

COLOMBIA, UN PAÍS DESCARRILADO

**Presentado por:
Daniel Santiago Molina Torres**

Presentado como requisito de grado para optar al título de politólogo

**Dirigido por:
María Margarita Martínez Garbiras**

**Universidad El Bosque
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas**

**Bogotá, Colombia
Mayo del 2020**

COLOMBIA, UN PAÍS DESCARRILADO

La historia de los ferrocarriles en Colombia deja ver la precaria visión prospectiva que nos paralizó.

Bogotá: Colombia

2020

Gracias a Dios y a la vida por permitirme reafirmar el valor de la amistad durante el proceso de elaboración de este trabajo. Por supuesto, también infinitas gracias al eje fundamental de mi vida: mi familia.

Tabla de contenido

Pág.

Introducción.....6

Capítulo I: El sistema férreo colombiano y la economía nacional del siglo XIX.....16

Capítulo II: Los ferrocarriles colombianos y la crisis: el siglo XX de cambios.....29

Conclusión.....41

Bibliografía.....44

Índice de gráficos:	Pág.
Gráfico 1: Mapa de la ruta del Ferrocarril de Panamá en 1855.....	18
Gráfico 2: Tren del ferrocarril de Panamá para 1855.....	19
Gráfico 3: Exportaciones colombianas a finales del siglo XIX.....	22
Gráfico 4: Balanza económica nacional.....	23
Gráfico 5: Mapa de planeación del Ferrocarril de Antioquia (1874).....	25
Gráfico 6: Tabla de registro de las principales líneas férreas para final del siglo XIX e inicio del XX.....	26
Gráfico 7: Índice de las exportaciones de café durante inicios del siglo XX.....	32
Gráfico 8: Destinación de los recursos producto de la indemnización en 1925.....	33
Gráfico 9: Cotización de los bonos colombianos en la Bolsa de Nueva York.....	35
Gráfico 10: Líneas férreas del siglo XX.....	38

Introducción:

El desarrollo del transporte en Colombia es un tema que no resulta ajeno a las condiciones económicas que han permeado la realidad nacional a través de la historia. Los medios de transporte reflejados en animales, barcos, chalupas, carros y hasta en trenes, dejan ver un país que aparentemente ha evolucionado en busca de la optimización del tiempo y los costos.

Los medios de transporte son vitales para una sociedad en general. Permiten el intercambio social y comercial entre personas, y, por consiguiente, dinamizan el entorno en donde se desarrollan. En ese sentido, el interés del presente trabajo se concentra en uno de esos medios de transporte: el ferrocarril. Hacia la segunda mitad del siglo XIX ya se comenzaban a vislumbrar los primeros indicios de un sistema férreo para Colombia. El éxito de éste en algunos países se evidenció, por ejemplo, en la optimización del tiempo, entre otros factores que dan cuenta como dicho medio contribuyó al desarrollo comercial de otros países. De esta manera, Colombia a finales del siglo en mención y después de ofrecimientos externos, concretará su primera línea férrea (Tovar, 2001), así, el ferrocarril transístmico de Panamá inició su operación hacia 1855 y su puesta en marcha contribuyó notablemente en la reducción de costos y tiempo para la comercialización de productos.

Por consiguiente, para entender y abordar lo anterior, el presente ejercicio académico se conforma de dos capítulos. El primero da cuenta de los principales momentos de la economía colombiana durante la segunda mitad del siglo XIX, entendiendo la importancia de productos como la quina, el café, entre otros, como principales dinamizadores de las exportaciones que facilitaron el comercio con algunos países del mundo. A su vez, dentro de este apartado se reseña la historia de los ferrocarriles en el país, con una mención especial a lo que fue el ferrocarril de Panamá como primera línea de este medio de transporte, y otras apreciaciones sobre los venideros tramos del Norte, Antioquia, Sabana, entre otros.

Por su parte, el segundo capítulo se concentra en la primera mitad del siglo XX, teniendo como punto final la década de 1940. Al igual que en la sección anterior, se reseña la economía colombiana durante este tiempo, pero aquí se hace énfasis en un momento que incidió en el desarrollo y sostenimiento del sistema férreo nacional: la crisis económica de 1929. Se pretende explicar el devenir del sistema de trenes en Colombia a la luz del componente de detonadores

externos expuesto por Roger Cobb y Charles Elder¹ (1972) dentro de su modelo de control de la agenda pública. No obstante, también se hará referencia a algunas apreciaciones de Douglass North² (1990) frente al devenir económico de los Estados.

Tal como se refirió en las primeras líneas, es posible sostener que la economía colombiana se ha caracterizado por ser primaria, principalmente. Antecedentes del siglo XIX así lo demuestran. Bejarano (2001) defiende que la economía colombiana, en especial durante la segunda mitad del siglo XIX, en resumen, experimentó una serie de periodos en donde la aceleración y desaceleración de la economía fueron el marco de una aparente modernidad que a la larga terminó optimizando el desarrollo económico del país. Para la muestra, un importante eje dentro de la economía colombiana de finales del siglo XIX y todo el XX fue la producción de café, producto que desplazó gradualmente a otros que se habían posicionado dentro de los primeros lugares de las exportaciones³.

La bien conocida economía cafetera determinó un importante momento para finales del siglo XIX en Colombia. Al punto que no sólo logró generar efectos positivos en los indicadores económicos, sino que también incentivó la ampliación del sistema férreo nacional. Mejía (2012) señala que, aunque el desarrollo de las líneas férreas en el país fue lento, tuvo cierta aceleración durante los ciclos exportadores de productos como el café. Ahora bien, en comparación con otros países, el sistema férreo colombiano presentaba atrasos no sólo en términos de infraestructura sino también, frente a la extensión y cobertura, por ejemplo, a finales del siglo XIX, el sistema nacional

¹ Ambos estadounidenses y catedráticos del programa de Ciencia Política en algunas universidades norteamericanas. Coautores de libros sobre el Sistema Internacional, la Comunidad Internacional, la formación de agendas públicas y de poder, entre otros contenidos que los convirtieron en una de las duplas que mayor aporte bibliográfico ha hecho frente a estos temas (Noema Editores. 1972, p. 2).

² Economista estadounidense. Destacado por su preocupación por estudios alrededor de las instituciones. Muchas de sus disertaciones se centran en la historia económica de los países. Así, se refleja el manejo de la política económica desde el Estado. Para el autor, el Estado es una institución indispensable entre la nación y los individuos (Instituto Nacional de Gobernabilidad de Barcelona, 1998, p. 5).

³ Tras una época de sobreproducción del grano hacia 1870, Colombia llamó la atención de la producción mundial del café en medio de una sobreproducción que fluctuó en la estabilidad del precio. La oferta del grano colombiano generó que Brasil (principal productor de la época) perdiera un poco de su mercado del café y se redistribuyera en países como Costa Rica, Venezuela y Colombia. Sin embargo, Colombia logró garantizar un cumplimiento ascendente de la demanda, ganando así un mayor mercado, con respecto a los últimos tres países mencionados. Las cifras demuestran que, gradualmente, la participación del café en las exportaciones casi que se triplicó en menos de 30 años. Para 1870, el oro, quina y tabaco representaban cerca del 60% del total de las exportaciones, mientras que para 1900, apenas sumaban el 30%. En dicho año, el café ya acaparaba el 49% del mercado de las exportaciones colombianas (Bejarano. 2001, p. 11).

contaba con un poco más de 600 km de carriles para los trenes frente a países como Uruguay⁴ que para la misma época ya tenía más de 1.500 km de vías férreas, siendo un territorio mucho menos extenso que Colombia. O también es el caso de los ferrocarriles en el Perú, país en donde a pesar de la destrucción de cerca de 500 km de vías férreas en el siglo XIX como consecuencia de un marcado conflicto con Chile, pasaron pocos años del siglo XX para recuperar esas líneas e incluso superar los 1.500 km en servicio⁵.

No obstante, la puesta en funcionamiento del sistema férreo en las zonas de mayor flujo comercial, tales como la zona caribe y andina, consolidó a Colombia como un país de economía exportadora de bienes primarios. Pese a ello, la prioridad que tuvo el sistema férreo para los diferentes gobiernos se refleja en el pausado desarrollo de los ferrocarriles en el país, el cual se sustenta, por una parte, en la carencia de recursos de capital que desde el Estado pudieran contribuir al mejoramiento y sostenimiento de los tramos existentes. Y, por otra, “en el escaso interés por el desarrollo tecnológico [...] entre otras variables ajenas como la difícil geografía colombiana caracterizada por altas cordilleras, valles profundos, selvas tropicales y ríos de cursos largo que dificultaron a los ingenieros nacionales y extranjeros el trazado y construcción de nuevas líneas” (Mejía, 2012, p. 2).

Aun así, la economía colombiana logró avanzar hacia la edificación de un modelo de exportación de bienes primarios que despegó, al tiempo en el que, el acceso a recursos externos manifestado en créditos y bonos también aumentó, y aparentemente eran invertidos en el mejoramiento de la infraestructura pública. Es por esto, que el fin del siglo XIX y los primeros años del XX presenciaron una economía nacional en gran medida sujeta a acontecimientos externos favorables, pero también no tan favorables que influyeron en el devenir interno (Bejarano, 2001). Uno de estos eventos fue la crisis económica de 1929.

La crisis de 1929 dejó ver unas repercusiones negativas para la economía colombiana. Una de esas fue la desincentivación en la inversión para obras públicas, dentro de las que se encontraba el

⁴ La historia ferroviaria de Uruguay para el siglo XIX se resume a sus inicios en 1869, en medio de un boom de inversión extranjera. Es posible relacionarlo con Colombia en la medida que ambos países iniciaron sus proyectos ferroviarios durante la misma época y con apoyo, principalmente, británico. En un poco más de 40 años, Uruguay logró conectar todas sus capitales a través de un sistema férreo sólido. En contraste con Colombia, las leyes emitidas frente a las obras públicas durante el siglo XIX fueron precisas frente a las obligaciones del gobierno, el trazado de la red y la regulación sobre las concesiones que administraban los trenes (Díaz, 2014, p. 5).

⁵ Según la reseña histórica del Ferrocarril Central Andino del Perú (2020).

sistema férreo. Sobre todo, al reconocer que la gran mayoría de las obras ferroviarias se construyeron a través de un sistema de concesiones inicialmente europeas. Tal es el caso de la línea férrea entre Bogotá y Boyacá (Zuleta, 2001), obra que fue administrada desde Bélgica, entre otros proyectos ferroviarios que funcionaron bajo un régimen privado, principalmente. Sin embargo, no fue tardía la recuperación económica nacional, por el contrario, para expertos como Jesús Bejarano (1989), esta crisis generó en Colombia un escenario de transformación social, económica y política que impulsó un proceso de modernización económica que adaptó al país a algunas de las lógicas de la industrialización que fue posible evidenciar en el exterior.

Partiendo de esa breve introducción de la situación económica y el transporte ferroviario, la pregunta que suscitó este ejercicio de investigación es la siguiente ¿por qué la crisis económica de 1929 se puede entender como un evento externo que incidió en un problema de financiación del transporte férreo colombiano? Por consiguiente, este trabajo se orienta al cumplimiento del siguiente objetivo: Explorar los efectos o consecuencias de la crisis económica de 1929, respecto al financiamiento del sistema férreo colombiano. Para lograr lo anterior, en primer lugar, se describirá el funcionamiento de la economía en el siglo XIX y la relación con el desarrollo del sistema férreo en Colombia. En segundo lugar, se determinará la incidencia del sistema férreo colombiano en la economía colombiana durante la primera mitad del siglo XX y el problema de financiamiento del sistema o transporte férreo.

Cabe aclarar que la justificación de esta investigación radica en la necesidad de ampliar el panorama académico acerca de los ferrocarriles y su directa relación con la economía nacional. Aunque, ya existen numerosos escritos académicos sobre el tema, esto nunca será suficiente en pro de la conservación de la memoria sobre un patrimonio que hoy es parte del pasado colombiano y, por consiguiente, pieza fundamental de la historia económica del siglo XX en el país. Nieto (2011) defiende que los ferrocarriles le hicieron bien a la economía nacional, pero que una constante de fracasos administrativos dejó ver un sistema débil y poco provisto como parte fundamental de la economía que gradualmente se diversificaba.

Asimismo, esta investigación resulta llamativa en la medida que concentra sus esfuerzos en un evento único: la crisis económica de 1929 entendida como un detonador externo que puede explicar el debilitamiento del sistema férreo en Colombia, con relación al financiamiento de este. Si bien, existen varios ejercicios, son muy pocos los que radican en la importancia que tuvo este

evento de inicio del siglo XX en el funcionamiento de los trenes. De manera que, la conclusión que se obtenga como producto de la investigación serviría para que sea tenida en cuenta en futuros ejercicios académicos que conciernen a los ferrocarriles colombianos y su importancia en la economía, además de resaltar la incidencia que un evento externo puede alcanzar sobre una agenda interna.

Sobre todo, al tener en cuenta que el sistema férreo en Colombia ha despertado un notable interés en la academia. Son diversas las áreas desde donde se ha considerado el tema de los ferrocarriles en el país: la ingeniería, arquitectura, geografía, historia, economía, entre otras áreas han disertado alrededor de este medio de transporte⁶. En el caso de las disertaciones históricas, en donde el ferrocarril resulta como un aspecto indudable a la hora de referirse al siglo XIX y XX en Colombia, se puede tener como referente a autores como Jesús Antonio Bejarano⁷ (1989), quien desde su completo estudio sobre la historia del país dejó en un conjunto de libros el recuento de los detalles más característicos en la historia nacional, a partir de una visión económica y social de los asuntos que intercedieron en el devenir de esta nación suramericana. Lo anterior, se respalda en la colaboración que recibió de algunos colegas para nutrir esta fuente académica.

En *Nueva Historia de Colombia* (1989), Bejarano logró recapitular en el volumen V con especial énfasis el desarrollo de la economía cafetera, como fuente primaria del intercambio comercial para finales del siglo XIX y parte del XX. Desde sus orígenes tras el descenso en las exportaciones de quina hasta la consolidación de una industria cafetera, Bejarano defiende que Colombia ha evidenciado todo tipo de situaciones que no resultan ajenas a la lógica mundial, y que su ímpetu agrario le ha permitido ganar socios comerciales estratégicos que permitieron el impulso de cierto desarrollo en la infraestructura pública, reflejada principalmente en la extensión de un sistema férreo desde y hacia las principales zonas comerciales del país. Cabe resaltar y en

⁶ Tal es el caso del área de la arquitectura, en donde se destaca el trabajo en especial sobre ciertas líneas férreas. Llama la atención el trabajo de Jaramillo (2012), quien destaca el valor arquitectónico de las estaciones de ferrocarril en Antioquia. El autor logra analizar los materiales y diseños empleados en dicha línea férrea, al punto que establecer relaciones causales entre los diseños y su origen externo.

De igual manera, desde la academia es posible visibilizar el trabajo de estudiantes de la Universidad de La Salle, quienes en 2017 recopilaron en más de 80 páginas, un esfuerzo por demostrar las razones de las pérdidas económicas que hoy demuestran una infraestructura perdida de los ferrocarriles colombianos.

⁷ Economista ibaguereño, destacado por sus estudios sobre el desarrollo económico de Colombia. Logró ser Decano de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional y fue asesinado durante el ejercicio de su cargo en 1999 (Revista de Economía Institucional, 2014).

consecuencia con lo descrito líneas atrás, que el ferrocarril resulta ser un elemento incuestionable para la mayoría de las fuentes académicas que refieren a la historia de Colombia durante el tiempo en cuestión.

Desde una visión económica, el trabajo de los economistas e historiadores Adolfo Meisel y María Teresa Ramírez (2010) es fundamental para comprender la transversalidad de la historia económica de Colombia durante el siglo XIX. Su trabajo colectivo está orientado a reconocer el desarrollo que tuvo el comercio exterior en el país durante dicho siglo y los numerosos momentos que se afrontaron para finalizar el siglo con una economía netamente exportadora de bienes primarios. Temas que van desde la dificultad para el transporte de bienes, hasta aspectos macroeconómicos como el manejo de las finanzas públicas y las etapas de financiación externa que contribuyeron al desarrollo de las siguientes páginas.

El texto de Meisel y Ramírez (2010) hace parte de una colección histórica del sistema cultural del Banco de la República. De la cual también hace parte el escrito de James Robinson y Miguel Urrutia (2007), quienes en más de 500 páginas logran relatar la mayoría de los sucesos que convergen durante el siglo XX y que explican la historia económica de Colombia para dicho periodo. También en un trabajo colectivo, los autores rescatan que el texto es diferente en la medida que concluyen que “Colombia es un país atípico en su política macroeconómica con respecto a otros países latinoamericanos, pero típico en cuanto a sus resultados de crecimiento” (Robinson & Urrutia, 2007, p. 7).

Frente al tema específico del desarrollo de los ferrocarriles en Colombia durante el siglo XIX y XX, es útil resaltar el trabajo de Carlos Mejía (2012), quien en un breve ensayo acude a una línea de tiempo que destaca los puntos críticos que vivió el sistema férreo desde la construcción hasta su ocaso hacia mitad del siglo XX. Además del ejercicio académico de Jorge Melo (1979), quien en una de sus obras describe la evolución económica de Colombia entre 1830 y 1900, enunciando los pilares que permitieron que el sistema férreo resultara esperanzador en medio los múltiples esfuerzos gubernamentales por “transformar una economía con un nivel muy bajo de integración al mercado exterior en un sistema económico en el que la mayoría de los bienes se producían para la venta” (p, 5).

Además, también desde la Universidad Externado de Colombia se ha ahondado en el tema. El docente Luis Alberto Zuleta (2001), generó un libro titulado ¿Por qué no han sido exitosos los

ferrocarriles en Colombia? En más de 200 páginas, el autor logra recopilar la historia de los ferrocarriles en el país, además de los más importantes hitos del proceso férreo en el mundo. Logrando así, concluir que el sistema férreo colombiano cayó en una lógica de reestructuración tras un proceso fallido de operación que representó unos costos de transacción superiores a los ingresos. Demostrando así un esquema de reestructuración ineficiente que en un corto plazo acabó con el rodamiento de los trenes en la compleja geografía nacional.

También, desde el Congreso se han emitido distintas leyes que refieren al sistema férreo, tales como la Ley del 5 de junio de 1871, la cual fue sumamente importante ya que resultaba clave para el despertar de las obras de infraestructura en el país. Seguida de esta, se implementaron leyes, como la ley 52 de 1872, 104 de 1892, la 60 de 1905, entre otras que refirieron indirectamente al sistema férreo para dicha época en el país. Cabe destacar que también existen varios artículos académicos que refieren al tema, sugiriendo con especial énfasis la necesidad de retomar este medio de transporte con mayor frecuencia en el país, aprovechando algo de la infraestructura ya utilizada años atrás, pero que hoy se resume al abandono.

Por esto, es evidente que el sistema férreo es un elemento fundamental para entender la historia económica colombiana, ya que redefinió la lógica del transporte en su época y fortaleció el modelo de exportaciones que en su momento fue rentable para el país. Sin embargo, esto no lo abstuvo de ser un medio de transporte que administrativamente presentó falencias destacadas que se reflejaron en su tardío proceso de modernización, entre otras variables que, aunque eran ajenas a lo administrativo, poco fueron priorizadas para incidir en ellas. Tal es el caso de la inhóspita geografía colombiana, pero también de la débil sostenibilidad económica interna del sistema, al punto que llegó un momento en que la mayoría de las líneas eran operadas desde concesiones privadas en donde el margen de acción estatal era limitado (Ramírez, 2007).

Esto presentó una desventaja en la medida que el Estado confió en el manejo privado para el sistema férreo. Sin embargo, hechos como la crisis económica de 1929 reflejan la debilidad administrativa que se evidenciaba en el sistema, la gran mayoría de la inversión que se destinaba a obras públicas dependía de créditos externos que provenían principalmente de Estados Unidos y, por consiguiente, el suceso de hechos como el de 1929 incidió inmediatamente en el desarrollo de las obras públicas en Colombia. Siendo, tal vez, el sistema férreo el más afectado. Así, la presente investigación, permite establecer que la situación del sistema ferrovial colombiano

después de la década de 1930 se agudizó por un acontecimiento inesperado de carácter económico, que si bien, no es propio de la economía nacional, terminó teniendo consecuencias sobre el panorama nacional.

Es decir, este acontecimiento inesperado se originó desde un detonador externo, asociado probablemente a lo que los expertos en políticas públicas denominan patrones de alineación mundial, pues para la época, en materia económica ya se presentaban importantes interacciones entre países y regiones, o, según Giddens (1989, pp. 519 y 529), ya existía una creciente integración económica. De esta manera, para la década de 1920, en materia económica, el mundo se había hecho más pequeño con “la creación de una red cada vez más densa de lo corriente e intercambios que ligaban a cada una de las partes de la economía mundial con el sistema global” (Hobsbwan, 1998, p. 94). No obstante, desde 1929 se interrumpieron los flujos internacionales de capital, así, “el volumen de los préstamos internacionales disminuyó más del 90 por 100” (Hobsbawn, 1998, p. 95).

Dicho esto, se puede entender que un hecho inesperado como lo fue la crisis económica de 1929, la cual se originó en Estados Unidos, tuvo un efecto dominó en la economía de otros países. Por ende, pareciera que “la formulación de políticas públicas y el establecimiento de la agenda han estado influenciados por un contexto mundial o internacional” (Parsons, 2007, p. 265). No obstante, y pese a la importancia del proceso de agendamiento internacional, los hechos “demuestran que el poder de la decisión y la voluntad para la implementación siguen básicamente enraizadas en el interior de los Estado-nación” (Parsons, 2007, p. 270).

Entonces, puede que el tema ingrese a la agenda institucional desde el ámbito internacional, pero la solución a las consecuencias planteadas por esta situación que se percibe como problemática, termina siendo tomada por los gobiernos de turno a través de un grupo de personas como pueden ser los servidores públicos y las instituciones. En el caso de los servidores públicos, asociada a la idea que el modelo de toma de decisiones, sobre todo, en las cuestiones económicas debe recaer en un grupo de profesionales con capacidad para influir en los procesos de toma de decisión desde su experticia técnica, como seguramente fue el caso de los economistas de la época posterior al evento de octubre de 1929.

Dado lo anterior, es posible pensar a manera de hipótesis, que la economía colombiana del siglo XX se vio sujeta en gran medida al financiamiento externo, y que sucesos como la crisis

económica de 1929 demostraron que el sistema férreo contaba con unos ingresos poco independientes que, tras la recesión a inicios de siglo, se vieron afectados significativamente y por consiguiente su sostenibilidad también.

Ahora bien, esta investigación tiene un enfoque principalmente cualitativo. Bonilla & Rodríguez (1997), rescatan que “la metodología cualitativa busca conceptualizar sobre la realidad con base en el comportamiento, los conocimientos, las actitudes y los valores que guían el comportamiento de determinado territorio o situación” (p. 56). Es decir que lo expuesto en estas páginas, logra identificar una serie de factores y disposiciones que históricamente condicionaron el funcionamiento del sistema férreo colombiano. En efecto, a su vez se parte del precepto de que los hechos del pasado tienen una explicación a partir del entendimiento de la realidad social que los enmarca. Cabe agregar que para la realización de este documento, fue necesario efectuar un bosquejo previo de la situación por medio de una evaluación de prensa de la época (sección anexos), la cual permitió contar con unas bases conceptuales que facilitaron el entendimiento de los temas durante la investigación.

Bajo la consigna anterior, esta investigación busca a partir de la enunciación de los principales momentos en la historia económica de Colombia, priorizando el desarrollo del sistema férreo nacional desde mitad del siglo XIX y el establecimiento de un evento de enfoque: la crisis económica de 1929, contribuir desde una perspectiva de las ciencias sociales. Aunque existen múltiples ejercicios académicos alrededor del tema de los ferrocarriles y por supuesto sobre la historia económica del país. El presente ejercicio resulta innovador en la medida que abordará la situación a partir de una visión teórica que resulta útil desde la perspectiva de las políticas públicas y la importancia de la agenda en la toma de decisiones.

A su vez, es necesario indicar que los resultados de esta investigación son producto de la consulta de fuentes bibliográficas de autores colombianos, principalmente, a excepción de la teoría adoptada, quienes dan cuenta de la historia económica del país de una manera práctica que permite al lector determinar una posición alrededor de lo leído. Para esto fue necesario realizar una revisión del archivo de la época, sobre todo, lo que tiene que ver con memorias o galerías propias de la época. Además de una revisión documental en donde se acudió a algunas fuentes de prensa, pero con especial énfasis autores que reseñaban en sus obras la historia del sistema férreo colombiano,

principalmente la historiadora María Teresa Ramírez, el economista ibaguereño Jesús Antonio Bejarano y el académico Luis Alberto Zuleta.

Así, se lograron establecer ciertas relaciones causales que contribuyen con la investigación. Y que podrían resultar útiles en los recientes intentos por rehabilitar el sistema férreo en algunas zonas del país. También fue posible encontrar la labor de algunos grupos sindicales que hicieron parte del funcionamiento de los ferrocarriles colombianos en su época y que aún continúan vigentes. Estos se encuentran adscritos a la Confederación de Trabajadores de Colombia CTC. Sus memorias han sido recopiladas y organizadas en el Museo Ferroviario Nacional, lugar en donde según la Asociación de Ingenieros Ferroviarios de Colombia AIFC se tiene la disposición de conglomerar cerca de 800 recursos materiales que enriquecen el legado y enfatizan la importancia de los trenes en el país.

Lo anterior, no es más que el reflejo de lo que el historiador Thomas Fischer (2002) defiende como el mayor logro de los trenes en Colombia. Para este autor, los ferrocarriles promovieron el cambio social de varias regiones del país, ya que fueron vistos como un símbolo de la habilidad del hombre, de su victoria sobre la naturaleza abrupta del país y, sobre todo, como una nueva manera de superar el atraso y generar beneficios a la economía nacional.

Capítulo I
El sistema férreo colombiano y la economía nacional del siglo XIX

La economía colombiana del siglo XIX estuvo enmarcada, en primer lugar, en un espectro de inestabilidad que garantizó poco margen de acción con las rentas públicas. Para Junguito (2010), fue con la política económica originada en la Convención de 1863 que se vislumbraron los indicios de una política económica diferente a la que tradicionalmente regía al país. El presidente Mosquera señaló para ese año, que “agotados los recursos nacionales y los de los estados con un ambiente de guerra civil injustificable, era necesario garantizar así sea con recursos externos, el fomento de aspectos diferentes a la guerra” (p. 71).

Es por esto que, hacia 1864 se expidió la primera ley sobre el fomento de obras públicas: la ley del 28 de mayo de dicho año. En esta se sugiere “la canalización del Río Magdalena, el apoyo para la navegación a vapor y la construcción de un camino carretero que conectara a Colombia con Venezuela a través de un camino carretero entre el río Zulia y Cúcuta” (Bernal y García, 2017, p. 28). De igual manera, se refirió el interés por aumentar la cobertura del telégrafo en el territorio nacional, con una inversión que permitió iniciar el siglo XX con 18 mil kilómetros de cables. El telégrafo fue un elemento muy útil para la época, incluso para los ferrocarriles, ya que por este medio se comunicaban entre regiones para la administración de las líneas férreas. No obstante, se piensa que ese interés por fomentar las vías férreas en el país se determina en gran parte porque pocos años atrás se construyó el primer ferrocarril en Colombia: el de Panamá.

La primera línea:

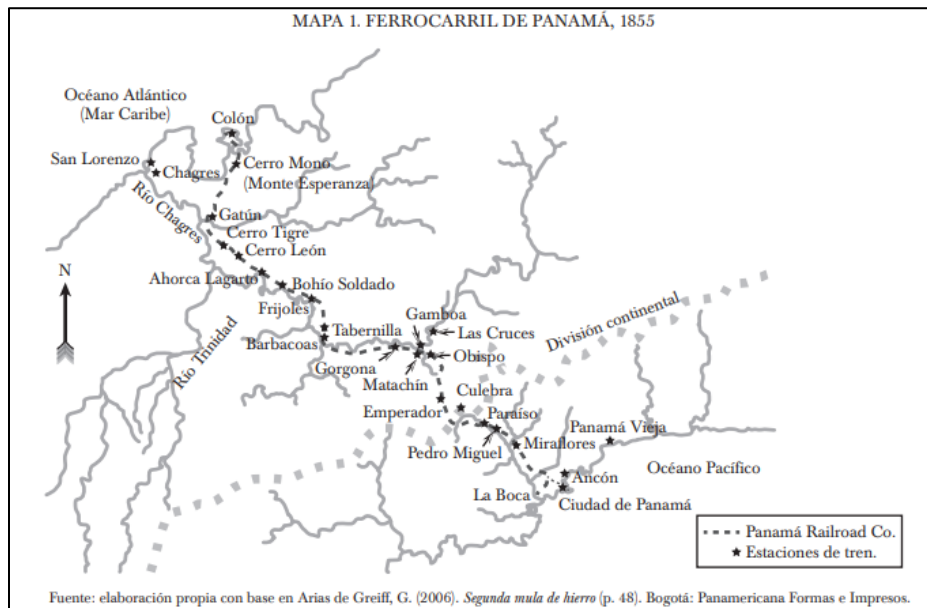
El primer ferrocarril que rodó por tierras colombianas fue el de Panamá en 1855. Por su cercanía al mar y facilidad para ejecutar el comercio con el exterior; este alejado territorio, en ese entonces Estado Federal, con respecto a la capital Bogotá, fue el primero en contar con un sistema férreo consolidado. Por esto, conocer su historia es sumamente importante, ya que da cuenta de los primeros indicios en la optimización del tiempo y costos de transporte, además del modelo operativo que sostuvo durante los años de servicio en que hizo parte del territorio colombiano.

Para Arias de Greiff (1986), el ferrocarril de Panamá es un caso atípico porque no conectó ningún centro de producción local, que para el caso de Colombia se encontraba en regiones centrales, con el mercado internacional, y la inversión para la obra y su sostenimiento fue realizado exclusivamente por capital extranjero. Así, este ferrocarril debe ser entendido como una apuesta

externa por establecer una ruta transcontinental (véase gráfico 1), apoyada principalmente por Estados Unidos en el marco de su proyecto de expansión territorial hacia el oeste⁸ (Correa, J. 2015, p. 30). Apuesta, incluso que fue reafirmada por el gobierno colombiano de aquel entonces⁹, a través del tratado Mallarino-Bidlack firmado en 1846. Con este acuerdo, el país del norte obtiene el permiso para transportar libremente cualquier mercancía por el istmo de Panamá, así, cinco años después de la firma del tratado, se acordó con los estadounidenses la construcción de una línea férrea transnacional (Correa, 2015), obra que fue gestionada por la empresa *Panama Railroad Company*, y que culminó en 1855. Para muchos estudiosos de la materia, este puede ser uno de los tantos factores que se constituyeron en los antecedentes de la separación de Panamá del territorio colombiano en 1903.

Gráfico 1

Mapa de la ruta del Ferrocarril de Panamá en 1855



Fuente: Correa, Juan. (2015). *Mapa del ferrocarril de Panamá. [Ilustración]*

⁸ Esto ocurre tras la “rápida sucesión de anexiones de los territorios de Texas en 1845; California, tras una guerra entre 1846 y 1848, y Nuevo México y Arizona en 1848. Así, México perdió todos los territorios que iban al norte del río Grande y los que quedaban al norte de la línea formada entre El Paso, Texas, y San Diego, California; de esta forma, la consolidación de la expansión hacia el oeste y el sur se instauró de manera definitiva con las oportunidades económicas que esto significaba” (Weaver, 1992, pp. 153-155). Incidiendo así de manera directa en el obstáculo principal que había identificado Estados Unidos en su propósito de expansión: la comunicación entre los territorios.

⁹ En referencia a la República de la Nueva Granada y su presidente para dicho año: Tomás Cipriano de Mosquera.

No obstante, entre 1855 y 1903, la operación del ferrocarril en Panamá alcanzó a dejar para Colombia un pequeño impacto fiscal que de cierta manera impulsó la construcción de más líneas férreas en el país. Así lo deja ver Junguito (2010), al reseñar que Panamá entre 1855 y 1870 tuvo un aumento de un poco más del 200% en sus rentas, ya que pasó de recibir 91.400 pesos a recaudar cerca de 300 mil pesos hacia finales de la segunda mitad del siglo XIX. Además, las aduanas nacionales también aumentaron gradualmente y se mantuvieron estables al aumentar 700 mil pesos hacia 1880. Cabe destacar que, desde el gobierno, tal como se mencionó anteriormente, se desincentivó la destinación de la mayoría de los recursos nacionales hacia la guerra. “Los gastos de guerra entre 1832 y 1854 ascendieron a 18 millones de pesos, mientras que, luego de esto se normalizaron entre los 6 y 10 millones” (Junguito, 2010, p. 65).

Gráfico 2

Tren del ferrocarril de Panamá para 1855



Fuente: La Estrella de Panamá (2014), en: <https://www.laestrella.com.pa/nacional/140815/tren-panama-transcontinental>

La economía colombiana de la segunda mitad del siglo XIX:

En medio de lo que fue la construcción y operación de la primera línea de ferrocarriles en Panamá, Colombia vivía un momento particular de su historia económica. La segunda mitad del siglo XIX planteó en el país un escenario en donde algunas guerras civiles y diferencias políticas determinaron el devenir de las finanzas públicas. Además del cambio reflejado en la renegociación de la deuda pública. Para inicios de siglo fue evidente la primacía de capital británico en América

Latina, y Colombia no fue la excepción: “La inversión en bonos desde Gran Bretaña tuvo una importancia crucial en el auge del financiamiento externo de Colombia hacia 1820” (Avella, M. 2010. p, 137).

Las mayores deudas se adquirieron entre 1822 y 1824, para estos años la entonces Gran Colombia figuró entre los mayores deudores internacionales. Mientras que países como Brasil, Argentina o Chile registraban una deuda de 1 millón de libras esterlinas¹⁰ en promedio, Colombia era deudora de cerca de 7 millones de libras esterlinas que representaron el 15% de total de los préstamos que había generado Gran Bretaña en el mundo (Rippy, J. 1959, p. 20). Por lo que se puede considerar que Colombia fue un gran deudor internacional durante el siglo XIX. Sin embargo, este dinero fue principalmente destinado a gastos de guerra.

Bien lo reseña Ocampo (1987), el 75% de los gastos del gobierno colombiano entre 1820 y 1830 se destinaron a objetivos militares que buscaban consolidar la independencia de España, y que se veían impulsados desde Gran Bretaña, tras ser de los primeros en reconocer formalmente la independencia de Colombia, aun cuando la ofensiva militar no había concluido. Aunque así se mantuvo gran parte del siglo, la bonanza de créditos provenientes de Gran Bretaña tuvo un álgido momento hacia finales de este. Tras la crisis de 1873 en esta zona europea, colapsó el mercado bursátil de Viena, uno de los principales puntos comerciales de Gran Bretaña y, por consiguiente, la suerte de las economías latinoamericanas de las que era un importante acreedor, tales como Argentina, Brasil, Chile y Colombia se vio afectada.

Por supuesto, esto provocó que se disminuyera el financiamiento externo en el país, según Avella (2010) durante el periodo en discusión, “el acervo de la deuda que alcanzaba las 7.500.000 libras esterlinas se redujo a 6.600.000 libras esterlinas, lo cual, aunque disminuyó, se estabilizó de cierta manera tras la recompra de bonos colombianos en el mercado londinense que por acuerdo mutuo generaron una renegociación de la deuda” (p. 150). No obstante, este acuerdo resulta lógico en función de las necesidades que llevaron a que después de la guerra, tal como se describió líneas atrás, el gasto público se elevara en pro de la normalización tras la independencia y apenas un reducido porcentaje se destinara a obras públicas. En conclusión, “la deuda exterior de la

¹⁰ Para 1873, una libra esterlina representaba en promedio cinco (5) dólares americanos, es decir alrededor de 20 mil pesos colombianos según el promedio durante el año 2020.

independencia se mantuvo a lo largo del siglo y sólo vino a tener solución en el siglo XX” (Junguito, R. 2010, p. 55).

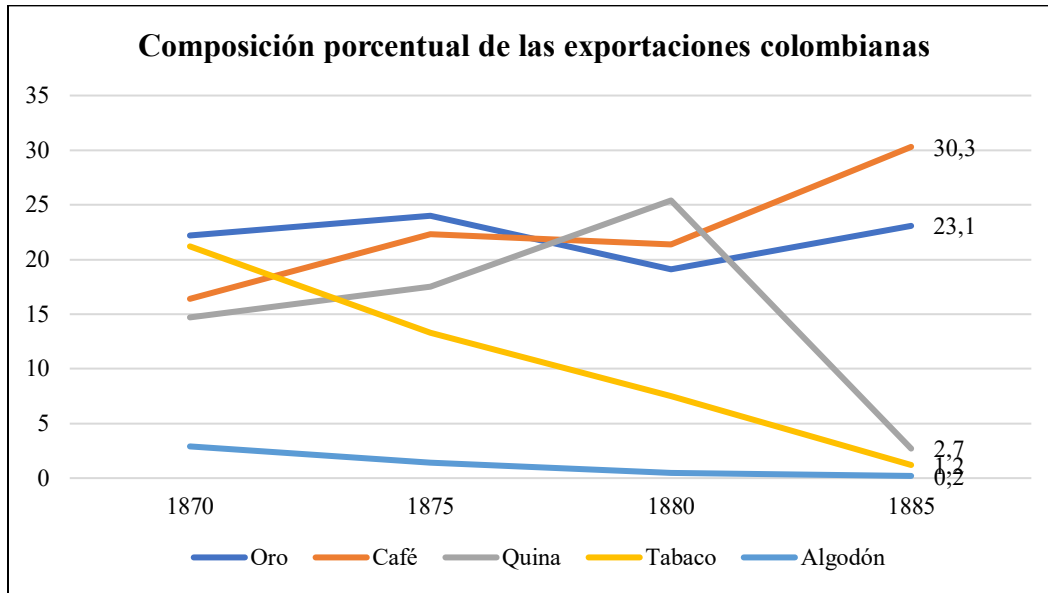
Ahora bien, si se estudia con atención las exportaciones colombianas de la época, estas reflejaban una economía de bienes primarios, en la cual la quina era el mayor producto de consumo. Así, alrededor del 75% de las exportaciones colombianas alcanzaron a ser de quina¹¹, sumado al tabaco, materia prima que según memorias del Ministerio de Hacienda (1853), alcanzó a dejar una utilidad de un millón de pesos anuales en rentas para el Estado. Sin embargo, esto cambió hacia finales de siglo, específicamente durante la década de 1880. Tovar (2001) señala que para dicha época el país afrontaba un escenario de compleja crisis económica y política: económica, porque se evidenció un descenso de las exportaciones, el cual se acentuó con la caída en las ventas de quina (véase gráfico 3). Además de otros productos que hacían parte fundamental de los ingresos de la nación. “El tabaco, que había representado el brillo de las exportaciones desde mediados del siglo XIX, solamente significaba el 1.2% del valor total a comienzos de los años ochenta; el algodón, cuya exportación adquirió cierta importancia entre 1863 y 1873, era ahora casi insignificante; además de bienes primarios como el caucho, el añil¹², entre otros” (p. 26).

¹¹ La quina es una planta medicinal que se emplea principalmente como tónica en forma de polvo, extracto, tintura, jarabe, vino, etc.; y al exterior en infusión o cocimiento para el lavado de heridas y úlceras (Rob. 1991).

¹² Tinte textil de suma importancia en el proceso de fabricación de prendas y telas. Además de servir como base para productos del cuidado de la piel.

Gráfico 3

Exportaciones colombianas a finales del siglo XIX



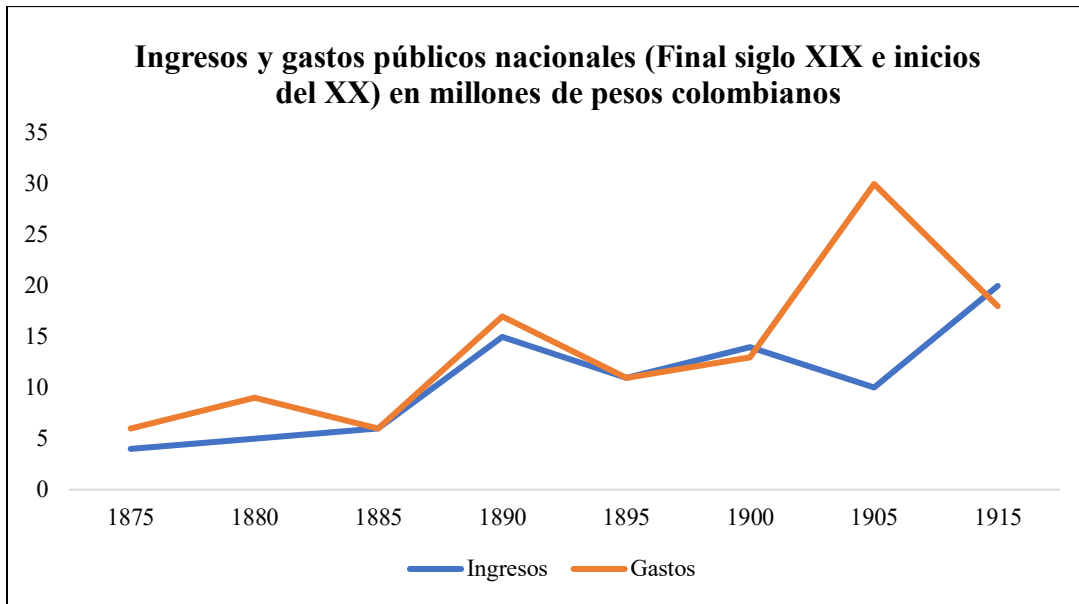
Nota: Elaboración propia.

Fuente: *La economía colombiana: 1886-1922*, por Tovar, (2001).

Sin embargo, lo contrario se presentaba en el nivel de importaciones. Mientras descendían las exportaciones, las importaciones se mantuvieron estables y por consiguiente se generó un déficit de la balanza comercial, la cual impulsó una escasez de dinero que aumentó la tasa de interés nacional. Así, inició el siglo XX, por un lado, con un desbalance comercial (véase gráfico 4), por el otro, con una escasez de dinero, el cual estuvo destinado principalmente a los gastos que dejaba la situación política del país. El país vivió para ese entonces una serie de manifestaciones sociales representadas en guerras civiles desde la mitad hacia finales del siglo. Por lo que el erario se orientaba principalmente a los gastos que representaba la reserva de la seguridad nacional en medio de una confrontación bipartidista.

Gráfico 4

Balanza económica nacional



Nota: Elaboración propia.

Fuente: *La economía colombiana, 1886-1922*, por Tovar, (2001).

En términos generales, la segunda mitad del siglo XIX en la historia económica de Colombia se permeó por problemas políticos y económicos. Ahora, curiosamente y de manera paralela, se logró la construcción de algunas obras públicas, como la operación de algunas líneas férreas que sentaron las bases para una economía en el siglo XX que a pesar de las adversidades logró ser rentable en cierta medida.

Los ferrocarriles durante el siglo XIX:

Descrita la situación general de la economía de Colombia para el siglo XIX, es útil en este escrito, hacer referencia al proceso que vivió una de las obras públicas que lograba concentrar la mayor atención de los recursos que se manejaron para el desarrollo de infraestructura: los ferrocarriles. Aunque, tal como se evidenció en párrafos anteriores, el primer ferrocarril que circuló por el entonces territorio colombiano fue el de Panamá, es importante aclarar que este sólo hace parte de la historia, ya que poco tiempo después dejó de pertenecer al suelo nacional. No obstante, se puede decir que dejó lecciones para las futuras líneas que se construyeron en el país, sobre todo, en lo que tiene que ver con la adaptación a la agreste geografía colombiana.

La construcción del sistema férreo colombiano en el resto del territorio nacional se inició 15 años después del de Panamá. Así, en 1872 se diseñó y planeó lo que sería el ferrocarril del Norte¹³, el cual tardó 58 años en ser finalizado, debido a una “serie de contratiempos de índole política y económica que hicieron un proyecto más largo y complicado, que sólo se vio materializado más de medio siglo después de su planteamiento” (Junguito, 1997, p. 130). De todas maneras, la obra se pudo finalizar a partir de 1925 con recursos que se obtuvieron de la indemnización por la pérdida de Panamá en 1903. En el bien conocido momento de la ‘Danza de los millones¹⁴’, el país logró invertir cerca de 10 millones de pesos en el ferrocarril del Norte.

Ahora bien, aunque el ferrocarril del Norte fue la primera línea de tren planeada, la cual se caracterizó por denotar un altísimo interés, no sólo de inversionistas extranjeros sino del gobierno, sobre todo en el mandato de Manuel Murillo Toro. Así, en enero de 1872, este tolimense suscribió un contrato con la compañía inglesa: Public Works Construction Company. Sin embargo, la primera línea construida en su totalidad fue la del ferrocarril de La Dorada, Caldas que entró en operación para 1885. Éste hacía un trayecto corto el cual buscaba brindar un tránsito más seguro hacia Honda, punto fluvial de destacado movimiento comercial, por lo tanto, este sistema de transporte resultaba “menos costoso que los tradicionales caminos de ruedas o carreteras” (Safford, F., 2010, p. 555).

Esta necesidad de construir líneas férreas quedó consignada en diferentes actos legislativos, como, por ejemplo, la Ley del 5 de junio de 1871, en la cual se contempló por primera vez la construcción de varios ferrocarriles estratégicos que conectarán la zona norte del país. Aunque logró priorizar de cierta manera la construcción de ferrocarriles como el del Norte y el de Antioquia, con el fin unir a la zona norte con el centro del país a través del desembarque cerca al

¹³ Primera línea férrea diseñada en Colombia tras el ferrocarril de Panamá. Su diseño se orientó bajo la lógica de conectar los centros de producción de la región andina con el sistema fluvial que facilitaba el comercio exterior con un menor costo en el transporte de los bienes. Por esto su ruta inicial era estratégica, ya que se planeó que conectaría a Bogotá con el Magdalena. Así, esta línea atravesaba los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander, Bolívar, Atlántico, entre otros (Junguito, A. 1997. p. 129).

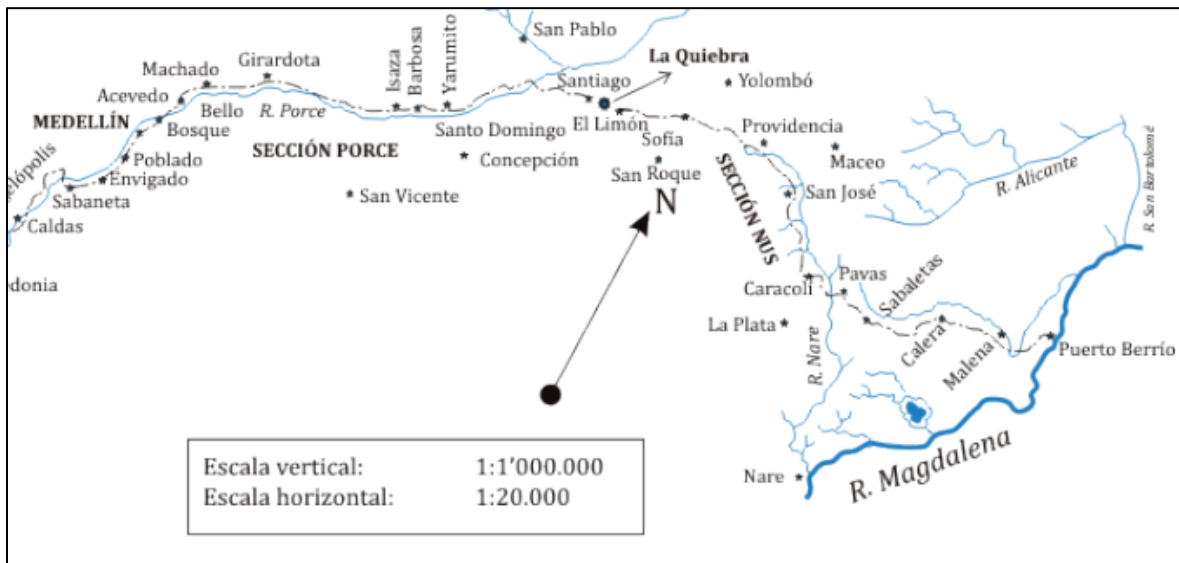
¹⁴ En 1923, Colombia recibió la indemnización por la venta del territorio panameño a inicios de siglo. Esto “trajo consigo el regreso del país a los mercados internacionales de capital luego de una etapa de marginamiento. El regreso, sin embargo, estuvo precedido por una serie de esfuerzos para modernizar la administración pública y organizar el sistema monetario, acciones que se llevaron a cabo por la necesidad de hacer el país atractivo para los inversionistas extranjeros. El Banco de la República, que en corto tiempo logró establecerse como una entidad de referencia nacional, fue una de las instituciones creadas durante ese período y sus acciones desempeñaron un papel fundamental en el devenir económico del país” (Sánchez, F. 2010, p. 27).

Río Magdalena; esta legislación suscitó en el occidente del país una serie de reclamaciones que tuvieron un papel medular en la guerra civil de 1876 y que se convirtieron en un círculo vicioso que afectó el devenir de las obras que se tenían pensadas (Park, 1985).

A pesar de lo anterior, esta ley de 1871 generó a su vez un ambiente que despertó el sueño ferrocarrilero en distintas regiones del país. Tal es el caso de Antioquia, territorio que decidió en 1874 gestionar la construcción de una línea férrea que hiciera una ruta que uniera al Río Magdalena y a Medellín (véase gráfico 5). Sin embargo, uno de los problemas centrales de esta obra, se reflejó en los recursos limitados y las difíciles condiciones topográficas. No obstante, en contraste con los caminos carreteros que se priorizaban antes en departamentos como Antioquia, el sistema férreo representaba un ahorro en tiempo de hasta el 60% en algunos tramos. Pero, esto no desvirtuaba la novedad de la discusión en el legislativo, ya que se estaba dejando de lado otra necesidad real de aquella época, la construcción de carreteras, tal como había quedado estipulado en la Ley del 28 de mayo de 1864.

Gráfico 5

Mapa de planeación del Ferrocarril de Antioquia (1874)



Fuente: Correa, J. (2012). *El Ferrocarril de Antioquia: extranjeros y participación local*. [Ilustración].

Aunque el ferrocarril de Antioquia contó con la ayuda de ingeniería extranjera, en su mayoría inglesa, y el primer compromiso que se acordó refirió que la construcción se terminaría en ocho

años, esto no fue posible. Las condiciones en el terreno fueron complejas y los recursos no siempre llegaron cumplidamente. Además, conseguir mano de obra adecuada fue prácticamente un desafío, por ejemplo, en este caso particular “se utilizaron presidiarios, pero sufrieron de enfermedades durante el trabajo en terreno por lo que su continuidad no fue estable. También llegaron trabajadores chinos desde Nueva York, pero rápidamente migraron de Colombia” (Safford, F. 2010, p. 561).

En conclusión, la fuerza laboral provechosa resultó ser la colombiana. Aunque el ingeniero cubanoamericano a cargo de la obra en Antioquia fue respaldado por los gobiernos de la época, al punto que también se le asignaron las líneas proyectadas en Girardot, Cauca y el de La Sabana, las críticas no dieron espera, ya que, se les dio prioridad a ingenieros extranjeros y no a los nacionales. Muchos ingenieros egresados de la Universidad Nacional y de la Universidad de Antioquia, trabajaron en las posibles rutas de los ferrocarriles (Safford, F. 2010, p. 563). Pero a la postre, estas rutas diseñadas quedaron en planes durante varios años por la situación política y económica del país.

El déficit en la balanza fiscal de finales del siglo XIX y dos conflictos como fueron las guerras civiles de 1884 y la Guerra de los Mil Días, incidieron en el devenir del sistema férreo, al afectar varios proyectos de construcción de ferrocarriles. No obstante, algunos tramos cortos del ferrocarril de Cúcuta, Bolívar y una parte del total planeado en las líneas de La Dorada, Girardot y Antioquia (véase gráfico 6), lograron construirse.

Gráfico 6

Tabla de registro de las principales líneas férreas para final del siglo XIX e inicio del XX

Línea férrea	Total en Kilómetros para 1886	Total en Kilómetros para 1920
Bolívar	27	27
Cartagena	0	105
Santa Marta	0	67
Cúcuta	54	55
Cauca	25	20 (5km dejaron de operar)
Girardot	31	49
Antioquia	37	59
La Dorada	15	33
Tolima	0	17
Puerto Wilches	4	Sin continuación

Del Norte	0	47
De La Sabana	0	40
TOTAL APROXIMADO	193	519

Nota: Elaboración propia

Fuente: *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*, por Ortega, (1923).

Ahora bien, también se evidenciaron problemas administrativos, es decir, no solo los continuos conflictos y el déficit fiscal jugaron un papel esencial en el tema del desarrollo de vías férreas. Entonces, a pesar de avanzar en la construcción de algunas líneas como las descritas en el gráfico 5, es importante resaltar que hubo significativos inconvenientes administrativos que contribuyeron al parsimonioso desarrollo del sistema férreo nacional. Aunque con la Ley 104 de 1892 se establecieron unos preceptos para la contratación y ejecución de las obras públicas concernientes a los ferrocarriles, fue posible evidenciar que la mayoría de las líneas que se adelantaron a finales del siglo XIX, se ejecutaron por medio de concesiones al sector privado. (Ramírez, M. 2007, p. 385). Es decir, el sector privado extranjero gerenció la construcción de los ferrocarriles, y se adueñó de garantías y beneficios que la misma ley colombiana le permitía. Aunque no era totalmente explícito en las leyes de la época frente a las obras públicas, las mismas sí dejaron ver un vacío fundamental que priorizara el bien común sobre el particular. Éstas carecían de una estructura planificada que ejerciera control sobre los ferrocarriles a nivel nacional.

Entre las críticas que se hicieron a esta ley de 1892, se encuentra el reconocimiento de una generosidad excesiva en los tiempos de contratación. Dentro de las cláusulas, se evidenció la existencia de permisos de operación de hasta 50 años para un mismo consorcio privado. Además, la ley no era concreta en el cálculo que se debía efectuar para determinar los costos de obra y operación, ni era clara en las garantías laborales mínimas que debían gestarse en medio del desarrollo de las obras. Tal es el caso de la construcción del ferrocarril de Antioquia, en donde la mayor parte de los retrasos que se presentaron fueron resultado de la ausencia de unas cláusulas claras y monitoreadas en su cumplimiento (Bravo, 2016).

Así fue el siglo XIX para el sistema férreo colombiano, proyectos por un lado y otro, poco conectados, pero sí con un objetivo común: conectar a los territorios beneficiarios del ferrocarril con puntos fluviales, en especial el Río Magdalena y así agilizar el comercio interno y hacia el exterior. Sin embargo, esto ocurrió en medio de confrontaciones civiles y cierto nivel de

inestabilidad económica a fines de siglo, justo cuando iniciaron los proyectos ferroviarios. No obstante, los esfuerzos gubernamentales, privados y técnicos dejaron bases para que a inicios del siglo siguiente se construyera una red férrea con resultados eficientes en comparación con lo que dejó el siglo XIX, y que por supuesto incidió a largo plazo en la situación económica nacional de inicios del siglo XX.

Capítulo 2
Los ferrocarriles colombianos y la crisis: el siglo XX de cambios

Los inicios del siglo XX:

Los primeros años del siglo XX dejaron ver un panorama económico nacional con álgidos momentos. El comienzo del siglo estuvo mediado por la Guerra de los Mil Días¹⁵, hecho que provocó la detención de la construcción de los ferrocarriles, a su vez que se deterioraron y destruyeron muchos de los ferrocarriles existentes. Sin duda, esto afectó la economía nuevamente, y aunque se gestionaron esfuerzos por equilibrar la balanza comercial, y como consecuencia se gestionó un ambicioso plan de obras públicas reflejado en la construcción de más de diez líneas férreas; el desbalance comercial continuaba y la deuda externa aumentaba gradualmente. Al tiempo que se buscaba potenciar la economía a partir de las exportaciones de café, ya que la quina colombiana había perdido interés para el mercado internacional como se mencionó en el capítulo anterior.

Efectivamente, hacia 1905 el entonces presidente Rafael Reyes adelantó una nueva renegociación de la deuda externa principalmente con Gran Bretaña, en donde por medio del convenio Holguín – Avebury la situación fiscal del país presentó un relativo desahogo que se debió en gran medida a un aumento en los derechos de aduana (Ospina, L. 1955). Por lo anterior, el presidente Reyes logró concretar un gran paquete de obras públicas que se ve materializado en la construcción de un poco más de 500 km de líneas férreas (véase gráfico 6). Se logró que el “ferrocarril de Antioquia llegara al año 1920 con cerca de 100 kilómetros en servicio. Además de que se empató la línea que venía de Girardot con la que estaba en Facatativá y pertenecía a la red De La Sabana, y otras obras que incluían caminos de herradura, pero priorizaron a los ferrocarriles” (Ospina, L. 1955, p. 326).

En pocos términos, se construyeron varias líneas para conectar los centros de producción nacional con los ríos, llevar los productos a los puertos y así poder comercializarlos con el exterior. Sin embargo, esto mermó con el desarrollo de la Primera Guerra Mundial, ya que se generó una inestabilidad financiera mundial que influenció hacia una significativa escasez de capital en los

¹⁵ Situación proveniente del siglo XIX. “La Guerra de los Mil Días duró tres años (1899-1902), se desarrolló en toda la geografía colombiana, con excepción de las regiones selváticas y Antioquia, donde la lucha no adquirió las proporciones de las demás regiones. El enfrentamiento se produjo entre los conservadores, que en ese momento se encontraban en el poder y contaban con los ejércitos constituidos para el gobierno, y los liberales, que en un comienzo buscaron hacer una guerra entre ejércitos, pero que sólo pudieron conformarlos en los departamentos de Santander y Panamá, por lo que se libró una lucha de guerrillas que se les salió de las manos en el resto del territorio nacional” (Revista Raíces Paisas de la Biblioteca Digital Nacional de Panamá. s.f).

mercados del mundo y por consiguiente se redujo la financiación externa. Colombia tuvo entonces que financiar las obras de los ferrocarriles con limitados recursos internos de los que disponía, concentrados principalmente en el tráfico de aduanas (Ramírez, M. 2007).

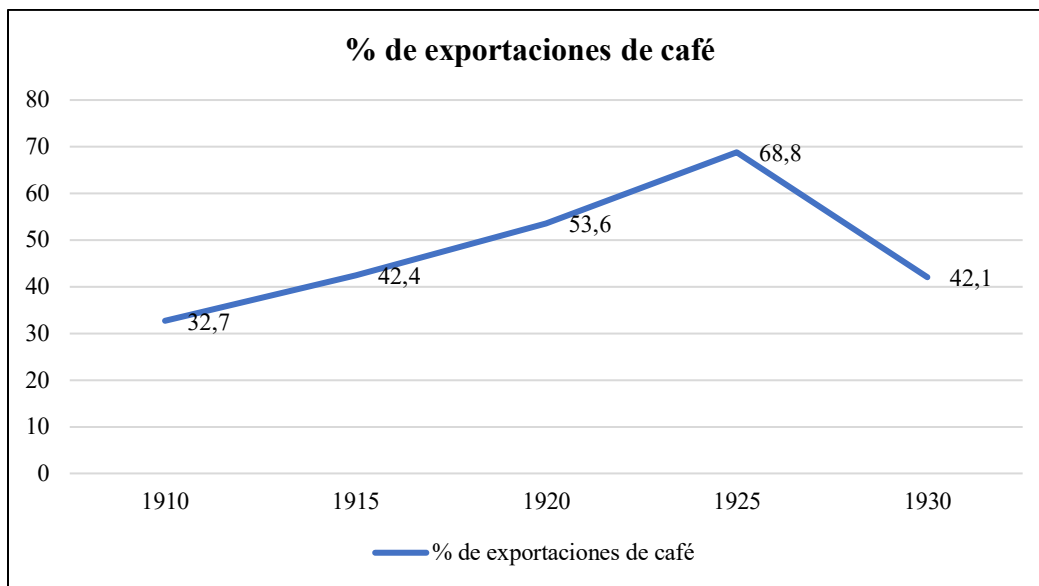
Aunque lo anterior planteó un momento de incertidumbre en donde la continuación de obras de infraestructura se retrasó, tales como la continuación del ferrocarril de Antioquia y el de La Dorada, fue un momento del que se recuperó Colombia gradualmente gracias a las nuevas condiciones del mercado internacional. El posicionamiento adquirido por Estados Unidos tras la Primera Guerra Mundial generó unas nuevas condiciones comerciales en donde un socio tan importante para Colombia, como lo fue Gran Bretaña, fue desplazado poco a poco, y Estados Unidos se fue posicionando como el principal prestamista para el país.

Es aquí donde es evidente que los resultados económicos del país para dicha época no son más que producto de decisiones que resultan lógicas desde una visión neoclásica de la economía. Si bien, el Estado colombiano confió el devenir del sistema ferroviario nacional en concesiones privadas que garantizarían una óptima construcción y operación de los trenes, la historia deja ver que sumado al tardío interés de los gobiernos nacionales por impulsar eficientemente el sistema de trenes, la respuesta de los concesionarios también fue poco independiente y previsoría del acontecer colombiano. Bien lo señala Zuleta (2001), “se pretendió efectuar una elección racional de los agentes económicos, asumiendo que los concesionarios poseían la información perfecta, precisa e instantánea, y que además desde Gran Bretaña contaban con el sistema más eficiente de interpretación de la información para luego materializar el proyecto” (p, 33).

Hacia la década de 1920, Colombia empezó a recibir numerosos préstamos desembolsados desde Estados Unidos con el fin de continuar las obras y garantizar el sostenimiento del Estado en general, y, por consiguiente, el país suramericano se vería determinado en gran medida por el acontecer económico de Estados Unidos. Y así fue. Hacia 1921, Estados Unidos vivió un periodo de recesión que afectó el comercio internacional, por lo tanto, se vieron condicionados los créditos adquiridos por Colombia, al punto que se suspendieron algunos de estos. Lo anterior, sumado a la abismal caída del precio internacional del nuevo producto estrella de exportación colombiana: el café. Cabe recordar que, tras el derrumbe en las exportaciones de quina a finales del siglo XIX, el café resultó reemplazando este primer lugar en exportaciones. Con tanta intensidad que según Ramírez (2007), hacia 1920, el café representaba el 51% del total de las exportaciones.

Aunque recién pasaba la Primera Guerra Mundial, Colombia logró beneficiarse de la bonanza cafetera (véase gráfico 7) a partir de 1919 y por cinco años más. Aunque la guerra mundial no había dejado estragos significativos en los precios del café, lo cierto es que, tras su finalización, el precio aumentó por la demanda masiva de café sobre todo en los Estados Unidos, país en donde dentro de las medidas posguerra se introdujo la prohibición del consumo de alcohol (Gómez, 2019).

Gráfico 7
Índice de las exportaciones de café durante inicios del siglo XX



Nota: Elaboración propia.

Fuente: *La economía colombiana, 1886-1922*, por Tovar, (2001).

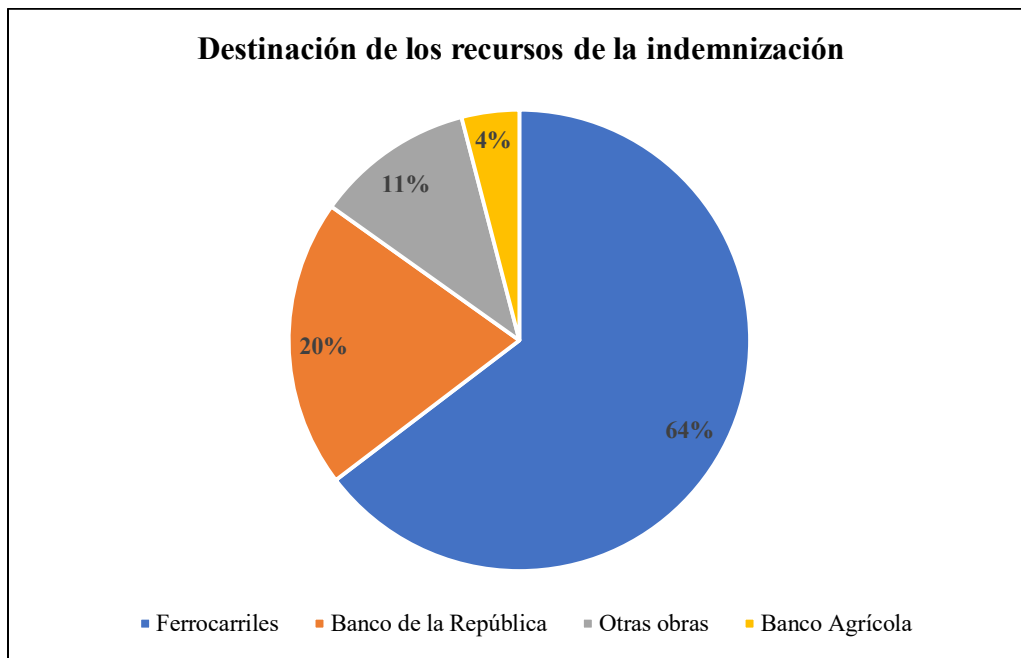
La situación fiscal del país volvió a empeorar, las aduanas presentaron una significativa caída por el aumento exabrupto de las importaciones. Según Greco (1999), para el año 1920 las importaciones alcanzaron un pico de 90 millones de dólares, en cierta medida por la importación de material para las obras públicas. Sin embargo, esto cambió un año después, pues la recesión de 1921 en Estados Unidos provocó que se redujeran las importaciones de rieles, locomotoras, entre otros bienes necesarios para la construcción y puesta en marcha del sistema férreo. Además de que los recursos que se manejaron para la época debieron ser destinados a la sostenibilidad del cuerpo administrativo nacional. Para 1921, la red férrea sólo amplió 25 de los 100 km planeados para ese año. Así se mantuvo la red férrea hasta 1925 con el ingreso de la indemnización por la venta de

Panamá. La entrada de 25 millones de dólares fue una ganancia inesperada para la economía colombiana (Ramírez, 2007).

Efectivamente, la mayoría de los dineros adquiridos gracias a estos dos eventos, fueron destinados a la continuación de obras públicas (véase gráfico 8) ya planeadas, específicamente las que tenían que ver con transporte. Sin embargo, la destinación de los recursos producto de la indemnización fue poco planeada, para autores como María Teresa Ramírez (2006), la distribución de estos recursos no obedeció a un estudio técnico ni económico, simplemente se asignaron partidas para continuar la construcción de ocho líneas del sistema férreo y no se destinó ninguna suma para garantizar el mantenimiento de las líneas ya existentes (p. 393). A pesar de esto, lo cierto es que la inversión en obras de infraestructura para el transporte aumentó, y aparte llegaron nuevos créditos externos desde el gigante norteamericano que generaron aún más recursos para la construcción de obras.

Gráfico 8

Destinación de los recursos producto de la indemnización en 1925



Sector	Pesos colombianos
Ferrocarriles	16.209.328
Banco de la República	5.000.000

Otras obras públicas	2.890.000
Banco Agrícola Hipotecario	1.000.000

Nota: Elaboración propia

Fuente: *Memoria del Ministerio de Obras Públicas, 1926*, en Robinson y Urrutia, (2007).

La bonanza cafetera fue positiva, hubo estabilidad en los ingresos por exportaciones, se había expandido el mercado¹⁶, había entrado el dinero de la indemnización, y en general casi todo marchaba positivo para los ferrocarriles colombianos. Sin embargo, esto cambió hacia finales de la misma década, pues en 1929 se suscitó una nueva crisis económica en Estados Unidos, pero esta vez sus repercusiones fueron más nocivas para Colombia, específicamente para el sector férreo.

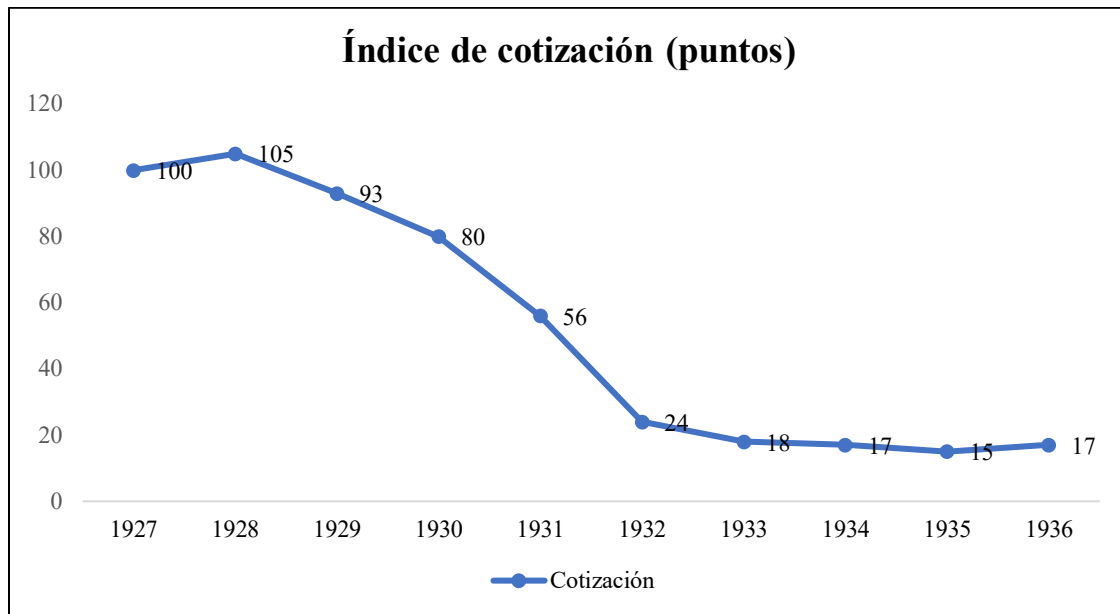
La crisis económica de 1929 y los ferrocarriles colombianos:

La aparente estabilidad que vivió la economía colombiana desde 1921 hasta finales de 1928 se vio permeada por el descenso gradual en el precio internacional del café y la pérdida de valor en los bonos (véase gráfico 9) que Colombia había emitido hacia la Bolsa de Valores de Nueva York. Pero fue hacia octubre de 1929 cuando definitivamente se alteró el panorama. A principios de ese mes, el café aceleró su caída ante los síntomas de una sobre producción creciente y eso, por un lado, generó que se redujeran significativamente las exportaciones desde Colombia de ese grano, y por otro, que la caída de la Bolsa de Nueva York “obligara a postergar las negociaciones que Colombia adelantaba para obtener un importante crédito externo que permitiría continuar con la política interna de valorización del grano y algunas obras de infraestructura” (Posada, C. 2001, p. 83).

¹⁶ Según Memorias del Ministerio de Hacienda, hacia 1926 se registró una inflación del 13%, pero a su vez un crecimiento económico del 9,6%. Esto durante la administración de Pedro Nel Ospina (Ramírez, 2006).

Gráfico 9

Cotización de los bonos colombianos en la Bolsa de Nueva York



Nota: Elaboración propia

Fuente: *La gran crisis en Colombia: el periodo 1928-1933*, en Posada, (2001).

Así, en contraste con lo evidenciado años atrás, las obras del sistema férreo se vieron represadas y algunas suspendidas en su totalidad. Escasamente se pudo garantizar el sostenimiento de las ya existentes. Aunque la mayoría estaban en concesión con privados, es aquí donde se evidencia la debilidad de la ley que definía las pautas para la contratación en lo que a construcción de los ferrocarriles refiere. Definitivamente, “ante el agotamiento de la financiación externa, las obras de los ferrocarriles se detuvieron y aquella parte de la demanda interna por bienes o servicios mercantiles que dependía de los ingresos monetarios de los cafeteros a través del sistema férreo, se deprimió” (Posada, C. 2001, p. 84).

Ahora, las tasas de crecimiento se tornaban negativas para Colombia, el nivel de precios disminuyó el 12% en 1929 y 22% en 1930, se cerraron algunos de los mercados internacionales a los que tuvo acceso Colombia y, además, el dinero de la indemnización se agotó. Por lo que se redujo drásticamente la inversión en obras públicas, sobre todo en el sector férreo en donde para 1928 se había alcanzado una inversión del 4,5% que representaba más de 46 millones de pesos colombianos, pero que para 1930 tan sólo alcanzó el 1,9%, representando 14 millones de pesos (Ramírez, M. 2007).

Esto deja ver un decrecimiento marcado en la inversión para el sector férreo en Colombia, pues la crisis de 1929 dejó grandes afectaciones para los ferrocarriles en general, las cuales se vieron reflejadas en la reducción abrupta de tarifas, disminución de salarios de trabajadores e incluso la quiebra de varias empresas fluviales que complementaban el sistema de trenes. A la luz de Cobb y Elder (1972), podría decirse que Colombia permitió unos patrones de alineación a Estados Unidos que llegaron a ser casi intrínsecos en la agenda pública nacional. Al menos así ocurrió en lo que al sistema férreo refiere. La historia permite concluir que el devenir de los ferrocarriles en Colombia dependió en cierta medida del dinero y el tecnicismo proveniente del exterior. A excepción del Ferrocarril del Norte, el cual se construyó con recursos de la Danza de los Millones, la mayoría de las líneas férreas estuvieron impulsadas por sistema de concesiones que fueron poco regulados y controlados por el Estado.

Es por esto, que se puede decir que, tras la crisis de 1929, tomó fuerza sobre el escenario nacional la promoción de una gradual sustitución de las líneas férreas por carreteras. María Teresa Ramírez (2007) defiende que hacia 1930, en plena época de crisis económica, el país eligió un nuevo gobierno, y que esta vez se decidió por el mandato del Partido Liberal tras varios años de gobiernos conservadores. No obstante, esto último tiene importancia en la medida que una de las primeras acciones que ejecutó el nuevo gobierno fue la revisión de la política de transporte que habían manejado los gobiernos conservadores, y que, esto resultó no ser más que una retaliación para no fomentar lo que sus opositores habían defendido.

Pasó poco menos de un año para que el nuevo gobierno lograra la aprobación en el Congreso de dos nuevas leyes que modificaron por completo la legislación previa: La Ley 29 de Ferrocarriles y la Ley 88 de Carreteras. Lo sorpresivo es que la ley que demostraba tener más prioridad era la última. La nueva Ley 88 estableció por primera vez un plan de construcción de obras de infraestructura con prioridad en carreteras y además con presupuesto asignado previamente, aspecto que nunca se presenció para las obras del sistema férreo. Según el nuevo gobierno, una mayor inversión en carreteras “tendría beneficios sobre la economía porque, además de reducir los costos de transporte, ayudaba a integrar el mercado nacional” (Ramírez, M. 2007, p. 399).

Las futuras cifras demostraron la nueva política del gobierno. Mientras que en 1930 el porcentaje de inversión en ferrocarriles era del 58%, y de 42% en carreteras, tan sólo dos años después estos porcentajes pasaron al 11% y 89%, respectivamente (Urrutia, 2007, p. 413). Lo cual

generó que en la década de los años 30 apenas se edificaran 226 kilómetros de ferrocarriles, pero más de 3.000 kilómetros de carreteras. Y ese fue el común denominador durante los siguientes años de hegemonía liberal. Aunque en 1946 hubo cambio en el gobierno, la inversión destinada al sistema férreo nunca volvió a ser igual.

A pesar del fortalecimiento institucional de entidades como el Ministerio de Obras Públicas y la creación de un Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales¹⁷, al que se le asignaron las funciones de organizar, regular y administrar la construcción y el mantenimiento de los ferrocarriles, lo realmente cierto es que se disminuyó drásticamente la inversión en el sistema, y la improvisación administrativa continuaba. Nunca se estableció un protocolo preciso para la contratación y mantenimiento de las líneas férreas. Al final, varias de las concesionarias privadas a cargo de la construcción de nuevas líneas férreas se terminaron retirando y las obras quedaban allí, además de que poco se modernizaron las líneas ya en marcha.

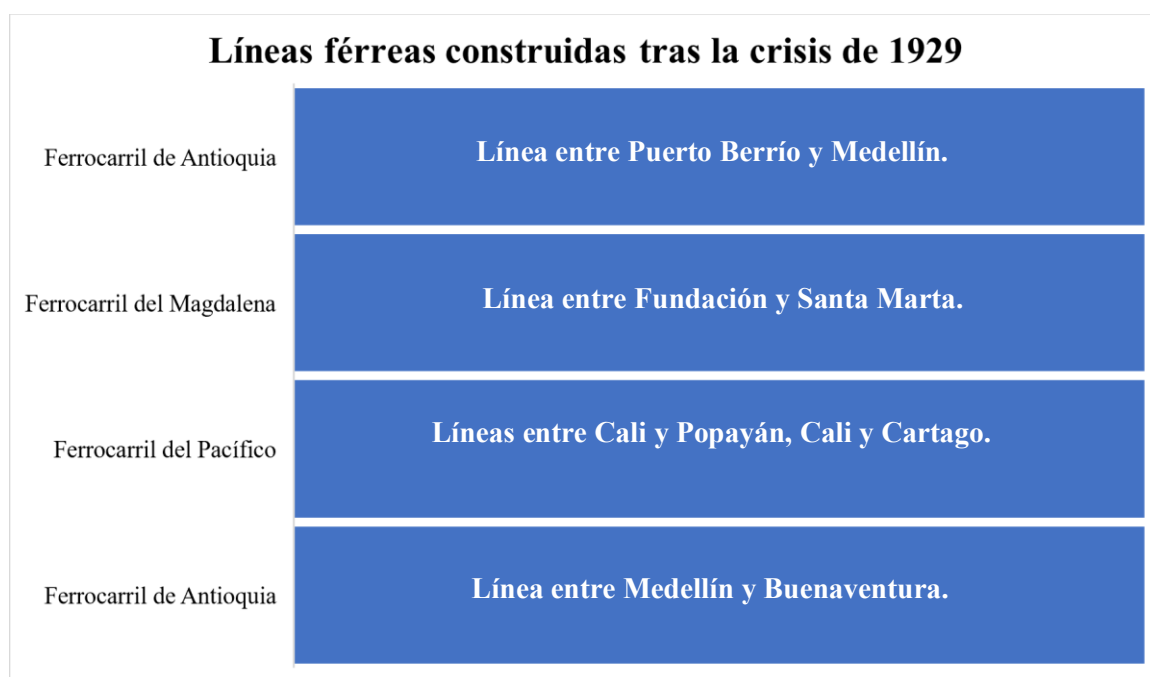
No obstante, la financiación para el desarrollo de obras férreas, incluso antes de la crisis económica de 1929 y el cambio de gobierno, nunca fue estable ni garante del mantenimiento y adecuación de nuevas líneas. A pesar de los esfuerzos materializados con la Misión Kemmerer¹⁸ durante los primeros años del siglo XIX, reflejados en la creación de un Banco Central, entidades como la Caja Agraria, el Banco Agrario Hipotecario, entre otros ajustes institucionales, los efectos positivos sobre los ferrocarriles fueron mínimos. Lo cierto es que sí fue positiva y gradual la recuperación económica del país en general, gracias a los nuevos acuerdos institucionales y las estrategias adoptadas en términos económicos, según Harf (2008), el gobierno colombiano gracias a la asesoría estadounidense logró establecer una serie de créditos que financiaron la deuda adquirida años atrás y así garantizar una reactivación económica gradual que se concentró en sanear las crecientes deudas de la banca.

¹⁷ Así lo relata una de las Memorias de Obras Públicas al Congreso de 1930.

¹⁸ La Misión Kemmerer se dio hacia 1920 con la llegada a Colombia de un grupo de expertos economistas que, en cabeza del estadounidense Edwin Kemmerer, lograron ejecutar una política económica y fiscal para el país cafetero en donde las instituciones cobraban relevancia. Se fortaleció el aparato institucional que involucraba las finanzas colombianas, y se generó nuevas condiciones para el comercio con el exterior. Para estudiosos como Harf (2008), esto se convirtió en un arma de doble filo, ya que por ejemplo en el momento de la crisis económica de 1929, existía una mayor cercanía comercial con Estados Unidos, al punto que fue poco el margen de maniobra que el gobierno estadounidense representado en Kemmerer, pudo aportar a la mejora de la situación económica colombiana. Sin embargo, es más que atribuible que las instituciones creadas durante la época de esta misión, incluso hoy, continúan dinamizando de manera favorable la productividad de Colombia.

Ahora bien, esos esfuerzos dieron paso a un auge en la construcción de carreteras, bajo una lógica de maximización de la utilidad y reducción en los costos de mantenimiento de las vías, se fue desincentivando la construcción de nuevas líneas férreas, tal como se puede apreciar al final del capítulo anterior. Además, que poco existió una legislación precisa ni esfuerzos gubernamentales que fueran más allá de la simple destinación de recursos para el sistema férreo. Así, es notable que la mayoría de los recursos utilizados en los trenes fueron obtenidos por medio de financiación externa que trajo consigo una serie de obligaciones, entre las cuales se encuentra el estar sujeto a las determinaciones y condiciones del prestamista, y en el caso colombiano fue Estados Unidos para el siglo XX. Es por esto por lo que un suceso como la crisis económica de 1929 incidió de cierto modo en la economía colombiana. Tal como lo demuestra la investigación y contrario a lo que se pensó en la hipótesis de este trabajo académico, la incidencia de la crisis económica de 1929 no fue tan definitiva para el debilitamiento del sistema férreo colombiano.

Gráfico 10
Líneas férreas del siglo XX



Nota:Elaboración propia.

Fuente: *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?*, en Zuleta (2001).

En primer lugar, se debe esclarecer que la crisis económica de 1929 es un acontecimiento inesperado que resultó desde un detonador externo, es decir, la crisis tuvo consecuencia en Colombia tras una serie de interacciones previas que generaron un ambiente de reciprocidad entre Estados Unidos y Colombia. Una relación productiva en donde Colombia se beneficiaba del financiamiento externo, y Estados Unidos satisfacía algunos de sus ejes políticos orientadores, además se beneficiaba de algunas de las exportaciones que salían de Colombia. Estados Unidos se convirtió desde el final de la Primera Guerra Mundial en el socio económico principal de Colombia. Según Giddens (1989), esto no es más que el reflejo de una creciente integración económica.

Ahora, en segundo lugar, es evidente que la crisis económica de 1929 sí incidió en el debilitamiento del sistema férreo colombiano, ya que para el siglo XX, este sistema dependía en gran medida del financiamiento externo. Lo anterior, se puede sustentar en “la estrecha relación económica de Estados Unidos con el resto del mundo, por lo que todo lo que pase allí, a la larga recae sobre otros países” (Plaza, M. 2013, p. 8), y Colombia no fue la excepción. El futuro de los ferrocarriles colombianos se vio comprometido por la suspensión de los créditos que provenían de Estados Unidos. Sin embargo, el debilitamiento del sistema férreo en general, la suspensión de los proyectos y la falta de eficiencia administrativa no es producto de decisiones externas. Y comprueba lo que Parsons (2007) demuestra acerca que “el poder de la decisión y la voluntad para la implementación de proyectos, siguen básicamente enraizadas en el interior de los Estados-nación” (p. 270).

Es aquí donde la voluntad política cobra importancia para explicar el devenir del sistema férreo colombiano. Cobb y Elder (1972) indican que esto puede ser entendido de manera directa como una desactivación del asunto en la agenda pública, puesto que se buscó mantener fuera de la agenda la promulgación de nuevas líneas férreas. Pero, se ocultó bajo una lógica indirecta de confusión del asunto, manifestada desde el detonador externo (crisis de 1929) hacia el futuro en pro de la construcción de carreteras. Tras obras inconclusas por diversos problemas coyunturales, de falta de planificación e incluso la insolvencia de algunas de las concesionarias externas, fue cinco años después, en 1934 que se reanudaron algunas de las obras.

Aunque se construyeron nuevas líneas férreas tras la crisis de 1929 (ver gráfico 8), se continuó cayendo en la lógica de la falta de planeación e integración regional. Aparentemente existía una

estructura institucional nacional representada en el Ministerio de Obras Públicas, pero fue hasta 1941 que se intentó establecer una política a largo plazo para el sostenimiento del sistema de ferrocarriles nacionales. Bajo la luz de North (1994), se permitió que antes cada departamento ordenara sus disposiciones frente al transporte férreo de manera autónoma, ninguna de las líneas planteó una planificación con base en la integración regional, y, por consiguiente, se recae en un raciocinio de la economía como un sistema racional, y no como un sistema imperfecto que debe reconocer que la racionalidad no siempre conducirá a lo perfecto y lo eficaz.

Conclusión:

En primer término, es necesario concluir que la respuesta a la pregunta planteada resulta interesante, ya que, a la luz del componente de detonadores externos expuesto por Cobb y Elder (1972), la crisis económica de 1929 da cuenta de las repercusiones que tiene un suceso externo sobre situaciones internas. Lo cual es lógico en medio del desarrollo de la conectividad comercial entre Estados, y el afianzamiento en las relaciones, al punto que lo que sucede afuera logra incidir sobre la agenda interna. Sin embargo, en lo que concierne al sistema férreo colombiano, se puede decir que su debilitamiento no resulta únicamente como consecuencia de la crisis de 1929, sino que por el contrario es una clara demostración que a pesar de que menguó por varios años el ingreso de dineros desde el exterior, reflejados en créditos y bonos de inversión, la continuidad del sistema no se debió exclusivamente a temas externos, sino que dependió de acciones políticas internas. Lo cual, complementa la hipótesis de este ensayo, ya que aspectos como guerras internas, leyes y el manejo institucional interno, jugaron un papel más que importante en el devenir de los trenes en Colombia.

Así, como se evidenció a lo largo de este escrito, por un lado, los créditos del exterior provenientes en su mayoría desde Estados Unidos durante finales del siglo XIX e inicios del XX, sirvieron de soporte para el mantenimiento y operación de los trenes ya existentes. Además, la crisis generó que la caída de las exportaciones e importaciones tuviera un efecto directo sobre el sistema ferroviario. De esta manera, en primer lugar, se limitó la renovación y sostenibilidad de las líneas férreas en el país, ya que los materiales utilizados en los trenes eran importados. Y, en segundo lugar, disminuyó significativamente la demanda del principal producto de exportación: el café. El cual, de hecho, ya presentaba un decrecimiento en su precio desde inicios de la década de 1920.

Por otro lado, también, cabe reflexionar acerca del papel de las instituciones durante el periodo analizado en este trabajo. En lo que respecta al manejo del sistema férreo, es posible concluir que las decisiones tomadas desde el Estado durante la primera mitad del siglo XIX no fueron más allá de determinaciones básicas sobre la adecuación de vías férreas. En las disposiciones legales que se determinaron, tales como la Ley del 5 de junio de 1871, la 52 de 1872, la 60 de 1905, entre otras, aunque priorizaron el sistema férreo como medio de transporte más eficiente para el país, no

ahondaron en detalles técnicos que poco tiempo después se convertirían en problemas que incidían de manera directa en la operatividad de los trenes.

El despertar de los ferrocarriles en el país durante la segunda mitad del siglo XIX nunca contó con un eje orientador definido y robusto institucionalmente. Fue apenas hasta inicios del siglo XX que se instauró un ente orientador del tema con la creación del Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, sus disposiciones se quedaron cortas frente a la ya existencia de problemas que venían desde años atrás. La ausencia de una financiación estable, el reducido tecnicismo y progreso tecnológico en los trenes, y la no defensa de un proyecto que integrara a las regiones a través del ferrocarril, fueron algunas de las principales falencias que enmarcaron al sistema férreo colombiano.

Lo cierto, es que los gobiernos nunca se preocuparon por asegurar responsabilidades concisas sobre los concesionarios de las obras y se permitió toda suerte de improvisación en las decisiones. Aunque existieron empresas públicas departamentales que operaron algunas líneas, sus directrices carecían de un eje orientador a nivel nacional. No obstante, el desempeño de los ferrocarriles durante el siglo XX y parte del siglo XIX contribuyó al desarrollo de proyectos comerciales, en donde se consolidó por algunos años una economía netamente exportadora de bienes primarios. Es casi imposible entender la bonanza cafetera de inicios de siglo sin reconocer el papel del sistema férreo en ésta.

Los ferrocarriles dinamizaron la economía nacional, y aunque poco se contribuyó a su modernización y optimización de la madera y el carbón como los combustibles de mayor uso, sin duda fueron una expresión de modernidad en medio de la inestable coyuntura nacional. Ahora bien, tal como lo rescata Mejía (2012), “el sistema ferroviario siempre va a sugerir un escenario con complejas formas de administración de los recursos, de los hombres, del trabajo y del tiempo, [...] de modo que la introducción de estructuras organizacionales y de artefactos técnicos en el proceso de adaptarse a los ferrocarriles, inmediatamente modificaron de manera indirecta nuestra naturaleza, cultura y sociedad” (p. 3).

De manera que, es útil cerrar este documento invitando a una reflexión alrededor de lo que Zuleta (2001) entiende como eficiencia adaptativa. Si bien, este último es un concepto reciente y que ha sido desarrollado gradualmente durante el siglo XXI. Experiencias como las que se construyeron en el siglo pasado por medio de los ferrocarriles, generan la visión de un escenario

en donde prime todo lo contrario a lo que pasó con los trenes años atrás, y que, incluso ocasionaron el ocaso de un sistema prometedor en términos de eficiencia y costos.

La eficiencia adaptativa refiere a la disposición de la sociedad para adquirir conocimiento y aprendizaje sobre la marcha en un proyecto. Así, según Zuleta (2001), se “estimula el surgimiento y desarrollo de sociedades que tienen la posibilidad de encontrar un importante número de alternativas para solucionar conflictos” (p, 41). Una posible reapertura y consolidación de un sistema férreo nacional hoy, debe basarse sobre reglas que permitan establecer disyuntivas alrededor de una solución, en donde se esboce el entendimiento de la economía como un área imperfecta que requiere constantemente de la adaptación del ser humano a condiciones poco previstas. Sólo así, se pudiera pensar el sistema férreo colombiano en la actualidad. La historia ya demostró que, con una aparente perfecta delimitación de funciones, no fue posible sostener un sistema basado en complejidades que van más allá de elementos físicos. Es necesario el trabajo conjunto y mancomunado, pero también es más que necesaria la voluntad política.

Bibliografía

Libros

Arias de Greiff, G. (1986). *La Mula de Hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.

Bejarano, J., & Melo, J. (2001). *Nueva Historia de Colombia: economía, café, industria*. Bogotá: Editorial Planeta.

Cobb, R., & Elder, Ch. (1972). *Participación en política americana: la dinámica de la estructuración de la agenda*. Edición México: Noema Editores.

Orbegozo, B. (2010). *Contribución al debate sobre la formación del Estado colombiano en el siglo XIX*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Ramírez, M., & Meisel, A. (2010). *Economía colombiana del siglo XIX*. Bogotá: Banco de la República de Colombia.

Robinson, J., & Urrutia, M. (2007). *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo*. Bogotá: Banco de la República de Colombia.

Zuleta, L., & Ovalle, A. (2001). *¿Por qué no han sido exitosos los ferrocarriles en Colombia?* Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Capítulos de libros

Avella, M. (2010). El financiamiento externo de Colombia en el siglo XIX, 1820-1920. En M. Ramírez, & A. Meisel, *Economía colombiana del siglo XIX* (págs. 137-165). Bogotá: Banco de la República de Colombia.

Bejarano, J. (2001). La economía colombiana entre 1922 y 1929. En J. Bejarano, & J. Melo, *Nueva Historia de Colombia: economía, café, industria* (págs. 51-70). Bogotá: Editorial Planeta.

Correa, J. (2018). Hacia la definición del modelo del negocio ferroviario en el siglo XIX. En J. Correa, *Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865- 1941)* (págs.. 123-130). Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración.

- Junguito, R., & Rincón, H. (2007). La política fiscal en el siglo XX en Colombia. En J. Robinson, & M. Urrutia, *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo* (págs. 239-254). Bogotá: Banco de la República de Colombia.
- Junguito, R. (2010). Las finanzas públicas en el siglo XIX. En M. Ramírez, & A. Meisel, *Economía colombiana del siglo XIX* (págs. 41-62). Bogotá: Banco de la República de Colombia.
- Kalmanovitz, S., & López, E. (2010). El ingreso colombiano en el siglo XIX. En M. Ramírez, & A. Meisel, *Economía colombiana del siglo XIX* (págs. 331-360). Bogotá: Banco de la República de Colombia.
- Ocampo, J. (2010). El sector externo de la economía colombiana en el siglo XIX. En M. Ramírez, & A. Meisel, *Economía colombiana del siglo XIX* (págs. 201-240). Bogotá: Banco de la República de Colombia.
- Posada, C. (2001). La gran crisis en Colombia: el periodo 1928-1933. En J. Bejarano, & J. Melo, *Nueva Historia de Colombia: economía, café, industria* (págs. 77-95). Bogotá: Editorial Planeta.
- Ramírez, M. (2010). Efectos del eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana: 1900-1950. En J. Robinson, & M. Urrutia, *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo* (págs. 383-424). Bogotá: Banco de la República de Colombia.
- Safford, F. (2010). El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX. En M. Ramírez, & A. Meisel, *Economía colombiana del siglo XIX* (págs. 523-570). Bogotá: Banco de la República de Colombia.
- Sánchez, F., & Fernández, A. (2010). Historia monetaria de Colombia en el siglo XX: grandes tendencias y episodios relevantes. En J. Robinson, & M. Urrutia, *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo* (págs. 313-375). Bogotá: Banco de la República de Colombia.
- Tovar, B. (2001). La economía colombiana, 1886-1922. En J. Bejarano, & J. Melo, *Nueva Historia de Colombia: economía, café, industria* (págs. 9-40). Bogotá: Editorial Planeta.

Artículos y monografías

- Avella, M. (2014). *La Independencia de la banca central en Colombia desde 1923. Aspectos institucionales*. Obtenido de Universidad Externado de Colombia: <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/ecoins/article/view/3781/3927>
- Bernal, D., & García, J. (2017). *Ferrocarriles en Colombia: infraestructura perdida*. Obtenido de Universidad de La Salle: <https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1297&context=economia>
- Castillero, E. (1942). *El Ferrocarril de Panamá y su historia*. Obtenido de Biblioteca Digital Nacional de Panamá: <http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/older/ferrocarril.pdf>
- Correa, J. (2012). *El ferrocarril de Antioquia: empresarios extranjeros y participación local*. Obtenido de Estudios gerenciales: <http://www.scielo.org.co/pdf/eg/v28n123/v28n123a10.pdf>
- Correa, J. (2015). *Ferrocarriles y soberanía: el ferrocarril de Panamá, 1850-1903*. Obtenido de: <http://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/v22n2/v22n2a2.pdf>
- Duque, G. (2006). *Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia*. Obtenido de Universidad Nacional de Colombia: <http://bdigital.unal.edu.co/1601/1/ferrocarrilesintegracionyprogresoparacolombia.pdf>
- Fischer, T. (1998). *Antes de la separación de Panamá: la guerra de los mil días, el contexto internacional y el canal*. Obtenido de Universidad Nacional de Colombia: <http://bdigital.unal.edu.co/20527/1/16676-52205-1-PB.pdf>
- Harf, M. (2008). *Las causas y consecuencias económicas de la Crisis Financiera Mundial*. Obtenido de Federación Nacional de Biocombustibles de Colombia: https://www.fedebiocombustibles.com/files/Las%20Causas%20Economicas%20de%20la%20Crisis%20Financiera%20Internacional%20v_7.pdf
- Instituto Internacional de Gobernabilidad de Barcelona. (1998). *Douglass C. North: la teoría económica neo-institucionalista y el desarrollo latinoamericano*. Obtenido de Proyecto PNUD para la gobernabilidad y el desarrollo en América Latina: <http://www.unsa.edu.ar/histocat/haeconomica07/North.pdf>

- Junguito, A. (1997). *Historia económica del Ferrocarril del Norte*. Obtenido de Universidad de los Andes: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/pdf/10.7440/histcrit14.1997.08>
- Kohon, J. (2016). *Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia*. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Desaf%C3%ADos-del-transporte-ferroviario-de-carga-en-Colombia.pdf>
- Márquez, L. (2017). *El ferrocarril colombiano: 4 temas recurrentes en la literatura*. Obtenido de Universidad ICESI: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0123592317300293>
- Mejía, C. (1998). *Ferrocarriles colombianos en el siglo XIX. Inicio de una mentalidad moderna y tecnológica en el país*. Obtenido de Banco de la República de Colombia: <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-102/ferrocarriles-colombianos-en-el-siglo-xix>
- Melo, J. (1979). *La evolución económica de Colombia, 1830-1900*. Obtenido de Instituto Colombiano de Cultura: https://www.researchgate.net/publication/233897322_La_evolucion_economica_de_Colombia_en_el_siglo_XIX_1830-1900
- Navarro, L., & Ibarra, M. (2019). *Diagnóstico de oportunidades para la ingeniería civil colombiana en el desarrollo de nuevas vías férreas urbanas y nacionales en Colombia*. Obtenido de Universidad Católica de Colombia: <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/24134/1/Inf%20final%20TG%20Oportunidad%20Ing%20Civil%20Col%20Vias%20Ferreas%2017%2012%202019.pdf>
- Nieto, C. (2011). *El ferrocarril en Colombia y la búsqueda de un país*. Obtenido de Revista Apuntes: <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v24n1/v24n1a05.pdf>
- Niño, C. (s.f). *Los ferrocarriles en Colombia: genealogía de un fracaso*. Obtenido de Universidad Nacional de Colombia: <http://bdigital.unal.edu.co/44703/1/46455-225653-1-SM.pdf>
- Poveda, G. (2002). *El primer ferrocarril en Colombia*. Obtenido de Universidad Nacional de Colombia: <https://core.ac.uk/download/pdf/25643088.pdf>

Poveda, G. (2004). *La construcción del ferrocarril de Panamá*. Obtenido de Universidad Nacional de Colombia : <https://www.redalyc.org/pdf/496/49614301.pdf>

Romero, S. (2011). *Importancia del sistema ferreo en Colombia para el comercio internacional del país*. Obtenido de Universidad de San Buenaventura: <http://biblioteca.usbbog.edu.co:8080/Biblioteca/BDigital/65869.pdf>

Normativa

Ley del 28 de mayo de 1864. Ferrocarril de Antioquia. Del 28 de mayo de 1864.

Ley del 5 de junio de 1871. La Constitución Política. Sergio Arboleda. Del 5 de junio de 1871.

Ley 52 de 1872. Tren de Occidente. Historia de las líneas férreas en Colombia.

Ley 104 de 1892. Diario oficial año XXVIII. Número 9029. Del 30 de diciembre de 1892.

Ley 29 de 1931. Diario oficial año LXVII. Número 21628. Del 27 de febrero de 1931.

Ley 88 de 1931. Diario oficial año LXVII. Número 21746. Del 23 de julio de 1931.

Otros

Arias de Greiff, J. (2011). Ferrocarriles en Colombia 1836-1930. *Banco de la República de Colombia*. Obtenido el 22 de febrero de 2019. Recuperado de: <https://www.banrepultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-257/ferrocarriles-en-colombia-1836-1930>

Bravo, J. (2016). Proceso histórico del Ferrocarril de Antioquia. *El Mundo*. Obtenido el: 20 de diciembre de 2019. Recuperado de: https://www.elmundo.com/portal/opinion/columnistas/proceso_historico_del_ferrocarril_de_antioquia_ii.php#.XsX0gGgzaM8

Delgado, P. (2018). 140 años y los ferrocarriles sin terminar. *El Espectador*. Obtenido el 5 de diciembre de 2019. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/economia/140-anos-y-los-ferrocarriles-sin-terminar-articulo-819630>

De Pombo, A. (1997). Un país sin ferrocarriles. *El Tiempo*. Obtenido el 10 de enero de 2020. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-543589>

McGreevey, W. (2015). Historia económica de Colombia, 1845-1930. Obtenido el 10 de mayo de 2020. *Universidad de los Andes*. Recuperado de: <https://books.google.com.co/books?id=FpBcDwAAQBAJ&pg=PA426&lpg=PA426&dq=ferrocarriles+de+colombia+onu&source=bl&ots=nyTcClyGQJ&sig=ACfU3U1IJHa1Qoiw8LnF6vvjCHLIDw1Vzw&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwiKos-FhsbpAhXBUt8KHSmeCKwQ6AEwCHoECAoQAQ#v=onepage&q=ferrocarriles%20de%20colombia%20onu&f=false>

Sanabria, T. (2018). Por donde el tren pasó. *El Espectador*. Obtenido el: 5 de diciembre de 2019. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/noticias/cultura/por-donde-el-tren-paso-articulo-829458>

Solano, V. (1998). Privatización de los ferrocarriles. *El Tiempo*. Obtenido el 10 de enero de 2020. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-798881>

Zambrano, A. (1992). La memoria del ferrocarril. *El Tiempo*. Obtenido el 10 de enero de 2020. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-15478>