cual llegó a ser, a fines de siglo, la empresa más grande que tendríamos en la industria del transporte flu-

vial colombiano en el siglo XIX. La necesidad de disminuir los costos de transporte fluvial para los materiales necesarios en la construcción de caminos de hierro y regularizar el servicio, lo movieron a afirmar que:

“... este ramo —la navegación— ha sido para mi objeto de serias consideraciones por la enormidad de su costo y por la falta de regularidad... La regularidad y la baratura que se conseguirán cuando tenga yo todos los vapores que intento poner en el río Magdalena, puede ya presumirse por lo que ha pasado con el vapor Stephenson Clark [de su propiedad] en sus primeros siete viajes”⁽³⁷⁾.

Continuó Cisneros la reflexión, cuando escribió:

“A poco de comenzados los trabajos de este ferrocarril, me convencía de que las compañías de navegación del Magdalena no se dan cuenta de la importancia que para ellas debía tener el ferrocarril de Antioquia. Esta obra es para los vapores una arteria por donde va a correr fácil y abundante la savia del Estado, cuyo receptáculo serán ellos, y bajo este punto de vista, debía yo esperar cooperación o por lo menos, no encontrar hostilidad. Desgraciadamente no ha sucedido así, y es positivo que la importancia de esta empresa disminuirá mucho al no estar unida con la de vapores, por cuanto el río puede y debe considerarse como prolongación del ferrocarril... Tuve, pues, que dedicarme a establecer una empresa aparte, para obrar en armonía con la del ferrocarril, la de la navegación a vapor”⁽³⁸⁾.

El nombre que le colocó Cisneros a uno de sus barcos, el Stephenson Clark, no es gratuito. El señor Stephenson Clark aparece ante el Estado Soberano de Antioquia como contratista del material necesario para la construcción del ferrocarril, a su vez fue director de la Casa Stephenson Clark de Londres; esta casa era distribuidora de material de construcción de donde Cisneros importó inicialmente equipo ferroviario. Hasta 1884 Cisneros había firmado contrato para la construcción de los ferrocarriles de Antioquia (1874), Cauca (1878), Girardot (1881), La Dorada (1881) y Bolívar (1884). Estuvo también a cargo de la construcción del muelle de Puerto Colombia y el tranvía de Barranquilla. Para 1882, la Empresa Cisneros con seis buques, la segunda en cantidad de barcos, transportaba el 10.3% de la carga total sobre el Magdalena. Para este año, la Em-

37. Cisneros, Francisco Javier. Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa. Nueva York, 1880. p. 102. Citado por Zambrano, Fabio. *Op cit.* p. 65.

38. Cisneros, Javier. “Informe del señor Francisco Javier Cisneros al señor Secretario de Hacienda y Fomento del Estado Soberano de Antioquia”. Medellín, Imprenta del Estado, 1879, p. 15. Citado por Zambrano, Fabio, *Op. cit.* pp. 65-66.

presa Cisneros es la segunda en importancia con el 25% de los barcos a vapor sobre el Magdalena, pero sólo transportaba el equipo ferroviario necesario en la construcción de ferrocarriles. Esto explica por qué no transportaba sino el 10.3% de la carga total.

El siguiente cuadro nos permite mirar la situación en la que se encontraba la Empresa Cisneros.

CUADRO Nº 5

MOVILIZACION Y CAPACIDAD DE CARGA EN EL RIO MAGDALENA. 1882

COMPAÑIA	NUMERO BUQUES	CARGAS (140 KILOS)		PORCENTAJE
		(Subida)	(Bajada)	
United Magdalena S.N.C.	7	37.486	39.573	30.6
Compañía Internacional	2	33.441	49.573	33.0
Compañía Alemana	4	27.142	22.561	19.7
Empresa Cisneros	6	13.407	12.593	10.3
Compañía Antioqueña	1	6.600	4.682	4.5
Gobernación de Bolívar	1	514	129	—
Compañía Colombiana	1	798	774	1.7
Empresa López y Navarro	1	880	351	—

FUENTE: El Promotor. Barranquilla, 24 de enero de 1883. Citado por, Zambrano, Fabio. "La navegación a vapor en el Río Magdalena". Bogotá, *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, Nº 9, 1979. p. 66.

En 1884, la Empresa Cisneros absorbió la Compañía Antioqueña de Transportes. Para 1885 la Empresa Cisneros movilizaba el 18.2% de la carga transportada en el mes de septiembre y el 19% de la transportada en el mes de octubre. En 1886, la Empresa Cisneros, la compañía alemana y la Compañía Internacional, se fusionaron surgiendo la gran empresa naviera, llamada Compañía Colombiana de Transportes, controlada por el empresario naviero Francisco Javier Cisneros.

CUADRO N° 6

MOVILIZACION DE CARGA EN EL RIO MAGDALENA. 1885

COMPAÑIA	SEPTIEMBRE (Porcentaje)	OCTUBRE (Porcentaje)
Compañía Internacional	34.3%	44.2%
Compañía Alemana	30.0%	23.5%
Empresa Cisneros	18.2%	19.0%
United Magdalena S.N.C.	17.4%	15.0%

FUENTE: El Promotor. Barranquilla, 21 de noviembre de 1885. Citado por Zambrano, Fabio. *Op. cit.*, p. 67.

En resumen, las tres mayores empresas navieras quedaron bajo el control del magnate cubano, Francisco Javier Cisneros y se originó el trust naviero más importante del siglo XIX. La United Magdalena va perdiendo peso específico en la movilización de mercancías. En 1890 la Compañía Colombiana de Transportes absorbió la United Magdalena Steam and Navigation Co., adquirida por doscientos cincuenta mil pesos ⁽³⁹⁾.

Para la última década del siglo XIX la navegación a vapor por la principal arteria de nuestro comercio internacional estuvo controlada por Cisneros:

“... al despuntar la década de los noventas, la Compañía Colombiana de Transportes se había convertido en verdadero coloso de la industria, controlando diez y seis de las diez y nueve embarcaciones ocupadas en el servicio del transporte fluvial y despuntando como la primera empresa naviera moderna del país” ⁽⁴⁰⁾.

Salvador Camacho Roldán, testigo presencial de los grandes fenómenos ocurridos en la economía colombiana desde mediados de siglo, comenta en 1894:

“Entre las diversas empresas de navegación se sostienen hoy tal vez más de treinta vapores en el río, y entre Barranquilla y Honda se hace en la actualidad un viaje cada día. Los fletes de esos vapores han subido considerablemente en los últimos años: a la competencia tenaz que sostuvo contra las demás compañías el señor Alejandro Webecker,

39. Ver Zambrano Fabio. *Op. cit.* p. 68.

40. Horna, Hernán y Brestos, Miguel “El Transporte fluvial en el bajo Magdalena, 1888”. Bogotá, *Revista Universidad Nacional*, N° 11, octubre de 1972. p. 113.

empresario de vapores desde 1858 hasta 1880, ha sucedido, como es costumbre introducida hace pocos años en los Estados Unidos, la coligación de las empresas rivales; y entre tanto los comerciantes de Medellín, Honda, Neiva y Bogotá que debieran interesarse en este tráfico como accionistas de alguna nueva compañía, no han dado el primer paso serio para defender sus intereses. Las líneas de vapores y sus talleres de reparación representan hoy un capital de más de tres millones de pesos, perciben muy cerca de millón y medio por año en fletes, y si se ha de juzgar por los sueldos que reparten entre sus directores y por la constante introducción de nuevos vehículos, están en plena prosperidad, a pesar de las quejas que de vez en cuando levantan en los periódicos cada vez que los introductores hacen oír su voz desalentada para pedir alguna débil rebaja" (41).

Ya para fines del siglo, los altos costos de transporte del café en mulas y el crecimiento de la demanda mundial de dicho producto agrícola van a incentivar la consolidación de la navegación a vapor por el río Magdalena y el surgimiento de la construcción de ferrovías en las regiones productoras. La producción cafetalera se va expandiendo al tiempo en que disminuyen los costos internos de transporte y el tiempo de recorrido se ve reducido. Durante el siglo XIX y las primeras dos décadas del siglo XX, la función de las vías de comunicación, en especial los ferrocarriles, había sido exclusivamente la de vincular las economías regionales con el mercado mundial capitalista; el carácter centrífugo de nuestra red vial evidencia la tendencia a construir medios de transporte que vincularán las provincias, no entre sí, sino con el mercado externo. Esta relación va a determinar nuestro desarrollo; los proyectos de ferrocarril se crearon para dar salida al mar Atlántico y Pacífico o al río Magdalena. Por ejemplo: el ferrocarril Cúcuta - Puerto Villamizar; el ferrocarril Cali - Buenaventura; el ferrocarril Barranquilla - Sabanilla; el ferrocarril Ciénaga - Santa Marta; el ferrocarril Medellín - Puerto Berrío. Los ferrocarriles fueron construídos para el comercio internacional e impulsados ante una demanda derivada por transporte de las exportaciones cafeteras. Al incrementarse la producción del café y expandirse la frontera agrícola se fueron vinculando entre sí algunas regiones que antes lo hacían por penosos caminos que desestimulaban su comercio y con medios de transporte poco productivos.

El ferrocarril va a cumplir la función dinamizadora de la producción para la exportación, al caer notoriamente los fletes y al disminuir el tiempo contenido en el recorrido; tanto el tiempo de viaje como los costos de transporte tendieron a la baja. Los tiempos de reco-

41. Camacho Roldán, Salvador. *Memorias*. Medellín, Editorial Bedout, 1970. p. 133.

ruido por ferrocarril, con respecto a la mula o el carguero humano, se redujeron notoriamente. Los costos de transporte terrestre disminuyeron sensiblemente, siguiendo la productividad del medio de transporte. Aníbal Galindo se preguntaba en 1874, cuál era la relación existente entre crecimiento en el sistema de transportes y el crecimiento de la producción y contestaba:

“... el mejoramiento de las vías de comunicación tiene una influencia tan directa en el incremento de la producción como cualquier otro de los elementos que concurren a la creación material de las cosas, porque su efecto inmediato es uno mismo: disminuir la relación entre el trabajo y la utilidad; disminuir los gastos de producción, y provocar una mayor producción, poniendo los productos al alcance de mayor número de consumidores” (42).

Miguel Samper, contemporáneo de Galindo, escribió sobre la función de las rutas de transporte en la economía nacional lo siguiente:

“El problema económico que se trata de resolver con una vía es abaratar los transportes y hacerlos más rápidos y seguros. La distancia y el tiempo son los obstáculos que el comercio tiene que vencer, puesto que son los dos factores principales del flete, el cual hace parte del costo y del precio del producto en la plaza de su expendio” (43).

Esta función técnico-económica la cumplió el ferrocarril por primera vez en la economía colombiana, como medio de transporte terrestre de nuestro comercio internacional. A su vez, el ferrocarril permitió tarifas diferenciales: favoreció el tráfico de exportación al darse una reducción en los costos de transporte de bajada mayores que los que se presentaron en el comercio de importación. El flete por mula de Islitas (Nare) a Medellín, en la década de 1880, fue de sesenta centavos por tonelada-kilómetro. Las tarifas por el ferrocarril de Antioquia de Puerto Berrío a Medellín eran así: de importación diez y siete centavos, de exportación de café ocho y medio centavos tonelada-kilómetro. El flete de Fredonia a Medellín en mula, para el año de 1913, veinte centavos tonelada-kilómetro y el precio por el ferrocarril de Amagá ocho centavos (44).

42. Galindo. Aníbal. *Op. cit.* pp. 91-92.

43. Samper. Miguel. *Escritos Político-económico*. Bogotá, Publicaciones del Banco de la República, 1977, Tomo II. p. 244.

44. Ver McGreevey, William Paul. The economic development of Colombia. Tesis de Doctorado, M.I.T., p. 68, citado por Lleras, Fernando, en: *El café: antecedentes generales y expansión hasta 1914*. Tesis de grado. Universidad de los Andes, 1970. p. 128.

McGreevey muestra cómo disminuyó el costo de transporte de Medellín al río Magdalena, vía ferrocarril, permitiendo al café ser producto de exportación.

CUADRO Nº 7

PORCENTAJE DEL PRECIO DEL CAFE 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 Paul. The economic development of Colombia. Tesis de doctorado, M.I.T., p. 68. Citado por Lleras, Fernando *Café: Antecedentes generales y expansión hasta 1914*. Bogotá, Facultad de Economía, Universidad de los Andes, 1970. p. 128.

Hacia 1913, los fletes son ya reducidos:

CUADRO Nº 8

COLOMBIA. FLETES EN FERROCARRIL. 1913

FERROCARRIL	FLETE (TON - KM.) (Pesos)
Amagá	0.08
Antioquia	0.15
Barranquilla	0.084
Cartagena	0.045
Cauca	0.15
Cúcuta	0.27
Girardot	0.15
La Dorada	0.14
Norte	0.10
Puerto Wilches	0.80
Santa Marta	0.06
Sur	0.06
Tolima	0.08

FUENTE: Lleras, Fernando. *Op. cit.*, p. 129.

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

CUADRO N° 9

COLOMBIA. CONDICIONES DEL VIAJE BOGOTA-MEDELLIN EN 1910

TRAYECTO	DISTANCIA (Kilómetros)	TIEMPO (Horas)	TIPO DE TRANSPORTE
Bogotá-Facatativá	40	1	Ferrocarril de la Sabana
Facatativá-Girardot	132	7½	Ferrocarril de Girardot
Girardot-Beltrán	95	4	Buque de Vapor
Beltrán-La Dorada	110	5	Ferrocarril de La Dorada
La Dorada-Pto. Berrío			Buque de Vapor
Pto. Berrío-Cisneros	109	6	Ferrocarril de Antioquia
Cisneros-Yarumito	45	8	A caballo
Yarumito-Medellín	45	6½	En coche

FUENTE: Anales de Ingeniería, Vol. XVII, N° 207. Citado por Pardo P., Alberto. *Op. cit.* p. 407.

Se partió de Bogotá el 1° de febrero de 1910 a las 5:30 a.m. El viaje se hizo en dos días por ser misión presidencial, pero lo normal era tres o cuatro días, según el tiempo de espera en hacer conexión entre los diversos tramos espaciales, y entre los diversos medios de transporte. En 1921, al construirse la línea del ferrocarril de Medellín a Porce y la carretera para pasar el tramo de "La Quiebra", el viaje entre Medellín y Bogotá se hacía en tres días, lo que a mediados del siglo XIX demoraba hasta 20 días. Mientras nosotros en 1873 hacíamos dos viajes de ida y regreso, Medellín - Bogotá, los ingleses estaba dando "la vuelta al mundo en 80 días". Este viaje a Medellín, incluía dos pernóctadas nocturnas en Girardot y Puerto Berrío. *Itinerario*: Bogotá - Girardot 1 día; Girardot - Puerto Berrío 1 día; Puerto Berrío - Medellín 1 día ⁽⁴⁵⁾.

En 1910, el viaje de Cali a Bogotá, todavía demoraba entre ocho y diez días. Se viajaba por el río Cauca desde Juanchito hasta Puerto Caldas. De Cartago a Ibagué se hacía el viaje a lomo de mula du-

45. Pardo, Alberto. *Op. cit.* p. 408.

rante cuatro días; de Ibagué a Girardot un día en mula. De Girardot a Bogotá un día, por el ferrocarril de Girardot. En 1929 se construyó la carretera Ibagué - Armenia y se expandió el ferrocarril desde Bogotá hasta Ibagué. Se construyó además el ferrocarril que uniría a Cali con Armenia; esto permitió realizar el viaje en dos días, pernoctando en Ibagué ⁽⁴⁶⁾.

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

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

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

El mayor inversionista fue el empresario extranjero y luego el Estado colombiano (Estados soberanos regionales o Gobierno Central). Las inversiones se hicieron teniendo de presente que la actividad comercial dominante se establecía con las metrópolis capitalistas. Los sistemas de transporte se construyeron durante este período histórico para servir al comercio internacional. El comercio interno era mínimo y no justificaba las inversiones de capital, tanto por su poco volumen de carga, como por las ganancias bajas. La expansión cafetera hizo rentable la construcción de caminos de hierro y éstos, a su vez, elevaron la rentabilidad de la inversión cafetelera. Hasta mediados de la década de los veinte del presente siglo, la red ferroviaria estará concentrada en la región cafetera del país.

Al desarrollarse la producción cafetera y los ferrocarriles se hizo posible integrar por vez primera algunos mercados regionales en-

46. *Ibid.* p. 408.

tre sí. Todavía a comienzos del siglo, el comercio inter-regional era mínimo. Al respecto escribe Carmenza Gallo:

“Cada departamento constituía una semi-insula autoabastecida por cierto intercambio interior y cada uno de ellos importaba directamente los artículos no producidos en la localidad. Los importadores aprovechaban las dificultades para la libre circulación de mercancías y mediante la imposición de precios, otorgado tanto por un control del mercado, como por el monopolio de los productos importados, podían maximizar sus ganancias”⁽⁴⁷⁾.

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

Es claro el papel que la economía colombiana iba asumiendo frente al capitalismo mundial: abastecer el mercado de materias primas (algodón, tabaco en hoja, quina, añil, cueros) y productos alimenticios (café y banano). La división internacional del trabajo imperante en el siglo XIX nos colocó en el papel de importadores de bienes de capital, manufacturas de metal y bienes de consumo manufacturados como los textiles, alimentos más durables y bebidas. En relación con este tipo de vinculación se crearon las obras de infraestructura vial que se dirigieron a los puertos de embarque; se consolidó el sector primario-exportador.

“... al analizar la construcción de ferrocarriles colombianos hallamos que ellos se extienden entre los puertos y las zonas productoras como son: Caldas, Antioquia y Cundinamarca; la anterior afirmación se constata al investigar la ubicación de las vías férreas tendidas entre los años 1904-1915 cuando el total de líneas aumentó de quinientos sesenta y cinco kilómetros a mil doscientos diez y nueve, o sea que se duplica. Este notorio aumento proviene de la ampliación de las líneas del ferrocarril de Girardot, La Dorada, El Pacífico, Antioquia y Bolívar”⁽⁴⁸⁾.

47. Gallo, Carmenza. *Hipótesis de la acumulación originaria de capital en Colombia*. Medellín, Editorial La Pulga, 1974. p. 37.

48. Rodríguez, Oscar. *Efectos de la gran depresión sobre la industria colombiana*. Medellín, Ediciones El Tigre de Papel, 1973. p. 17.

El condicionante estructural de la economía colombiana desde comienzos de siglo va a estar ligado a la exportación de un producto agrícola, el café, del cual dependerá en gran medida la economía mercantil nuestra. En el período de crecimiento hacia afuera el sector exportador jugó el papel dinámico en el proceso de reproducción del capital. La economía mercantil exportadora, que se consolidó a mediados del siglo XIX, determinará las relaciones de producción existentes hoy en Colombia y sería el sector de punta hasta mediados de los años treinta del presente siglo.

La expansión del sector externo va a depender fundamentalmente del crecimiento de la demandada efectiva de los mercados exógenos y éstos serán casi exclusivamente los países industrializados: Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia, Alemania. Colombia mantuvo durante la segunda mitad del siglo XIX exportaciones a los países importantes de las Antillas: Jamaica, Cuba, Curazao, Saint Thomas. Al respecto escribe María C. Tavares:

“...en América Latina las exportaciones no sólo eran prácticamente el único componente autónomo del crecimiento del ingreso sino que el sector de exportación representaba el centro dinámico de toda la economía. Es verdad que su acción directa sobre el sistema, desde el punto de vista de la diversificación de la capacidad productiva, era forzosamente limitada en vista de la estrecha base sobre la cual reposaba: apenas uno o dos productos primarios”, [y continúa más adelante] “...en la mayoría de los países de América Latina hay una clara división del trabajo social entre los sectores externo e interno de la economía. El sector de exportación era un sector bien definido, generalmente de alta rentabilidad y especializado en unos pocos productos, de los cuales apenas una parte reducida se consume internamente. En cambio, el sector interno, con su baja productividad, era básicamente de subsistencia y sólo satisfacía una parte de las necesidades de alimentos, vestuarios y vivienda del sector de la población incorporada monetariamente a los mercados consumidores”⁽⁴⁹⁾.

Las relaciones de producción en el interior de la economía colombiana estuvieron ligadas a la producción de artículos primarios para la exportación y de algunos productos agrarios y manufacturados para el consumo interno y a la importación de los bienes de capital y materias primas necesarios para la reproducción ampliada del sector exportador y del sector artesanal interno.

49. Tavares, María C. “El proceso de sustitución de importaciones como modelo de desarrollo reciente”. En: *América Latina: Ensayos de interpretación económica*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria, 1969. pp. 151-152.

“Es una economía dependiente —*escribe Jesús Antonio Bejarano*— el sector de exportación es el equivalente económico del sector productor de bienes de capital en una economía avanzada, en tanto que proporciona las divisas para la importación de éstos”⁽⁵⁰⁾.

Las divisas nacionales se obtenían principalmente de la producción para el mercado mundial de bienes primarios, que ocupan puestos de relativa importancia en el concierto mundial, como el oro, la quina y el café, principalmente.

50. Bejarano, Jesús Antonio. “Desarrollo clásico y desarrollo dependiente: La cuestión del mercado interno”. En: *Ensayos de interpretación de la economía Colombiana*. Bogotá, Editorial La Carreta, 1978. p. 158.