

ENTRE LOS PROBLEMAS Y EL DESARROLLO, NAVEGACIÓN A VAPOR Y FERROCARRIL EN COLOMBIA SIGLO XIX

David Andrés Puello Cabeza¹

Resumen.

El problema de los transportes en Colombia, puede ser considerado como uno de los más fundamentales dentro de la historia económica nacional. Para el abordaje de este ensayo cobra importancia la necesidad de conocer los problemas y las posibles soluciones que se brindaron para adecuar las vías de comunicación que se encontraban disponibles en el país, que buscaban la consolidación de los mercados regionales. En este ejercicio se analizan los obstáculos que influyeron en la problematización de la navegación a vapor y el ferrocarril en Colombia, que si bien estos dos factores presentaron avances considerables que en su momento fueron efímeros, no dejaron de constituir un elemento de suma importancia para la economía del país. Por lo tanto, gracias a estos dos avances de la tecnología del siglo XIX, la República de Colombia pudo consolidar un mercado interno recortando los límites de tiempo entre el sur y norte del país, así como también de oriente a occidente, sin dejar a un lado su integración al comercio transatlántico.

Palabras claves:

Problema de los transportes, Navegación a vapor, Ferrocarril, Vías de comunicación, Mercados regionales.

El siguiente escrito tiene como propósito central estudiar la problemática que se generó a partir de las posibles soluciones que se brindaron para que Colombia tuviera un mayor desarrollo económico durante el siglo XIX. Cuando me refiero a las posibles “soluciones” hago énfasis en las inversiones que se dieron para la navegación a vapor y el ferrocarril, esto con el fin de generar la adecuación de mejores vías de comunicación fluvial y terrestre en aras de afianzar el adelanto financiero del país.

Para esto, el posterior escrito se divide en dos partes: primero, en el estudio de las particularidades que se presentaron con la navegación a vapor por el Río Magdalena y, segundo en las características del ferrocarril en Colombia, que si bien presentó un avance considerable que en su momento fue efímero, no dejó de constituir un elemento de suma importancia para la economía del país, durante el siglo XIX.

El problema de los transportes en Colombia puede ser el más fundamental en la historia económica del

¹ Estudiante de VII semestre del programa de Historia de la Universidad de Cartagena. Miembro del grupo de investigación HECOPOLIS. Contacto: davidpuello24@gmail.com

país. Durante todo el siglo XIX Colombia no tenía una economía nacional integrada. Los altos costos del transporte limitaban los mercados hasta en el ámbito regional, la falta del movimiento comercial restringía el mejoramiento del transporte, por disminuir los alicientes particulares y reducir los recursos fiscales².

No cabe duda que era urgente acelerar el proceso de financiación en vías de articulación fluvial y terrestre. Para esto se necesitaría la adecuación en ríos como el Magdalena para tener un favorable desarrollo comercial que tenía como objetivo unificar el interior con el norte del país, ésta inversión se basaría en trabajos de canalización, es decir, disminuir formidablemente la sedimentación del río mencionado anteriormente.

Para tener así el mejoramiento de vías fluviales con el resultado de acortar la relación de tiempo entre el interior y la costa Caribe colombiana cuando ameritase transportar mercancías. Sin embargo, eso no sería nada fácil puesto que el primer inconveniente sería la topografía del país que intervenía naturalmente en los procesos artificiales que se buscaban implantar en el territorio colombiano, por tal motivo, la geografía ha sido un factor importante y duradero en obstruir el desarrollo de los transportes en Colombia³.

Entonces se puede decir que, existió una gran adversidad por parte de la naturaleza, puesto que en el transcurso de la navegación, pedazos de troncos, raíces de árboles y la corriente eran obstáculos que se atravesaban para intervenir en el curso de la travesía.

Cabe señalar que, la navegación por el Magdalena no presentaba grandes dificultades en los tiempos anteriores de los barcos a vapor⁴. Lo anterior debido a que existían los champanes, quienes no tenían turbinas y por esto hacían más factible su transcurso por el río Magdalena, estos eran impulsados manualmente por unos bogas que promovían manualmente el champan, con la finalidad de acelerar las actividades económicas en todo el país.

Por otra parte, después de los champanes, la introducción de los barcos a vapor en el río Magdalena, en la tercera década del siglo XIX debió llenar de esperanzas a los viajeros y comerciantes, ya que se ampliaban las posibilidades de que el transporte fluvial se tornara cómodo, rápido y eficiente. No previeron, sin embargo, los obstáculos naturales y las vicisitudes económicas y políticas que surgirían en el futuro. Muchos años habían de pasar antes de que se regularizara el tráfico por esas aguas cenagosas y cambiantes⁵.

Por esa razón inversionistas como Juan Bernardo Elbers se tuvieron que enfrentar a dos problemas fundamentales: los obstáculos impuestos por la naturaleza en el río y sus desembocaduras y el tipo de barcos que se debía utilizar para no sufrir serias dificultades debido a la alta sedimentación del río Magdalena.

A pesar de los inconvenientes que se sufrían con estas problemáticas, el objetivo era claro, consolidar los centros económicos del país en busca de mayores beneficios monetarios, teniendo en cuenta el incremento de las relaciones entre el interior y la costa Caribe en busca de la consolidación de fuertes relaciones

2 Frank Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”. en Meisel Roca, Adolfo y Ramírez, María Teresa, Editores, Economía Colombiana del siglo XIX, Banco de la República, Fondo de Cultura Económica, Bogotá, 2010, p. 523.

3 Ibíd, p. 528.

4 Theodore Nichols, “Tres Puertos de Colombia. Estudio sobre el desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla”, Bogotá, Banco Popular, p.45.

5 Ibíd.

entre las ciudades y puertos comerciales.

A pesar de los casos frecuentes de rotura que tienen lugar en los vapores, por la carencia de agua en ciertas épocas del año, ha movido al gobierno en el sentido de remover los obstáculos que se presentan, y con ese patriótico fin, funciona esa capital Junta Directiva que dirige la limpieza y canalización del Río. El impulso que constantemente recibe esa empresa, que cuenta con vehículos y elementos de gran valor, permite esperar, si no se desmayan en los trabajos, que no muy tarde será navegable en absoluto el Magdalena⁶.

El informe anterior evidencia claramente el interés del gobierno por solucionar los problemas naturales que presentaba la principal arteria fluvial del país, dado por la agitación comercial que buscaba fundar la esperanza de un fortalecido progreso económico.

Estas obras se consideraban vitales para normalizar la navegación por el río Magdalena desde el puerto hasta el interior del país, sin tener que recurrir a los transbordos obligatorios que incluían el puerto marítimo, la ruta férrea y el puerto fluvial, lo cual encarecía e incrementaba los tiempos de transporte⁷. No se perdía el horizonte, direccionar los avances tecnológicos para conquistar mejores beneficios sociales y económicos.

Para finales del siglo XIX y comienzos del XX, además del interés de la navegación a vapor por la principales arterias fluviales del país, el ferrocarril se constituyó también en un motor para el desplazamiento de mercancías que beneficiaba a los centros de poder regionales del país, desempeñando un papel fundamental para las exportaciones, especialmente para las del tabaco, café y cacao.

En términos generales puede afirmarse que la modernización del sistema de transporte colombiano fue lenta. Incluso, a pesar de algunos intentos tempranos por utilizar la nueva tecnología del vapor en la navegación sobre el río Magdalena, la fiebre ferrocarrilera sólo llegaría al país hasta la década de 1870 y la navegación a vapor se consolidaría en la segunda mitad del siglo XIX⁸. Al llegar a este punto, nos damos cuenta que esencialmente lo que se buscaba era afianzar los puertos y vías de comunicación para entrelazar por medio de rutas férreas, tierra firme y las costas del país, formando así, circuitos comerciales que generarían una efervescencia remunerativa con una constante circulación de productos y materias primas.

En cierto sentido, aún había, sin embargo, algunos problemas por resolver. El primero era el de las rutas de comunicación, que no solo eran insuficientes, si no que hasta entonces habían sido orientadas exclusivamente en función de la actividad exportadora, ligando los puertos de embarque marítimo o fluvial con los centros productores, lo cual hacía que la red de comunicaciones, especialmente la de ferrocarriles, fuera inadecuada para una economía que, en adelante, aspiraba a apoyarse sobre el mercado interno⁹. Por lo tanto, se buscaba apuntalar los mercados que darían un cambio estructural para encontrar caminos y redes comerciales que dinamizaran la economía del país. Para el caso del norte del país, los factores

6 Informe del inspector del ramo, “estadística de la navegación fluvial”, en: biblioteca Luis ángel Arango, *imprensa de los andes*, Barranquilla, 1884, p. 6. Consultado en: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual> el 12 de noviembre del 2014.

7 Juan Santiago Correa Restrepo. “*Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*”. Bogotá, Colegio de Estudios Superiores de Administración-CESA-. Dirección de comunicaciones y Marketing, 2012, p. 91.

8 *Ibíd*, p. 20.

9 Jesús A. Bejarano, “Economía”, en: *Manual de historia de Colombia. Tomo III*. Bogotá, Instituto colombiano de cultura. 1980, p. 35.

agroecológicos y la falta de vías limitaron el desarrollo económico y empresarial del café en el Caribe colombiano¹⁰. Entonces, se evidencia claramente que en realidad se necesitaba saciar las necesidades que presentaba el territorio colombiano con respecto a las adecuaciones de las vías de acceso a los ríos y caminos que de alguna u otra manera se convertirían en la piedra angular del desarrollo económico durante el siglo XIX, debido a que los centros económicos buscaban originar circuitos que permitirían una mayor circulación y movilidad de personas y de capital, desde la perspectiva de fortalecer puntos geoestratégicos comerciales internos y externos.

La falta de adecuados medios de comunicación causó altos costos de transporte, aislamiento de las regiones y fragmentación de mercados en el país. De esta manera, la construcción de los ferrocarriles fue la alternativa para solucionar este problema. Pero, las difíciles condiciones geográficas del país hicieron que la construcción de los ferrocarriles fuera muy costosa¹¹. Además, de la poca capacidad fiscal que tenía el país en el momento, hicieron que el proceso de construcción de esta obra hubiese sido lento.

En resumidas cuentas, autores como María Teresa Ramírez, plantean que la economía colombiana respondió en un mayor grado a las primeras expansiones de los ferrocarriles, mientras que las últimas tuvieron un impacto menor, para ella Colombia a diferencia de otros países latinoamericanos, como Brasil y México, la construcción de los ferrocarriles no jugó un papel primordial en el crecimiento económico¹². Mientras que para Juan Santiago Correa el desarrollo férreo brindó una solución eficiente en el mediano plazo, pues permitió superar las dificultades de transporte asociadas al comercio con proyectos de infraestructura de menor tamaño pero de una profunda trascendencia para el desarrollo económico regional y nacional¹³. Es decir, la autora *Ramírez* plantea que fue un proyecto colmado de problemas de atraso y falta de éxito, por lo tanto, *Correa* esboza que este proyecto fue esencial para activar el comercio nacional a mediano plazo y que mientras duró constituyó y desempeñó un papel indispensable para la economía regional y nacional del país.

Dije, al comienzo de este ensayo, que la navegación a vapor y el ferrocarril fueron proyectos que presentaron avances considerables, que en su momento fueron efímeros pero desde mi punto de vista no dejaron de constituir un papel esencial para la economía y la sociedad nacional. Traigo a colación el estudio de estos dos fenómenos porque si bien no se originaron al mismo tiempo, cuando lo lograron hacer, conectaron y reactivaron de una forma muy productiva el mercado y el comercio colombiano.

Al llegar a este punto, en conclusión gracias a estos dos avances de la tecnología del siglo XIX, la República de Colombia pudo consolidar un mercado interno recortando los límites de tiempo entre el sur y norte del país así como también de oriente a occidente, sin dejar a un lado su integración al comercio transatlántico o internacional.

10 Joaquín Vilorio de la Hoz. “Comerciantes en economías de frontera: el caso de la guajira colombiana, 1870-1930”, en: *Cuadernos de historia económica y empresarial*, Santa Marta, Banco de la república, sucursal Cartagena, 2013, p 32.

11 María Teresa Ramírez. “*Los Ferrocarriles y su impacto sobre la economía colombiana*”. Banco de la República. 2000, p 83-84.

12 *Ibid*, p 118.

13 Juan Santiago Correa Restrepo. “*Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*”. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración-CESA-. Dirección de comunicaciones y Marketing, 2012, p. 96.

BIBLIOGRAFÍA

- Juan Santiago Correa Restrepo, “*Trenes y puertos en Colombia: el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)*”. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración-CESA-. Dirección de comunicaciones y Marketing, 2012. p.124.
- Theodore Nicholes, “*Tres puertos en Colombia Estudio sobre el desarrollo de Cartagena*”, Santa Marta y Barranquilla, Bogotá, Banco Popular, p. 295.
- María Teresa Ramírez, “*Los Ferrocarriles y su impacto sobre la economía colombiana*”. Banco de la República. 2000, p 81-122.
- Frank Safford, “El problema de los transportes en Colombia en el siglo XIX”, en: Meisel Roca, Adolfo y Ramírez, María Teresa Editores, *Economía Colombiana del siglo XIX*, Banco de la República, Fondo de Cultura Económica, Bogotá, 2010, p. 523-273.
- Manual de historia de Colombia Tomo III.
- Informe del inspector del ramo, estadística de la navegación fluvial, Barranquilla, biblioteca Luis ángel Arango, imprenta de los andes, 1884.
- Joaquín Viloria de la Hoz,. “Comerciantes en economías de frontera: el caso de la Guajira colombiana, 1870-1930”, en *Cuadernos de historia económica y empresarial*, Santa Marta, Banco de la república, sucursal Cartagena, 2013, pp. 54