

## AGRICULTURA

### INTRODUCCIÓN

Los productos agrícolas de Colombia son tan variados como su clima y su topografía. Toda clase de tierras y climas se encuentran aquí, desde los tropicales extremos hasta los de zonas templadas; existen las zonas cálidas donde se dan los plátanos, la caña de azúcar y el tabaco, y la zona fría, tierra de papas, trigo y cebada, comunes en la meseta del interior.

La topografía del país afecta significativamente la agricultura. La porción deshabitada de Colombia es en extremo montañosa; las áreas planas adecuadas para el desarrollo de la agricultura a gran escala son pocas y comparado con el vasto territorio de la nación, son en realidad limitadas. Esta afirmación se hace analizando el país desde su totalidad y no implica, por supuesto, que no haya posibilidades para la expansión de la agricultura en Colombia. De hecho, en vista de la gran fertilidad de la tierra y otras condiciones, hay gran potencial para la industria agrícola, en muchas de sus áreas. La producción de vegetales en Colombia es limitada debido a la escasez de mano de obra calificada en las regiones costeras, en dos de los valles más importantes del territorio nacional y también por la falta de capital que no permite hacer proyectos a gran escala.

El café es la salvación económica de este país montañoso. Colombia es ahora, desde la guerra, autosuficiente en el tema de alimentos básicos, con excepción del arroz en el que la producción interna, además de cubrir la demanda doméstica, reporta superávit para pensar en su exportación en un futuro no muy lejano. Pero el café, además de satisfacer el mercado nacional, se exporta con gran éxito, posicionándose como el número uno de los productos colombianos. La situación de los cultivos de café del país es la clave que le permite a Colombia tener poder adquisitivo en lo que concierne a los bienes importados y otros artículos.

El café crece en las laderas de las montañas, a elevaciones que varían entre los pocos cientos de pies hasta los 9000 pies sobre el nivel del mar, en casi todo el país, en tierras a las que no se les podría dar otra destinación. No requiere además del uso de sofisticadas herramientas, fuera del machete tradicional y no hay otra labor más que

el desmante de hierba y pasto que crece entre las filas de cafetales. Tampoco es muy exigente el trabajo de recolección del grano, pues consiste en coger con la mano las cerezas maduras de cada árbol y, por consiguiente, no se necesita de mano de obra calificada para realizarlo. En esta industria, los niños y las mujeres trabajan, junto con los hombres, en la recolección del café y llevándolo a los sitios para el secado. La maquinaria utilizada para pelar y desgranar las cerezas no es elaborada ni costosa y no se requieren grandes plantas ni instalaciones.

La siguiente Tabla permite tener una idea de la importancia relativa de los renglones que constituyen las exportaciones colombianas y los retornos reportados en 1918:

(DÓLAR COLOMBIANO = \$ 0.9733)

GRUPOS	VALOR	PORCENTAJE DEL TOTAL	GRUPOS	VALOR	PORCENTAJE DEL TOTAL
	<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>	
ANIMALES VIVOS.....	1.432.184	3.80	VARIOS.....	22.148	0.06
PRODUCTOS ANIMALES.....	3.090.378	8.19	DIVISAS.....	35.589	.10
PRODUCTOS MINERALES.....	5.740.752	15.21	EXPORTACIONES POR CORREO	98.612	.26
PRODUCTOS VEGETALES.....	25.784.369	68.34			
PRODUCTOS MANUFACTURADOS	1.524.527	4.04	TOTAL.....	37.728.559	100.00

El grupo de productos vegetales está conformado sobre todo por el café que constituye más del 80 por ciento del total de 56 por ciento de todas las exportaciones -el café exportado durante 1918 fue avaluado en 20.675.024 dólares colombianos-.

Los valores indicados son arbitrarios y son suministrados por el gobierno nacional respecto de las exportaciones, pues el valor de los retornos de cada mes se toma de un precio promedio de los tres meses anteriores, a medida que se hacen las estadísticas. Comparadas con los precios actuales del mercado, estas cifras están un poco bajas.

## DIVISIONES TOPOGRÁFICAS Y CLIMÁTICAS AGRÍCOLAS

Colombia puede dividirse en cuatro zonas primordiales: la primera es la zona costera que incluye los dos océanos, el Atlántico y el Pacífico; la segunda, las mesetas y los valles del interior del país con una altura de 3.000 pies sobre el nivel del mar, la tercera zona las estribaciones de la cordillera de los Andes, con alturas de hasta 6.000 pies (el reino del café), y el cuarto y último, las grandes montañas y mesetas de más de 6.000 pies de altura sobre el nivel del mar.

Las condiciones climáticas son muy diferentes en cada una de las zonas. La diferencia entre las costas del Caribe y del Pacífico es también muy marcada; en la primera, las

## AGRICULTURA

temporadas están claramente definidas; de diciembre a mayo, estación seca y de junio a diciembre, la lluviosa, mientras que en la costa Pacífica, en especial en la parte norte de Buenaventura, llueve todos los días y la precipitación es tan fuerte como en los trópicos. Las dos costas son cálidas y húmedas, las temperaturas altas registraron 95° F. Las condiciones a lo largo del valle del Magdalena, hasta Girardot, son muy similares a las de la costa Atlántica, aunque la parte alta del valle recibe más lluvias que la parte baja del valle, siendo más abundante el caudal del río, y las temporadas son menos exactas a medida que se aproximan a la costa.

En la segunda zona, que incluye el valle del Cauca y toda Antioquia etc., hay dos temporadas húmedas y secas en el año que se alternan así: enero, febrero y marzo, estación seca; abril, mayo y junio, estación húmeda; julio, agosto y septiembre, seca y octubre, noviembre y diciembre, estación húmeda. La temperatura promedio varía entre los 64° y los 84°F, con una temperatura promedio de 76°F. La zona más tórrida del año es durante julio, agosto y septiembre, aunque el clima durante todo el año es semi-tropical.

En la tercera zona climática las divisiones de húmedo y seco son similares, aunque la precipitación es mayor. Desde los 5.000 hasta los 7.000 pies el clima es ideal, ni muy caliente ni muy frío, con una variación menor en la temperatura durante el año, siendo los promedios, alto y bajo, de 72° y 58° respectivamente.

En la cuarta zona, comprendida entre los 6.000 y los 9.000 pies de altura sobre el nivel del mar, hay heladas ocasionales en los niveles más altos y las temperaturas son 40°F la baja y 64°F la alta. Las temporadas no están claramente definidas y las lluvias son frecuentes. El mejor café es originario de los niveles más bajos de esta zona; en las altas mesetas, como la de Bogotá, productos como el trigo y la cebada son comunes a pesar de la ausencia de estaciones definidas.

### **PRODUCTOS DE LAS DIVERSAS ZONAS**

En la primera zona, la parte norte de la costa Pacífica, sólo es apropiada para la tagua y el caucho debido a las incesantes lluvias. El plátano, el maíz y los bananos se cultivan a baja escala. La población, casi toda de raza negra, es reducida y no parece haber un futuro inmediato de oportunidad para esta región, que es quebrada debido a las estribaciones de la cordillera Occidental de los Andes y a las formaciones de mesetas bajas cercanas a la costa Pacífica. Al sur de Buenaventura el clima cambia, con menor precipitación en la región de Tumaco y Barbacoas y se encuentra ganado en el valle del río Patía, en donde la tierra es buena también para la siembra de algodón, caña de azúcar, cacao, tabaco, caucho, etc., pero por causa de la población tan reducida y las

condiciones climáticas no se prevén desarrollos de alguna importancia. Esta última región -y se aplica a toda la costa Pacífica- produce cantidades considerables de tagua (marfil vegetal) y caucho.

La costa Caribe y los valles de los ríos Sinú y el Magdalena producen bananos, maíz, tabaco, algodón, caña de azúcar, tagua y caucho y en esta región la ganadería se ha convertido en una industria de importancia. Los bananos se exportan en grandes cantidades desde Santa Marta. El azúcar y el arroz prometen convertirse en fuentes de riqueza para el país en un futuro cercano y el tabaco también se está cultivando para la exportación.

La segunda zona, aquella de las mesetas y valles del interior, es adecuada para los cultivos de maíz, algodón, caña de azúcar, cacao, tabaco, café y una variedad menor de vegetales, entre los que se encuentra la yuca.

En la tercera zona abundan el maíz, el café, los frijoles y la papa.

La cuarta zona produce trigo, cebada y otros cereales, así como las frutas propias de la zona templada, los vegetales y la papa que se dan mejor en estas tierras frías.

Existen cuatro productos de consumo doméstico que se encuentran en todo el territorio nacional: maíz, caña de azúcar, plátano y yuca; todos se consiguen en abundancia en todos los climas de Colombia y se constituyen en productos básicos de la dieta nacional, junto con la carne de res, que es de consumo de todas las clases. El maíz se siembra en todos los rincones del país. La caña de azúcar se encuentra también en las cordilleras, y crece en parches pequeños, a lado y lado de las montañas, y sólo en el Valle del Cauca y Bolívar se produce en grandes cantidades y se vende a los ingenios azucareros que cuentan con equipo moderno para la producción del azúcar blanco.

El plátano es uno de los alimentos esenciales en la dieta del país, como lo es la papa para los norteamericanos. El plátano crece en todas las regiones de Colombia, aun en las montañas de más de 7.000 pies. Los plátanos y los bananos se utilizan para el intercambio de productos en los mercados de las localidades, y en las áreas rurales apartadas toda casa, rancho y aun la más humilde choza, tiene más de una mata de plátano para el consumo. La producción total de plátano y banano, como la de caña de azúcar y el maíz, es muy grande, pero solo los bananos de Santa Marta se exportan a través de la Compañía United Fruit, a pesar del intento de una compañía alemana, hace ya algunos años, de establecer una gran bananera en el golfo de Urabá, sin éxito alguno. Hay excelentes áreas para la producción del banano en la costa Caribe, en el Departamento de Bolívar, hacia el sur de Cartagena, donde se incrementa día tras día la producción para suplir la demanda del mercado local y el fácil acceso al puerto de Cartagena. Aún más, este tipo de industria está muy adaptado a las condiciones de

la mano de obra de los nativos, pero infortunadamente la industria bananera para la exportación, que depende en su totalidad del transporte marítimo rápido y el éxito del negocio, radica en la organización de las grandes compañías.

El maíz también ha sido producto de exportación. Los Estados Unidos importaron un total de 6.420 dólares colombianos en 1917, aunque en 1919 las exportaciones de maíz representaron un total de 32.720 kilos, valuados en 1.360 dólares, por exportaciones a Cuba a través de goletas.

El azúcar refinado se exporta de Colombia primordialmente a la Zona del Canal desde Cartagena y Buenaventura. El azúcar que sale por Cartagena procede de cañaduzales de Sincerín y las exportaciones desde Buenaventura provienen de “La Manuelita” en el Valle del Cauca, cerca de Palmira, a 30 millas de Cali. Las exportaciones de azúcar refinada del ingenio “La Manuelita”, alcanzaron en 1917 la cifra de 1.774.743 kilos, valuados en 161.736 dólares colombianos y su destino final es el Canal de Panamá. Este valor se incrementó drásticamente entre 1918 y 1919 y se pagaron precios más altos. Las exportaciones desde Cartagena en 1915 llegaron a los 134.037 dólares y en 1916 a 249.239, y toda la producción se envió a la Zona del Canal. En 1917, las exportaciones de azúcar alcanzaron las 2.026.164 libras, y reportaron 274.341 dólares.

### RESUMEN DE LAS CONDICIONES

Cada uno de los cultivos importantes de cada distrito ha sido analizado por separado en las explicaciones por región, en donde se dan los detalles de la producción, métodos, precios, etc. Al analizar de forma general la agricultura en Colombia, no se puede afirmar que se encuentre desarrollada. Esta condición se debe principalmente a la falta de carreteras, que no se han construido por la naturaleza quebrada e irregular de la tierra y las grandes distancias que separan unos sitios poblados de otros. Por este motivo, con mucha frecuencia algunos productos importados le hacen fuerte competencia a artículos domésticos, a pesar de los altos aranceles para la protección del producto nacional. Un ejemplo de esto es el trigo que puede importarse de los Estados Unidos para ser molido en el Caribe o en el Pacífico por un precio inferior que el traído por el río Magdalena desde la región de Bogotá.

Grandes porciones de las cordilleras Oriental, Occidental y Central están casi despobladas. En particular en la sección del Valle del Magdalena y otras regiones del país. Los centros de la población se encuentran en Cundinamarca, Boyacá, Antioquia, Caldas, el Valle del Cauca, algunas partes de Santander y de la costa Atlántica, algunos sectores de Nariño al sur del país, cerca de Pasto.

Los principales productos de los departamentos y regiones del sur son los siguientes:

*Boyacá: trigo, cebada, papa, frijol, maíz, vegetales, ganado y caballos, unas pocas ovejas, poca azúcar y algo de café.*

*Cundinamarca: café, trigo, maíz, ganado bovino, ovejas y azúcar. La agricultura es más avanzada en Cundinamarca que en cualquier otro lugar del país y la mano de obra es abundante siendo casi toda indígena.*

*Antioquia: café, algo de algodón, caña de azúcar en la forma de panela y plátanos.*

*Tolima: cacao, azúcar, café, arroz y ganado (aunque no de buena calidad).*

*Costa Atlántica: bananos en Santa Marta, maíz, azúcar, tabaco, cacao (no en abundancia) cerca de Barranquilla y arroz al sur de Cartagena.*

*Nariño: trigo, anís, papa, vegetales y poco ganado. La población es casi toda indígena.*

*Caldas: café, maíz, frijol y papa. Buena mano de obra, casi toda blanca.*

*Valle del río Cauca: ganado, azúcar, arroz, maíz y frijol. Mano de obra: mulatos*

*Departamento del Cauca: café, ganado, trigo y maíz. Mano de obra: indios.*

*Santander: café, tabaco, cacao y maíz. Mano de obra: blanca pero de calidad muy regular.*

*Costa Pacífica: prácticamente todo es selva tropical. Ganado, maíz, caucho y algo de azúcar en el valle del Patía y en los alrededores de Tumaco.*

*Sierra Nevada, región del Departamento de Magdalena: se siembra café en pequeñas extensiones, debido a la escasez de mano de obra. Los indios también siembran trigo y papa.*

## **OPORTUNIDADES DE DESARROLLO – PROYECTOS FUTUROS**

Dos regiones de Colombia atraen los proyectos agrícolas, debido a su acceso y proximidad al océano y los mercados extranjeros. (1) La región del valle del Sinú y las planicies del sur de Bolívar y el suroriente de Cartagena, y (2) El Valle del Cauca. La primera, ha sido comparada con las mejores tierras de Cuba y es, sin duda alguna, muy adecuada para el desarrollo de cultivos de caña de azúcar, arroz, tabaco, banano y ganado a gran escala. La principal dificultad es la mano de obra. En la actualidad hay un superávit de mano de obra en este Distrito, y posiblemente 3.000 a 4.000 hombres (mulatos y negros) podrían ser contratados en los siguientes seis meses, pero esta abundancia sería aprovechada por algunas de las grandes plantaciones y de nuevo la escasez de mano de obra sería un problema que requeriría de la importación de trabajadores

calificados. La mano de obra no puede obtenerse de las Indias Occidentales ni de América Central, ya que toda se contrata para trabajar en Cuba y Puerto Rico. Incluso, muchos trabajadores colombianos prefieren irse a trabajar a Cuba. Panamá también demanda mucha mano de obra para la Zona del Canal. En Cundinamarca y Boyacá se consigue mano de obra abundante y a bajo costo, pero por ser mayoría indígena, no se desplazan a las tierras calientes ni a las costas, pues no les gusta vivir en los trópicos por estar acostumbrados a las alturas y al clima frío de las mesetas.

El Valle del Cauca posee también unas condiciones ideales para la caña de azúcar -tierras planas, mucha humedad, etc.-, aunque ésta tarda más en madurar que en la costa Atlántica donde los cultivos tienen el mismo régimen que en Cuba y las Antillas, es decir, de diciembre a mayo, pues en junio empiezan las lluvias que impiden el trabajo. En el valle del río Cauca la caña madura entre los 15 y los 18 meses, ya que se alternan las temporadas seca y lluviosa, de tres meses cada una, pero la caña se corta entre los 12 y los 15 meses. El corte y el procesamiento de la caña demora un año entero, con excepción de los meses de abril y noviembre, época de las peores lluvias de la región que retrasan el trabajo hasta en cuatro días semanales. No se requiere de ningún tipo de fertilización en ninguna de las regiones y se conocen plantaciones en las que se ha producido caña durante 120 años seguidos y lo único que ha necesitado es mantenerla libre de maleza con el uso de una simple pala. No obstante, las mismas condiciones de trabajo prevalecen en el Valle del Cauca y la costa Atlántica: la población es pequeña comparada con las áreas en cuestión y los hombres prefieren, como regla general, hacer sus propias chozas formando rancheríos pequeños en los que tienen algunas cabezas de ganado o cerdos y sembrados de caña y plátano -sólo lo suficiente para su supervivencia y llevar una vida independiente-. Los colombianos, aun los de clases más bajas, no son dados a la organización social, debido a que son muy individualistas y nerviosos y muestran una mejor disposición hacia el trabajo por su cuenta.

Las tierras de Bolívar han atraído favorablemente la atención de cultivadores de caña de Cuba y Puerto Rico y los resultados obtenidos en las tierras de los cultivos de Sincerín cercanos a Cartagena lo justifican. Las predicciones de nuevos proyectos en esta región se hicieron realidad a comienzos de 1920 por la disposición de tierras del río Atrato junto a Urabá para la creación de ingenios azucareros al sur de Cartagena. La demanda de azúcar y el desarrollo de buenas tierras en Cuba y las Indias Occidentales, combinado con las condiciones favorables de esta región de Colombia, con seguridad darán como resultado buenos proyectos, en particular por la presencia de capital extranjero que ya está presente en casas de empaque, bancos, etc., que harán que esta región sea más conocida y con un mayor desarrollo hacia el futuro.

Las mismas consideraciones, junto con la realización del proyecto de completar el Ferrocarril del Pacífico a través de la cordillera Central de los Andes para conectar esta región con Bogotá, y el mejoramiento del muelle y el puerto de Buenaventura, atraerán nuevo capital al Valle del Cauca.

Se puede anticipar un futuro muy próspero en el sector agrícola de estas dos regiones altamente favorecidas.

## TÍTULOS PREDIALES Y LEYES DE TIERRAS

El gobierno central ofrece tramos de tierra adecuados, del gobierno o de propietarios privados, para ser desmontados y adquiridos a precios razonables. Las escrituras de propiedad se aseguran y, por lo general, datan de tiempo atrás y se emanan de la titulación de la corona española de tiempos coloniales. La dificultad esencial que se encuentra está con los indivisos, que son los terrenos de propiedad de varios dueños; tales terrenos han sido heredados por generaciones sin regulación alguna de las particiones. El proceso para desenredar un predio indiviso es tedioso y costoso y puede durar varios años.

Otra fuente abundante de problemas con títulos inmobiliarios es el relacionado con las disputas de linderos, debido a la vaguedad de la definición de los linderos en los títulos iniciales. Los predios se medían con unidades informales (una cuerda con nudos, por ejemplo) y los puntos de referencia son la cima de la montaña o de tal punto hasta tal otro. La gran mayoría de los títulos prediales en Colombia están correctos y los extranjeros pueden comprar con seguridad siempre que cuenten con buen consejo legal. En el caso de ofertas por la adquisición de tierras no desarrolladas, el extranjero se encontrará con ideas y precios exagerados.

La siguiente es una traducción de ciertos artículos extraídos de un texto de tierras públicas de leyes colombianas<sup>1</sup>.

El Ministerio de Obras Públicas puede reclamar dominio sobre tierras públicas y bosques, como sigue:

### Métodos para la adquisición de tierras

Art. 2. (1) Para la adjudicación a agricultores; (2) para la cesión a empresas de naturaleza industrial o para servicio público; (3) para la fundación de nuevas ciudades o para ciudadanos de poblaciones

---

<sup>1</sup> Para algunos comentarios pertinentes sobre tierras públicas e inmigración en Colombia, el lector puede remitirse a *Colombia*, de Phanor J. Eder, págs. 156 y 179.



ya establecidas; (4) para el intercambio de títulos o escrituras territoriales por concesión; (5) con título para la venta en efectivo.

Art. 3. Las ganancias para la transferencia de dominio de tierras públicas bajo las primeras cuatro cláusulas estarán de conformidad con las leyes y los decretos reglamentarios. Las ventas en efectivo estarán sujetas a las siguientes reglas: (1) la cantidad máxima de tierra que puede ser vendida a una persona en efectivo es de 5000 hectáreas (hectárea = 2471 acres); (2) las ventas en efectivo se harán a través del Ministerio de Obras Públicas mediante subasta pública y deberán ser aprobadas por dicha entidad y el Presidente de la República, luego de una audiencia en el Consejo de Ministros.

### **Procedimiento para la compra de tierras**

Art. 4. Aquéllos que deseen adquirir tierras públicas en efectivo, deben llenar un formulario dirigido al Ministerio de Obras Públicas, describiendo la ubicación del terreno, el área y los linderos; también las mejoras de cualquier índole, con la indicación clara de sus propietarios, la condición intrínseca y la cantidad ofrecida por el eventual comprador. Con este formulario se debe presentar prueba de que la tierra es pública y se encuentra bajo posesión de la nación; que no contiene pozos de petróleo, asfalto, depósitos de sal, criaderos de garzas, depósitos de guano o aguas medicinales. Debe, además, anexarse un mapa aprobado por ingenieros registrados.

Art. 5. El ministro, si lo considera recomendable, puede enviar una comisión verificadora o una autoridad local para realizar una inspección ocular de las tierras, por cuenta del solicitante, para definir si la tierra es adecuada para la agricultura o el pastoreo o si es indicada para el establecimiento de colonias o pueblos.

Art. 7. De acuerdo con los resultados de la inspección y después de 30 días de publicación de la noticia, el ministro decidirá si decreta o no la venta.

### **Evaluación de la tierra, oferta mínima, oferta, etc.**

Art. 8. Cuando las tierras han sido inspeccionadas por la nación y se levantan los mapas de las mismas y el gobierno los ofrece a la venta, serán evaluadas en lotes, y este avalúo será usado como base para la oferta de compra. El comprador interesado debe estar convencido del valor real del lote antes de la compra y el gobierno no se hará responsable por errores en la medición. El Ministerio publicará los mapas y los datos relativos a la ubicación geográfica de las tierras y su destinación para la agricultura, y 30 días después de la publicación del mismo, definirá el día para la venta en audiencia pública.

Art. 9. En todas las ventas en efectivo se dará prelación a aquéllos que hayan propuesto las mejores del momento de la compra en adelante.

Art. 10. En la venta de tierras para el cultivo, el mínimo de la oferta será de 5 pesos oro por hectárea y para tierras de pastoreo será de 50 centavos por hectárea.

Art. 12. Antes de hacer una oferta por tierras en una subasta pública, el futuro comprador deberá depositar el 10 por ciento del valor de la tierra, cuyo valor no será reembolsado en caso de no cancelar el resto del precio dentro de las 24 horas siguientes a la adjudicación de la venta.

Art. 14. Si el comprador es una persona distinta al solicitante de los predios, éste deberá cancelar en efectivo los costos en los que el comprador incurra antes de la venta.

Art. 21. Las personas que adquieren tierras están obligadas a poner cercos o a demarcar los linderos con líneas claras, en el plazo de un año a partir de la compra de las mismas.

## NECESIDAD DE GRANDES INVERSIONES

Debido a la falta de transporte, las distancias a los mercados extranjeros, las ya ampliamente mencionadas dificultades para encontrar mano de obra calificada y el clima tropical, es fundamental que los extranjeros que deseen vincularse a proyectos agrícolas en Colombia cuenten con un capital importante. Se puede lograr mucho con el uso de maquinaria agrícola moderna, tal como tractores, arados tirados por tractores, cosechadoras, máquinas para limpiar los cereales y granos, para lo cual la debida organización es indispensable.

Además, deben ponerse en funcionamiento una serie de normas sanitarias para todo el personal, junto con servicio médico y mejores condiciones de alojamiento, tanto en las instalaciones como en la organización. Debe también invertirse en carreteras y puertos, y todo esto implica un capital muy importante. Para hacer un juicio realista, se pueden analizar los resultados de las plantaciones de azúcar en Sincerín, cerca de Cartagena (ver página 294), que rinde dividendos anuales y está generando grandes progresos, con miras a duplicar la producción de azúcar en los próximos dos años. La plantación es de propiedad y gerencia de colombianos, pero el superávit del capital doméstico no alcanza para realizar todas las inversiones ya descritas, para lo cual se requiere capital extranjero.

## INCREMENTO EN LOS PRECIOS DE LOS PRODUCTOS AGRÍCOLAS

Colombia no escapa al alto costo de vida que ha traído la guerra. Los salarios se han aumentado en todo el país (en especial en las regiones de la costa Caribe), excepto en la productiva región de la meseta de Bogotá, desde la cual los productos no pueden ser exportados a la costa para competir con los productos alimenticios básicos, por causa de las dificultades de transporte y el alto costo de la carga.

En enero de 1920, el gobierno colombiano emitió un decreto temporal para que algunos productos alimenticios importados estuvieran exentos de impuestos y estimular así los productos extranjeros y reducir el costo de vida de la gente, lo que afecta en particular a las personas de las costas Caribe y del Pacífico. Los productos son: azúcar no refinada, batatas, algunos vegetales, frijoles, alverjas, algarrobos, lentejas, maíz, manteca, huevos, cereales comunes, arroz, avena, cebada, centeno y harina de maíz. Esta exención tuvo efecto entre el 1 de febrero hasta el 20 de julio de 1920, y no se consideró productiva debido a la escasez mundial de alimentos y la demanda europea a muy altos precios.

### EXPORTACIONES COLOMBIANAS DE PRODUCTOS VEGETALES

Bajo el renglón de productos vegetales, se incluyen los productos forestales (de los que se habló en un capítulo anterior); Colombia exportó en 1911 un total de 180.789.664 kilos (kilo = 2.2046 libras) valuados en 14.375.300 dólares colombianos; de los cuales 37.899.968 kilos valuados en 9.500.000 dólares corresponden a exportaciones de café. En 1916 las exportaciones de productos vegetales alcanzaron los 170.626.976 kilos, por valor de 19.460.479 dólares. De dichas exportaciones, 72.571.610 kilos, por un valor de 15.979.833 dólares se derivan del café. En 1918 las exportaciones de productos vegetales sumaron 204.641.761 kilos por valor de 25.784.369 dólares y 68.916.745 kilos (20.675.023 dólares) son de café, debido al alza de los precios de dicho producto. El café duplicó su valor y sigue subiendo de precio, pero los retornos del año 1919 no están aún disponibles. El mayor peso lo registra el banano, que alcanzó la cifra de 114.781.116 kilos, por valor de 2.447.628 dólares en 1918, en año de plena guerra, cuando las exportaciones de fruta se redujeron a la mitad por la dificultad de carga. Estas cifras no incluyen las exportaciones de azúcar que en 1916 alcanzaron los 2.270.228 kilos por valor de 211.587 dólares colombianos y en 1918, 1.601.910 kilos, valuados en 182.079 dólares. Las exportaciones de azúcar en 1918 se redujeron por la falta de transporte marítimo durante la guerra y el constante incremento del consumo interno. El azúcar se enviaba desde el Valle del Cauca por la cordillera central de los Andes (a lomo de mula principalmente) hasta Bogotá y en Sincerín se rechazaban los pedidos para la zona del Canal de Panamá, debido a la demanda del producto en la costa Caribe. No obstante, durante 1919, una gran cantidad de azúcar refinada se exportó especialmente a Panamá, en razón de los altos precios que allí se ofrecían por el producto.

Para describir mejor el panorama de las exportaciones de productos vegetales de Colombia, se anexa la siguiente Tabla, con datos suministrados por el gobierno nacional correspondientes a los retornos a las exportaciones de 1918:

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

(KILO = 2.2046 LIBRAS; DÓLAR COLOMBIANO = 80.9733.)

CLASES	KILOS	VALOR*	CLASES	KILOS	VALOR*
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
AJÍ.....	3.571	451	LENTEJA.....	10.237	1.714
AGUACATE.....	5.797	296	MAÍZ.....	1.034.321	51.292
ÍNDIGO.....	650	1.600	NARANJAS.....	10.909	388
ALVERJA.....	20.649	2.370	ÑAME.....	237.511	6.131
ARROZ.....	20.818	2.873	PAPA.....	166.917	6.890
BANANO.....	14.781.116	2.447.629	SEMILLA DE ALGODÓN.....	616.910	10.945
CACAO.....	19.899	8.540	SEMILLA DE PASTO.....	17.234	1.808
CAFÉ (1.102.667 SACOS DE 62.5 KILOS CADA UNO).....	68.916.745	20.675.024	ACEITE DE RICINO (SEMILLAS).....	21.181	2.728
AVENA.....	24.558	993	RICINO.....	59.776	5.215
FIBRA DE HENEQUÉN.....	33.174	6.165	FIBRA DE SISAL.....	5.280	2.533
OTRAS FIBRAS.....	1.560	260	HOJA DE TABACO.....	4.207.636	1.004.693
FRÍJOL.....	292.214	38.034	YUCA.....	4.698	640
GARBANZO.....	4.577	863			

\* Estos valores son arbitrarios, ya que el valor utilizado en los cálculos mensuales se promedia con los precios promedio obtenidos por los artículos en cortes trimestrales.

Bajo el nombre “Productos manufacturados” se realizaron las siguientes exportaciones de los principales productos agrícolas, como se muestra en la Tabla correspondiente a 1918:

CLASES	KILOS	VALOR*	CLASES	KILOS	VALOR*
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
ACEITE DE COCO.....	16.546	2.320	HARINA DE TRIGO.....	840.117	287.342
ACEITE DE COROZO..	36.200	10.503	HARINA DE PLÁTANO.....	746	191
ACEITE DE RICINO...	1.695	1.780	PANELA (AZÚCAR SIN REFINAR)	683.025	47.977
ALMIDÓN.....	54.767	6.168	FIBRA DE SISAL EN SACOS.....	80.324	33.827
AZÚCAR REFINADA..	1.601.910	182.080	CEBADA.....	48.004	2.570
CHOCOLATE.....	809	422			

El arroz no solo se exporta sino que también se importa debido a que es un alimento de la dieta básica del país. En 1916, Colombia importaba un total de 8.558.177 kilos, por valor de 725.376 dólares colombianos. La cantidad de arroz exportada en 1916 fue de solamente 1.400 kilos, avaluados en 292 dólares.

Del total de exportaciones de maíz en 1918, los Estados Unidos percibieron un total de 23.426 barriles de maíz por valor de \$27.303 (dólares americanos); el resto fue enviado a Cuba, las Antillas Holandesas y en menor cantidad a Panamá.

## AGRICULTURA

Durante la guerra los altos precios del aceite de ricino y el ricino en pepa atrajeron la atención de inversionistas para desarrollar estos cultivos en el Distrito de Barranquilla, en donde se trató de sembrar el ricino a gran escala. Parecía un cultivo prometedor, pues las plantas crecen silvestres en el campo y los nativos las conocen ampliamente. Además, estos cultivos no padecen de ninguna plaga de insectos (que destruyen otros cultivos en la región) y conocido, además, por su resistencia a largos períodos de sequía. Sin embargo, los esfuerzos fallaron debido a la pésima mano de obra y al desconocimiento por parte de los cultivadores que no organizaron con juicio el proceso de siembra, cuidado y cosecha a gran escala.

El almidón es un producto que se extrae de la yuca. Ésta es una industria con un potencial de desarrollo muy significativo y ya se ha posicionado en el mercado doméstico, desplazando el almidón importado.

Después del café, los productos colombianos más pedidos por los Estados Unidos son el azúcar que se posiciona por encima del cacao. La siguiente Tabla muestra algunos de los productos importados de Colombia en los cuatro años recientes (de acuerdo con las estadísticas oficiales):

PRODUCTOS	AÑO FISCAL 1916		AÑO FISCAL 1916		AÑO CALENDARIO 1918		AÑO CALENDARIO 1918	
	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR
AZÚCAR REFINADA (CAÑA) POR LIBRAS...	3,376.700	\$136.133	7,605,556	\$370.141	844,802	\$40.453	74411	\$4.86
HOJA DE TABACO:								
ENVOLTURA DE CIGARROS ... (LIBRAS)...	1,478	1.013	46,809	5.094	.....	.....	.....	.....
OTROS ..... (LIBRAS).....	391,300	34,312	1,038,399	108.872	1,212,807	154,671	865,273	120.124
FRÍJOL Y LENTEJA ..... (BARRILES).....	980	2,466	42	500	2,462	13,221	230	1,415
CACAO ..... (LIBRAS).....	293,931	41,784	422,777	50,563	157,605	20,619	478,910	104,006
ALGODÓN:								
CRUDO ..... (LIBRAS).....	38,537	7,374	700	115	53,000	13,218	.....	.....
ESTOPA ..... (LIBRAS).....	9,708	441	42,757	2,109	.....	.....	.....	.....
MAÍZ ..... (BARRIL).....	.....	.....	.....	.....	3,119	4,688	.....	.....
FRUTAS:								
BANANO ..... (RACIMO).....	2,710,047	1,264,992	3,578,500	1,789,713	4,628,504	2,323,562	4,094,940	2,030,193
OTRAS.....	.....	4,122	.....	5,496	.....	734	.....	2,907
PLANTAS, ARBUSTOS, ETC.....	.....	7,602	.....	24,861	.....	2,082	.....	8,534

## CACAO

El cultivo del cacao es escaso en el país. Los colombianos no muestran mucho interés por este producto debido a que tarda en producir entre 6 y 8 años a partir del momento en que se siembran los árboles. La planta gasta de 10 a 12 años para alcanzar su madurez.

El cacao es un fruto delicado que requiere más atención y cuidado que aquél que los nativos están acostumbrados a brindar.

La planta de cacao es propia de la segunda zona agrícola del país -la que corresponde a las bajas montañas en los valles del interior, con elevaciones entre 2.000 y 5.000 pies sobre el nivel del mar-. En general, el cacao crece en casi todas las regiones del país, pero a diferencia del café y la caña de azúcar, esta industria no tiene un desarrollo importante. Se le da más atención en la región de Ocaña, pero en el pasado los cultivadores de cacao han padecido la depredación por parte de los indios motilones y bandidos comunes en la frontera con Venezuela, motivo por el cual los cultivos han sido literalmente abandonados por sus dueños. Como otras industrias, ésta se ha visto lesionada por la falta de carreteras y caminos y otras facilidades de transporte hasta el río Magdalena para su exportación.

Hay una demanda creciente de chocolate en Colombia, y el suministro doméstico de cacao no alcanza a cubrir el consumo local, por ejemplo, en Medellín y en Bogotá. La razón por la cual se exporta el cacao es porque es más barato y fácil exportarlo vía Buenaventura o Barranquilla que mandarlo a Bogotá o Medellín, lo que requiere cargarlo a lomo de mula o por río, según el caso, con los costos que eso implica. En casi todas las ciudades del país hay una fábrica de chocolate, siendo esta industria una de las más importantes del país.

La producción de cacao está más desarrollada que en Ecuador, de donde se enviaron en 1919 varias cargas a Colombia por la vía del Canal de Panamá, debido a la excesiva acumulación de cacao en Ecuador durante la guerra y por los altos precios que se ofrecían por dicho producto en Colombia en ese momento particular.

Además de la región de Ocaña, las regiones del valle del Magdalena y el valle del Cauca son las que producen una mayor cantidad de cacao en el país.

Los árboles de cacao se siembran en una cantidad aproximada de 270 por acre y se estima una ganancia de 12 centavos netos por árbol, siempre y cuando hayan recibido los debidos cuidados, año tras año. La cosecha no demanda mucho trabajo, ni se requiere de maquinaria sofisticada. Cuando la tierra se despeja y se prepara para la siembra, se deben dejar en pie los árboles nativos de la selva, en especial el llamado “madre de Cacao”, para dar sombra a los delicados árboles jóvenes.

En Medellín ya se está produciendo la maquinaria requerida para la industria del chocolate, la cual tiene mucha demanda en el país.

El Distrito Cacaotero de Chiriguaná se encuentra ubicado al oriente del río Magdalena, en dirección a Ocaña; éste fue en algún momento el principal productor de cacao del

país, pero sus tierras se destinan ahora a la ganadería, debido a los daños causados por el cucarrón del cacao. Los productos se exportan a través del río Cesar y los pantanos de Chiriguaná hasta el Magdalena. En 1919 las plantaciones de cacao sufrieron los efectos de una temporada prolongada de sequía; la producción sufrió una reducción considerable y el negocio se volvió especulativo al extremo. Los expertos que han visitado la región piensan que debería haber algún sistema de irrigación, pero los costos son superiores a la disponibilidad de capital y con el mismo dinero es preferible cultivar cacao en otras regiones más favorecidas.

La región del río Carare en Santander es la que produce el mejor cacao del país, a pesar de la poca atención que se presta a los cultivos, estas plantaciones presentan una apariencia impecable y el cucarrón que ataca las plantas no les representa problema alguno. Se dice que esta industria es muy prometedora en esta región aunque se ve en la actualidad limitada por la escasa mano de obra y el capital tan reducido.

No existen datos disponibles que demuestren la verdadera magnitud de los cultivos y la producción que éstos reportan en Colombia, pero se calcula que el valor neto de estos cultivos ronda los \$2.000.000 o \$3.000.000 anuales, y la mayoría del producido se destina al consumo interno. Las exportaciones en 1916 llegaron a los 99.669 kilos avaluados en 37.778 dólares colombianos, de acuerdo con los retornos de exportaciones reportados por el gobierno central para dicho año. En la Tabla anterior el lector puede ver las exportaciones de cacao a los Estados Unidos y lo percibido por Colombia por tal concepto.

Las razones primordiales para explicar el retroceso de la industria en Colombia son la falta de capital de trabajo, la ausencia de mano de obra calificada y el tiempo que se demora el agricultor en recibir los retornos de su inversión, mientras que los retornos en otras industria como la ganadería, son más rápidos y rentables en la actualidad.

En tiempos de la colonia, los españoles tenían grandes extensiones de cacao que aún existen, y el cacao era una de los principales productos para la exportación del país a Europa. Antes de 1914, grandes embarques de cacao se enviaban con regularidad a Francia y Alemania, pero este comercio se vio interrumpido por la guerra, y la pequeña producción, junto con la gran demanda local, recortó significativamente las exportaciones a Europa y el hecho de que Nueva York ofreciera un mejor mercado para los productos existentes.

## ARROZ

El arroz es uno de los alimentos básicos en la canasta familiar colombiana de todas las clases sociales y se importa cada vez en mayores cantidades. No obstante, durante los últimos años, cuando no había abundancia de suministro debido a la guerra, el país se

ha dedicado a cultivar y producir arroz y se abrió recientemente un molino de arroz en Cartagena para atender en esta región la producción, en aumento, de este artículo.

Las condiciones de la tierra y el clima son ideales en los sectores del sur y el suroriente de Cartagena, cerca de Montería en la región del río Sinú, además de muchas otras áreas vecinas a Cartagena que cuentan con abundante agua natural y terrenos apropiados para esta industria. Los capitalistas de Cartagena se han visto atraídos por los altos precios del arroz, en donde el de calidad inferior reporta ganancias de entre \$12.50 a \$14.00 por cada 100 libras. En 1918, los dueños del molino de arroz “La Heroica” iniciaron la construcción de un edificio de cuatro pisos, reforzado en concreto, para abrir el molino en la Bahía de Cartagena cerca del puerto, en donde también se construirán embarcaderos para facilitar el manejo y carga del producto. Este edificio se terminó en 1919 y tuvo un costo de \$70.000 y la inversión en maquinaria fue de \$50.000 a \$60.000, la que se demoró en llegar. La capacidad de descortezamiento de este molino es de 2.000 barriles de arroz limpio a razón de 160 libras diarias, en días de 24 horas. (La mitad del producido bruto es bagazo.) En el 1919, en tierras cercanas a Montería, a 54 millas de Cartagena, se han dispuesto 2.000 hectáreas (4.942 acres) para el cultivo del arroz y se aspira a llegar gradualmente a las 8.000 hectáreas (19.768 acres). Ya antes los nativos habían iniciado el cultivo de arroz, pero en pocas cantidades que ni siquiera cubrían la demanda local.

El primer intento por cultivar arroz en este Distrito a gran escala, utilizando maquinaria moderna, sucedió entre 1918 y 1919 en una finca conocida como “Honduras”, ubicada a 30 millas al sur de Cartagena, al suroccidente de la plantación de caña de Sincerín, de propiedad de los socios, el señor A. Meluk y el general Francisco Escobar. Esta extensa propiedad tenía de 6.000 o 7.000 hectáreas de pastos para ganado sembrada en su totalidad en *Brachiaria mutica* para el engorde del ganado. En 1918, se importó un tractor de vapor de 25 caballos de fuerza, con un equipo de arados de disco que hacían del corte y la trilla un proceso muy ágil y se utilizó en un terreno de 600 hectáreas (1.482 acres) sembrado enteramente de arroz, sin ningún tipo de irrigación artificial. Se contaba con las lluvias de la primavera para madurar el cultivo, pero en 1919 no hubo lluvias durante cinco meses y el arroz no recibió la humedad requerida sino algo menos de un quinto de lo esperado, causando retornos que solo cubrieron el costo de la maquinaria adquirida y el arroz que se cosechó tuvo que ser vendido en el mercado abierto de Cartagena a precios que oscilaban entre \$12.50 y \$14.00 por cada cien libras.

Algo de arroz también se cultiva en el valle del Magdalena, en Calamar, pero a pequeña escala que solo cubre las necesidades locales. La otra gran producción de arroz se encuentra entre Buga y Palmira en el Valle del Cauca, en donde en un solo distrito, este producto es ahora de gran importancia, aunque no alcanza a cubrir las demandas de la región y no



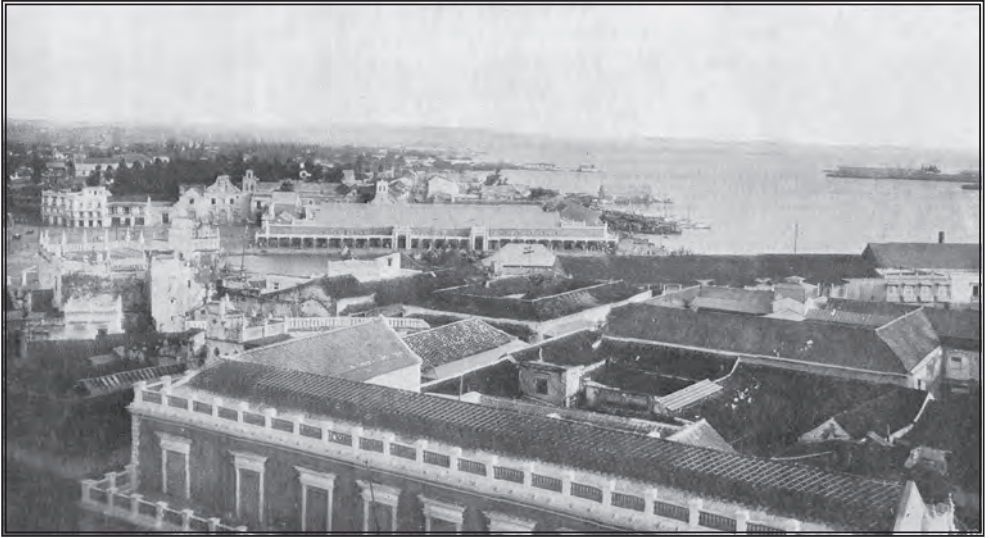


FIG. 7. VISTA GENERAL DE CARTAGENA.

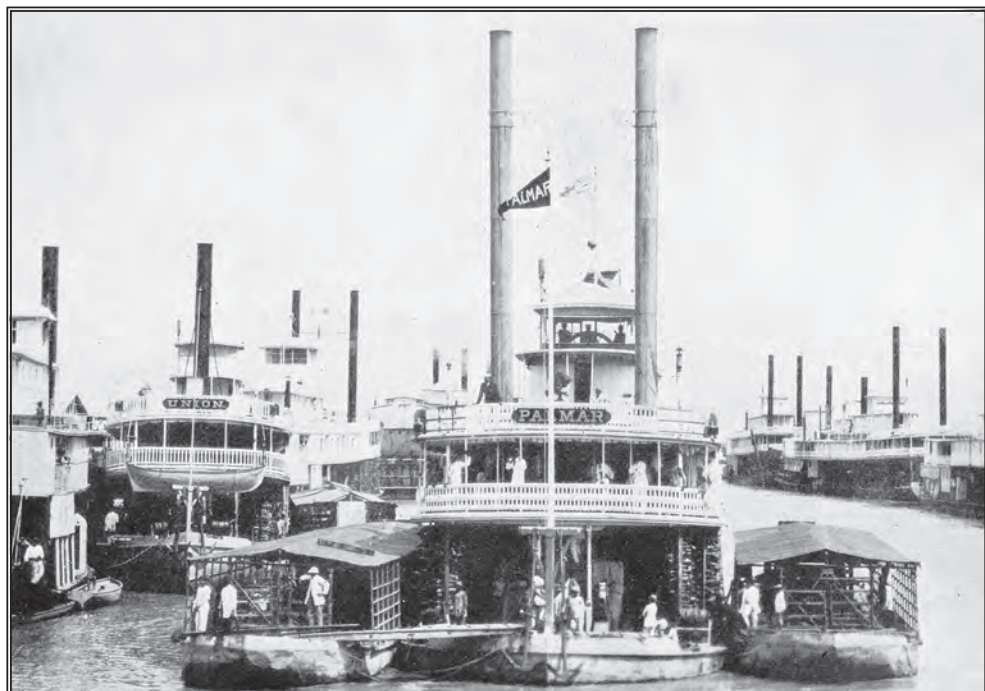


FIG. 8. BARCOS DE VAPOR EN EL RÍO MAGDALENA.

se cuenta con cifras que muestren la extensión de los cultivos y su producción anual. La maquinaria agrícola moderna no se usa en el Valle del Cauca para el cultivo del arroz.

A excepción de las 600 hectáreas cercanas a Cartagena, donde se usa maquinaria y equipo moderno, y las tierras de Montería, los métodos para el cultivo del arroz, tanto en el río Sinú como en el valle del río Cauca, son muy rudimentarios. La tierra ni siquiera es arada. Simplemente la alisan después de que el agua la ha empapado y le echan las semillas revolviendo la tierra húmeda para taparlas. Cuando lo cosechan, las espigas se arrancan a mano, espiga por espiga, haciendo el proceso lento, laborioso e ineficiente y luego el grano se recolecta en morteros de madera. El proceso de recolección lo hacen más que todo las mujeres negras del sector y solo recolectan lo que van a necesitar en los próximos días.

La maquinaria agrícola y los implementos modernos nunca han sido utilizados en Colombia, siendo la excepción algunas fincas de la sabana de Bogotá que siembran trigo. Por tanto, los trabajadores de las costas y los valles del interior no tienen ni remota idea del manejo de estos equipos, su uso, cuidado, aplicaciones ni mucho menos la relación costo-beneficio obtenidos. De hecho, se tiene la creencia muy firme que este tipo de máquinas no se necesita en los trópicos debido a la fertilidad de la tierra y a la abundancia de la vegetación y que por ello la tierra no requiere estimulación ni ayuda. Creen que solo el trabajo con machete para mantener la maleza a raya es la única protección que necesitan los cultivos.

Debe existir un pequeño mercado en Cartagena y en Cali para las plantas de limpieza del arroz, que incluyen las tostadoras y las pulidoras de arroz, pero la primera planta instalada debe ser sometida a una supervisión muy meticulosa por parte de los productores y los agentes de ventas. Esta supervisión deberá también hacerse a todo equipo agrícola, como cosechadoras y similares, hasta que su uso se vuelva común y la gente se familiarice con su funcionamiento.

Las importaciones de arroz a Colombia durante 1916 alcanzaron las 8.558 toneladas métricas, por valor de 725.376 dólares colombianos. En 1916 sólo se exportaron 1400 kilos de arroz, por valor de 292 dólares, mientras que en 1918, las exportaciones de este cereal de Colombia fueron de 21 toneladas métricas, valuadas en 2.873 dólares.

Las exportaciones de arroz de los Estados Unidos a Colombia durante los últimos cuatro años fueron: año fiscal 1916, 8.934.829 libras, valuadas en \$343.105; en el año fiscal 1917, 3.383.644 libras, por valor de \$142.775; año calendario de 1918, 7.104 libras, por valor de \$444; año calendario de 1919, 1.598.200 libras, por valor de \$118.525.

Al tomar el buen año de 1916 se observa como los Estados Unidos proveen casi la mitad del suministro de arroz hacia Colombia. La baja en las importaciones de arroz en los años siguientes se debió a las restricciones en el comercio de comida impuesto por los

aliados y el escaso comercio de carga marítima así como el aumento en la producción interna del cereal, que hicieron que la importación de arroz en las cantidades usuales ya no fuera necesaria. Sin embargo, como ya se mencionó antes, la producción colombiana está aún lejos de satisfacer la demanda nacional y a comienzos de 1919, tan pronto como las restricciones empezaron a removerse, los comerciantes de Cartagena, Barranquilla, Medellín y Bogotá luchaban por lograr grandes pedidos de arroz de los Estados Unidos a altos precios. Antes de la guerra casi la mitad del arroz llegaba por canales británicos.

Se piensa que con la inauguración del servicio directo de vapor entre Nueva Orleans y los puertos del Caribe (ver pág. 505), cualquier superávit de producción de arroz en Lousiana y Tejas, encontrará, a través de esta ruta, un mercado listo y favorable por muchos años, así como los embarques desde San Francisco hasta Buenaventura que tienen como destino final el interior del país, una vez se termine la construcción del ferrocarril del Pacífico que atraviesa la cordillera Central de los Andes.

## TABACO

Uno de los productos primordiales para la exportación de Colombia es el tabaco, y promete ser cada vez más importante, no solo como producto de exportación, sino también para la industria doméstica, pues la producción de cigarros y cigarrillos ha alcanzado grandes proporciones en Colombia en años recientes. Las exportaciones de hoja de tabaco a Francia, directamente solicitadas por el gobierno francés, han constituido un ítem fundamental en las exportaciones de Colombia a Francia. Desde la guerra y motivado por el trastorno general que ha sufrido el comercio, el superávit de tabaco en Colombia se ha exportado a Estados Unidos y los envíos en 1918 fueron de 1.212.807 libras, por valor de 154.671 dólares colombianos.

Existen en el país tres regiones donde se produce tabaco en cantidades suficientes para cubrir las demandas de exportación, y son: el Departamento de Bolívar, cerca del pueblo de El Carmen, al suroccidente de Cartagena; el Departamento de Santander, en inmediaciones de Bucaramanga, en los muchos valles del sector, y el Departamento de Tolima, cerca de Ambalema. En el valle del río Cauca, así como en todo el valle del Magdalena se cultiva el tabaco, pero a escala menor y de manera muy descuidada, por lo que tal industria solo cobra ese nombre en las tres áreas mencionadas.

En 1918, Santander exportó 1.634 pacas de hoja de tabaco, con un peso total de 101.308 kilos; la producción total de hoja y de cigarros y cigarrillos fue de 1.082.857 kilos, por valor de \$688.346 (aunque los tabacos producidos se destinan al consumo nacional). La hoja de tabaco, por valor de \$50.000, se exporta anualmente desde la región de Am-

## AGRICULTURA

bailema en el Tolima y su destino, en épocas normales es, por lo general, Inglaterra. Las exportaciones de tabaco, tanto para envoltura como para relleno, alcanzaron en 1916 las 923.698 libras por valor de \$101.549 y en 1917, 131.139 libras por valor de \$13.292 - todas con destino Estados Unidos-. La mayoría de esta producción se exportó a Alemania antes de la guerra, representando para Colombia \$149.371 en 1914, y tan solo \$3.051 de exportaciones a los Estados Unidos, \$378 a Francia y \$25.976 a otros países.

La exportaciones totales de tabaco de Colombia desde 1906 son las siguientes:

(KILO = 2.2046 LIBRAS; DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

AÑO	KILOS	VALOR	AÑO	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
1906.....	3.756.623	665.918	1914.....	2.639.476	392.095
1907.....	7.466.747	518.939	1915.....	2.036.692	334.641
1908.....	3.815.357	355.230	1916.....	2.075.378	373.525
1909.....	5.049.205	428.199	1917.....	2.878.552	611.277
1910.....	4.479.604	376.903	1918:		
1911.....	3.911.012	332.935	TABACO.....	4.207.636	1.004.692
1912.....	3.262.343	442.461	CIGARROS Y CIGARRILLOS.....	18.921	16.096
1913.....	6.282.107	820.099			

Después de las hilanderías, las fábricas de cigarrillos constituyen una de las mayores industrias de Colombia y representan la principal industria de los departamentos de Santander y Tolima, y las ciudades de Barranquilla y Cartagena que despachan este producto a todo el país. El consumo anual de tabaco en el país es enorme.

El cultivo del tabaco en Colombia se realiza con mayor atención y cuidado que el de otros productos agrícolas. Se utilizan los azadones para el cultivo en porciones pequeñas de tierra. No obstante, hay mucho por mejorar en esta industria. Por ejemplo, la selección de la semilla, el cuidado de las plantas y los procesos de secado y curado de las hojas de tabaco. Los expertos de Valle Nacional (México) y Sumatra que han visitado el país han dicho que la tierra y las condiciones climáticas del país son las ideales para producir las envolturas de tabaco de la más alta calidad y que la aplicación de métodos científicos permitiría producir un tabaco fino, tanto en sabor como aroma, de calidad internacional. Existe la posibilidad de hacer grandes cultivos de tabaco en la región de Cartagena, entre Sincerín y Montería, y al igual que el azúcar, el tabaco podría convertirse en un producto líder en las exportaciones colombianas, establecido a partir de bases más sólidas de calidad, demanda regular y altos precios (como el de Cuba), y no, como es ahora, sujeto a toda clase de fluctuaciones del mercado y más o menos especulativo, como sucede con las hojas de más baja calidad.

Las exportaciones de tabaco de Colombia las manejan los comerciantes de las ciudades costeras, como son Barranquilla y Cartagena y es costumbre enviar agentes a las áreas productoras de tabaco para comprar las cosechas en temporada, cuando los agricultores ofrecen sus cosechas con pacas ya listas por pagos en efectivo. Las hojas largas de tabaco usadas para envolver cigarros se empacan para la exportación en pacas cuadradas envueltas en cuero curtido, cada una con un peso neto de 62.5 kilos (137.5 libras).

Mucho contrabando sucede paralelo al comercio legal de la hoja de tabaco, principalmente en la costa Caribe; hay goletas con capacidad de carga de 100 toneladas que recorren el Caribe desde Curazao y negocian la hoja para exportarla a Holanda y a Alemania. Este comercio de contrabando es usual en el Distrito de El Carmen donde se estima que ha alcanzado ya las 12.000 libras anuales.

La mejor calidad de hoja larga de tabaco procede de Ambalema en el Distrito de Tolima, en donde un ciudadano inglés propietario de una fábrica de cigarros ha contribuido considerablemente a mejorar las técnicas locales tanto de cultivo como de cuidado de las hojas.

Las exportaciones facturadas antes de 1915 promediaban los 8 centavos por libra, pero bajaron hasta 6 centavos debido a las restricciones comerciales de la guerra. Los precios obtenidos en 1919, en algunos casos, llegaron a promedios entre 12 y 14 centavos.

## CAFÉ

Como ya se ha dicho, el café es el principal producto de exportación de Colombia, aventajando significativamente otros productos y brindándole al país las bases necesarias para el intercambio y la balanza comercial, y a través de este producto el país puede surtirse de bienes extranjeros y materias primas requeridas para la industria local.

Si se quitaran las exportaciones de café del panorama nacional, el país perdería más del 50 por ciento de su poder adquisitivo internacional y las importaciones caerían en relación directa con esa disminución. Alrededor del cultivo del café y sus precios, giran las condiciones económicas de todo el país, y afecta directamente hasta las regiones que no producen café, porque cuando las regiones cafeteras venden sus cultivos a buen precio, las ganancias resultantes fluyen hacia las regiones improductivas y generan capital para la comercialización de otros productos como maíz, tabaco, oro, platino, caucho, chicle, ganado, mulas, caballos, ovejas y cabras, cueros y pieles, algodón, sal, etc., con lo cual se genera prosperidad a toda la nación. Tal condición, desarrollada en los últimos meses de 1919, como consecuencia directa de la cosecha de café de diciembre de 1918, y la de abril - mayo de 1919, cuando el país exportó la mayor cosecha de toda su historia y la vendió en el mercado a precios que duplicaban los promedios de Nueva York. Como sucedió con el algodón del sur de los Estados Unidos que impactó toda

la actividad comercial de dicha parte del país, el café afectó a toda Colombia -debido a la falta de otros productos importantes que tomen su lugar-.

***Importancia de la situación cafetera como indicador de posibilidades de ventas***

Si el exportador en Estados Unidos o en Europa tiene acceso a unos cálculos precisos de las cosechas colombianas y las tendencias de los precios del mercado extranjero, basados en la posible oferta y demanda, podrá estimar de manera muy certera las importaciones anuales del país y saber si el tiempo es adecuado para introducir nuevas líneas de bienes, si la propaganda dará o no resultado y que porcentaje de los productos serán adquiridos y que porcentaje será clasificado como bien suntuario medio o alto. Las casas interesadas en equipo, maquinaria para la ingeniería, junto con los demás suministros, si tienen información sobre la situación del café y los mercados internacionales, podrán medir la consiguiente demanda de plantas eléctricas, ampliaciones a los ferrocarriles y otras mejoras públicas de todo orden. Cuando hay una buena cosecha de café vendida a precios altos, ésta se traduce en inversiones en propiedades y construcción de nuevos edificios; esto tiene un impacto directo sobre el municipio cuyos retornos se ven aumentados y se incrementa, por ende, el gasto en mejoras. También significa que se estimula el mercado internacional de todo tipo de mercancías importadas, de las cuales el gobierno percibe casi todos los ingresos a través de los impuestos aduaneros. Como se puede ver, este ciclo afecta la condición financiera del gobierno nacional, la que se ve reflejada también en los diversos departamentos. Implica, además, un influjo de capital, que se invierte en nuevas plantas industriales (o ampliaciones a las existentes o creación de nuevos molinos e hilanderías), ganadería, en la producción de más café, algodón, azúcar, etc.

Luego de casi 5 años de estancamiento parcial del comercio y dificultades financieras ocasionadas por la guerra, la cosecha de café de 1919 jalonó el país entero para salir del letargo comercial e industrial en el que estaba sumido y comenzó la era más próspera de su historia<sup>1</sup>. Para ejemplificar este efecto, tomemos el caso de un pequeño banco local. Este banco, ubicado en Manizales, es la oficina principal de uno de los sectores cafeteros más productivos del país y realizó transacciones correspondientes al mes de junio de 1919 (al finalizar la temporada cafetera) por un total bruto de más de 1.000.000 de dólares colombianos, que superan la actividad total del banco en 1918.

---

<sup>1</sup> Nota del Editor: hubo un cambio significativo en la situación financiera general de Colombia: una depresión que siguió al período de prosperidad mencionado por el Comisionado para el Comercio, Señor P. L. Bell (autor de este manual), sucedió luego de que el Sr. Bell preparara este manual. Por tanto, las observaciones y datos del Señor Bell están fundamentados en las condiciones y registros obtenidos durante 1919 y comienzos de 1920.

### ***Efectos sobre las condiciones comerciales***

Cuando una condición como la mencionada sucede, es tiempo oportuno para productores y exportadores interesados en desarrollar nuevos mercados para mandar buenos vendedores al país para recorrerlo todo e introducir nuevas líneas y dejar cimentadas las relaciones comerciales para el futuro.

Se debe sacar ventaja de esta condición, aun si las líneas que se pretenden promover gozan de excelente demanda doméstica y de altos precios. Los nuevos artículos deben ser introducidos cuidadosamente en los centros más promisorios de comercio del país y deben ser puestos en manos de buenos agentes y distribuidores, con la idea de vender, por lo menos, las cantidades suficientes para atraer la atención en el mercado y, a la vez, conservarlo para una futura reducción en la demanda local. Los grandes productores en los Estados Unidos están interesados en activar esta política alrededor del mundo, para prepararse para las épocas de sobreproducción y la disminución de las exportaciones a Europa.

En relación con lo antes mencionado, respecto de las oportunidades para la introducción de nuevas líneas en Colombia, relacionadas con la cosecha de café y el mercado, debe decirse que las mejores fuentes de información en los Estados Unidos son las casas de comisión de exportaciones. Muchas de ellas tienen personal colombiano que conoce de primera mano la industria del café y tienen agencias y sucursales en el país, en los principales centros de comercio. A través de estos establecimientos, se mantienen bien informados y observan la situación del café meticulosamente, ya que ellos son los compradores más fuertes de café y lo exportan por su cuenta, en grandes cantidades, a los Estados Unidos. Estas casas comisionistas de exportaciones están también interesadas en introducir en Colombia las nuevas líneas de mercancías y artículos manufacturados y dan la bienvenida a toda cooperación.

Otra importante fuente de información es la de las sucursales de bancos americanos ya establecidas en el país, una de las cuales ya cuenta con 11 oficinas en Colombia.

El estudio de la producción y las estadísticas de importaciones son una gran ayuda para obtener un panorama general de la situación del café.

### ***Estadísticas de las exportaciones***

La producción de café en Colombia se ha duplicado desde 1906, y las exportaciones el producto han sido las siguientes:



## AGRICULTURA

(1 SACO = 62,5 KILOS (138 LIBRAS) PESO NETO)

AÑO	SACOS	AÑO	SACOS	AÑO	SACOS
1906.....	605,705	1911.....	601.600	1916.....	1.153,000
1907.....	541.300	1912.....	888.800	1917 (ESTIMADO).....	1.093,000
1908.....	577.900	1913.....	972.000	1918.....	1.102.667
1909.....	673.350	1914.....	983.000		
1910.....	543.000	1915.....	1.074.600		

Nota. El café exportado durante 1919 se calculó en por menos 1.300.000 sacos. Se informó que esta cosecha fue mayor en un 25 por ciento que la del año anterior y se han dispuesto más cultivos en 1914 y 1915 que darán cosecha en 1919.

### ***Calidad del café colombiano***

El café colombiano se caracteriza por su cuerpo medio con delicioso aroma y sabor. Debido al cuerpo que posee, se le mezcla con cafés más livianos como el venezolano y el centroamericano. También se usa para mezclar con el muy pesado café brasileño. Todo esto hace del café colombiano un producto apetecido por compradores expertos y especuladores, quienes se benefician de su excelente calidad.

Se ha iniciado un movimiento entre los grandes exportadores colombianos que conocen el mercado de Nueva York para posicionar el café colombiano en los mercados de los Estados Unidos como una marca distinta, con la idea de generar demanda y, por tanto, mejores ventas y precios del producto colombiano.

La Asociación Hispano-Panamericana investigó las condiciones de mercadeo del café en los Estados Unidos en 1918 y se propuso un esquema para establecer bodegas cooperativas para el café colombiano en los Estados Unidos, donde se prestaría el servicio de tostadoras y se haría un fondo para la promoción del consumo y educación de la gente para preferir el café colombiano.

Entre las naciones latinoamericanas, Colombia ocupa el segundo lugar, después de Brasil, en la producción de café.

### ***Regiones de producción - grados, precios, embarques, etc.***

Antes de la gran guerra europea, cerca del 70 por ciento de las exportaciones de café colombiano eran enviadas a los Estados Unidos, pero durante la guerra y en 1919 las exportaciones aumentaron a dicho país llegando al 90 por ciento. *Grosso modo*, el café exportado en 1913 se calculó en un valor de 18.300.000 dólares colombianos y en 1914, 16.098.000 dólares. Tan solo en Nueva York se recibieron 700.000 sacos de café en 1914, sin contar los "Cúcutas" procedentes de la región de Cúcuta, en Norte de Santander, que se exportan por vía Lago de Maracaibo en Venezuela.

La siguiente Tabla muestra las regiones productoras de café y las cantidades producidas en cada una de ellas:

PRODUCCIÓN, TEMPORADA 1913 - 1914	
DEPARTAMENTOS	SACOS DE 138 LIBRAS
ANTIOQUIA .....	185.000
CUNDINAMARCA.....	200.000
CALDAS.....	199.000
NORTE DE SANTANDER.....	200.000
SANTANDER (SUR).....	105.000
CAUCA.....	30.000
EL VALLE.....	50.000
TOLIMA.....	60.000
MAGDALENA.....	40.000
TOTAL.....	1.069.000

Las rutas que se usan en las distintas regiones y departamentos para el envío del café son las siguientes:

Desde Antioquia al sur y el suroccidente de Medellín, el café se envía por la ruta del tren a Puerto Berrío y desde allí por el río Magdalena a Barranquilla y Cartagena, donde se exporta. El café que se siembra en el extremo sur de Antioquia se manda por Manizales y de ahí por cable a Mariquita hasta la región de la Dorada, por donde pasa el tren. También el café que se produce en el extremo occidental de la región se embala en tren por el río Cauca hasta Cali y de allí se envía en tren para su exportación en el puerto de Buenaventura.

Todo el café que se produce en Cundinamarca, en el pie de monte de la sabana y el valle del Magdalena se transporta hasta Girardot para tomar la ruta del Magdalena. Una vez se termine la vía férrea a través del tramo Quindío-Ibagué y luego Armenia y el Valle del Cauca hacia Palmira, este café, junto con otros productos de las regiones mencionadas, será exportado por Buenaventura. Esto aplica también a la producción del Departamento de Tolima.

Caldas exporta principalmente por la cordillera, a lomo de mula hasta el extremo del cable (ver página 355), y desde ahí a la Dorada en el tramo del tren que une con Mariquita, luego al Bajo Magdalena para exportarlo por Barranquilla o Cartagena. El café que se produce en el lado occidental de la cordillera Central de los Andes cuenta con dos centros de comercio en Caldas, siendo una Manizales para todo el sector norte del Departamento y Armenia para el sector sur; esta última es el centro de mayor producción del Departamento, y está situada en el corazón del famoso Distrito Cafetero del Quindío.

Recientemente, una cantidad creciente de este café se está desviando de la vieja ruta sobre la cordillera hasta el río en Girardot, a la ruta más sencilla y corta del Pacífico, vía Cali-Buenaventura, donde los trenes de carga bajan cerca de Zarzal, en el río Cauca, y la carga se desplaza por tierra hasta Palmira.

Santander envía su café a través de río Lebrija hasta el Magdalena y de allí a Barranquilla o Cartagena para su exportación.

Cauca y el Valle, cuyo centro de comercio es Cali, lo envían por Buenaventura. El café del Departamento de Magdalena se saca por Santa Marta; este café se cultiva en las montañas al norte de la Sierra Nevada, donde la producción está limitada por la escasez de mano de obra.

La Tabla con la producción por departamentos ya mencionada, corresponde a la temporada 1913 y 1914, y sirve como apoyo para formarse una idea de la proporción aportada por cada Distrito. Debe recordarse que la cosecha de 1918-1919 aumentó en un 25 por ciento y que Antioquia, y en particular Caldas, lideraron esa producción, pero también hay que decir que se dedica mayor cuidado y atención al cultivo adecuado en Cundinamarca, más que en ninguna parte del país.

Los grados del café se nombran de acuerdo con las zonas de producción. “Medellín” es el grado Antioquia, que cubre una amplia zona de Caldas. “Quindío” abarca el Valle, Tolima y el sur de Caldas, mientras que la marca “Cundinamarca” cubre la producción del Departamento de ese nombre. El café Medellín regularmente es el más costoso y se considera de calidad ligeramente superior, pero esta fama se debe a los métodos mejorados de negociación empleados por los antioqueños, cuando se trata de promover sus productos y venderlos como de excelente calidad. Tres condiciones son indispensables para un buen café -primera, la altura que hace que las plantas a más de 6.500 pies sobre el nivel del mar sean de magnífica calidad; segunda, la humedad, y tercera, alguna cantidad de impregnación de ceniza volcánica en la tierra-. Mucho del café Quindío se vende bajo la marca Medellín e incluso muchas agencias en Nueva York compran grandes cantidades de café y lo mercadean bajo sus propias marcas, siendo casi todas una mezcla de café de diversas regiones, pero casi todas del mismo grado y calidad.

Antes de la guerra los precios del café colombiano en Nueva York fluctuaban entre los 12 y los 14 centavos y ya se consideraba un precio alto por libra, aunque llegó a los 16 centavos en tiempo de alta demanda. Tan pronto se firmó el armisticio, en noviembre de 1918, y a la expectativa por el restablecimiento del transporte marítimo de carga hacia Europa, se reactivó el mercado del café en Nueva York y se volvió extremadamente especulativo, ya que se compraba para revender en Europa, donde había gran escasez

de café y una fuerte demanda a precios muy favorables. El precio aumentó casi en 4 centavos por libra en un solo día y a partir de entonces, hasta el final de la temporada en agosto de 1919, lo hicieron de manera constante, llegando a niveles extraordinariamente altos de 31 y medio centavos por el café colombiano en Nueva York de las calidades “Medellín” y “Quindío” y 28 centavos y medio por el café “Cundinamarca” y el “Santander”. La cosecha se retrasó debido a la escasa mano de obra o “recolectores” en casi todos los distritos (en especial en Caldas y Quindío) y las pésimas condiciones del río para el transporte de carga, Colombia obtuvo casi beneficios absolutos de los altos precios pagados en Nueva York, y dispuso de sus cosechas a un promedio de 26 centavos por libra, si se tienen en cuenta las remesas anticipadas y las vencidas.

Si se calcula que el producido estimado de 1.300.000 sacos (cálculo por demás bajo) a un promedio, de precio en Nueva York, de 26 centavos por libra, equivaldría a decir que en 1919 el valor total fue de \$45.630.000, mientras que las cifras anteriores, hasta 1913, fueron de \$18.300.000. Luego de deducir los costos de carga, seguros, comisiones, etc., se estima que la cosecha de café de 1919 reportó para Colombia un ingreso de \$40.000.000, y fue justamente dicho influjo de nueva riqueza el que reactivó el comercio del país en los meses de mayo, junio, julio y agosto de 1919 y puso a los importadores (que esperaron pacientemente la baja de precios después de la guerra) a correr hacia los Estados Unidos a comprar los productos en demanda. El precio ya no era un problema y el interior demandaba mercancía a cualquier precio.

Esta misma condición trajo como consecuencia la importación de más de \$9.000.000 en monedas de oro americano destinadas a la acuñación de moneda colombiana, para la circulación en el país, como tender legal.

La condición general de prosperidad conllevó la compra masiva y activa de bienes de los Estados Unidos al cambio de Nueva York -que era de .83 en enero, febrero y marzo de 1919- en lugar de continuar descontando de la gran balanza de las exportaciones de café que había reaccionado y llegó casi a la par del dólar o .98½, .98¾ y aún .99¼. Esto indica, de manera directa, que la compra masiva de productos americanos había suprimido la balanza comercial de 13.000.000 acumulada por Colombia contra Estados Unidos durante la guerra y sacó ventaja del fuerte aumento en esta balanza que la situación del café hubiera traído, de no ser porque se equipara con la compra de mercancías de retorno en los Estados Unidos. Se temía al principio que esta situación del café se traduciría en una balanza comercial de cerca de \$50.000.000, y una tasa de cambio del dólar de .50 en Colombia, pero los argumentos defendiendo esta tesis no tuvieron en cuenta (1) el estímulo de comprar en los Estados Unidos como resultado de la prosperidad del país a causa de la bonanza cafetera; (2) el hecho

de que Europa, en general, aún no estaba en posición de renovar las exportaciones a gran escala; y (3) el hecho de que los precios en los Estados Unidos para bienes de exportación eran tan altos como lo fueron en la guerra. Estas condiciones se prolongaron por un largo tiempo, favoreciendo la balanza para Colombia.

Otro factor que influyó en el alza de precios del café en 1919, fue el hecho que durante la guerra los Estados Unidos, el país consumidor de café por excelencia, tenía reservas de café que se destinaron de inmediato a la re-exportación luego del armisticio y el país se quedó con la mitad de la reserva habitual de café de todos los grados. En junio de 1919 se calculaba que sólo había 1.172.000 sacos de café brasileño en los Estados Unidos y tan solo 385.000 sacos de café colombiano y otros cafés de calidad suave, en comparación con los 2.437.000 sacos de Brasil y 780.000 de “suaves” del año anterior -o menos de la mitad de los sacos normales y una muy pequeña cantidad en relación con las demandas de consumo de los Estados Unidos-.

### ***Incremento de los beneficios a pequeños productores***

Antes de la guerra, el comercio del café estaba en manos de los más grandes exportadores del país, que eran también los comerciantes que realizaban las más grandes importaciones.

Ellos le otorgaban préstamos a sus clientes, poniendo como garantía la cosecha futura. Dichos préstamos estaban con frecuencia representados en pequeñas cantidades de mercancías y provisiones, junto con efectivo. Estas cuentas se saldaban al final de la temporada de recolección mediante el envío del café al comerciante, y éste lo llevaba a alguna planta local para lavarlo, empacarlo y exportarlo por cuenta propia, negocio en el cual el pequeño agricultor de café recibía un pequeño margen de las ganancias. Durante el período de especulación de 1919, inducido por los altos precios del café colombiano en Nueva York, hubo una competencia activa en la compra del café, intensificada por la actividad de exportaciones e importaciones americanas, dando como resultado un mayor margen de ganancia para el agricultor y, por consiguiente, más manejo de efectivo que nunca antes en el país.

Por citar un ejemplo, el 1º de julio de 1918 el café “pergamino” (se denomina pergamino al café cuya cereza está seca y la semilla esta suelta al interior) se cotizó en Girardot a 17 dólares colombianos (1 dólar = \$0.9733 de dólar americano) por carga de 125 kilos o 275.6 libras, mientras que el “limpio” (cereza lista para la exportación) se cotizó en 22.50 dólares por carga. En julio de 1919 el pergamino en Girardot, entregado en la planta de limpieza, se cotizó a 50 dólares por carga y el café con cascarilla a 62 dólares por carga, con precios más altos en Medellín, debido a la calidad del grano y a la baja en los precios de la carga fluvial hasta llegar al puerto de exportación.

Esta situación ha significado una revolución en el comercio del café y la industria colombiana. En lugar de ir a la “ciudad” (al punto comercial más cercano) dos veces al año, principalmente a finales de noviembre y comienzos de diciembre durante la temporada de recolección y en la otra temporada entre abril, mayo y junio a solicitar mercancías y un préstamo del comerciante, al pequeño caficultor se le busca para comprarle el producto, con ofertas de pago en efectivo. Salió así del círculo de los altos intereses de antes y ahora puede comprar lo que desea y en el sitio que le plazca. Ya no está controlado por los comerciantes locales y tiene efectivo a la mano para mejorar sus cultivos, adquirir mejor equipo y mejorar sus condiciones de vida. Para comprender mejor el alto impacto de este efecto, debe pensarse que, con la excepción de las plantaciones de Cundinamarca, casi todo el café del país se produce en cultivos pequeños de propiedad de los caficultores, quienes trabajan en ellos y, por lo general, son de clases sociales pobres.

Los comerciantes que importan el café en ciudades costeras como Barranquilla y Cartagena son grandes compradores del café del interior, el cual exportan por su propia cuenta, invirtiendo casi todas sus ganancias en café y cueros para la exportación, mientras que los sirios parecen preferir el negocio de los metales preciosos (como el oro y el platino) en lugar del café u otros productos de menor precio.

### *Compras americanas de café colombiano*

Las importaciones de los Estados Unidos procedentes de Colombia han sido las siguientes en los últimos cuatro años, de acuerdo con las cifras oficiales americanas:

AÑOS	LIBRAS	VALOR	AÑOS	LIBRAS	VALOR
AÑO FISCAL 1916.....	109.363.456	\$13.519.545	AÑO CALENDARIO 1918..	118.909.462	\$14.767.367
AÑO FISCAL 1917.....	150.591.659	17.971.874	AÑO CALENDARIO 1919..	150.483.853	30.425.162

Si se compara esta Tabla con las exportaciones totales de café colombiano analizada antes en la página 230, se puede estimar fácilmente la proporción demandada por los Estados Unidos. Antes de la guerra, Estados Unidos importaba casi un 70 por ciento de las cosechas de café y el restante 30 era repartido entre Inglaterra, Francia y Alemania.

### *Condiciones que determinan la prosperidad de la industria*

Para tener acceso a las descripciones detalladas de la industria del cultivo del café en Colombia, el lector debe remitirse a la sección “Café” en Medellín, Manizales, Bogotá y Cali (ver página 253). En estas secciones se analiza la importancia relativa del café

en cada distrito, los métodos de cultivo, el ciclo de vida de los árboles, la producción, las condiciones de la mano de obra, los métodos de comercialización, las posibilidades futuras, etc.

La producción de café de Colombia se ha duplicado desde 1906, aún bajo situaciones adversas del mercado y la falta de facilidades de transporte al interior del país. El gran estímulo que se le dio a la industria durante 1919 ha tenido el efecto del aumento de la siembra del café a gran escala, y se puede anticipar que bajo condiciones normales de mercado, durante los próximos tres o cuatro años, se mantendrá esta actitud de optimismo y la producción de café se aumentara en por lo menos un 50 por ciento en un ciclo de cinco años, cuando empiece a darse la cosecha en pleno.

Este incremento en la cosecha tendrá el beneficio adicional de las vías de transporte que se están construyendo, como son el cable entre Manizales y el valle del Magdalena, el tramo del Ferrocarril del Tolima que conectará a Ibagué con Beltrán, para evitar el paso río arriba y, por último, pero no menos importante, la obra que completa el paso del Ferrocarril del Pacífico por la cordillera Central con el Quindío, que hará su trayecto por la región más extensa y productiva de café de todo el territorio nacional. Los otros dos ferrocarriles son también cruciales para la industria cafetera -el tren de Caldas desde Puerto Caldas en el río Cauca, arriba de Cartago a Manizales y la rama sur del Ferrocarril del Pacífico desde Cali hasta Popayán-. La tendencia es, una vez se completen estas obras, mover el café de manera más ágil y económica por la ruta del Pacífico, y Buenaventura se convertirá en el principal puerto de exportación de Colombia, en lugar de los puertos del Atlántico.

Las rutas del café desde las zonas productoras del país ya han sido descritas. En 1917 el puerto de Santa Marta exportó 526.799 kilos (kilo = 2.2046 libras) valuadas en 139.050 dólares colombianos. En 1916 Barranquilla exportó 12.558.884 dólares y en 1917 el valor fue de 8.828.867 dólares. En 1916 Cartagena exportó 23.140.792 libras, valuadas en 2.479.890 dólares, mientras que en 1917 la cantidad fue de 27.680.369 libras valuadas en 3.418.398 dólares. Buenaventura exportó en 1917 11.807.606 kilos por valor de 2.634.274 dólares. Tumaco realizó exportaciones por una cifra muy inferior a esta.

Antes de la guerra, la Gran Bretaña se llevaba un cuarto del café exportado a través de Barranquilla y Cartagena, y Alemania percibía una menor cantidad.

La industria del café requiere de poca mano de obra (sólo necesita recolectores no calificados) y un pequeño capital, debido a que el café crece en las cuestas de las montañas donde no podría sembrarse nada más. Requiere además pocos cuidados, como son el desyerbe de los cultivos y la siembra de árboles altos para dar sombra a los cafetales.

Los árboles altos que crecen de manera natural se dejan para sombra y algunos de los cafetales jóvenes se cubren con matas de plátano. La mayor dificultad radica en la ausencia de medios de transporte ágiles y baratos para sacar el café a los puertos. Es cierto que las compañías de vapores del río Magdalena contribuyen enormemente al transporte del café cosechado, brindan las tarifas más bajas posibles a sus despachadores (debido a que el café constituye una fuente importante de ingreso para las compañías de vapores de carga) y al hecho de que la compañía de Ferrocarriles Nacionales y la Naviera (Colombian Railway & Navigation Co.) ofrece las mismas tarifas río arriba que río abajo, ya sea hacia el Puerto Colombia o a Cartagena, a pesar de los costos mayores y la distancia que implica el trayecto entre Calamar y Cartagena. Pero las condiciones del río excluyen cualquier posibilidad de mejora, pues la corriente se encuentra en su nivel de mayor sequía justo cuando se debe sacar la cosecha de café a los puertos del Atlántico. El bajo caudal es propio entre los meses de diciembre y abril y no funciona para barcos grandes hasta finales de junio, como regla general. Durante las épocas no aptas para la navegación fluvial, se acumula la carga de café en puerto y se envía cuando el caudal vuelve a su normalidad. Mientras tanto, el café se recolecta de todas partes cercanas al río en puntos de embarco donde no hay facilidades de almacenamiento y sufre las inclemencias del clima por dejarlo a la intemperie. El resultado es una situación generalizada de confusión en todos los puertos fluviales. Los que más se benefician en este escenario son los consignadores del grano, debido a que ellos tienen contratos preferenciales por tonelaje para las exportaciones de café y, con frecuencia, a los despachadores menores los dejan atrás en la carrera por llegar de primeros a los mercados y asegurar los precios más altos.

En 1919 el café que había permanecido en el río, o que se encontraba en el trayecto o en puerto para la exportación durante seis meses, perdió su precio por la demora y los propietarios no recibieron ganancia alguna.

Para prevenir estas pérdidas y congestiones en los puntos fluviales, algunos de los grandes comerciantes de café en Colombia (Pedro A. López y Cía. y Alejandro Ángel y Cía.) han adquirido sus propios vapores para poder manejar adecuadamente sus exportaciones de café. La mejor solución hasta el momento es la extensión del Ferrocarril de la Dorada desde Beltrán hasta Girardot (Ibagué). Con este plan se evitaría el tema del bajo caudal del río y los embarques podrían hacerse durante todo el año, permitiendo la movilización de cargas cada vez más grandes, en un período dado, sin depender del alto caudal del río. Esta línea está ahora (1920) bajo contrato con Pedro A. López y Cía., y vence en cuatro años. La finalización del Ferrocarril del Pacífico sobre el paso del Quindío, colaborará inmensamente al alivio de esta situación.



## MERCADO PARA MAQUINARIA E IMPLEMENTOS AGRÍCOLAS

### *Métodos generales para realizar operaciones agrícolas*

Con excepción de los cultivos de trigo de la Sabana de Bogotá, los dos grandes estados de azúcar ya mencionados y algunos esfuerzos aislados por modernizar la agricultura, se puede afirmar, en general, que en Colombia hay poca explotación de tierras aptas para el cultivo. Las únicas tierras que se explotan de alguna manera extensiva a mano (es decir, mediante el conocido método del machete para la remoción de la maleza) son aquéllas de los pequeños caficultores y los tabacaleros. En estas últimas, se utiliza el azadón de punta cuadrada tanto para las tareas de desyerbe y cultivo, pero aun este trabajo se realiza de manera descuidada y las fincas colombianas no tienen la apariencia ordenada y bien cuidada de los sectores rurales de Europa y los Estados Unidos. En el Departamento de Antioquia, en los valles del interior, a lo largo de las márgenes de los ríos, se pueden ver sembrados muy antiguos de caña que gozan del cuidado y del paso frecuente del azadón.

En la zona de la costa y en el valle del Magdalena y otros valles del interior, hay muy pocos intentos por cultivar de manera extensiva y menos de utilizar implementos y maquinaria agrícola moderna. Los principales productos que se siembran son el maíz y el algodón, que se manejan así: si la tierra se cultiva por primera vez, primero se limpia con machete, luego se talan los árboles grandes, a la altura de la cintura mediante el uso del hacha. Este trabajo se hace durante la temporada seca y la maleza y la hierba seca se apilan para la quema, justo antes de las lluvias. El terreno queda desyerbado, pero lleno de raíces salientes, trozos de troncos de árboles y otros materiales, que impiden que el terreno sea arado en forma adecuada. La quema mata las semillas de la maleza y todo los restos vegetales superficiales, pero la siembra debe hacerse abriendo huecos para introducir cada semilla, para lo que utilizan, al iniciar la temporada de lluvias, una pica o una barra de punta cuando la tierra está blanda. Mientras crecen las plantas los agricultores no hacen nada más; tan solo pasan el rastrillo para desyerbar y en caso de maleza alta utilizan el machete. El maíz se cosecha recolectando las mazorcas envueltas en su propio amero para protegerla del gorgojo, y transportarlo al mercado en canoa, burro o mula. Debido al gorgojo, el maíz que es un alimento básico en la canasta colombiana, no puede ser almacenado en canecas y no se cuenta con químicos modernos para la destrucción del insecto y permitir así hacer reservas de maíz. Esto también se aplica a otro renglón básico: el fríjol. A lo largo y ancho de la alta y fría sabana de Bogotá y la de Pasto existen muy pocas plagas de insectos del grano, lo que permite su almacenamiento y conservación.

La destrucción causada por el gorgojo negro, propio de la tierra caliente, retarda el desarrollo de la agricultura a gran escala, por lo que se ha generalizado el cultivo de

pequeños terratenientes que a duras penas se ganan la vida con dicha actividad. En la costa occidental de México el problema se resolvió mediante el uso de silos contruidos de manera sencilla para almacenar el grano, en lo posible aislando la entrada de aire y con un generador de Kipp para preparar gas de bisulfuro de carbono al que se expone el grano periódicamente para matar el gorgojo. Si se introduce adecuadamente, este tipo de equipo, que no es muy costoso, podría satisfacer la sentida demanda de las regiones cálidas de Colombia.

Las tierras que se limpian y se cultivan de la manera descrita tienen un ciclo de tres o cuatro cosechas consecutivas y luego se les deja un par de años sin cultivos para que renueven su capa natural, y se reinicia el proceso. Las actividades de fertilización e irrigación son prácticamente desconocidas, aunque ya existe algo de interés por la fertilización en los sectores azucareros de Bolívar y los trigales de Bogotá. La dificultad en esta última región es el alto costo del transporte de los fertilizantes, desde los puertos hacia el interior.

### *Herramientas e implementos utilizados*

La herramienta universal de Colombia es el machete. Los hombres de los distritos rurales lo llevan cargado al cinto. Con el machete se despejan los terrenos, se construyen chozas y se siembran cultivos. En muchas partes de las regiones tropicales y semi tropicales del país es imposible recorrer distancias sin usar el machete para cortar la maleza y desmontar los caminos, que a los pocos días ya están cubiertos de grama que obstruye el camino.

El machete se emplea de dos formas: el de cuchilla más grande de punta redondeada, con mango de cacho o hueso y con filo hasta de dos tercios de la longitud de la hoja, tomada desde el mango, es el que se utiliza para el trabajo de desyerbado. Hay otro machete más pequeño, de forma similar, pero de la mitad del tamaño del anterior, que se utiliza para trabajo liviano y se conoce como “machete bananero”, debido a que se usa con regularidad en las plantaciones de banano y se utiliza para cortar los racimos de plátanos. Una marca americana de cuchillos gusta mucho y es muy reconocida en toda Colombia y ha logrado desplazar una marca alemana muy común en el mercado. El machete es la herramienta más utilizada en la agricultura, dado su volumen de ventas. En Antioquia ningún hombre de clase media o baja sale sin su machete corto o “peinilla” como se le denomina comúnmente al machete bananero, y lo cargan al cinto en su funda de cuero.

Las hachas de mano se están poniendo de moda para el trabajo pesado. No hacen parte de las importaciones, pues los colombianos hacen sus propias hachas con maderas nativas que encuentran en los campos.

Las hachas grandes de cuchilla gruesa y ojo grande con borde biselado son utilizadas para las maderas duras. Estas hachas tienen un mango largo, hecho por su dueño con la madera y la longitud de su preferencia. Los nativos no conocen el uso de las hachas delgadas curvas y cuando se les dan este tipo de herramientas las quiebran rápidamente. A los trabajadores encargados de la poda y el desyerbe se les da solo la cabeza del hacha y ellos le ponen el mango que mejor les acomode. El hacha común de cuchilla delgada y fina utilizada en los países del norte para la poda del pino y el abeto, es inofensiva para las maderas duras, ya que se quiebra con gran facilidad.

Para el tabaco y la caña de azúcar se utiliza un azadón pesado y amplio de punta cuadrado con mango de madera dura que los nativos adaptan según su necesidad.

Hay pocas afiladoras en Colombia, además de las escasas herrerías. Los machetes se afilan frotando la cuchilla en una piedra especial que se consigue en el campo y se destina a dicho propósito.

Los artículos que mayor demanda tienen son los implementos de zapatería, que son herramientas de acero en pequeñas y finas hojas y las distribuyen los mayoristas de mercancías. Estos mayoristas son también los que importan los implementos agrícolas que se emplean en el país, aunque bien cierto es que ellos mismos compran grandes cantidades de machetes para ventas al por mayor en el interior del país, como un artículo estándar del comercio. Estos importadores de mercancía en general, cargan alambre de púas, grapas y machetes debido a la alta demanda de estos productos, en particular el alambre de púas, para hacer cercas y cerramientos.

El promedio anual de importaciones de maquinaria de todo tipo asciende a los \$2.000.000 y de ellas el equipo para los ferrocarriles conforma un 50 por ciento. El 25 por ciento es de equipo industrial, y de éste, la mitad es para la industria textilera y un 10 por ciento para la industria minera. Otro 10 por ciento está representado en maquinaria agrícola y un 5 por ciento de equipo eléctrico y maquinaria. Hay un mercado creciente para el café barato, el arroz y maquinaria para la industria azucarera, uno de los renglones más importantes de importaciones, siendo los clientes pequeños los trapiches, donde se muele el azúcar y se opera mediante el trabajo de mulas y bueyes.

La fundición “La Estrella” de Medellín (ver página 315), está sacando al mercado una línea muy buena de maquinaria para la limpieza del café, tostadoras de cacao y prensas de caña, que compiten favorablemente con los artículos terminados, para lo cuales hay una gran demanda.

Como los impuestos a la importación se valoran con base en el peso bruto del paquete, la demanda es por paquetes y equipos muy livianos e implementos sencillos para la

construcción y otras operaciones, pero hay una sed de conocimiento en el país por los implementos, el funcionamiento y el cuidado de la maquinaria, ya que el acceso a repuestos es muy remoto.

Los arados sólo se usan en Bogotá para el cultivo del trigo. Existe una gran demanda por los discos para las yuntas de bueyes; son de 14 pulgadas de tamaño y se han vuelto muy populares para adaptarlos al arado con bueyes. No son recomendados para el arado con mulas nativas, pues son muy pesados para ellas.

### ***Mercados posibles para los motores y equipos de gasolina***

Ahora que se está desarrollando el petróleo de alto grado en Colombia y se ha abierto una refinería en Barrancabermeja en el río Magdalena, desde donde los productos derivados del petróleo serán distribuidos con las limitaciones propias del sistema de transporte actual (ver página 180), se puede afirmar que Colombia muy pronto estará ofreciendo más posibilidades para la venta de motores pequeños de gas para trabajo pesado y obras marítimas y pequeñas plantas para iluminación, etc., a través del país. Aun durante 1918 y 1919 alrededor de 100 plantas de luz se vendieron en Colombia, como resultado de una sola visita de un agente de Panamá.

En lo que respecta a tractores para el trabajo en fincas, se está abriendo un campo en la región de Cartagena donde hay desarrollos de caña, arroz, tabaco y otros cultivos. Debido a la naturaleza quebrada e irregular del terreno de este país y la ausencia de carreteras y medios de comunicación y también a causa de la mano de obra más barata y confiable del interior (cerca de Bogotá), los tractores se vuelven muy costosos para las regiones apartadas de la costa y el litoral Caribe<sup>1</sup>.

### ***Importaciones colombianas de implementos y maquinaria***

La siguiente Tabla muestra las importaciones colombianas de implementos y maquinaria agrícola, tomada de las cifras de retornos del gobierno colombiano correspondientes a 1916.

Se debe recordar que 1916 fue un año de guerra en el que las exportaciones de ferretería y productos de acero y hierro estaban restringidos por las naciones aliadas.

---

<sup>1</sup> Ver la circular para la *División América Latina* (Latin American Division) publicada en los informes de comercio del 10 de junio de 1919, que cubre el mercado de automóviles, camiones y tractores de las Indias Occidentales y la costa norte de Sur América.

## AGRICULTURA

(KILO = 2.2046 LIBRAS; DÓLARES COLOMBIANOS = \$0.9733)

CLASES	KILOS	VALOR	CLASES	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
ARADOS.....	11.162	2.167	CORTADORES DE CAÑA.....	987	154
HERRAMIENTAS (MISCELÁNEA).....	291.914	83.991	CORTADORES PARA SILOS.....	322	92
EJES PARA CARRETAS.....	30.951	5.150	CORTADORES DE TABACO.....	563	458
REPUESTOS DE CARRETAS Y VAGONES.....	1.639	233	MAQUINARIA PARA LAS HARINERAS.	64.652	15.105
LLANTAS.....	191	42	REPUESTOS PARA TRAPICHES.....	23.044	4.887
CARRETIILLAS.....	10.041	1.698	MAQUINARIA AGRÍCOLA.....	448.433	88.509
HERRAMIENTAS SIN ESPECIFICAR.....	10.359	1.564	SEPARADORES DE CREMA.....	91	20
INSECTICIDAS.....	730	168	MAQUINARIA GENERAL.....	438.104	133.044
HACHAS.....	76	65	EQUIPO PARA ARTESANÍAS.....	1.957	1.002
MAQUINARIA PARA LA INDUSTRIA AZUCARERA.	151.367	35.948	MOTORES DE GASOLINA.....	12.462	5.236
MAQUINARIA PARA LA INDUSTRIA ARROCERA .	239	135	RASTRILLOS.....	1.190	409
MAQUINARIA PARA LA INDUSTRIA DEL CACAO.	1.076	525	GUADAÑAS.....	633	107
MAQUINARIA PARA LA INDUSTRIA DEL CAFÉ.....	58.650	18.302	TALADROS.....	1.813	515
MAQUINARIA PARA LA INDUSTRIA DEL MAÍZ.....	2.449	450			

NOTA.- Total del Grupo 5 en los retornos de Colombia, que cubre maquinaria e importación de implementos de todo tipo, por un monto de 3.007.869 kilos, avaluados en 830.622 dólares en 1916. Tan solo se incluyen en la Tabla aquellos ítems pertinentes a la agricultura.

En 1917 el puerto de Barranquilla manejaba productos importados para el sector agrícola que llegaban a los 484.959 dólares, de los cuales 344.063 dólares provenían de los Estados Unidos, 102.640 dólares eran de la Gran Bretaña, 4.556 dólares de Francia, 7.841 dólares de España y 5.859 dólares de otros países. La maquinaria sumaba los 204.210 dólares de los cuales el equivalente a 189.008 dólares se compraba en Estados Unidos.

Las herramientas para la agricultura y la minería importadas a través de Cartagena sumaban 324.724 dólares colombianos en 1915 y 193.862 dólares en 1916.

### *Necesidad de un adecuado empaque e instrucciones explícitas*

El empaque debe ser lo más liviano posible, con el único propósito de proteger el contenido. La maquinaria y los artículos metálicos con destino al interior del país, deben venir en empaques a prueba de agua.

La maquinaria como los tractores y arados múltiples, las máquinas trilladoras, etc., se deben embarcar con *instrucciones en español*, para facilitar el ensamble de estos equipos, y un set completo de repuestos y partes de reemplazo en caso de necesidad, pues si se pierde un tornillo o se quiebra una parte, es imposible poner en marcha la máquina que se necesita para la temporada de siembra o de cosecha y hay que esperar que el repuesto llegue de Nueva York, que es el punto de aprovisionamiento más cercano.

Las instrucciones del uso debido de cada aparato deben ser incluidas en idioma español, así como los planos correspondientes a maquinaria compleja. En 1919 llegó a Cartagena un cargamento de maquinaria agrícola procedente de Estados Unidos que incluía un tractor de vapor, arados, cortadoras y una trilladora de arroz, todos ellos sin ensamblar y con las partes por separado. No tenía plano de ensamblaje ni instrucciones sobre cómo debería armarse cada equipo, ni siquiera en inglés. El ideal sería que dichos documentos fueran escritos en español, pero si lo hubiere en inglés, el comprador podría valerse de un amigo con conocimientos de la lengua para armarlo. Sin instrucciones ni planos, los compradores se ven obligados a ingeniarse las formas posibles de montar el equipo, y si se tiene en cuenta que muchas veces ni siquiera el comprador ha visto antes la máquina en funcionamiento, el trabajo de ensamble se vuelve absurdamente lento y complejo, y tarda hasta meses. Este sistema de exportar maquinaria sin instrucciones ni planos es un inconveniente que no es halagüeño para los métodos de exportación americanos, pues no se aplica de igual manera a la mercancía procedente de Alemania y el Reino Unido, como se ha evidenciado en cargamentos recibidos en Cartagena.

Los colombianos han sufrido por largo tiempo el manejo descuidado de los productos enviados por los exportadores americanos, que creen con seguridad que en Colombia abundan los mecánicos entrenados y especializados que existen en los Estados Unidos. Los exportadores americanos de maquinaria deberían tomarse el trabajo de informarse debidamente sobre las condiciones de los distritos de destino de sus productos y colaborarle a los compradores, de toda forma posible, para asegurar el éxito de la máquina o el equipo adquirido.

Si una máquina no funciona adecuadamente o su funcionamiento no es el ideal debido a errores en el montaje, las personas que están alrededor de la pieza adquirida tenderán a decir que la máquina no sirve y esta mala imagen tendrá un impacto en las ventas futuras y los perdedores serán el productor del bien y el exportador, por cuenta de un prejuicio popular.

## MANUFACTURA LOCAL

### ESTADÍSTICAS DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES

Al finalizar 1915 había, de acuerdo con las estadísticas colombianas, 121 plantas de producción en Colombia y representaban una inversión de US\$12.406.000.

ESTABLECIMIENTOS	CANTIDAD	CAPITAL INVERTIDO	ESTABLECIMIENTOS	CANTIDAD	CAPITAL INVERTIDO
TEXTILES E HILOS.....	21	\$3.530.000	JABONES Y VELAS.....	18	\$330.000
AZÚCAR.....	2	2.000.000	ZAPATOS.....	6	255.000
REFINERÍAS DE ACEITE.....	1	1.200.000	EXTRACTOS TINTÓREOS.....	2	200.000
LUZ ELÉCTRICA Y ELECTRICIDAD.....	5	1.086.000	VIDRIO Y CRISTALERÍA.....	3	150.000
MOLINOS HARINEROS.....	6	780.000	FUNDICIONES DE HIERRO.	3	53.000
FÓSFOROS.....	5	750.000	BEBIDAS CARBONATADAS..	7	38.200
CHOCOLATES Y DULCES.....	8	515.700	LICORES DESTILADOS.....	1	22.000
CIGARROS Y CIGARRILLOS.....	8	428.000	PERFUMERÍA.....	1	10.000
CEMENTO Y GRAVILLA, BALDOSAS, ETC.	3	420.000	OTRAS.....	16	205.100
CERVEZA Y HIELO.....	5	433.000	TOTAL.....	121	12.406.000

Las cifras mencionadas no incluyen muchas de las plantas que operan hoy en día en Colombia. Entre las que no se encuentran relacionadas, está la curtiembre de Bogotá y el molino arrocero de Cartagena. Las hilanderías han aumentado su capital desde 1915 y la cifra de \$3.530.000 es muy baja, y sólo representa la mitad del real; el total invertido en la industria textil a finales de 1920 alcanza probablemente \$10.000.000.

De las fábricas que se incluyen en la Tabla, la ciudad de Bogotá tiene 40, Medellín 30, Barranquilla 18 y Cartagena 12. Los emprendimientos recientes en las industrias de textiles de Medellín tienden a posicionar esa ciudad en el primer lugar y como centro manufacturero del país. Existe una fábrica de corsés, una de cuellos de camisa y otra

de camisas, y una gran fábrica de dulces y galletas en Medellín que no se encuentran relacionadas en la Tabla.

A pesar de existir 21 plantas de textiles en el país, en 1915 se importaron mercancías de este tipo por valor de 3.343.383 dólares colombianos.

Las industrias locales de Colombia deben su existencia a aranceles altamente protectores otorgados por el gobierno central para competir con los productos importados y los precios de los productos nacionales son impuestos por la c.i.f. así como el impuesto aduanero sobre productos y artículos importados de calidad similar. Los productores colombianos tienen, además, la ventaja de pagar bajos salarios por la mano de obra en las fábricas, pero se ven afectados por la necesidad de importar casi toda la materia prima, los equipos y la maquinaria.

Algunos artículos de manufactura extranjera tienen un costo prohibitivo, debido a los altos impuestos de aduana, entre ellos están los enlatados, los alimentos embotellados, los productos de tabaco, vinos y licores y los cueros.

## **OPORTUNIDADES DE EXPANSIÓN**

El mayor desarrollo de la industria colombiana se dará en las líneas de los textiles. Más de \$4.000.000 se invirtieron en este ramo de la industria durante 1919, cuando muchas fábricas nuevas se abrieron y se importó equipo completo de los Estados Unidos. La industria está coja aún por la carencia de algodón doméstico y casi todos los hilos son importados -antes de Inglaterra, pero ahora, y cada vez más en aumento, de los Estados Unidos-. En segundo nivel de importancia se encuentra el aumento en las inversiones en las fábricas de cigarrillos, sobre todo en Medellín. El tabaco se obtiene de Santander y Tolima. Otra industria importante es la marroquinera y existe un interés cada vez mayor en las tintorerías debido a que los cueros nacionales gozan de una excelente demanda, la cual supera la producción.

Hay grandes oportunidades para la inversión en las fábricas de textiles y tejidos, las tintorerías y los ingenios azucareros. La pequeña industria de camisas de Medellín, abierta recientemente, está dando una ganancia neta del 5 por ciento mensual sobre el capital invertido.

Los detalles relacionados con los establecimientos industriales en Colombia se encuentran en las secciones que tratan sobre los distritos comerciales (desde la página 253).



## INDUSTRIA DE SOMBREROS (PANAMÁ-HAT) Y EXPORTACIONES

La fabricación de sombreros es una de las grandes industrias de Colombia y los tan reputados “Panamá Hats”, constituyen uno de los productos más importantes para la exportación. En 1912 las exportaciones fueron de 60.000 docenas avaluadas en 1.174.641 dólares colombianos (1 dólar = \$0.9733 dólar americano) mientras que en 1913 el valor fue de 689.328 dólares. Estos sombreros panameños se constituyen en casi la única industria de exportación a gran escala en la industria manufacturera en la actualidad. Antes de 1900 Cuba era casi que el único mercado para los sombreros colombianos, y tan solo unas cuantas docenas se exportaban a los Estados Unidos. Los sombreros, sin embargo, tienen muy buena venta en el mercado local.

Los principales centros industriales se encuentran en Antioquia, Huila, Nariño y Santander. De Antioquia son los sombreros de “Aguadas” (por el pueblo de Aguadas) y los sombreros antioqueños; los “sombreros suazas” del pueblo de Suaza en el Huila, los “Zapatocas” y los “Girones” de Santander y los “Pastos” y los “Tumacos” originarios de Nariño, procedentes de las regiones cercanas a los pueblos de los que toman su nombre. El comercio de sombreros se está incrementando en Tumaco.

Los sombreros Panamá se hacen de palma de toquilla (*Carludovica palmata*). La hoja se corta tierna y de ella se sacan tiras largas con un cuchillo de madera. Luego se blanquean al sol para después usarla para tejer los sombreros. Las tiras de palma se mantienen en agua para evitar que se partan y se deshagan durante la etapa de tejido. En Sucre los tejedores de sombreros se ubican en cuevas húmedas cercanas al pueblo para tejer, con el propósito de mantener húmedas las tiras de palma y dar una mayor consistencia al tejido. En la Unión, cerca de Pasto, se hacen sombreros de la calidad de los Monte Cristo del Distrito de Ecuador.

Tejer un sombrero le toma a una persona de un día hasta una semana, de acuerdo con la finura del tejido. Los sombreros los compran los comerciantes locales quienes a su vez los exportan.

Este trabajo lo hacen principalmente los niños y las mujeres y a pesar de que las exportaciones hayan disminuido desde 1912, la industria parece haber aumentado en Colombia debido a la demanda doméstica de sombreros que son de uso común entre las clases trabajadoras.

Se prevé la competencia del Japón en los mercados extranjeros debido a que está comprando la toquilla (ya en tiras y lista para tejer) en los mercados de Perú, Ecuador y Colombia en cantidades cada vez mayores. La toquilla también se está cultivando en Formosa y Japón. La mano de obra es más barata en Japón y en Formosa que en

Colombia y Ecuador; y en todos los países de Sur América la falta de organización en la industria la debilita en forma definitiva.

En lo relativo a los sombreros de paja rígidos, el cónsul Claude E. Guyant emitió el siguiente informe en Barranquilla:

Los sombreros de paja se usan ampliamente en Colombia durante todo el año, pero el sombrero rígido de paja se importaba hasta hace relativamente poco. El sombrero panameño se hace con fibra natural del interior del país y es utilizado en forma amplia, a pesar de su alto costo, que supera muchas veces el precio de los sombreros importados. En los últimos años, este tipo de sombrero se ha vuelto muy popular. Dos empresas han abierto sus puertas para la manufactura de sombreros en Barranquilla y en Cartagena. Se dice que la de Cartagena no ha tenido mucho éxito debido a una administración inadecuada, pero la de Barranquilla ha estado manejada por un gerente de Nueva York y el producto está adquiriendo una creciente demanda de todas partes del país. La fábrica cuenta con 15 máquinas de coser operadas con electricidad y 4 prensas con capacidad para procesar 25 docenas de sombreros diarios.

El sombrero de fibra de paja común se hace de diferentes estilos de trenzado y los hay de paja suave para mujer, para hombre y aun para niños, blancos o de color. Los precios oscilan entre \$9 y \$24 la docena, según el estilo y la calidad. Los precios al detal empiezan en \$1 y los más populares se venden en \$1.50. Las materias primas de esta fábrica se importan de los Estados Unidos aunque las cintas son de Italia, China y Japón. La trenza de paja se importa a razón de 16.000 piezas de 60 yardas anuales.

Los sombreros fabricados aquí son comparables con los importados y su demanda en el mercado local ha sido gratificante para los promotores de esta industria.

## **BOLSAS Y SACOS – FIBRAS COLOMBIANAS**

Debido a la dificultad de obtener suficientes costales de yute del exterior, durante 1918 y 1919, para empacar toda la cosecha de café, Colombia se ha visto obligada a buscar en sus recursos naturales las fibras para hacer los costales para poder sacar a la exportación la cosecha del año. En el mercado abundan los sacos de fique o henequén que crece en casi todo el país y se cultiva de manera extensiva en plantaciones que los producen en cantidad. La fibra se extrae a mano de las hojas de penca de maguey y a menudo por esta fibra se obtiene un mejor precio en el mercado local que exportándola a los Estados Unidos -los precios bordean los 12 centavos por libra de 500 gramos y se encuentra en el sitio-.

Los precios que se obtienen por los sacos de café hechos de fibra de fique durante 1919 eran en promedio, de 1 dólar colombiano cada uno y de 2 por la carga de dos costales. En

Medellín se ha abierto una fábrica de bolsas en la que se utiliza maquinaria moderna para hacer sacos. En Medellín también se encuentra la Fundición “La Estrella” que produce máquinas desfibradoras como las que usan en México para extraer la fibra de maguey. Dichas máquinas cada vez tienen una mayor demanda en el interior del país.

### *Las fibras de fique y pita y sus usos*

Cerca de Riohacha hay grandes extensiones de plantaciones de “fique” (como se conoce localmente) y crece muy bien en las tierras semiáridas, drenadas e impregnadas de cal de esta región del país.

Hay tantas plantas de manera natural que se justifica la explotación a gran escala y se puede pensar en el desarrollo de esta industria a partir de las ya existentes. Las especies de agave producen una fibra de mejor calidad que el sisal de las Bahamas o el henequén de México, ya que es más fina, más blanca y de mejor resistencia. (Las muestras de esta fibra se encuentran en estudio en el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos.)

Sin embargo, no se cree que los Estados Unidos necesiten desarrollar nuevas fuentes de fibra por algún tiempo, por lo tanto, hay muy poco interés por estos cultivos.

La fibra de fique de Colombia se usa en todo el país para diferentes fines. Las sandalias se tejen de fique y son el calzado más común entre los nativos. También se tejen lazos y cuerdas de fique, hamacas y tapetes. Las fábricas están produciendo unos tapetes muy coloridos que se usan sobre pisos de ladrillo o de adoquín en todo el país. Con fique se tejen también carteras de mano a las que llaman mochilas, que tienen el mismo propósito que los morrales mexicanos, aunque la mochila colombiana es más redondeada y no es plana como el morral. El uso más común del fique colombiano, además de los costales para el café, es para la fabricación de sobre enjalmas, que son los colchones de paja en los cuales se colocan los bultos sobre las bestias de carga para el transporte de mercancías en los sectores del interior del país.

La producción anual total de fibra de fique debe ser enorme, pero no se han hecho esfuerzos reales por desarrollar la industria. El trabajo lo realizan pequeños operadores de manera individual por todo el país, por lo general, para cubrir las demandas locales, aunque se evidencia una activación considerable de dicho mercado entre distritos y mercados locales.

Las especies de agave *Furcraea Macrophylla* crecen silvestres en el Departamento de Antioquia y se ha hecho poco por explotar la fibra para la exportación de manera

permanente, aunque ha habido exportaciones aisladas en el pasado. El uso de algunas máquinas desfibradoras es poco usual a pesar de la producción de estas máquinas en la “La Estrella”, en Medellín, y de su comprobada calidad. La forma usual de extracción de la fibra es a mano, y este trabajo es, en su mayoría, realizado por los indígenas. La plantación más extensa de esta fibra se encuentra ubicada sobre el río Magdalena, cerca de Mompo, en el que se calcula la existencia de más de 50 mil plantas. Esta plantación tiene un acceso fácil al río y la fibra podría exportarse fácilmente si los precios aseguraran las operaciones a gran escala.

Quizás la fibra más valiosa en Colombia es la pita. Esta planta no pertenece a la extensa familia del agave sino a la de la piña (*Bromeliaceae*) y se encuentra en todas partes en el país, y la mayor presencia de la plantación natural es la de la región del río Atrato, cerca del golfo de Urabá, y en el Distrito de Chiriguani, en el Distrito de Santander y el Magdalena (región del río Cesar) donde se encuentra un territorio entapetado de estas plantas en una selva impenetrable.

Las hojas de la planta de pita son más largas y angostas que las de maguey y alcanzan una longitud de 18 a 20 pies. La fibra es más fina que la del maguey, más uniforme en su estructura y mucho más resistente. Los nativos lo utilizan para hacer hamacas, redes, cuerda fuerte y para coser el cuero. Esta es la fibra más fina que se conoce en el trabajo de accesorios para uso marino, pues es liviana, fuerte y prácticamente impermeable a la acción de la sal marina y es resistente y más durable, superando otras fibras de peso y diámetro similares.

La fibra de pita no ha sido aún explotada comercialmente por la dificultad en la extracción, pues la hoja es menos jugosa que el maguey y es, además, seca y difícil de limpiar. Se están haciendo diversos experimentos basados en la putrefacción de la hoja para facilitar la extracción de la fibra.

### ***Importaciones de yute y costales***

En 1917 las importaciones de yute a Colombia desde el Reino Unido tuvieron un valor de 225.000 dólares colombianos y antes de la guerra Colombia compraba más de 1.000.000 de yardas de tela de yute de la Gran Bretaña. Las importaciones de yute en 1916 fueron equivalentes a 516.420 kilos por valor de 159.426 dólares. En 1918, 80.324 kilos de costales de fibra, avaluados en 33.826 dólares, se exportaron de Colombia. Las exportaciones a los Estados Unidos de costales, cáñamo, etc., son las siguientes:

## MANUFACTURA LOCAL

CLASES	AÑO FISCAL 1916		AÑO FISCAL 1917		AÑO FISCAL 1918		AÑO FISCAL 1919	
	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR
BOLSAS DE FIBRA NATURAL..	.....	\$55.258	.....	\$39.473	.....	\$39.062	.....	\$143.566
CUERDA.....	270.599	31.923	212.805	33.437	65.531	18.026	222.426	49.727
CÁÑAMO, CIERRES, ETC.....	.....	69.147	.....	120.400	.....	7.143	.....	28.180
OTROS PRODUCTOS DE FIBRAS VEGETALES.....	.....	16.215	.....	15.021	.....	10.842	.....	28.697

### *Valor económico de las fibras nativas*

Colombia posee ingentes recursos naturales en lo relativo a fibras, y esta fuente está casi virgen. Las dos grandes áreas productivas se encuentran adyacentes a los puertos, donde escasea la mano de obra y la poca que hay es de difícil permanencia. Las estadísticas muestran que las importaciones de yute y costales decrecieron notablemente durante la guerra, debido a las limitaciones en la carga oceánica, la consecuente incapacidad de los importadores para obtener las provisiones en demanda y el hecho de que los recursos de fibra locales, cubrían la demanda, por lo menos durante 1919, tiempo de altos precios de los costales. Cuando se reactiven los envíos de yute desde la India, veremos si el producto nacional podrá soportar la competencia con los artículos importados de bajo precio.

En 1918 se hizo un intento cerca de Barranquilla para cultivar la malva como un sustituto del yute, anticipándose al recorte de suministro de costales para la cosecha de café de 1919. Se destinó una cantidad importante de tierra y se sembró en malva, en cercanías de Calamar (Banco), en el río Magdalena y también se abrió una planta con maquinaria moderna para la fabricación de costales. Para esta empresa se nombró como gerente un inglés experto en yute de la India, quien promovió el proyecto. El cultivo de malva fue en realidad muy exitoso, pero al tiempo de la cosecha no se consiguió la mano de obra requerida para el corte y se perdió gran parte de la cosecha y no se pudieron producir los costales en la nueva planta de Barranquilla. Se enviaron algunas toneladas de la fibra ya limpia a los Estados Unidos como ensayo, pero éstas no tuvieron acogida en el mercado americano.



## CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DE LOS NUEVE DISTRITOS COMERCIALES

### INTRODUCCIÓN: NECESIDAD DE ANALIZAR POR SEPARADO CADA DISTRITO

Debido a las barreras topográficas, Colombia debe ser considerada como un conjunto de distritos comerciales, distintos entre sí y cada uno con características únicas en lo que se refiere a clima, transporte, condiciones de vida, carácter de la gente y otros factores sociales y económicos. Todas estas condiciones afectan el comercio de muchas maneras, como son el empaque de las mercancías, el tipo de mercancía deseada, las temporadas de compra y otras consideraciones similares. Para efectos comerciales, cada uno de los distritos debe ser tenido como unidad y, por consiguiente, se ha dejado en este capítulo una sección exclusiva para cada uno de ellos, así:

Santa Marta y el distrito comercial.

Distrito de Barranquilla, Departamento de Atlántico y el río Magdalena.

Cartagena y el distrito comercial.

Medellín y el distrito comercial.

Bogotá y el distrito comercial.

Manizales y el distrito comercial.

Cali y el distrito comercial.

Bucaramanga y el distrito comercial.

Cúcuta y el distrito comercial.

En cada una de las secciones mencionadas, está el análisis de las características económicas del distrito, es decir, el transporte, las ciudades, la población, las condiciones de vida, la educación, la industria local, la agricultura, la ganadería, minería, banca y particularidades comerciales.

El país es tan quebrado en su naturaleza topográfica y las distancias entre los distritos son tan grandes (con las dificultades aumentadas por la falta de medios de transporte) que ninguna empresa comercial está en capacidad de dar cubrimiento a todo el país de manera

adecuada, y se requiere de sucursales para los centros de comercio importantes como son Barranquilla, Cartagena, Medellín, Bogotá, Manizales, Bucaramanga y Cali.

Cartagena y Barranquilla se encuentran a tan solo 70 millas de distancia, pero su intercomunicación y vínculo comercial es mínimo entre estos dos puertos marítimos y existe una rivalidad por el comercio hacia el interior del país a través del Magdalena. El territorio de Cartagena está conformado básicamente por las tierras en inmediaciones del río Sinú y la intendencia del Chocó, con el cual se comunica mediante barcos de vapor a través del río Atrato; en cambio, Barranquilla recibe y envía barcos con tres cuartos de la producción del interior, por su fácil acceso al río Magdalena.

Medellín se hace cargo del territorio de Antioquia y hace sus importaciones de manera directa. Manizales, a su vez, realiza las importaciones de manera directa, aunque los agentes de Medellín cubren también el área de Manizales mediante viajes que toman cuatro días a lomo de mula por las montañas de Antioquia. Los agentes hacen este viaje dos veces al año. Las importaciones y el comercio mayorista en Manizales están muy bien organizados y Manizales puede vender al por mayor a Armenia y Cali, debido al buen capital y a las conexiones de sus comerciantes.

Bogotá es el centro del comercio y la actividad comercial de la vasta región de la sabana, cubriendo una parte de Santander, Tolima y Huila. El comercio de Bogotá se encuentra muy limitado por las condiciones de transporte del río Magdalena; las mercancías tardan meses en llegar a través de dicha ruta, y los fletes son muy costosos. La construcción del tramo del ferrocarril entre Beltrán (Alto Magdalena) y Girardot, que se encuentra ya contratada, eliminará las demoras y las desventajas que representa en la actualidad el comercio fluvial, y le ayudará a Bogotá en el aspecto comercial.

El hecho de completar la vía férrea del Ferrocarril del Pacífico entre Cali e Ibagué, pasando por Quindío en la cordillera Central de los Andes resolverá el problema más importante de Bogotá, pues pondría la ciudad en comunicación directa y real con el puerto del Pacífico de Buenaventura y contribuirá enormemente a la expansión comercial del Distrito de Bogotá.

El comercio de Cali abarca todo el Valle del Cauca, incluido Popayán al sur y el ferrocarril ya mencionado pondrá con seguridad a Cali como la segunda capital comercial del país.

Los departamentos del Huila y Nariño se encuentran aislados por los accidentes geográficos de la zona y la escasa población. El tramo de tren entre Pasto y Barbacoas aportará un paso significativo en el intercambio comercial a través del puerto de Tumaco, vía Barbacoas.



Un agente o sucursal ubicado en Barranquilla, no puede venderle a Bogotá o Medellín (una carta se demora más de la costa a Bogotá que de la costa a Nueva York) y lo mismo sucede con las ventas en Manizales, Cali, etc.

El mejor método para abarcar comercialmente todo el territorio nacional ha sido el establecimiento de casas comisionistas en Nueva York. A estas casas les interesa principalmente un distrito, por ejemplo Medellín, para abrir su oficina principal. Los miembros de la firma u otros agentes empleados, abren oficinas sucursales en otros centros de comercio del país, éstas ofrecen lo que la principal ha importado desde Nueva York e importan directamente a través de la firma mediante despachos a Barranquilla o a Buenaventura según sea el caso. Una casa comisionista en Cali envía sus vendedores a Popayán, Tumaco, Barbacoas y Pasto dos veces al año. Como las casas comisionistas son también grandes compradoras de café, cueros y otros productos colombianos, éste resulta ser un arreglo bastante ventajoso.

Los exportadores americanos han cometido errores en el pasado, como el de encomendarle todo el país a un solo agente, esperando que viaje por todos los centros de comercio, además de su sitio de residencia. Éste no es un método eficiente ni económico. Los viajes toman demasiado tiempo y son muy costosos. Más aún, como todas las líneas están más o menos bien representadas en cada centro mediante los respectivos agentes residentes, el volumen del negocio se obtiene viajando de un centro a otro, pero resulta muy inferior al valor para compensar el esfuerzo que implica esta representación, a menos que la representación esté enfocada en un artículo o línea en particular, en donde el margen de ganancia es muy alto y las ventas suficientemente importantes como para cubrir los gastos excesivos.

## SANTA MARTA Y EL DISTRITO COMERCIAL

### *Localización de la ciudad – clima – población*

Santa Marta, la capital del Departamento de Magdalena, es un puerto marítimo al noroccidente de la costa de Colombia a 60 millas al este de Puerto Colombia (en las bocas del río Magdalena) y tiene una población de 6.000 habitantes. Las calles de la ciudad no están pavimentadas y no cuenta con servicios de acueducto ni alcantarillado de ninguna clase. La tierra es arenosa y seca y absorbe la humedad, a lo que se le puede atribuir la ausencia de enfermedades, a pesar del clima tropical. La precipitación anual es de 18 pulgadas, pero es muy variable, siendo muy abundante unos años y muy escasa (6 o 9 pulgadas) en otros. La lluvia es muy importante para la región bananera que se encuentra ubicada al sur de la ciudad. La temperatura máxima promedio es 103°F

y la mínima promedio es 70°F. Hay dos estaciones, invierno y verano, que equivalen a la temporada de lluvias que empieza en mayo y se extiende hasta septiembre y la temporada seca. Las lluvias en Santa Marta se ven afectadas por la proximidad a la península de la Guajira y la Sierra Nevada. El clima y el régimen de lluvias no se deben confundir con las de Barranquilla y la región costera, más al occidente, en donde la humedad es mucho mayor.

El quince por ciento de los habitantes son de descendencia española y el resto son mestizos o mezclas de negro e indio (zambos). Hay una diferencia social muy marcada como la que existe en todos los países de América del Sur. Cerca de un 80 por ciento de la población es analfabeta y los colegios locales son una secundaria de los jesuitas y seis colegios privados que reciben auxilio del gobierno. Estos colegios privados funcionan en las casas de los rectores y cuentan con un número cercano a los 20 estudiantes para los cursos de primaria. Con excepción del bachillerato católico para varones (principalmente para la preparación al sacerdocio), no existe oferta para la educación superior.

### ***Región comercial adyacente a Santa Marta***

El Distrito de Santa Marta está conformado por un rico valle que se extiende al sur hasta el pueblo de Fundación, donde se encuentra la terminal del tren de Santa Marta. El negocio principal del valle está en la producción bananera y algo de maíz, frijoles, verduras, etc., que se usan para consumo local.

El terreno es árido y agreste hacia el sur de Santa Marta y no se encuentra habitado hasta la población de Ciénaga, a 22 millas de distancia. Ciénaga es el puerto fluvial de Santa Marta y de éste, llegan y salen los vapores con dirección a Barranquilla, a una distancia de 50 millas.

Ciénaga cuenta con una población de 6.000 habitantes, pero no es como Santa Marta, pues los edificios no son tan modernos y tiene la apariencia de un pueblo grande. Ciénaga es la sede de los trabajadores de las bananeras y los ferrocarriles, y para muchos es su sitio de residencia. Aquí comienza la rica región bananera que se abre en un valle amplio que se extiende hasta las estribaciones de la Sierra Nevada en el oriente y los pantanos del delta del Magdalena, al occidente.

Los otros pueblos y caseríos del distrito (que empiezan en Santa Marta) se encuentran a lo largo de la vía férrea y son: Taganga, con una población de 600 habitantes, Mamatoco, 800 habitantes, Gaira, 1.500 habitantes (sobre el río Gaira), Bonda, 600, Masinga, 300 y Sevilla con 400 habitantes.

***Condiciones de vida – servicios públicos***

El costo de vida en este distrito es mucho más alto que el de cualquier otra ciudad en el interior del país, siendo Bogotá la única excepción. Los principales productos de la dieta de las clases trabajadoras son el plátano, la yuca, el maíz y la carne. Se consume mucha carne, junto a la cual se debe mencionar el pescado fresco y el seco. Una familia americana podría vivir en Santa Marta a un costo mínimo de US\$40 y un máximo de US\$60 mensuales. El único hotel en Santa Marta cobra \$2.50 diarios por habitación con todas las comidas incluidas. La tarifa es un poco alta, si se tiene en cuenta el tipo de servicios ofrecidos.

El suministro de agua de Santa Marta es de propiedad del municipio y está operado por el mismo. Es un acueducto por gravedad ubicado a 2 millas del río Manzanares, de donde toma sus aguas. Tiene zanjas de 2.000 pies de longitud que no están recubiertas de cemento ni piedra y el resto de la distancia se recorre en un tubo de hierro de 6 pulgadas de diámetro. El servicio consiste en una llave en cada casa, pero las casas de los más pobres no tienen este servicio y toman el agua de los pozos públicos ubicados a la salida del pueblo. Existe una fábrica de hielo con capacidad de 12 toneladas diarias.

El gerente local de la compañía de electricidad West India & Colombina Electric Co., dirige la planta de luz eléctrica de Santa Marta y el sistema de teléfonos en Barranquilla. La planta generadora consiste de una turbina Lafell de 100 caballos de fuerza que mueve un alternador de 90 kilovatios a 110 voltios y está localizada en Bonda, en el río Manzanares, a 10 millas de distancia de Santa Marta. La compañía cuenta con 600 suscriptores que consumen el equivalente a 100 bombillos de 25 vatios. En Santa Marta también hay una planta generadora auxiliar movida por un motor diesel de 120 caballos de fuerza, con una correa conectada al generador de 90 kilovatios y funciona al mismo ciclo de la planta hidroeléctrica sobre el río. La inversión total fue de \$100.000.

En los meses de sequía apenas alcanza el agua del río para generar 45 kilovatios, que es el promedio requerido para suplir el servicio diario de agua. Durante la temporada de lluvias, se dispone de 10 veces más agua y no se requiere el uso del motor. El motor diesel solo se utiliza cuando el principal de la planta de agua no funciona o cuando el agua es insuficiente. Esta planta se encuentra en muy malas condiciones debido al manejo inadecuado que le han dado los mecánicos a cargo del mantenimiento. Se podría mejorar la forma de generar energía si se extrajera a una profundidad de 55 pies para asegurar una capacidad constante en la planta. El equipo es adecuado para cubrir las demandas de energía de Santa Marta y las poblaciones vecinas, si se tiene en cuenta el ritmo de desarrollo que en ellas se evidencia y sólo requiere de una fuente constante de agua para que la planta funcione a plena capacidad.

Esta compañía ya ha hecho el pedido de motores pequeños con el propósito de introducirlos como una fuente de energía para moler maíz y despulpar café para el uso local. También está tratando de hacer un pequeño riego de demostración para popularizar su uso en el sector rural circundante.

En este distrito hay producción abundante de maíz, frijoles, vegetales, etc., y satisface las demandas del mercado local, a excepción del pescado seco, que se embarca hacia el interior del país desde distintos puntos de la ciénaga, entre la población de Ciénaga y Barranquilla, pero no se exporta al exterior ningún tipo de producto alimenticio. Toda la manteca de cerdo que antes se importaba de los Estados Unidos, se produce ahora localmente en cantidades suficientes para suplir la demanda. Existe una pequeña plantación de caña cerca a Ciénaga que produce suficiente panela (azúcar morena en bloques), para cubrir las demandas locales a un precio cercano a los 9 centavos por libra. Un tipo de azúcar ligeramente más refinada, un poco más clara y destinada al uso de mesa de los más pudientes, se produce cerca de Barranquilla.

La harina se envía por vapor hacia el interior cerca a Bogotá, pero no se recibe suficiente harina localmente, ni siquiera en Barranquilla.

Santa Marta maneja pocos cueros, si se compara con la producción total de la región. Casi la totalidad de este producto se lleva directamente a los comerciantes de Barranquilla, vía Ciénaga. El comercio de cueros en Santa Marta es estrictamente local, a excepción de las ocasiones en que algún comerciante de Riohacha los ofrece eventualmente.

La cantidad anual de cueros secados al sol en buenas condiciones procedentes de Santa Marta no excede los 1.500, cifra que sólo representa el consumo de carne local. Sólo hay un comerciante de cueros en Santa Marta, quien a su vez es comprador de ganado. Este último importa 80 toneladas de alambre de púas y 1.000 barriles de cemento de los Estados Unidos anualmente.

### ***Comercio de importaciones – mercado accionario***

Los principales artículos importados por los comerciantes de Santa Marta desde los Estados Unidos son los de ferretería y maquinaria y las prendas de algodón, tanto americanas como de Inglaterra, en proporciones similares.

Antes, los comerciantes de Santa Marta importaban en forma directa cantidades considerables de mercancía a través del puerto de Santa Marta, y las adquirían principalmente de casas alemanas, debido al atractivo que supone el pago a 180 días. Los plazos eran cómodos y a ellos les gustaría volver a este tipo de crédito. Los comerciantes están listos

para hacer negocios con firmas americanas, pero piden plazos más largos que los de 120 días otorgados por los importadores de Nueva York. Los Estados Unidos van a tener que ofrecer los mismos precios de los europeos y estudiar las leyes arancelarias, los empaques y los requisitos locales muy detenidamente, si quieren aumentar el comercio en este distrito. Si los precios y los plazos son los mismos, los comerciantes de Santa Marta preferirán el mercado americano, debido a la proximidad y la pronta entrega.

Durante la guerra, Santa Marta se convirtió en zona de influencia de Barranquilla, donde se compraba al por mayor, siendo la excepción las importaciones de camisas finas y otras prendas. Todos los comerciantes tienen conexiones con casas exportadoras de Nueva York con quienes hacen los negocios en los Estados Unidos, pero en realidad no comprenden la forma de hacer negocios en los Estados Unidos. Antes de la guerra, ellos hacían negocios con los alemanes porque les daban productos baratos que sabían mercadear y por los sistemas de pago que eran de claro manejo y comprensión para todos. Por ejemplo, los comerciantes no entienden el sistema monetario de los Estados Unidos y no entienden la diferencia entre una nota bancaria de reserva federal (billete oficial o papel moneda), un certificado oro y otros instrumentos negociables. Tampoco tienen claro lo que respalda nuestra moneda. Ésta es un área que se debe trabajar en Colombia.

Los comerciantes de Santa Marta son progresistas y se arriesgarán adquiriendo excedentes de mercancías. A ellos les gusta mostrar mucha mercancía, pero no comprenden los métodos comerciales y no tienen idea de cómo asegurar el comercio de los distritos de Riohacha y Valledupar que lógicamente son de ellos.

Con la excepción del comercio local en productos alimenticios y textiles de algodón, las exportaciones equivalentes a \$80.000, correspondientes a los bananos de la United Fruit Co., y algo de ferretería que bordea los \$4.000, no se encuentra más mercancía en Santa Marta. Existe la demanda por adquirir ferretería, maquinaria y tubería.

Los comerciantes locales tienen muy abastecido el reglón de los textiles de algodón y otras fibras. Cerca de la mitad proceden de los Estados Unidos y entran por Barranquilla, a través de los negocios de los sirios y otros que son de manufactura barranquillera.

### ***Industria***

No hay industrias locales de mayor importancia. Los ladrillos y las baldosas se producen para las construcciones locales, pero las plantas son pequeñas y la fabricación se hace por intervalos. Los trabajadores nativos son buenos ebanistas y hacen casi todos los muebles que se requieren en una casa, pero trabajan muy despacio. Las familias ricas importan sus piezas especiales de muebles como son los tocadores con espejos grandes, muy de moda entre estas clases.

Pareciera que una pequeña fábrica de muebles en Santa Marta o Barranquilla fuera una buena oportunidad de negocio. El impuesto sobre los muebles importados es de 30 a 40 centavos por kilo, más un 2 por ciento de sobretasa. Las maderas nobles se consiguen en el pie de monte de la Sierra Nevada cerca del Ferrocarril de Santa Marta y el interior se abre como un mercado excelente.

### *Agricultura*

La Compañía United Fruit Co., posee 80.000 acres de tierra para la producción de banano en el Distrito de Santa Marta, de los cuales 16.000 están cultivados y producen banano. Cuenta con 300 inversionistas privados que son dueños de aproximadamente 14.000 acres bananeros. El banano es la industria principal y otros productos como la yuca, el maíz y el frijol se dedican a suplir el mercado local. El plátano constituye uno de los alimentos más importantes de la dieta de los habitantes de esta región.

La papa es también de alto consumo en personas de todos los estratos sociales. La papa es cultivo de los indígenas de la Sierra Nevada y también se trae de Medellín para su venta en la costa. Todos los vegetales crecen muy bien con el apoyo del riego: lechugas, cebollas, zanahorias, etc., siempre que se cuiden y se rieguen con regularidad. Estos vegetales no están presentes en la dieta de los indígenas y, por tanto, no los cultivan.

Ha habido un aumento significativo en las tierras destinadas al cultivo del maíz desde hace cerca de dos años, pero aún no se tienen datos de la cantidad, debido a que son parches escasos y dispersos. El método de cultivo consiste simplemente en desyerbar la tierra, hacer incisiones en la tierra para poner las semillas y cubrirlas con el pie. No hay otra forma de cultivo en uso. Luego de la siembra, el único trabajo que se realiza es el corte de la maleza con machete, y esta limpieza se hace una o dos veces hasta que el maíz esté alto. Al parecer las mazorcas son de buena calidad y el grano es grande y blando.

No se puede almacenar frijol ni maíz en esta región debido al gorgojo que se come el grano. Con las construcciones adecuadas de silos de almacenamiento, tratados con disulfuro de carbono ( $CS_2$ ), el grano puede durar indefinidamente en los trópicos, pero no se conoce nada de esta tecnología en Colombia.

El uso del arado es desconocido para los nativos de esta región. Los únicos implementos que usan son las palas para hacer canales de irrigación a las bananeras, los siempre presentes machetes y las hachas para limpiar terrenos.

Estos machetes (que en cada país de América Central y América del Sur tienen su propio diseño, tamaño y forma), son pesados, largos y de punta redondeada, con mango

de cacho y la marca preferida es de fabricación americana. El machete más corto es utilizado para cortar los racimos de banano.

A las hachas de ojo grande se les adaptan mangos hechos de maderas nobles y de forma recta. La cuchilla es larga con borde curvo y tienen un bisel pesado. La marca favorita es también de fabricación americana.

### ***Pesca***

Una especie de pez búfalo de boca grande es muy abundante en los canales del río Magdalena y es uno de los productos más importantes de la dieta, tanto en su presentación fresca como seca. Pequeñas cantidades de este pescado seco se han exportado a Cuba recientemente desde Barranquilla, pero no se cuenta en Santa Marta con estadísticas sobre este tema. El pueblo de Ciénaga es el centro pesquero del Distrito de Santa Marta. Desde allí se envía el pescado a Barranquilla y de allí hacia el interior. No se tienen datos de la producción. La pesca se realiza desde piraguas mediante el uso de redes redondas o atarrayas. Esta industria local compite con especies importadas y el bacalao, por ejemplo, ha sido prácticamente reemplazado por el producto extranjero en los últimos cuatro años.

### ***Yacimientos mineros***

Existen muchos rumores sobre la existencia de depósitos de cobre, carbón y oro de aluvión en el Distrito de Valledupar, cerca de los pueblos de Fonseca y Villanueva, pero la información no está confirmada. En relación con este tema se puede decir que los nativos no saben nada de minería, por lo cual una descripción de cualquier mineral o de depósitos de los mismos es inaccesible. Algunos americanos e ingenieros extranjeros han visitado Valledupar y poco se sabe de la riqueza mineral o de las formaciones. A esta región sólo se llega desde Riohacha por caravanas de mulas en un viaje de cinco días, o desde Fundación en la terminal del tren de Santa Marta y toma más o menos el mismo tiempo. Recientemente, el ciudadano americano W.E. Damé visitó la región durante los meses de octubre, noviembre y diciembre. A su llegada a Santa Marta el señor Damé informó que el cobre se encontraba en depósitos encapsulados muy ricos en metales auríferos y en grandes cantidades que valdría la pena explotar. También informó que existen muchas vetas de carbón que considera que brindan una oportunidad espléndida. Respecto a esto se puede decir que hay una propuesta en pie en Bogotá para la construcción, por concesión, del tramo férreo Bahía Honda y la península de la Guajira, al este de Riohacha y al sur, atravesando la región de Valledupar,

pasando por regiones ganaderas. La idea es la de extender esta ruta hasta Bogotá, pues al parecer es más viable que ninguna otra. Bahía Honda, por su parte, es una bahía de aguas profundas y la distancia a Villanueva, donde aparentemente se encuentran los depósitos de carbón, es de cerca de 250 millas de terreno plano.

Basados en tal información, obtenida en Santa Marta, respecto de la riqueza mineral de la región de Valledupar, se justificaría un estudio científico llevado a cabo por expertos que vinieran dispuestos a estar seis o más meses para evaluar a conciencia los prospectos y a ensayar los equipos que podrían ser utilizados.

Encontrarían, por supuesto, grandes dificultades con los actuales propietarios para el manejo de las tierras y la solicitud de compra o la cesión de una propiedad, pues los habitantes oriundos desconocen el valor real de la minería y por ello piden precios exorbitantes por sus propiedades.

Hay un depósito grande de cemento a 35 millas de Santa Marta a tan solo dos millas de distancia del ferrocarril. El análisis de esta tierra demuestra estos resultados: sílice, 70 por ciento; óxido de hierro, 3.95 por ciento; óxido de aluminio, 20.5 por ciento, trióxido de azufre, 0.345 por ciento, tierra alcalina, 0.098 por ciento; pérdida en la ignición, 3.44 por ciento y vestigios de óxido de magnesio. La topografía desde el depósito hasta el tren está constituida por barrancos y la elevación es de 50 pies por encima de la línea férrea. La cuesta del depósito está a 500 pies de altura en la perpendicular. Se puede trabajar fácilmente con una pala de vapor y el tonelaje de material sería casi ilimitado. La concesión para la producción de cemento con derechos de exclusividad sería garantizada por el gobierno. El depósito es de propiedad de un ciudadano americano. Colombia consume en promedio unos \$260.000 de cemento al año, el cual se utiliza para todo tipo de construcciones, que van en aumento. El precio actual es de \$5 por barril.

### *Recursos forestales*

Se consigue suficiente madera por la línea del ferrocarril y se usa para la construcción de vigas, puentes y alcantarillas. Cuando se usan las maderas nativas para la construcción, las obras duran hasta ocho años, mientras que si se utilizan maderas importadas sólo duran un promedio de tres años. También se usan para la construcción de postes lisos o tallados para telégrafo y teléfono. Las vigas cruzadas, puestas en el sitio pueden costar alrededor de 80 centavos la pieza.

Las vías del tren en las estribaciones occidentales de la Sierra Nevada son hechas de madera y los árboles de caoba de valor comercial sólo alcanzan para los aserríos locales y la producción de muebles. No son tan abundantes como para pensar en exportarla.



La sábila se encuentra en el Distrito de Riohacha y hay un cultivo extensivo de propiedad del señor Moisés Henríquez. Esta industria está aún muy incipiente. En esta región abunda el árbol de dividivi y sus frutos se exportan para extraer el material tánico.

### ***Nuevas industrias y desarrollo de hidroeléctricas***

Un ciudadano samario ha hecho el pedido a Estados Unidos de una planta para enlatar pescado, que tiene capacidad para enlatar 250 latas de 1 libra, 500 latas de 2 libras y 250 latas de 3 libras. Su proyecto es el de enlatar sardinas para la venta en el mercado local.

Se pidió también a una firma americana equipo para dotar un aserradero de Vista Nieve, que es en realidad una plantación de café. El equipo consta de un serrucho circular de 54 pulgadas; motor hidroeléctrico de 40 por 18 pulgadas, cama cepilladora de 24 pulgadas, un molino pequeño para maíz, correas y otros accesorios. La plantación Vista Nieve, adyacente al cafetal de propiedad de la Cincinnati Coffee Co., a cuatro horas de distancia de Santa Marta, junto con el equipo ya mencionado, va a ser usado para hacer las estructuras de madera que requieran los cafetales.

Un ciudadano de Santa Marta instalará, además, una planta hidroeléctrica, pues ya ganó la concesión para la generación de energía en el río Gaira, 4 millas arriba de la estación y en el pueblo del mismo nombre sobre la vía del ferrocarril, a 7 millas de distancia de Santa Marta. Esta planta tiene 335 pies y una capacidad de 800 pies cúbicos por minuto, en temporada seca, y producirá aproximadamente 450 caballos de fuerza para mantener la operación de la fábrica del hielo de Santa Marta y el alumbrado eléctrico en el pueblo de la Gaira. Hay planes de generar 300 caballos más para cubrir las necesidades de las demás fábricas.

### ***Oferta, calidad y salarios de la mano de obra***

La falta de carga durante la guerra redujo la producción de banano e hizo que muchos trabajadores emigraran a Cuba para trabajar en los cañaduzales y los ingenios. Durante los últimos dos años, cerca de 3.000 hombres han abandonado el distrito. Esto hace que en la actualidad, conseguir siquiera 500 hombres para trabajar en cualquier proyecto nuevo sea un imposible. Casi todo el trabajo ahora se consigue mediante un sistema de destajo: por ejemplo, el corte de una cantidad de racimos de bananos y el desyerbe de una cierta porción de terreno son una jornada de trabajo. Los hombres son buenos en el trabajo de machete y para el corte y el manejo del banano, pero no les gusta el trabajo pesado como el de los rieles del tren y la apertura de zanjas para la irrigación.

A pesar de la presencia de muchos negros y algunos indígenas en el distrito, la mayoría de la población es zamba, es decir, con un alto porcentaje de sangre negra que los hace muy sensibles al clima tropical en la zona bananera y son blancos por la malaria y la anemia. Esta condición los descalifica para el trabajo pesado y, por regla general, incapaces de realizar esfuerzos sostenibles.

La Compañía United Fruit Co., mantiene un hospital modernamente dotado en Santa Marta, donde las condiciones climáticas son mejores que en la zona bananera. A ese hospital se remiten los trabajadores que manifiestan cualquier síntoma de enfermedad o requieren de atención médica o tratamiento. El hospital está abierto a todos los habitantes de la región y ofrece atención especializada y cirugías. Esta institución presta un servicio invaluable para la costa norte de Colombia y su costo es incalculable.

### ***Banca***

No hay bancos establecidos en Santa Marta, pero se cuenta con dos agencias sucursales de bancos de Barranquilla: el Banco Dugand (agente para Santa Marta, Miguel A. Zúñiga) y el Banco Comercial (representante comercial en Santa Marta, E. C. Fuentes). El señor Miguel A. Zúñiga tiene también la agencia temporal del Banco Mercantil Americano de Colombia en Santa Marta, una agencia de la sucursal de Barranquilla que mantiene un cajero adicional permanente y atiende desde su almacén.

### ***Posibilidades de desarrollo del comercio***

Todo parece indicar que con un esfuerzo grande los comerciantes de Santa Marta podrían asegurar y desarrollar el comercio del rico Valle de Upar y Riohacha. Esta última no tiene bahía. Solo cuenta con una rada poco profunda donde pueden atracar pequeñas goletas provenientes de Curazao que regresan a casa con cargas de dividivi y cueros de Riohacha. La distancia de Santa Marta es de 90 millas por mar y el viaje es lento y difícil en esas pequeñas goletas (que se mueven en exceso por los vientos del noreste) y el viaje toma entre 5 y 6 días. Hay un puesto de aduanas en Riohacha y la mercancía procedente de Curazao se distribuye al interior de la península de la Guajira y la región del Valle de Upar. La distancia que separa a Riohacha del Valle de Upar es aproximadamente de 300 kilómetros o 186 millas y todas las mercancías se transportan a lomo de mula.

La ruta desde Santa Marta vía el ferrocarril hasta el pueblo de Fundación y de allí en mula hasta el Valle de Upar es más práctico que por Riohacha. La distancia es menor y el camino atraviesa una región menos habitada donde hay cultivos de café y cacao y fincas ganaderas. Por esta razón, los comerciantes de Santa Marta deben esforzarse para desarrollar las rutas comerciales y ofrecer el servicio de goletas a Riohacha.

Los pueblos que hasta el presente se aprovisionan de mercancías provenientes de Curazao, a través de Riohacha son: Moreno y Valencia, con una población de 1.500 cada uno; Soldado, 1.000 habitantes; Fonseca, 3.500 habitantes; San Juan, 5.500 (incluidas 20 fincas); Villa Nueva, 3500, Valle de Upar, 7.000 habitantes. La provincia de Padilla tiene una población total de 28.000 habitantes en la que se incluyen todos los caseríos y fincas del sector. Sin embargo, pareciera que los comerciantes de Santa Marta no tuvieran idea de cómo proceder para desarrollar el comercio y que requieren orientación. Los grandes cultivos de café de la Sierra Nevada obtienen de este producto alrededor de \$5.000 a \$8.000 y comprarían también en Santa Marta si les fuera posible.

El comercio con la región de la Guajira y el Distrito del Valle de Upar puede calcularse, de manera conservadora, en \$4.000 anuales.

La Compañía United Fruit Co., está en condiciones de abrir una casa mayorista en Santa Marta y abastecer todo el Valle de Upar, y ésta es la forma más efectiva y lógica de aumentar el comercio americano en este distrito. La mercancía para el reenvío a esta región debe ser empacada pensando que su transporte se realiza a lomo de mula con una limitación de peso de 135 libras por paquete. El impuesto se evalúa con base en el peso bruto, por lo que el empaque debe ser el más liviano posible y a la vez, el más seguro.

Las nueve casas comerciales principales de la ciudad de Santa Marta cuentan con un capital entre \$5.000 y \$95.000 cada una, que representa un total de \$205.000. Sus ventas anuales en 1917-1918 fueron de \$227.000 y las mercancías en bodega fueron avaluadas en \$111.000. Si se analizan estas cifras, se puede pensar que se hacen pocos negocios comparados con la magnitud del capital; además, la facturación anual es muy lenta; de hecho, solo se hace inventario una vez al año, aún en tiempos normales. Éste es el argumento que se tiene para solicitar créditos más largos.

La mayoría de los inventarios (casi un 80 por ciento del total) están constituidos por textiles, principalmente de algodón que tienen una rotación lenta.

Existe una demanda menor por *negligé* de buena calidad que se vende rápidamente.

Santa Marta importó durante 1917, \$395.000 en mercancías en general, casi toda proveniente de los Estados Unidos.

### ***Bahías y muelles***

La Bahía de Santa Marta está ubicada en la orilla occidental del mar Caribe y se abre en dirección suroriental; se encuentra protegida por las colinas que enmarcan la ciudad y la bahía. La bahía tiene buen fondeadero y la profundidad de las aguas varía entre

50 y 200 pies. Hay un mínimo de 16 pies en las aguas menos profundas cercanas al muelle, al norte de la bahía. Rápidamente el mar adquiere profundidad hasta los casi 27 pies de la quilla de las embarcaciones que yacen en las orillas. Los embarcaderos son de propiedad de la compañía del Ferrocarril de Santa Marta, así como su operación. La carga se despacha a una tasa de 12 a 20 toneladas por hora, según la mercancía y la facilidad de bodegaje. El café se carga a razón de 250 sacos por hora. La carga es transportada al hombro por los empleados o por carros halados a mano. La carga muy pesada se mueve en carros de ruedas o mediante poleas de energía locomotora cuando se requiere.

Los muelles son los suficientemente fuertes como para resistir el peso que deben soportar y mover, que es usualmente de 10 toneladas. No se cuenta con facilidades para la carga de mercancía superior a los 9 x 8 x 28 pies de dimensión. Hay suficientes vías férreas para el transporte de la carga y se dispone de 235 vagones con capacidad de 18 toneladas. La compañía del Ferrocarril de Santa Marta cuenta con una póliza de seguro contra incendio por un monto de £4.000 para cubrir la mercancía en puerto.

Los cobros por carga o descarga son de \$0.20 por tonelada desde el muelle y \$0.60 por tonelada desde el barco hasta la aduana o en el caso de carga para exportación, desde la estación hasta el barco. No hay cobros por lanchaje, pues no se presta el servicio de planchón. Los barcos utilizan sus propios amarres, cadenas y eslingas para el cargue y descargue. El embarco de ganado tiene un costo de \$0.30 por cabeza. Los cobros por servicios como atraque en muelle \$30; servicio de barco \$7; uso de boyas \$3 para embarcaciones de cualquier tonelaje. La carga importada se traslada desde el muelle hasta las bodegas de la aduana en carros cerrados y en el sitio se descarga y se revisa. Todas estas tareas las realizan los empleados de la compañía de ferrocarriles. En caso de pérdidas o daños de la carga durante el tiempo en que la mercancía se recibe en puerto, hasta que se lleva a la bodega de aduana, la compañía se hace responsable.

Ningún servicio de carga y descarga privada puede ser contratado. El trabajo en cada embarcación lo realiza la tripulación o personal contratado en tierra, a pedido del capitán del barco, en cuyo caso, el trabajo lo realiza la compañía de Ferrocarril de Santa Marta. Si el trabajo se contrata en tierra, el promedio de hombres requerido para la tarea es de 10 a 13 para la bodega, 2 operarios de winche y un operario para la cubierta. Normalmente se cuenta con suficiente mano de obra para cubrir las tareas del muelle y es esencialmente ofrecida por gente de la región. Los sueldos son de 15 centavos la hora para capataces y 10 centavos hora para operarios. El capataz recibe 25 centavos por cada hora extra y el operario 15 centavos por el mismo concepto. El trabajo nocturno se considera jornada adicional, así como los domingos y los festivos.

La única naviera de Santa Marta es la de la Compañía United Fruit, cuyos barcos se cargan de banano procedente de las plantaciones del distrito. El servicio no es regular, pero se pueden hacer reservaciones para pasajeros y carga desde Boston, Filadelfia, Nueva York y Baltimore, de acuerdo con el trayecto de cada embarcación. En diciembre de 1918, había 14 vapores con la ruta Estados Unidos, Santa Marta, 12 de los cuales hacían viaje directo y dos con paradas en Cartagena y Puerto Colombia.

### *Servicio de ferrocarril y extensiones proyectadas*

El total de tendido férreo del Ferrocarril de Santa Marta es de 97.57 millas de los cuales 59.65 corresponden a la línea principal. Hay 30 líneas de ramificaciones para penetrar en la zona bananera. Los carros y vagones son: 20 locomotoras inglesas de 12 a 33 toneladas cada una, 17 para el transporte de pasajeros, 3 para equipaje y 213 vagones de carga. La vía férrea tiene 3 pies de ancha y está construida en roca de balasto, debidamente anclada y bien mantenida. Sólo hay una excavación profunda en la tierra de 600 pies y cuenta con 17 puentes metálicos en excelentes condiciones.

El 85 por ciento de las ganancias del Ferrocarril se derivan de la carga de banano, pues no hay suficiente carga de otros productos ni de pasajeros que pueda cubrir los gastos de operación del Ferrocarril. El transporte de banano es costoso debido a la naturaleza perecedera de la fruta y la necesidad de transportar cuidadosa y rápidamente el producto a los vapores. Los trenes fueron diseñados para entrar a las plantaciones de banano para cargar todos los racimos cortados en un solo viaje. La línea tiene capacidad para cargar 57.000 racimos de banano en 24 horas, para lo que se emplean 4 locomotoras grandes y 8 pequeñas. Este es el tiempo que transcurre entre el pedido de banano, el corte de los racimos, la carga en vagones y la puesta en los vapores. Se debe mejorar la capacidad para llegar a los 160.000 racimos en 24 horas.

En 1905, la compañía de Ferrocarril de Santa Marta aseguró del gobierno central una promesa de no gravar la producción del banano durante 20 años. Esto le ha permitido a la United Fruit Co., extender sus inversiones en tierras aptas para el cultivo del banano y desarrollar el cultivo en la región. La compañía de Ferrocarril ha acordado construir una ramificación del tren para la carga de las plantaciones, que no exceda los 10 kilómetros de profundidad desde la ruta principal, siempre y cuando la producción de fruta justifique la obra.

La línea termina en Fundación a 96 kilómetros (60 millas) de Santa Marta y se había diseñado originalmente para llegar hasta el río Magdalena. La política de la compañía es la de no construir hasta el río hasta tanto el desarrollo del país garantice que

se construya tal extensión. Los funcionarios de la empresa consideran que es mejor extender el tendido férreo 48 kilómetros (30 millas) hacia Iriguaní, distrito por el cual hay agua para la irrigación del banano y con reservas forestales en abundancia y tierra adecuada para la industria ganadera, con lo que es evidente que esta dirección ofrece más oportunidades de desarrollo que hacia el río Magdalena. En este proyecto el plan es extender la línea eventualmente hasta el Valle de Upar para cubrir los posibles depósitos de carbón y cobre que se encuentren en la región.

La vía costera desde Santa Marta hasta Riohacha es muy agreste y quebrada y no cuenta con el suficiente tráfico para garantizar la construcción en tal dirección. Dicha ruta sería muy costosa.

## **DISTRITO DE BARRANQUILLA, DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO Y EL RÍO MAGDALENA**

### ***Localización del territorio***

El Distrito comercial de Barranquilla no es una región bien definida y no se restringe al Atlántico, el Departamento en el cual está ubicada la ciudad capital. Barranquilla es el principal puerto de entrada a Colombia y el punto de distribución para una vasta sección del interior comunicada por el río Magdalena. El territorio comercial incluye los departamentos de Santander y Norte de Santander y el Distrito de Santa Marta en su parte oriental del Magdalena.

Es el centro de ventas al por mayor para los departamentos de Bolívar y Antioquia en el lado oriental del Magdalena y en ocasiones despacha pedidos del distante Valle del Cauca en el Departamento del Valle.

Barranquilla está localizada sobre el río Magdalena a tan solo 10 millas de sus bocas y 17 millas y media de Puerto Colombia donde se conecta con el Ferrocarril Barranquilla-Puerto Colombia. Su población es de 65.000 habitantes y menos del diez por ciento son de pura sangre blanca.

El Departamento del Atlántico tiene un área cercana a las 1.000 millas cuadradas y una población promedio de 115.000. Limita por el oriente con el Magdalena, por el sur y por el occidente con Bolívar y en una extensión de 50 millas al occidente y el norte con el mar Caribe. El valle del Magdalena tiene grandes áreas de terreno plano con tierras adecuadas para la agricultura, pero el resto del Departamento está conformado por áreas cubiertas de colinas y pequeñas depresiones. Esta región es árida e improductiva durante la temporada seca y los valles son medianamente cenagosos durante la temporada lluviosa.

**Clima y régimen de lluvias**

El Departamento de Atlántico tiene dos temporadas: una seca que se extiende desde octubre hasta mayo y una lluviosa de cinco meses. Estas estaciones son en extremo variables; en ocasiones las lluvias son tan intensas que afectan el ganado y la agricultura, pero más frecuente es la escasez de agua. La precipitación anual promedia las 21 pulgadas, aunque es a veces menor, y en algunas raras ocasiones ha llegado a 42 pulgadas.

El Departamento se encuentra a unos cuantos grados norte del Ecuador y, por consiguiente, tiene clima tropical. Durante la temporada de lluvias los vientos alisios del norte ayudan a que la temperatura sea moderada en la costa y las tierras adentro

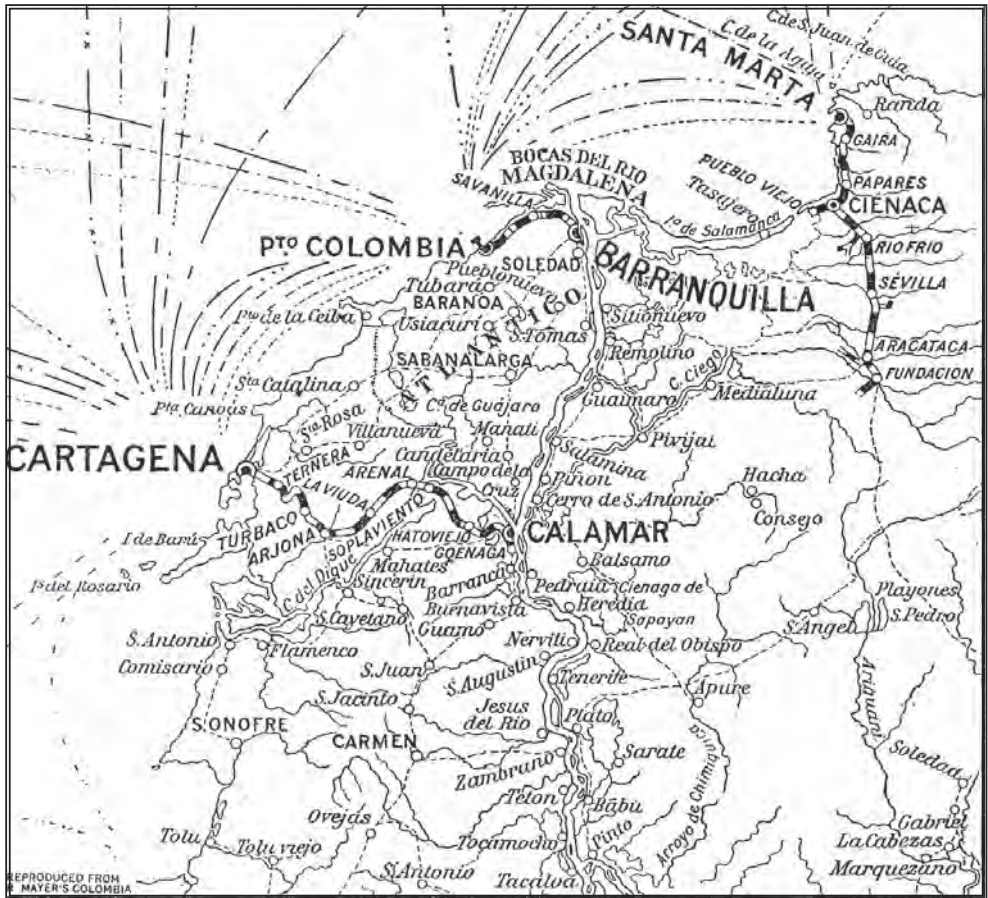


FIG. 9.- MAPA DE LAS REGIONES DE SANTA MARTA, BARRANQUILLA Y CARTAGENA

de Barranquilla. Durante estos meses la temperatura promedio de Barranquilla no excede los 86°F, con una máxima de 96° y una mínima ligeramente inferior a la temperatura promedio. Durante la temporada de lluvias la temperatura es más caliente que en la temporada seca.

### ***Población y condiciones de vida***

La clase de negociantes de Barranquilla está conformada por colombianos, sirios, italianos, alemanes, unos cuantos ingleses y americanos. La mayoría de los comerciantes son sirios, pero últimamente la proporción de colombianos ha ido en aumento debido a la influencia que ejercen del interior, sobre todo de Antioquia. Entre los residentes de Barranquilla solo hay media docena de americanos viviendo de manera permanente.

En Barranquilla las clases bajas, principalmente los negros, viven en construcciones de adobe o ladrillo, escasamente amobladas y con un mínimo de comodidades; a las afueras de la ciudad ellos viven en pequeños ranchos de hojas de palma. Los productos de la dieta son la yuca, el plátano y el banano y debido a su fácil acceso y el bajo costo, se requiere de poco esfuerzo para sobrevivir. Esta franja de la población se ve más afectada por la anemia y su fuerza de trabajo es lenta e insuficiente.

La papa es el único producto vegetal que se consigue en Barranquilla. Las frutas son abundantes, pero no son buenas, a excepción de los bananos. La mantequilla no se fabrica en esta región y solo se consigue enlatada. La leche es escasa y de mala calidad.

La malaria y otras enfermedades tropicales prevalecen y se deben tener muchas precauciones contra las pestes de mosquitos y zancudos; el agua debe hervirse antes de tomarla. Las condiciones insanas que son normalmente el resultado de la falta de alcantarillas y de sistemas de drenaje en Barranquilla se ven parcialmente contrarrestadas por la oxidación que recibe el aire de las nubes de polvo de cal que levanta el viento en el punto en el que está erigida la ciudad. Se dice, sin embargo, que la cal es una de las causas de la tuberculosis.

### ***Colegios y condiciones laborales***

El Departamento del Atlántico cuenta con 61 escuelas públicas primarias. Barranquilla tiene 12 de ellas, una escuela normal pública, 3 escuelas parroquiales y 3 colegios. Uno de estos colegios es de la Misión Presbiteriana donde se imparten cursos de ciencias del hogar e inglés. Este colegio es un esfuerzo por mejorar los estándares de vida de las clases más bajas.



La mano de obra abunda en Barranquilla, pero no así en el distrito algodonero al interior del Atlántico. La transferencia de carga de los vagones del tren, las aduanas y los vapores del río demandan la mayor ocupación laboral de las clases bajas de Barranquilla. La pesca y la técnica de secado de pescado para el mercado del interior constituyen la industria naciente del distrito. Barranquilla tiene cerca de 3.000 operarios empleados en fábricas, la mayoría son mujeres y niños que trabajan en las textileras. Los empleados de estas fábricas reciben su salario con base en lo que hagan y un salario promedio oscila entre 30 y 80 centavos diarios.

Barranquilla se vio afectada por la huelga general que tuvo lugar en la costa Atlántica en enero de 1918. La huelga fue causada, en esencia, por disturbios políticos, en parte por el alto costo de vida y el desempleo causado por las restricciones en las exportaciones transoceánicas. Los sueldos del momento promediaban \$0.80 diarios por el manejo y transporte de carga, y otras ocupaciones similares y tuvieron un aumento promedio hasta alcanzar \$1.20 diarios. En julio de 1919, otro episodio de agitación se produjo entre el gremio de cargueros. Ellos recibieron un aumento de \$0.10 diarios. Al parecer, los empleados de carga y de los muelles de Barranquilla están bien organizados y conciertan acciones para el ajuste en las diferencias laborales.

### *Agricultura y ganadería*

El algodón es el producto agrícola más importante del Valle del Magdalena, cerca de Barranquilla. Se calcula que la producción de algodón en 1917 fue de 2.200.000 libras y se estima que la producción ha tenido un aumento significativo desde entonces. Los precios de las hilanderías de Barranquilla y Medellín son más altos que los americanos, y aun así, no encuentran algodón suficiente, ni limpio para sus fábricas.

Se han hecho varios intentos por introducir métodos más modernos de cultivo y en grandes extensiones, pero con muy poco éxito. La mayor parte del algodón se cultiva en fincas pequeñas, ya sea a través de pequeños agricultores o arrendatarios de tierras. La semilla se importa del Mississippi. La fibra de algodón es similar a la calidad *sea-island* del Estado de Georgia que mide entre 1½ y 1¾ de pulgada de longitud y es demasiado fina para ser utilizada en las hilanderías.

En Barranquilla hay cultivos de maíz, frijol, yuca y otros productos alimenticios que cubren la demanda local. La excepción es el plátano que debe ser llevado desde el distrito bananero al sur de Santa Marta y Ciénaga.

En 1918 la fibra de malva (un sustituto del yute de la India) se cultivó en cercanías a Barranquilla y se abrió una fábrica de costales y bolsas en la ciudad. Se obtuvo una

cantidad satisfactoria de fibra, pero la dificultad de conseguir mano de obra para la recolección de la cosecha y la dificultad para el mercadeo de una carga de ensayo enviada a los Estados Unidos, decepcionó a los promotores de la idea y se abandonó por completo este proyecto.

Hay suficiente ganado en las riberas del río para abastecer la población del Departamento y unas cuantas cabezas se envían por el Alto Magdalena al Departamento de Antioquia.

### ***Recursos carboníferos y petroleros***

En 1919 se hicieron los planes preliminares para excavar los yacimientos de carbón bituminoso a lo largo de las riberas del río San Jorge, a corta distancia de la cabecera navegable. Las vetas en estos depósitos varían en ancho desde unas pocas pulgadas hasta 12 pies; la vena que se ha pensado explotar tiene un ancho de 10 pies y una inclinación de 14° desde la horizontal. La tierra de la superficie sólo tiene que ser removida para dejar al descubierto el carbón que yace a 1 o 2 yardas de profundidad bajo la capa vegetal de suelo. Se llevó a cabo un análisis preliminar del carbón y unos cálculos para determinar la navegabilidad del río. Se contrató un primer envío de 3.000 toneladas a Barranquilla y se planea sacarlo en barcazas de 100 toneladas de capacidad. Se estima que el consumo mensual de carbón de Barranquilla, incluido el de Puerto Colombia y el Ferrocarril de Santa Marta, es de aproximadamente 1.000 toneladas por mes.

Una compañía petrolera americana está haciendo exploración cerca de Puerto Colombia y aunque no se ha encontrado petróleo aún en cantidades significativas, los indicios son estimulantes. También hay indicios de depósitos de petróleo al suroccidente en dirección a Cartagena, pero las exploraciones de hace algunos años de una compañía en el río Sinú no fueron exitosas en el hallazgo de petróleo en las cantidades esperadas.

### ***Industria – banca***

La fabricación de hilo y telas de algodón constituyen la principal industria de Barranquilla y prometen ser cada vez más importantes. Las industrias textiles han tenido ganancias significativas durante la guerra y esta prosperidad se ha traducido en la capitalización de algunas empresas por la adquisición de nuevos equipos y la apertura de nuevas plantas. La industria está protegida por aranceles altos a los artículos importados y los precios se determinan por el alto costo de los artículos importados.

Las viejas fábricas están dotadas de maquinaria inglesa y las más recientes tienen maquinaria americana. El peso liviano de la maquinaria americana y el sistema automático obvia la mano de obra muy especializada y la hace muy popular, por lo que muchos equipos se pidieron en 1919.

Entre las industrias de Barranquilla se encuentran los pequeños establecimientos para la fabricación de jabón, zapatos, sombreros, agua carbonada, cigarrillos y baúles. También hay industria cervecera, harinera, tintorería, una fábrica de baldosas y una de chocolates.

En 1918 la maquinaria se importó y se hicieron todos los preparativos para abrir una planta despulpadora en Barranquilla, particularmente de corozo procedente del valle del Magdalena para luego ser exportado a Francia.

Barranquilla tiene cinco bancos, dos colombianos, uno francés con filiales colombianos y dos americanos. Se está considerando además abrir un banco canadiense. Uno de los bancos locales se dedica exclusivamente al negocio bancario, mientras que el otro combina al bancario el negocio de las importaciones y las exportaciones.

La prosperidad de la industria en el país, como resultado de las exportaciones de café en 1919, reflejó un aumento en el volumen del negocio y las ganancias para los bancos barranquilleros. Los bancos locales estaban acostumbrados a cobrar un 12 por ciento anual por pagarés, pero la llegada de bancos americanos tuvo el efecto inmediato de reducir dichas tasas en 2 y hasta 3 por ciento en casos excepcionales.

### ***Servicios públicos***

La ciudad de Barranquilla está ansiosa de tener sus propios servicios públicos, pero carece de fondos suficientes para la compra o la mejora de los actuales. Mientras tanto, no se registra mucha motivación a la empresa privada para emprender esta tarea enorme en la provisión de agua, el sistema telefónico, las mejoras al ferrocarril y el sistema eléctrico y otras empresas similares.

El suministro de agua es insuficiente y el sistema anticuado. El agua se toma del río mediante una pequeña bomba y se filtra antes de distribuirla mediante tubería pequeña. La planta es de propiedad de una compañía local y una parte es controlada por el gobierno municipal. La pavimentación es mala. En algunas calles del centro se han adoquinado las calles con piedra, pero las calles a las afuera de la ciudad están llenas de mugre. El problema con la pavimentación de Barranquilla es un tema importante, pues tiene un costo estimado de \$3.000.000. Se discutió hace poco en una Asamblea Municipal un plan para la financiación de este proyecto. Asistieron a la Asamblea

los hombres de negocios más importantes de la ciudad y es posible que de allí surjan iniciativas para hacer esta tarea en un futuro cercano.

El sistema de telefonía es operado por una compañía americana que es dueña de una planta eléctrica en Santa Marta. Su concesión venció hace casi tres años y no se volvió a renovar a pesar de haber prometido la instalación de equipo nuevo y moderno y una mayor cobertura del servicio, una vez se renueve la concesión. En 1918, el Concejo Municipal intentó organizar una nueva compañía telefónica con un interés por el control total del negocio, iniciativa ante la cual se opuso la clase de negociantes. La planta eléctrica es operada por una compañía privada y ofrece un buen servicio y tiene capacidad para extenderse y hasta tiene semáforos eléctricos, los únicos fuera de Bogotá.

El servicio de tranvía actual se encuentra limitado a un sistema de carros tirados por mulas, operados por una compañía cuya concesión vence en 1920. Luego de perder la pelea por el control de la compañía, el gobierno municipal se vio obligado a acceder a las exigencias de la compañía y a extender la franquicia por 40 años más, a condición de extenderlo y convertirlo en sistema eléctrico. Esta concesión no había sido aún aprobada por el gobernador a fines de 1919, pero se anticipa su aprobación. El sistema nuevo incluye 10 kilómetros más de recorrido y 16 carros eléctricos con todo el equipo adicional que se requiera para ir ampliando el servicio de acuerdo con las necesidades de la ciudad. También se prevé la instalación de una nueva planta generadora de vapor.

### ***Sector residencial – hoteles***

En 1919 una compañía americana compró un tramo de tierra de aproximadamente 600 acres cerca del borde noroccidental de Barranquilla para la construcción de un nuevo sector residencial. Se pagó la suma de 65.000 dólares colombianos (US\$1 = \$0.9733 dólar americano) por el terreno y se contrató un ingeniero urbanista de los Estados Unidos para el diseño. Se calculó que la inversión estuviera entre 25.000 y 50.000 dólares durante el primer año. Los lotes se vendieron, se construyeron las casas y se vendieron con planes cómodos de pagos. Este proyecto ha sido una innovación en Colombia.

Una serie de edificios espléndidos se están construyendo en Barranquilla. Entre esos esta la nueva Aduana, el Banco Dugand, el Club Barranquilla, el Club A.B.C. y muchas casas.

El servicio hotelero en Barranquilla no es el mejor por la dificultad de capacitar a los nativos y sirvientes de la región costera de mantener todo limpio o de preparar y presentar los alimentos de manera atractiva. Hay algunos hoteles, pero tan solo dos de primera clase, y aun estos carecen de mejoras modernas.

### ***Facilidades portuarias en Puerto Colombia***

El puerto en Puerto Colombia es una bahía grande y profunda con entrada amplia, que permite una fácil llegada a los vapores que vienen de mar abierto. Está protegida a los lados por islotes pequeños que no alcanzan a romper los vientos del mar, lo que hace que las embarcaciones estén muy expuestas en tiempo de tormentas. El Magdalena vierte sus aguas en el mar formando una ciénaga de 15 millas al oriente de la bahía. Debido a la poca profundidad de la bahía se ha construido un muelle de una milla de longitud para facilitarle a las embarcaciones un cómodo embarque y desembarque de la carga. Se prevé la extensión de este muelle, debido a la cantidad de lodo que trae el río Magdalena. En la actualidad el agua tiene una profundidad de 5½ brazas en el muelle y la profundidad para el anclaje oscila entre 5 y 8 brazas. La altura máxima de la marea es de 18 pulgadas.

El muelle es de propiedad de la compañía de Ferrocarril y muelles de Barranquilla (Railway & Pier Co.), una compañía inglesa que es también dueña del ferrocarril que conecta a Puerto Colombia con Barranquilla. Tiene cuatro carriles en el muelle para la movilización de carros de carga y descarga desde y hacia los vapores y una vía de un solo carril en la orilla. La mercancía no se almacena en el puerto ni en bodegas ni en la aduana de Puerto Colombia sino que es llevada directamente a la Aduana de Barranquilla.

El pueblo de Puerto Colombia tiene una población cercana a los 2.500 habitantes, en su mayoría de raza negra, dedicados a las tareas del puerto. Las edificaciones son casi todas de madera, con techos de hierro corrugado. El agua potable debe llevarse de Barranquilla.

La compañía bananera United Fruit Co., ofrece de manera constante el servicio de carga y pasajeros entre este puerto y algunos puertos de los Estados Unidos, mensualmente a través de la W. R. Grace & Co., y cada diez días por la Caribbean Shipping Co., solo para carga. La compañía Transatlántica de Barcelona también ofrece el servicio mensual de carga y pasajeros a Barcelona, por la ruta Venezuela e Indias Occidentales.

### ***Ferrocarril Barranquilla – Puerto Colombia***

El Ferrocarril Barranquilla–Puerto Colombia conecta la ciudad de Barranquilla con el puerto sobre el océano o Puerto Colombia. Tiene capacidad para atender 50.000 paquetes de 3.250 toneladas métricas de carga para la importación o la exportación en dos días de 24 horas cada uno. El café es el principal producto de exportación y se usa como base para la comparación y el cálculo de los demás productos; un paquete tiene 65 kilos o 143 libras de peso bruto. La compañía puede despachar 15.000 piezas de

carga para la exportación desde las bodegas de Barranquilla hasta el muelle de Puerto Colombia y cargar un vapor en un día de 24 horas. El promedio de carga es de 800 sacos de café por hora, desde los carros del muelle hasta la embarcación anclada.

El equipo del Ferrocarril incluye 15 locomotoras de 20 y 45 toneladas de capacidad, 220 carros de carga por cajas con capacidad de 8 a 20 toneladas y un carro para el transporte de 19 pasajeros. Tanto los carros de carga como los de pasajeros son hechos de madera y necesitan reparación. Las locomotoras están viejas y la carretera no está en su mejor condición. El riel tiene un calibre de 42 pulgadas. El carbón importado se usaba como combustible antes de la guerra. Desde entonces, la madera se ha ido sustituyendo y a partir de 1919 se han hecho esfuerzos por suplir la demanda con carbón nativo.

La compañía de Ferrocarriles de Barranquilla Railway & Pier Co., cuenta con un capital de £200.000 y una capacidad de endeudamiento de £100.000. Las restricciones a las importaciones y exportaciones durante la guerra ocasionaron una disminución en los ingresos durante 1918, pero en mayo de 1919 el negocio tuvo un rápido incremento y las ganancias de 1919 con seguridad demostrarán el aumento en el flete. Durante 1917 - 1918 la carga transportada fue de 86.500 toneladas. Las ganancias netas fueron de 100.326 dólares colombianos y los gastos de operación correspondieron al 65 por ciento de los ingresos brutos. Se declaró un cinco por ciento de dividendo.

### *La ruta del río Magdalena hacia el interior*

#### **Las tres secciones del río Magdalena**

Las facilidades de transporte disponibles para el despacho de mercancías de Barranquilla hacia el interior del país, están prácticamente limitadas al río Magdalena y sus afluentes para el encuentro con las pocas estaciones de tren y puertos sobre el río.

El Magdalena se encumbra a los Andes en el Departamento del Huila y fluye con dirección norte por entre el gran valle que se encuentra enmarcado por las cordilleras oriental y central, atravesando más de tres cuartas partes de la región central de Colombia. Su extensión navegable es de 930 millas, cruzando diversas secciones: la del Huila, que se extiende desde Neiva hasta Girardot, río arriba desde Girardot hasta Beltrán y Bajo Magdalena, desde La Dorada hasta Barranquilla.

La sección del Huila pasa a través del paisaje montañoso del país y tiene un canal claramente definido. En la temporada seca, tiene un cauce bajo que apenas permite que las canoas floten en algunos tramos del río. El Alto Magdalena es un estrecho de 95 millas y tiene un volumen de agua mayor, pero existen muchas obstrucciones para la navegación y se

restringe el paso durante la temporada seca, aun para los vapores de 80 toneladas, en el tramo entre Girardot y Beltrán. Estos barcos no arrastran más de 3½ de agua cuando están cargados a plena capacidad. Las secciones del Alto y Bajo Magdalena están separadas por una serie de corrientes rápidas impasables que se cruzan por el puente del Ferrocarril de La Dorada. La corriente del Bajo Magdalena es un estrecho de aproximadamente 615 millas y tiene una corriente menos rápida que la del río en las secciones de arriba, y el valle es más amplio y el canal está en constante cambio. Desde La Dorada hasta Puerto Berrío, en una distancia de 109 millas, el río es extremadamente peligroso; pasando Puerto Berrío, el caudal se torna más estable, pero no óptimo hasta pasar las bocas del Cauca y el San Jorge -las primeras se encuentran a 214 millas y las segundas, a 174 millas de Barranquilla-. Sólo al llegar a Calamar, a 67 millas de Barranquilla, el río se ve libre de bancos de arena y barro, obstrucciones y otros obstáculos para la navegación y puede ser navegado en todas las estaciones del año con alguna seguridad, por lo cual los vapores recorren el río en la noche durante la temporada seca. El canal es profundo, llega a los 35 o 40 pies de agua en Barranquilla.

### **Afluentes del Magdalena**

El Cauca es el afluente más largo del Magdalena y nace en la cordillera central de los Andes cerca de Popayán, y fluye hacia el norte entre las cordilleras occidental y central. Se divide en dos secciones navegables; la primera de Cali a Cartago y la segunda desde la población minera de Cáceres al Magdalena, a una distancia de 170 millas. Desde la boca de su afluente, el río Nechí hasta el Magdalena hay una distancia de 74 millas donde el Cauca es navegable por embarcaciones de 120 toneladas de carga y 3 pies de calado durante todo el año. Este servicio es importante porque significa una posibilidad de transporte para los centros mineros de Nechí y San Jorge.

El río San Jorge fluye casi paralelo al Cauca, entre el Cauca y la cordillera Occidental. No es tan largo como aquél, pero es casi tan ancho y profundo en casi toda su extensión. Durante el invierno, el San Jorge es navegable hasta Ayapel, a 112 millas de su desembocadura, aunque el paso es restringido debido a las muchas obstrucciones.

El Magdalena tiene tres afluentes en el oriente, todos navegables durante la temporada de aguas abundantes. El río Cesar corre hacia el sur a través del Departamento de Magdalena y confluye con el Magdalena en el Lago de Zapatosa, cerca del pueblo de El Banco. Puede ser navegado por pequeñas embarcaciones hasta el pueblo de El Paso, a 96 millas de El Banco. El río Lebrija se une al Magdalena en el punto de Bodega Central, arriba del pueblo de Gamarra, y durante la temporada de lluvias puede ser

navegado por embarcaciones pequeñas hasta La Ceiba, a 70 millas de Bodega Central. Sirve al Distrito Comercial de Bucaramanga en el Departamento de Santander. El río Sogamoso fluye hacia el Magdalena a una corta distancia de Puerto Wilches, en el sur, y tiene 22 millas navegables durante la temporada de lluvias. Este río también surte el Distrito de Bucaramanga.

Se deben mencionar aquí los ríos de Opón y Carare, que son navegables en canoa, y el río Colorado que corre al Magdalena cerca del Sogamoso. Una compañía petrolera americana tiene pozos en una extensión de 35 millas de este río y despacha por barco todos los suministros y equipo requerido y en lanchas de gasolina y canoas con motor. Esta compañía ha invertido sumas considerables en la limpieza del río y está en el momento construyendo una carretera desde el río en Barrancabermeja hasta el campo petrolero.

Pequeñas embarcaciones de 45 toneladas recorren el canal en las ciénagas del Magdalena desde Barranquilla hasta Ciénaga, en una distancia de 56 millas. Ciénaga se encuentra a 14 millas de Santa Marta y está conectada a través del Ferrocarril. Usualmente este canal tiene poca agua y no se permite el tránsito de barcos de más de dos metros de calado. Este trayecto dura entre 8 y 10 horas.

### **Proyectos de dragado y canalización**

Ocasionalmente, el gobierno nacional ha realizado esfuerzos cuantiosos para mejorar las condiciones de la navegación en el Magdalena y ahora tiene equipo nuevo para obras, que incluye 3 dragas, 2 apiladoras, 3 vapores de 130, 106 y 136 toneladas respectivamente, 2 barcazas y 2 planchones para carga. Se han discutido ampliamente los proyectos para la canalización del Dique, un canal natural de agua que conecta al Magdalena con el mar cerca de Cartagena y para el dragado de las bocas del Magdalena de manera que los vapores puedan seguir directo a Barranquilla. Se hizo recientemente un intento por despejar el canal que conecta el río San Jorge al Cauca, pero se abandonó el proyecto por los altos costos.

El Dique se extiende desde Calamar en el Magdalena, hasta Barbacoas en el mar, a una distancia de 96 millas. Una serie de pantanos se extienden desde la boca del Dique en Barbacoas hasta la costa de Cartagena a 18.6 millas de distancia. La entrada al Magdalena era antes utilizada por los barcos grandes, pero se ha dejado de usar y se cerró de plantas y vegetación acuática agreste. En 1919, el gobierno nacional otorgó una concesión para la limpieza del canal; se hicieron unas investigaciones preliminares y luego se planeó todo el trabajo requerido. Si este proyecto se lleva a término, y el Dique se torna navegable por vapores de río, se predice que una buena parte de la carga del río se desviaría de Barranquilla a Cartagena.



El Magdalena tiene una profundidad de 40 a 60 pies en Barranquilla, y solo 6 pies en las bocas, a 8 millas de la ciudad. Se han realizado tres investigaciones preliminares por separado y en 1919, un movimiento de hombres de negocios y banqueros se organizó para promover el proyecto de dragado y construcción de embarcaderos y muelles en Barranquilla. No se ha hecho hasta la fecha ningún trabajo, pues algunos ingenieros lo consideran irrealizable por la dificultad de la obra de ingeniería y los altos costos.

De acuerdo con el artículo del periódico *El Tiempo* de Bogotá, en diciembre de 1920 entrará en vigencia entre el gobierno colombiano y un representante de la firma alemana Julius Berger de Berlín, el estudio del proyecto de dragado del río Magdalena. El estudio propuesto llegaría hasta Neiva, y se deben dejar proyectados los planes y los costos. La compañía dispone de ocho meses contados a partir de la fecha de la aprobación definitiva del contrato para iniciar el trabajo a la luz de las investigaciones y dispone de 30 meses para el diseño de los planos, la estimación de los costos y la presentación de informes a satisfacción de los expertos asignados por el gobierno. Una vez se cumpla con este contrato, la compañía podrá someter su propuesta de obra en igualdad de condiciones con otras firmas interesadas.

### **Recursos para los trabajos del río**

Los trabajos en el río están dirigidos por la Junta de Gobierno para la Canalización, con el soporte de un Comité Asesor conformado por varios representantes de compañías navieras. En la actualidad, el trabajo se encuentra en la etapa de remoción de rocas y troncos de árboles sumergidos del canal, y mejoras locativas al muelle y se están reservando recursos para el momento en que las condiciones sean las más favorables y haya suficiente dinero para realizar mejoras permanentes.

Los recursos para los trabajos del río se obtienen de los distintos impuestos fluviales. En 1916 el recaudo total por impuestos alcanzó los 349.000 dólares colombianos y en 1917, 318.000. Todos los años se deja una reserva equivalente al 20 por ciento para los trabajos en el río y 10 por ciento para obras en el Dique de Cartagena.

Un impuesto de 4 dólares colombianos por tonelada métrica se cobra a toda carga importada, 4 dólares por tonelada métrica de carga doméstica sin fines de exportación y 1.60 dólares por tonelada métrica a toda carga para la exportación, con excepción de ciertos artículos exentos mediante leyes especiales y algunos productos que están siendo protegidos por algún tipo de contrato especial con el gobierno. Los productos protegidos son la tagua o marfil vegetal, madera para la construcción, tintes y colorantes, fibras para tejido y la

elaboración de cuerdas y lazos, aceites vegetales, productos alimenticios de la canasta básica, repuestos para servicios públicos y algodón para uso doméstico.

Cada barco de 100 toneladas o más, hace un pago por matrícula de 20 dólares colombianos por cada 100 toneladas matriculadas; cada barco de menos de 100 toneladas paga 4 dólares por cada 25 toneladas o fracción de tonelada; cada canoa o lancha de gasolina paga 5 dólares y cada planchón o barcaza de más de una tonelada paga una suma de 1 dólar colombiano. Adicional a estos cobros, se paga la licencia anual de 50 centavos por 5 toneladas o más y 25 centavos por 5 o menos toneladas.

### Servicio de barcos de vapor por el río Magdalena

La siguiente Tabla presenta una relación de las compañías que operan los barcos de vapor en el Magdalena, el número de embarcaciones de cada compañía y el tonelaje total que mueven.

Además de los barcos que aparecen en la lista, la compañía Santa Marta Wharf Co., opera un barco de vapor de 80 toneladas entre Barranquilla y Ciénaga y hay nueve barcos de vapor de menos de 100 toneladas de capacidad que transportan carga local en el Bajo Magdalena.

Los barcos de vapor del Magdalena son movidos por una rueda de paletas, con algo parecido a grandes “cucharas” para evitar que el barro se atore en la rueda o se estanque en los bancos de arena. El casco es de acero, construido en secciones por celdas para evitar que se inunde toda la estructura en caso que una de las celdas se rompa en la parte inferior o a los lados. La carga, las calderas y los motores están en la cubierta principal. Los vapores grandes por lo normal remolcan planchones de acero que transportan cerca de 200 toneladas de carga.

COMPAÑÍA NAVIERA	ALTO MAGDALENA	BAJO MAGDALENA	TOTAL BARCOS	TONELAJE TOTAL
COMPAÑÍA COLOMBIANA RAILWAY & NAVIGATION CO...	6	20	26	5,589
COMPAÑÍA ANTIOQUEÑA DE TRANSPORTE.....	2	5	7	1,675
F. PÉREZ ROSA.....	.....	4	4	977
MANUEL BETANCOURT.....	.....	2	2	370
MARTÍN VÁSQUEZ.....	.....	2	2	204
EMPRESA “PALMAR” (PINEDA LÓPEZ Y CÍA., GERENTES).	.....	1	1	300

La madera es el combustible usual de este medio de transporte, pero es costosa y ocupa mucho espacio en el barco, por lo que las compañías navieras están interesadas en la posibilidad de usar petróleo de los pozos del río Colorado.

La construcción de barcos se vio afectada durante la guerra. En 1913, 55 barcos de todo tipo se construyeron con una capacidad de tonelaje total de 2.300; en 1916 tan solo se armaron 10 barcos de tonelaje ligeramente superior a las 400 toneladas.

### Tráfico de carga y pasajeros

Se puede tener una idea muy general del tráfico en el Magdalena de las cifras oficiales de 1916, único año para el cual existen estadísticas disponibles. Durante ese año, 18.300 pasajeros arribaron a Barranquilla y 19.100 salieron desde dicho puerto. La cantidad de carga que se despachó durante el año desde diversos puertos del río se muestra en la siguiente Tabla:

PUERTO	CARGA RECIBIDA TONELADAS MÉTRICAS	CARGA DESPACHADA TONELADAS MÉTRICAS
BARRANQUILLA.....	80.600	53.400
CALAMAR (ENTRADA AL DIQUE).....	15.400	15.900
MAGANGUÉ.....	3.300	32
BODEGA CENTRAL (PUNTO DE CARGA DEL RÍO LEBRIJA).....	3.300	3.000
PUERTO BERRÍO (PUNTO DE CARGA DE MEDELLÍN).....	14.100	16.000
LA DORADA (PUNTO DE CARGA DEL BAJO MAGDALENA).....	29.000	37.100
GIRARDOT (PUNTO DEL TREN DE BOGOTÁ, IBAGUÉ Y ENTRADA AL ALTO MAGDALENA).....	24.300	32.400
PURIFICACIÓN (EN EL ALTO MAGDALENA, MERCANCÍA CON DESTINO PRINCIPAL HUILA).....	1.500	1.400

El café constituye casi el 85 por ciento de la carga total para exportación y le siguen en importancia el cacao y los cueros. La carga importada es mercancía de todo tipo. El movimiento de ganado es también un elemento considerable en el tráfico fluvial, que se estima en una cifra no menor a 100.000 cabezas de ganado por año. Durante 1919, se calculó que las exportaciones de café superaron en un 25 por ciento las cargas de los años anteriores, comparando 1919 con 1916. A juzgar por la compra masiva de los Estados Unidos, el volumen de las importaciones casi se duplicó.

### Tarifas de la carga

Una tasa cerrada de 21.65 dólares colombianos por tonelada métrica se le impone al café para el transporte de Girardot a Puerto Colombia o Cartagena, entregándolo por vapor en el muelle. Este impuesto no incluye el impuesto fluvial de 1.60 dólares. Se obtienen descuentos por volumen de carga sobre 1000 sacos o más de café, y en el pasado los grandes distribuidores conseguían estos descuentos mediante arreglos

previos con los agentes de las navieras. En 1918 los contratos preferenciales de carga se prohibieron por ley.

Los fletes sobre el café para la exportación eran menores que las tasas impuestas a otros productos. Las tasas varían significativamente entre el Alto y el Bajo Magdalena sobre artículos diversos. Las tarifas para el transporte río abajo son 25 por ciento menores que las de río arriba. La tasa mínima entre cualquier punto es de 1 dólar colombiano y no se acepta ningún despacho menor a 3 dólares. El cobro por el cargue y el descargue es de 80 centavos por tonelada, indistintamente del tipo de producto que sea, a excepción de carga pesada, sobre la cual hay un cobro extra. El almacenamiento durante un mes, vale 2 dólares por tonelada.

Las joyas y otros artículos valiosos pagan una tarifa de  $\frac{3}{4}$  por ciento del valor de la pieza, en cualquier dirección hasta Puerto Berrío, y  $\frac{1}{2}$  por ciento más allá de ese punto. Se cobra 200 por ciento de recargo si la carga es de dinamita o son explosivos, 100 por ciento de recargo si son productos inflamables (excepto fósforos y petróleo) y 50 por ciento si es alcohol, soda cáustica, etc.

Los cobros extras se calculan sobre la base de 5 dólares colombianos sobre todo paquete que pese por encima de 500 kilos y supere el metro cúbico de volumen. Los pesos superiores a 2.000 kilos o 4 metros cúbicos se gravan con 10 dólares por cada unidad de exceso o la fracción. Los pesos que exceden los 5.000 kilos pagan 15 dólares.

Un descuento de 10 por ciento es permitido en despachos de algodón nativo, lana, fibras, carbón, madera, almidón, mantequilla, trigo, cacho, tapetes, café, cacao, botellas importadas, cemento, costales, papel y maquinaria y equipo agrícola, minería e industrias. Los materiales y equipo para colegios y organizaciones religiosas tienen un descuento del 30 por ciento. El arroz para uso local, cebollas, papas, panela, pescado, banano y plátano, maíz, vegetales, coco y otras frutas, tagua, carbón, asfalto, producto minerales en bulto, semillas y fertilizantes naturales o químicos, obtienen un descuento del 50 por ciento.

### ***Volumen de las importaciones en Barranquilla***

Es difícil hacer un cálculo del total de las importaciones que en la actualidad realizan los comerciantes de Barranquilla, debido a que las estadísticas solo reflejan el gran total de las importaciones a través de las aduanas y de ese total debe deducirse la mercancía que se destina al interior del país a centros como Bogotá, Medellín y Manizales. Luego de esas deducciones y habiendo calculado la población del Distrito Comercial de Barranquilla, se puede decir que aproximadamente un cuarto de la mercancía importada a través de Barranquilla es para los comerciantes de la ciudad o sus clientes del interior.

La mercancía importada a través de Barranquilla en 1917 fue de 39.683 toneladas, por valor de \$13.621.206 dólares colombianos y en 1918, 22.302 toneladas avaluadas en \$13.133.840 dólares. Cerca del 70 por ciento de las importaciones corresponden a confecciones baratas de algodón y el resto es maquinaria pesada, ferretería, herramientas para la construcción, láminas de acero, varillas y alambre, papel, cemento, resina, pinturas y aceites, soda cáustica, medicinas, automóviles, artefactos y aparatos de oficina, vinos y licores.

La mayoría de los comerciantes de Barranquilla hacen una gran importación de mercancía variada, siendo los textiles de algodón la línea principal. Existen por lo menos media docena de casas con un capital superior a los \$300.000 y algunas con capital de \$200.000. Algunas casas se especializan en ferretería y líneas afines. Cada importador tiene su grupo de clientes en el interior a quienes aprovisiona con mercancías y de quienes compra café, cueros, cacao, tabaco y otros productos para la exportación. Las cuentas de cada cliente se saldan al finalizar cada cosecha -la del café en mayo y junio, siendo estos los meses de compra y negociación-.

Antes de la guerra, los mayoristas de Barranquilla importaban la mayoría de sus mercancías de Europa. La ferretería, papel y químicos se importaban de Alemania, la maquinaria textil de Inglaterra y otra maquinaria de Alemania, los textiles de Inglaterra, los textiles finos de Francia, la joyería de Suiza y Francia y los licores y aceites de España. La mayoría de los productos nativos como el café, se vendían en Nueva York.

Durante la guerra los comerciantes barranquilleros se vieron obligados a comprar en los Estados Unidos, y cuando esta mercancía se introdujo al país, se volvió muy popular en todo el territorio de Barranquilla.

## CARTAGENA Y EL DISTRITO COMERCIAL

### *Ubicación y topografía*

Cartagena es la capital del Departamento de Bolívar. Es un puerto marítimo en la costa noroccidental de Colombia, a 63 millas al suroccidente de Puerto Colombia y tiene una población de 51.382 habitantes de acuerdo con el censo de 1918. Hace un tiempo, este fue el principal puerto de España en América, pero ha sufrido un declive comercial. Barranquilla sobrepasa a Cartagena en importancia comercial debido a que maneja cuatro veces la cantidad de negocios de importaciones y exportaciones de Cartagena.

La bahía de Cartagena tiene 9 millas de ancho. Antes contaba con dos entradas, la grande y la rápida llamada Boca Grande, localizada al sur de la ciudad y que cerraron los españoles

durante la colonia para defenderse de ataques piratas y flotillas hostiles. Bocachica, como se denomina la entrada al sur de la bahía, se encuentra a 8 millas de distancia del pueblo de Cartagena. Este canal es angosto y tortuoso y requiere de un muy buen piloto de nave. La entrada y la salida por esta bahía se reservan únicamente para las horas del día.

La bahía suroriental se extiende sobre aguas de poca profundidad o pantanos de abundante vegetación marina, por el que se entrecruzan canales angostos que usan los nativos negros para recorrer en canoa y para el intercambio de productos en los caseríos a las orillas del trayecto.

La navegación se lleva a cabo mediante canoas, piraguas y goletas, algunas con dos mástiles y algunas hasta con camarotes en la popa. Estas embarcaciones traen los productos del país al mercado público de Cartagena. Cientos de estas embarcaciones se pueden ver en días de mercado. La costa en dirección norte y noreste tiene colinas irregulares que se extienden hasta Puerto Colombia y tierra adentro hasta la laguna del Guájaro. Estas colinas están recubiertas por una vegetación tropical leñosa y en la temporada seca del año, su aspecto es estéril y poco atractivo para el viajero. La laguna del Guájaro está rodeada por tierra plana que se inunda durante el invierno. La tierra es pobre e inadecuada para la agricultura. Hacia el sur y el suroccidente se encuentran montañas bajas que surgen de los pantanos cenagosos donde se encuentran formaciones de cal y arenisca.

La región indicada para la agricultura empieza a 25 millas al sur de Cartagena, donde se halla un valle que cubre alrededor de 60 millas hasta las laderas del norte y el occidente del río Cauca. El “Dique” o canal natural desde Cartagena hasta Calamar, sobre el río Magdalena, se constituye como la frontera norte de las tierras agrícolas. Justo al sur de este “Dique” se encuentran los cañaduzales de Sincerín, donde crece la palma sin necesidad de riego durante todo el año, y donde muchas de las áreas fértiles se dedican a la ganadería y al cultivo del pasto Para. Mucha de esta tierra fértil se inunda durante la temporada de lluvias; no cuenta con caminos de penetración y todo el transporte se hace en recuas de mulas.

### ***Clima y régimen de lluvias***

El clima de todo el Distrito de Bolívar es muy tropical, y la temperatura oscila entre 80° y 94°F con alto nivel de humedad, atemperada por los vientos alisios de los meses de invierno.

En toda la región costera hay dos temporadas climáticas: la lluviosa, entre abril y octubre, y la seca entre noviembre y marzo. El promedio total de lluvias es cercano a las 44 pulgadas en la costa del Distrito de Cartagena. La lluvia no es un factor que brinde

mayor confianza ya que varía mucho y presenta épocas largas de sequía en las que los cultivos se ven seriamente afectados. Usualmente durante el equinoccio de primavera hay dos semanas de lluvias suaves, de las cuales depende la maduración de las llamados cosechas de invierno.

La costa Caribe de Colombia es extremadamente malsana; las enfermedades tropicales de todo tipo prevalecen y hay mucha malaria, anemia tropical, disentería, etc. La fiebre amarilla es una amenaza constante.

### ***Población y condiciones de vida***

Las características de la gente que habita la costa colombiana difieren inmensamente y tienen un efecto definitivo sobre las condiciones de vida y las necesidades. Probablemente un 10 por ciento de la población son de raza blanca pura. Son descendientes de españoles que llegaron a Colombia durante los tres siglos que siguieron a la conquista del país. Son la clase gobernante y, en general, son educados y algunos han viajado mucho. No obstante, la mayor parte de la población de la región costera está constituida por descendientes de negros esclavos que fueron importados en tiempos de la colonia para la realización de los trabajos pesados en las minas y las grandes plantaciones, así como para la construcción de la muralla de Cartagena. En las regiones del río Atrato y el Condoto, en la costa occidental, los negros son casi de raza pura y se estima que hay 150.000. Muchos negros se han mezclado con indios nativos. Los “mestizos” que representan la mezcla entre españoles e indios, son la clase media de la región costera y se dedican en su mayoría a las tareas artesanales. En el interior del país, los mestizos constituyen una mayoría de la población. Este hecho es significativo, pues implica una constante en el tipo racial que determina el carácter de los colombianos, a menos que se refuerce el elemento blanco mediante la inmigración. Este grupo, como un todo, ofrece un mercado amplio para las mercancías baratas que se están importando al país.

Las condiciones de vida varían ampliamente. La mayoría de la gente vive de manera muy primitiva, aun en los pueblos. Se presta muy poca atención a las medidas sanitarias. Las personas pudientes están construyendo casas con comodidades y facilidades sanitarias. A las afueras de Cartagena existen dos distritos residenciales, “La Manga” al sur y “El Cabrero” en la orilla norte de la playa, que se han ido haciendo en los últimos 15 años, por fuera de las murallas de la ciudad. Se pueden ver allí hermosas residencias que combinan la arquitectura moderna y artística con el confort del clima tropical. En los pueblos más pequeños, la gente vive en ranchos de techo de palma con paredes y pisos de tierra pisada, por lo general con dos ambientes, uno de habitación y otro para la cocina. El ejemplo que dieron las autoridades de la Zona del Canal ha

tenido un impacto en el deseo de los sectores más educados de la ciudad de mejorar las condiciones sanitarias y las medidas de salud, y se puede pronosticar que en un futuro cercano el gobierno colombiano realizará obras en este campo.

### ***Educación***

Se calcula que el 70 por ciento de los habitantes de la costa son analfabetos. La educación primaria es gratuita, pero no es obligatoria. En 1912, el Departamento de Bolívar tenía 208 colegios públicos y 34 privados, con un total de 12.800 alumnos matriculados, equivalentes al 2.77 por ciento de la población. De las apropiaciones presupuestales de 1912 de \$548.728 dólares colombianos (1 dólar = \$0.9733 dólar americano), el Departamento de Bolívar contaba con un presupuesto para educación de 191.218 dólares o 34.84 por ciento del total del gasto anual.

La institución de educación superior del Departamento de Bolívar es la Universidad Departamental de Cartagena, la más grande del Distrito, con cerca de 250 estudiantes matriculados en las facultades de medicina, derecho y filosofía.

### ***Características de las relaciones comerciales de los hombres de negocios***

El hombre de negocios de Cartagena (como en el resto de Colombia), representa una clase muy alta. Es una persona muy bien informada en todas las áreas y con un especial interés por los asuntos internacionales, con buen juicio y conocimiento. Las oficinas de este tipo de gente cuentan con mobiliario moderno, con archivadores, máquinas sumadoras, máquinas de escribir, etc., que presentan una atmósfera de actividad y negocios muy agradable para cualquier visitante. Instalan vitrinas donde se exhiben las mercancías de manera atractiva (provenientes principalmente de Francia), lo que trae como consecuencia una demanda creciente por los muebles y las estanterías para la exhibición.

Antes de la guerra, la influencia era ante todo, europea, debido a que los comerciantes viajaban a muchos países y tenían intereses financieros en el viejo continente; esta tendencia se veía manifiesta en el gusto por las cosas francesas: arquitectura, muebles, ropa, etc. Por supuesto que la compatibilidad con las razas locales constituía también un factor de preferencia. A pesar de que los comerciantes locales veían en Nueva York un mercado primario para sus exportaciones de café, chicle, ipecacuana, cueros, oro y platino, la mercancía en grande la buscaban en Europa -químicos, ferretería y tinturas de Alemania; textiles de Inglaterra-. Durante la guerra, Nueva York se convirtió en el centro de negocios para las importaciones y exportaciones, así como el centro financiero que satisfacía las importaciones de Colombia en un 90 por ciento y recibía el 93 por



ciento de sus exportaciones. De allí resultó una balanza comercial de aproximadamente \$13.000.000 a favor de los exportadores colombianos.

Cuando los comerciantes de Cartagena se vieron obligados a comprar en los Estados Unidos, encontraron una serie de dificultades y malos entendidos, a pesar de las muchas ventajas que implicaba, principalmente por tener su dinero en Nueva York, pero también por la proximidad que se traducía en una rápida entrega de la mercancía. Lo que pide el comerciante de hoy es una mayor atención a sus necesidades por parte del productor y el exportador americano.

Las firmas colombianas establecidas en Nueva York, que actúan como comisionistas para las exportaciones y también compran mercancía para la exportación por su cuenta y riesgo, constituyen un gran beneficio para el comercio americano. A través de ellos se obtiene información crediticia precisa y así los productores americanos y los intermediarios reciben información respecto a las condiciones esperadas por los colombianos y, estas firmas, que se encuentran en suelo americano, pueden realizar mejores selecciones de nuevas líneas para lanzar a la venta en el mercado colombiano.

### ***Demanda creciente de nuevos productos***

Se nota una tendencia muy moderna en la compra de productos que no hayan sido antes usados ni vistos en el país. Mejor ropa, de mejor calidad y variedad, es lo que se compra y se vende. A la gente le gusta el estilo americano y le gusta comprar cosas novedosas. Los precios y el poder de compra están en aumento. Esta demanda de mercancías nuevas es particularmente notoria en los textiles, utensilios de hogar, muebles, estanterías, equipo de oficina, vitrinas, ropa íntima y calcetería, accesorios eléctricos, maletas, productos de cuero, artículos de toilette, medicinas y químicos para aplicaciones diversas.

### ***Métodos empleados en los negocios***

#### ***—manejo de las importaciones y las exportaciones de los comerciantes sirios***

Prácticamente todos los negocios comerciales se manejan en Cartagena, a través de seis grandes casas mayoristas que importan y exportan productos de la región, compran por su cuenta en el interior del país mercancía a través de agencias y sucursales debidamente establecidas. Algunas de estas grandes firmas son de propiedad de banqueros privados que invierten capital considerable en la industria local y agrícola.

Un factor poderoso para el comercio en Cartagena son los sirios, que compiten directamente con las casas de comercio más tradicionales de Colombia. Mediante el intenso comercio y el sistema peculiar de sus agencias, sucursales y comerciantes en el interior

del país, en particular en la región del río Atrato, abundante en platino, los sirios se han quedado ya con una buena mitad del negocio de este territorio comercial. No hay un solo pueblo del interior de 250 habitantes en el que no se encuentre un comerciante sirio. Estos hombres están en todas las carreteras con maletas de mercancías para la venta y el trueque. Se encuentran en la selva inaccesible del río Atrato, negociando platino, oro, tagua, balata, chicle, etc., con los indios y los negros de la región, viajando por canoas o cruzando montañas con sus mercancías, de un sitio para otro.

Los comerciantes sirios se especializan en prendas y textiles de algodón, área en la que son expertos. Las grandes casas sirias también importan mercancía en general de alta demanda en el país. A pesar de la competencia con los importadores de Barranquilla, los importadores sirios de Cartagena han sido capaces de mantener el mercado de mayoristas en los pueblos del Magdalena mediante el establecimiento de sucursales que llegan hasta Ocaña y Bucaramanga, en Santander. Estas personas han madurado un sistema crediticio especialmente pertinente para el comercio con el interior y el porcentaje de pérdidas en términos generales, no excede el seis por ciento.

Otras industrias se están viendo invadidas por los sirios. Ellos muestran interés por la agricultura y la minería. Han abierto un aserradero y un cultivo extensivo de cedro cerca de las bocas del río Atrato. Las maderas de Cedro y la caoba se llevan a Cartagena y Barranquilla a través de canoas y planchones desde el río Atrato hasta los aserríos para la venta al detal. También están cultivando el caucho.

Antes de la guerra los sirios compraban sus mercancías sobre todo en Europa, para lo cual hacían viajes anuales para comprar el inventario para todo el año. Durante la guerra, se trasladaron a hacer negocios con los Estados Unidos, pero es evidente el deseo de estos ciudadanos de regresar a los métodos comerciales y de mercado de los europeos, tan pronto como sea posible, debido al sistema de crédito. Los plazos amplios de crédito son el principio fundamental de su método de negocios. Ellos son compradores y comerciantes agudos muy dados a especular y acaparar cuando se presenta la oportunidad.

En general, los sirios pueden ser vistos como un buen elemento para el país. Se adaptan con facilidad a las costumbres y las condiciones del país y están invirtiendo sus ganancias en capital representado en ganadería, minería y tierras para la agricultura y otras industrias que reportan seguridad y amplios retornos.

### *El territorio comercial de Cartagena*

El pueblo de Magangué, con una población de 14.076 habitantes, Zambrano con tan solo 2.702 y Mompox, con una población de 15.435 habitantes están ubicados en el

Departamento del Bolívar sobre el río Magdalena, pero son beneficiarios comerciales de Barranquilla, debido a la comunicación fluvial a través de barcos de vapor. Mompo es el centro de comercio más importante. Es el distrito por excelencia de la ganadería y la agricultura y también es el depósito de productos como la tagua, las almendras de corozo y otros. Montería, Cereté y Lorica son puertos fluviales del Sinú y todo el tráfico es con Cartagena. Tolú es un pequeño puerto sobre la bahía de Morrosquillo y es el centro del tráfico del Departamento, y la comunicación con Cartagena se realiza a través de lanchas de gasolina de casi 60 toneladas de carga. La comunicación con los pueblos de Turbaco, Arjona, Soplaviento y Arenal es por ferrocarril desde Cartagena. Soplaviento y Arenal están situados en el Dique en el punto de cruce con el ferrocarril vía Cartagena-Calamar y tiene la particularidad de comunicarse por tierra o por agua con Cartagena y por agua con Barranquilla, ya que el Dique se adentra al río Magdalena en Calamar.

Arjona es también un punto del ferrocarril para las tierras de caña de Sincerín y la comunicación se realiza mediante automóviles para pasajeros y mulas de carga. No hay carretera entre Arjona y Sincerín, pero durante la temporada seca el terreno puede ser atravesado con alguna dificultad, por ser plano y liso. Durante la temporada de lluvias, el viaje a Sincerín y el campo hacia el sur es a caballo o en mula únicamente.

### *Transporte por carretera y construcción de vías*

Solo hay una carretera en el Departamento de Bolívar y corre paralela al ferrocarril de Cartagena hasta el punto La Viuda, un pequeño pueblo al oriente de Arjona. Este camino es hecho de desechos y recubierto con caliche, una gravilla fina que predomina en toda la región al norte del Dique. Esta carretera es poco usada por carros y solo algunas carretas la transitan, aunque cada vez tiene más uso de los carros procedentes de Cartagena. Se ha abierto recientemente un servicio de automóviles entre Cartagena y Turbaco a una distancia de 24 kilómetros (15 millas) y se está volviendo popular debido a la comodidad y rapidez de este modo de transporte hacia y desde Cartagena. Se cobra \$1 por persona para cada trayecto.

Los ingenieros están elaborando los planos para continuar esta carretera y conectar también a Sabanalarga, lugar donde en la actualidad termina el tren de Barranquilla. El Departamento de Bolívar está explorando la posibilidad de hacer una carretera para conectar con el transporte fluvial del río Sinú por la vía Sincerín, Chinú, Ciénaga de Oro y Montería. Esta carretera es una medida de transporte importante que conectará todos los pueblos principales del interior del Departamento con Cartagena y provee, además, transporte terrestre para la rica zona del Sinú. Toda la distancia se

encuentra sobre terreno plano y no se calcula dificultad particular para la construcción de este nuevo tramo en razón de la topografía o las alturas. Requerirá trabajo pesado la despejada de la selva y la dificultad particular radicará en el tipo de construcción para evitar daño o la interrupción del tráfico causado por las inundaciones durante la época de lluvias y luego por el paso a las montañas del interior.

### *Importancia del dique*

El dique es un canal natural del río que conecta al río Magdalena con el océano, a solo 15 millas al sur de Cartagena. Es un canal irregular de casi 60 millas de longitud, que inunda sus abundantes aguas en las ciénagas que se extienden en una amplia área al sur de Cartagena. El canal principal está relativamente definido, debido a que no tiene una corriente fuerte para cortar nuevos canales, pero el crecimiento de la vegetación acuática y los bancos naturales han ido llenando el sitio de modo que durante las épocas de bajo caudal, esta importante arteria no puede usarse sino por canoas pequeñas o barcos de carga. Durante la temporada de lluvias el agua abunda en el dique y permite el tránsito de barcos de vapor desde el Magdalena hasta Cartagena, aunque con dificultad para la travesía de 15 millas desde las afueras del dique, en el océano a través de los pantanos y las aguas de variada profundidad.

Otro factor que hace que la gente no use el canal como medio de comunicación es el Ferrocarril Cartagena-Calamar que se emplea para el tráfico de Cartagena al río Magdalena en el punto de Calamar. Esta línea, que por alguna razón conectaba con la concesión original, atraviesa grandes colinas de Turbaco, un pueblo que se encuentra a considerable altura, y el paso del ferrocarril es difícil y costoso; en este punto solo se permite el tráfico de carga liviana, dado el tipo de locomotora que transita por aquí.

No cabe duda de las ventajas que hubiera representado el dique para el transporte fluvial entre Calamar y Cartagena. Además, los costos de mantenimiento del canal abierto de forma permanente serían menores. En tiempos de la colonia española, el dique se usaba para todo tipo de tráfico y era recorrido por todo clase de embarcaciones medianamente grandes. En la actualidad, el Ingenio Central (la compañía azucarera de Sincerín), en alianza con el gobierno nacional y departamental tiene una draga que trabaja en el dique a la altura de Sincerín, lugar en el que han construido un pequeño puerto para el manejo de maquinaria, suministros y productos propios de los ingenios azucareros. Se ha extendido una línea del tren al dique (a una distancia de casi 2 millas de los edificios principales de Sincerín) donde se han construido muelles de carga, etc. Se tienen planes para mejorar todo el canal desde Sincerín hasta los pantanos y

de allí hasta Cartagena para hacer este canal navegable para barcos de algunos cientos de toneladas de carga.

***Equipo actual de ferrocarril y proyectos de construcción***

El Departamento de Bolívar cuenta con una sola vía férrea desde Cartagena hasta Calamar de 105 kilómetros de longitud. Se gastan casi cuatro horas para esta travesía. El ferrocarril fue planeado y construido por la compañía American Capital, pero fue reemplazada por la compañía colombiana Railway & Navigation Co. Ltda., una empresa inglesa con inversiones en el río Magdalena.

El tren actual está en muy mal estado y necesita reparación y cambio. Tiene 10 coches, 3 vagones de equipaje y 130 vagones de carga en caja y plana. El tendido férreo es de 36 pulgadas de grosor en roca de balasto. Tiene 39° y 2½ por ciento es el máximo permitido. Las elevaciones agudas y las curvas cerradas (70 metros de radio) en las cercanías de Turbaco, hacen imposible que la actual locomotora con los combustibles usuales pueda tirar de vagones pesados. Durante la guerra, se usaba la madera mezclada con carbón como combustible. A lo largo del trayecto hay tanques de agua y canecas de carbón en los kilómetros 15, 26, 69 y 105. También hay rampas para ganado a ciertos intervalos a todo lo largo de la línea férrea.

Los talleres de propiedad de la compañía del ferrocarril están en El Espinal en el kilómetro 2. El equipo incluye una fundición, una máquina de jabón, tornamesa, tanques de agua de cemento y madera, todo lo que se requiere para los servicios de reparación de la vía. Estas estaciones de servicio en la vía están ubicadas en Turbaco, Arjona, San Estanislao, Soplaviento y Calamar. Hay además una bodega en Calamar que consta de un equipo de 15 toneladas en un radio de impacto de 20 pies. No obstante, no hay estaciones de carga para los vapores hasta el momento y toda la carga se maneja por medio de estibadores y cargueros. Debido al estado de las finanzas locales y la mejoría en la situación fiscal de varios departamentos, la tendencia actual es que los departamentos construyan sus vías férreas, y reciben del gobierno central un subsidio por kilómetro construido. Estos auxilios se financian a través de los títulos internos de préstamo.

El Departamento de Bolívar lleva a cabo una encuesta sobre la ruta proyectada de una nueva línea de Cartagena–Montería que unirá la nueva ruta con el ferrocarril que se encuentra en construcción por el Departamento de Antioquia. Este último tiene como objetivo llegar al mar por el golfo de Urabá. El gobierno nacional ha aprobado una subvención de 15.000 dólares colombianos por cada kilómetro de esta nueva línea y las finanzas del Departamento de Bolívar están en condiciones de garantizar la con-

tratación de un importante préstamo extranjero para tal fin. La cámara de comercio de Cartagena también ha autorizado la suma de 20.000 dólares colombianos para sufragar los costos de la encuesta y estimular la construcción propuesta. De acuerdo con los planes preliminares, se construirá un tramo con rieles más gruesos y la construcción y el equipo estarán de acuerdo con las necesidades actuales de la región y los requisitos del tránsito, siendo la preferencia un sistema eléctrico con locomotora diesel liviana.

### ***Facilidades portuarias y de la bahía***

La bahía de Cartagena está anclada a la tierra y el canal al muelle que aunque angosto, es suficientemente profundo para el paso de vapores oceánicos, y la profundidad promedio es de 30 a 40 pies. La creciente demanda del comercio requiere de mayores facilidades de las que en la actualidad ofrece. Las mejoras al presente muelle fueron llevadas a cabo por una compañía inglesa, la Colombian Railways and Navigation Co., hace 24 años. El embarcadero localizado en la bahía tiene tres atracaderos y es de 500 pies de largo por 120 pies de ancho. Una bodega de aduanas está ubicada en el muelle y una segunda bodega de 305 pies por 40 se usa para almacenar la carga de exportación. Se ofrecen, además, otros servicios de almacenamiento. La capacidad total del puerto se estima en 3.625 toneladas.

La carga general se descarga a una rata de cerca de 25 toneladas por hora y se cargan 30 toneladas por hora. La naturaleza de la carga y la necesidad de equipo guinche determinan el tiempo requerido para cargar o descargar la mercancía. La carga que se encuentra dentro de la embarcación se debe descargar a cubierta y llevada a la bodega de aduana. Los vagones del ferrocarril se dirigen a la bodega y sacan y llevan productos a la bodega y se descargan a mano. Los paquetes grandes y pesados se mueven con grúas manuales de 15 toneladas. La capacidad de almacenamiento en la cubierta es de 3.000 toneladas y para embarcaciones de salida es de 3.500 toneladas. Se ofrecen 12 vagones como facilidades para mover la carga. La carga no está asegurada mientras permanezca en cubierta o en el cobertizo. Toda la mercancía se despacha por barco a las aduanas y el recibo está totalmente controlado por el gobierno.

Se cobra una tarifa de \$10 por embarcación con servicios sanitarios. Los otros cobros son: embarque, \$0.18 por peso bruto de la carga en tierra; pilotaje, \$0.01 por tonelada neta de la embarcación matriculada; costo por servicio de faro, \$0.05 por tonelada neta de la embarcación matriculada, hasta 100 toneladas, \$0.025 por cada tonelada que sobrepasa las 100 toneladas. Sobre tonelaje, \$2 por toneladas bruta de carga en tierra. No hay cargos extras por las boyas. El trabajo en los barcos lo realiza un equipo de empleados de la compañía del ferrocarril. Por lo general, se mantiene un equipo permanente de 35 a 40 hombres, pero

hasta 150 se contratan en caso de necesidad. El salario regular es de \$1.20 diarios por ocho horas de trabajo y \$0.30 por hora extra diurna; \$2.40 es la tarifa para el trabajo nocturno. La mayoría de empleados son negros y criollos. Unos pocos supervisores experimentados reciben \$3 por día y \$0.60 por hora extra. Se pagan \$6 por recargo nocturno.

Los dueños de los barcos deben pagar los daños causados al embarcadero por sus mercancías cuando aún se encuentran en puerto. De otro modo, la aduana deberá asumir la responsabilidad en caso de pérdidas o daños. La mercancía no reclamada por sus consignatarios en un período máximo de seis meses, queda a disposición de la aduana y se vende en remate público. La responsabilidad de la compañía naviera cesa cuando la mercancía es recibida por la aduana en el muelle.

### *Transporte de agua por las arterias fluviales del Sinú y el Atrato*

Las regiones de los ríos Atrato y Sinú son comercialmente dependientes de Cartagena. Los medios de comunicación son pequeños vapores y barcos de motor que se mueven entre Cartagena y el puerto marítimo de Tolú en el golfo de Morrosquillo, en las bocas del río Sinú y luego van al puerto de Cispatá y arriba del río Sinú hasta Montería, cuando el estado del río lo permite; también van desde Cartagena hasta Quibdó en la cabecera del río Atrato, vía al golfo de Urabá. Las embarcaciones involucradas en el tráfico hacen trayectos ida y vuelta a Tolú, pero los mismos barcos no hacen el trayecto por el Sinú y el Atrato. El trayecto es por mar abierto a través de "Bocachica" y a través del golfo de Morrosquillo. Durante la temporada seca del año, estas pequeñas embarcaciones que navegan por aguas de profundidad de 6 pies, no pueden navegar el río Sinú hasta Lorica, y en tiempos de excepcional sequía, ni siquiera llegan a Lorica. Cuando estos barcos no pueden llegar a Montería, que es el principal pueblo de la región, el tráfico se realiza por medio de pequeñas barcas y grandes canoas. La boca del Sinú, sin embargo, no presenta las mismas condiciones en las arenas como las del Atrato o el Magdalena.

El río Atrato es una arteria más larga que el Sinú y recibe agua en abundancia, por encontrarse en una región de precipitación abundante, pero cuando el río está muy hondo y navegable, hasta naves grandes pueden circular a diferencia de las que normalmente transitan por el río, pues las bocas se obstruyen con bancos de arena que son peligrosos para la navegación. Los accidentes son frecuentes y muchos han naufragado tanto en la costa como en el río. Durante temporadas excepcionalmente secas, ni las embarcaciones pequeñas pueden transitar el río. En ocasiones, los barcos permanecen atracados durante 10 días y en ocasiones hasta meses. La costa es también peligrosa, pues no cuenta con ayudas para la navegación. Los accidentes son frecuentes y hay

con frecuencia naufragios en la costa y en el río. Un buen promedio son dos viajes al mes en condiciones favorables buen volumen de agua.

Las comodidades para los pasajeros son limitados así como las facilidades ofrecidas. La primera clase tiene camarotes, pero no están dotados con nada diferente de lo básico. Los pasajeros deben llevar sábanas, cobijas, toallas y sus artículos de aseo. La comida que se sirve a bordo es ordinaria y pobremente preparada. El pasajero hace bien en llevar sus provisiones de comida, agua embotellada, etc. Es fundamental llevar un buen mosquitero. En Lórica, Montería y otros puntos del río Sinú los hoteles del río son muy primitivos. La comida es mala y las pésimas condiciones de aseo son la regla y no la excepción. El clima es tropical, por tanto, los insectos abundan en cantidad. Los mosquitos son una fuente constante de incomodidad y peligro. El río Atrato es aún más arcaico. No cuenta con pueblos grandes hasta llegar a Quibdó, aunque hay caseríos de negros y de indios en todo el trayecto del río. Aquí los indios y los negros viven en su estado aborigen siendo los indios absolutamente incivilizados. Por regla general, son pacíficos e inofensivos, cuando no se sienten atacados.

Quibdó está localizado en el banco oriental del río Atrato y tiene una población de 6.000 habitantes. El pueblo ha sido siempre rico en platino. Las lluvias en esta región son incesantes, ocasionando frecuentes inundaciones, lo que afecta el éxito de la agricultura. Aquí se encuentran varios tipos de caucho junto con raíz de ipecacuana y tagua.

### ***Servicio de carga marítimo y en el río Magdalena***

Las embarcaciones de nueve flotillas navieras llegan a Cartagena. El aumento del comercio de café y la cantidad de carga ofrecida, hacen de éste un atractivo para las compañías navieras. Sin embargo, los grandes barcos de carga que llegan a Puerto Colombia o a Cartagena, en muchas ocasiones tienen que irse sin la carga esperada, por ejemplo de café, etc. Este fue el caso durante tres meses en 1919, cuando las condiciones del río Magdalena hacían imposible la entrega de carga en la costa, debido a la congestión de café y otros productos de exportación en los diferentes puntos del trayecto. Las mercancías de las bodegas fueron las más afectadas por los daños causados por la intemperie.

### ***Agricultura***

#### **Azúcar**

La caña de azúcar crece sin necesidad de riego en la región de Cartagena y se produce un promedio de 60 toneladas por hectárea (2.471 acres) anualmente. Algunos cañaduzales del



sector tienen 15 años de sembrados y aún producen sin necesidad de fertilizantes ni sustitución. La tierra para la caña se puede comprar a \$1.50 la hectárea, y el costo de desyerbe y cercado no excede los \$20 por hectárea, pero este cálculo no incluye el alistamiento del terreno para el cultivo. Sólo en un cultivo de caña de azúcar se utiliza maquinaria moderna en toda la costa y es el de la Compañía Colombian Sugar Co., que tiene cultivos e ingenios en Sincerín, y que se conoce localmente como Ingenio Central.

La compañía cuenta con un capital de \$2.000.000 y emplea entre 3.000 y 5.000 hombres, de acuerdo con la temporada. La extensión total de la propiedad, incluidas las tierras sin tratar y las de pastaje para la ganadería es cercana a 18.000 hectáreas (44.478 acres). Hasta el momento, se han invertido un total de \$1.400.000 y el proyecto incluye molinos con tres unidades nuevas y de alta potencia. En promedio, 2.000 hectáreas (4.942 acres) de caña se cultivan cada año sin utilización de riego. La producción promedio es de 40 toneladas por hectárea (16.19 toneladas por acre), aunque con alguna frecuencia se han alcanzado 60 toneladas por hectárea (24.28 toneladas por acre). El valor de la planta se calcula en \$1.500.000. La capacidad es de 1.000 toneladas de caña y cada año se destina a la producción de azúcar refinada un promedio de 100.000 toneladas. El porcentaje de la extracción sobre la base del peso de la caña es superior al 9 por ciento.

La gerencia de la compañía Colombian Sugar Co., es muy moderna y eficiente en todos los aspectos. El cultivo cuenta con un sistema de tren muy completo para el manejo de la caña y el despacho por la vía del Dique. Para el arado se utilizan tractores de ruedas y de oruga. Los cañicultores son usualmente los “colonos” o arrendadores, como en el conocido sistema cubano. Al colono se le asigna un tramo de tierra limpia y, en la mayoría de los casos, el ingenio le financia todo lo que necesita mediante el almacén de comisariato de la Compañía, establecido con dicho fin. También se hacen avances a los agricultores para que puedan pagar la nómina de sus empleados, aunque por lo menos un 75 por ciento se devenga en mercancía. La caña se paga a una tasa de \$2.50 por tonelada puesta en el ingenio y se cargan directamente al colono. Una buena producción es de 60 toneladas por hectárea aunque a veces la producción es menor a 18 toneladas y otras de 30 o 40 toneladas.

Se espera abrir más cultivos de caña a 6 millas hacia el sur, cerca al pueblo de María la Baja donde se encuentran tierras más adecuadas que las cercanas al costado norte del dique, debido a la alta retención de humedad de la tierra durante la temporada seca. Esta condición aumenta aún más al sur y suroccidente de Sincerín y se observó en marzo de 1919, después de cinco meses de sequía, que el pasto *Para* cerca de María la Baja estaba aún verde y el ganado gordo y saludable, mientras que en Sincerín los pastos estaban secos y amarillos, y el ganado se vio obligado a correrse al lado del río y el dique para encontrar

alimento y agua. Estas nuevas tierras del ingenio Colombian Sugar Co., necesitará un tramo nuevo de 6 millas de ferrocarril que ya se está proyectando. Ya se han vendido grandes cantidades de azúcar a la Comisaría del Departamento del Canal de Panamá, mediante un pedido de 1.000.000 libras. Sincerín posee la ventaja de tener acceso por el río y por tierra a través del ferrocarril del Magdalena, la arteria al interior.

## **Arroz**

El arroz se ha convertido en uno de los alimentos básicos de la dieta del país y cada vez se consume más en Sur América. En el momento, se consigue arroz nativo de baja calidad que se vende en el mercado abierto, en presentaciones pequeñas de 100 libras, a \$12.50 para mayoristas. El precio varía entre \$11 y \$14 las cien libras, según la época del año y las condiciones del mercado. El arroz procedente de los Estados Unidos se importa aún en grandes cantidades, a pesar de que este grano brota con facilidad en esta región, con un mínimo alistamiento de la tierra.

Se está construyendo un moderno molino de arroz cerca de Cartagena con una inversión inicial de \$10.000. La planta física ya está terminada y solo le falta el techo. Debido a la guerra, el material que se había pedido junto con la maquinaria se demorará en llegar. El molino está situado en la Bahía en donde se construirá un embarcadero para recibir las materias primas y despachar el arroz limpio al interior del país, donde se obtiene mejor precio que en los mercados extranjeros. La capacidad de depuración de la cáscara de arroz del molino será de 2.000 barriles de 160 libras cada 24 horas. El arroz tiene un 50 por ciento de desecho por bulto. La compañía tiene planeado cultivar 2.000 hectáreas (4.942 acres) de arroz en 1919 y gradualmente incrementar esta extensión a 8.000 hectáreas (19.768 acres). Se hizo un intento en 1918 por cultivar arroz de manera extensiva al sur de Sincerín, para lo cual se importaron un tractor de vapor de 25 caballos de fuerza, arados de disco, rastrillos, etc. Se cultivaron 1.482 acres de arroz, pero las lluvias de invierno nunca llegaron y el arroz se quedó sin agua durante cinco meses. El cultivo fue un fracaso y solo se cosechó el 20 por ciento, pero a pesar de esas condiciones, lo poco cosechado cubrió los gastos de la maquinaria y quedó algo de ganancia. Se cree que algunas variedades de arroz requieren cierto tipo de riego, como es el de hacer acequias para recolectar las aguas y evitar las inundaciones.

## **Algodón**

El algodón se vende en Medellín para el consumo local de las hilanderías a 60 centavos el kilo (2.2 libras). Se vende con semilla por lo que debe ser lavado en la fábrica. Las

textileras de la costa y del interior no consiguen suficiente algodón nativo, a pesar de los incentivos que se les ha ofrecido a los agricultores. El algodón colombiano es muy fino y de fibra larga y por esa razón no es de la preferencia de los hilanderos, pues ellos usan algodón áspero y de muy baja calidad. A pesar de que extensiones considerables han sido cultivados de tiempo atrás, se registra muy poco progreso en un renglón tan importante de la industria.

En la actualidad el algodón se cultiva sin previa preparación de la tierra; sólo se corta y se quema la maleza y la mala hierba que queda se corta con machete. Durante los tres primeros años, se siembra maíz entre las hileras de algodón y no es necesario volver a cultivar durante los siguientes cinco años. En el primer año de cosecha se sacan mil libras de algodón por hectárea y 2.000 en el segundo y tercer año. La semilla americana se utiliza mucho, pero los expertos opinan que los agricultores deben preferir la semilla nativa, debido a su fibra larga, a la fuerza de tensión del hilo y la resistencia a las plagas de insectos. La hebra es de  $1\frac{3}{8}$  a  $1\frac{1}{4}$  pulgadas de longitud, cuando es de semilla del Mississippi. Este algodón es muy similar a la calidad de isla del mar, pero la fibra es más sedosa y larga, y es muy adecuada para la hilandería local. En 1914 el algodón colombiano se vendió en Liverpool a 24 centavos la libra y la producción de ese año fue de 789.390 libras de algodón sin tratar. En 1917, se despachó algodón colombiano a los Estados Unidos por un valor de \$23.777. En la actualidad, la producción local no alcanza a suplir la demanda por lo que aún hay importación de algodón. No obstante, la producción de cualquier producto a gran escala requiere del establecimiento de condiciones de mercado con conexiones directas con Estados Unidos o los países de la costa occidental de América del Sur.

## **Tabaco**

En el área vecina al pueblo del Carmen, el tabaco se siembra para la exportación y para el consumo doméstico. Esta región produce una calidad excelente de tabaco, que se vende en los mercados de Francia y los Estados Unidos, a pesar del desconocimiento de métodos modernos de selección de la semilla, curado, etc., que no se usan en el país y del descuido en la siembra. Ocasionalmente, la maleza se corta y se quita. En 1919, 341.217 libras de tabaco por valor de \$35.683 se exportaron a Estados Unidos desde Cartagena.

## **Banano y coco**

El banano y el coco son los principales productos de la dieta de la gente común en el campo y en los pueblos pequeños. Todo rancho tiene sembrada al lado una mata de

plátano para el consumo doméstico. Se cultivan dos variedades: el banano común, que se come crudo y el plátano que se cocina de diferentes maneras. Este último es quizás, el producto que más se produce en el país. En Bolívar no hay cultivos a gran escala de banano para la exportación.

El coco se produce en abundancia en la costa occidental de Cartagena y hay pequeños cultivos de propiedad de prósperos negros de la región. Esta industria podría aumentar en toda la región de la costa desde Cartagena hasta el Golfo de Urabá. Durante 1916 se exportó desde Cartagena coco por valor de \$35.777, con destino principal a la ciudad de Panamá. Durante 1917, tan solo se exportó el equivalente a \$18.626 en coco, de acuerdo con las estadísticas oficiales, pero el comercio a través de goletas a Panamá y Cuba se incrementó. En 1918 el valor exportado a los Estados Unidos y la zona del Canal no alcanzó ni los \$4.000. En Medellín y otros sitios del interior, el coco se vende a 12 centavos al por menor, mientras que en el precio del mercado local en Cartagena es de 6 a 9 centavos cada uno. La pulpa del coco se mezcla con el arroz y por eso se ha vuelto un producto de consumo frecuente y ciertamente constituye una oportunidad para el desarrollo a gran escala de una cultura tanto del coco como del banano para la exportación. Cada palma de coco produce \$1 neto por año después de seis años y se calcula con base en la venta de un lote de coco por palma, cuya producción es de \$5, con un veinte por ciento de recargo neto sobre el avalúo.

### **Maquinaria agrícola y molinera**

De un total de \$2.000.000 de la maquinaria importada a Colombia por año, solo un 10 por ciento corresponde a maquinaria agrícola. Los arados son prácticamente desconocidos, a excepción de Sincerín. Los arados americanos se probaron por primera vez cerca de Montería en el río Sinú, pero fue un fracaso debido a la falta de conocimiento sobre su uso. Los agricultores locales dicen que los arados no son necesarios en esta región porque la tierra es muy rica y no necesita preparación. La introducción de implementos agrícolas modernos y maquinaria va a ser difícil en esta región y sólo mediante la demostración se podrá convencer a la gente de las ventajas de los métodos modernos. Más capital y mayor conocimiento de las oportunidades de exportación de los productos se requieren para desarrollar aún más la agricultura.

En la actualidad el mercado de los equipos de molino de cereales como el arroz, las semillas de aceite y el azúcar es limitado. Debido al bajo costo de la madera y la abundancia, se prefieren las calderas pequeñas, pero por la dificultad de transporte de la maquinaria pesada hacia el interior del país, se están prefiriendo los motores de gasolina. El pe-

tróleo se obtiene de las refinerías de Cartagena. Luego cuando el algodón se cultive de manera más extensiva en el distrito del Caribe, las desmotadoras tendrán una mayor demanda. Hoy por hoy, las herramientas más utilizadas son los machetes, las hachas y las coas que son azadones pesados y gruesos.

### *Necesidad de inmigrantes – leyes laborales*

Se requiere de inmigrantes, no porque haya en la realidad una escasez de mano de obra, sino porque los extranjeros le pueden enseñar a la gente a convertirse en trabajadores calificados. Mejores condiciones de salubridad llegarán a medida que haya más desarrollo. Los jóvenes colombianos pueden aprender fácilmente el uso de maquinaria, el hilado, etc. Las mujeres son trabajadoras rápidas y pacientes en la industria textilera y son más constantes que los hombres. En las obras pesadas de la construcción, como la de vías férreas, la minería y la extracción de petróleo, los hombres hacen en promedio el trabajo de dos días en una semana. Este promedio es mejor en el interior. Las ciudades tienen un pequeño sector de ebanistas, carpinteros, herreros y otros artesanos de oficio. Se hacen trabajos excelentes con terminados en maderas finas. El salario promedio para los agricultores en Bolívar es de \$0.60 diario. El pago se calcula con base en tareas realizadas. Los estibadores, trabajadores del puerto y otros oficios similares ganan \$0.80 a \$1.20 diarios.

En 1915 el gobierno pasó una Ley de Compensación Laboral. Esta nueva Ley beneficia a los empleados de las plantas eléctricas, vías férreas, aguas, ferrocarriles, cervecerías, destilerías, fábricas de fósforos, edificios y construcciones, minas, canteras, plantas de manufacturas que utilizan electricidad y empleados oficiales de distintas clases. Los empleadores pueden también proteger a sus empleados mediante la toma de unas políticas de “cobijo”, con compañías aseguradoras.

Recientemente, Colombia ha padecido huelgas laborales que han sido controladas con algún nivel de violencia. En enero de 1918 se produjeron huelgas a lo largo de la región costera sobre el Caribe. La ley marcial se declaró en Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. El movimiento tuvo su origen en cuestiones políticas y de las condiciones impuestas por la guerra, debido al cierre casi total de las exportaciones oceánicas y el consiguiente desempleo. Durante la primavera de 1919, hubo muchos disturbios locales en el área del río Magdalena, entre los empleados del ferrocarril, los estibadores, los empleados de puertos y los aserradores. Estas huelgas siempre se han solucionado mediante el otorgamiento de mejores salarios a los trabajadores.

### *Productos forestales de la región occidental de Cartagena*

La riqueza natural del sector forestal de la región occidental de Cartagena es, sin duda alguna, enorme, pero este potencial no está concentrado en un área de fácil acceso, lo que la convierte en un recurso casi imposible de explotar. La región del río Atrato en el lado del Pacífico, contiene mucho cedro valioso, pero las dificultades naturales y la escasez de transporte hacen imposible su explotación a gran escala. El suministro actual satisface las demandas locales.

Durante 1918, Cartagena exportó a los Estados Unidos las siguientes cantidades de productos forestales, la mayoría recolectados por los negros y los nativos del interior, en un área que se extiende hasta la cabecera del río Atrato:

ARTÍCULO	LIBRAS	VALOR	ARTÍCULO	LIBRAS	VALOR
BÁLSAMO DE COPAIBA.....	7.365	\$3.804	TAGUA (MARFIL NATURAL)....	4.063,011	\$156.819
ACEITE DE CANIME.....	11.401	6.148	ACEITE DE PALMA.....	65.076	9.530
CEDRO Y CAOBA.....	<sup>(1)</sup> 1.200.639	71.887	CHICLE DE BALATA.....	395.318	174.761
CHICLE.....	86.585	41.450	FIBRA DE SISAL.....	20.882	2.671
IPECACUANA.....	47.181	98.564	EXTRACTO DE TANINO.....	733.751	44.223

<sup>1</sup> pie.

### **Almendras y plantas medicinales**

Otro producto que merece ser mencionado es la almendra de palma de corozo. Esta es la misma palma de cohune de América Central, y se encuentra en abundancia en los llanos de Bolívar hasta el río Atrato. Hay provisiones ilimitadas del producto. Cuando se limpian tierras para la ganadería, se dejan en pie las palmas de corozo y se recolectan las semillas y se venden en la fábrica de esta industria ubicada en Cartagena y Montería sobre el río Sinú. La recolección del corozo no representa ninguna dificultad. La cosecha se da dos veces al año, una vez las palmas han alcanzado su madurez, lo que sucede cuando la planta tiene entre cuatro y cinco años de edad. Las almendras son muy nutritivas y el aceite ha sido usado por los nativos desde hace siglos. La extracción produce 25 por ciento de aceite puro por carga de almendras después de haber sido secadas. Se pueden esperar aproximadamente 25 libras de almendra de cada palma por año y crecen cerca del suelo. Uno de los principales productos para la exportación en Cartagena es la tagua. El suministro mayor proviene de la región del Atrato, aunque también por el Pacífico colombiano se exportan grandes cantidades de tagua.

Las selvas de Bolívar y las regiones del Atrato y el Sinú, en particular esta última, son ricas en plantas medicinales como la ipecacuana, la zarzaparrilla, la corteza de chinchona

o quinina, la cáscara sagrada y muchas otras. Cerca de \$50.000 se obtienen de estos productos y se despachan cada año por Cartagena hacia los Estados Unidos. También hay palmas que producen gomas y esmaltes, como la famosa palma de cera, pero poco o nada se ha hecho en esta región por industrializar la recolección de los nombrados materiales en cantidades para conformar verdaderos mercados.

### **Desarrollo de la industria del cedro**

Una firma siria ha abierto un aserradero a 30 millas del río Atrato y 6 millas de la costa. Tiene un terreno de 5.000 hectáreas (12.355 acres) a lo largo del río. Debido a que el cedro más cercano ya fue cortado, la compañía ha sembrado 20.000 árboles jóvenes en la ribera del río y se planea sembrar 10.000 árboles anualmente, para garantizar una fuente futura de troncos de cedro para el aserradero. A los negros que viven cerca del río se les ha convencido también de sembrar entre 5.000 y 6.000 árboles cada año. La cantidad de madera actual es irregular y el aserradero no realiza un trabajo constante por la falta de madera. Debido al hecho de que durante el verano, en el mes de diciembre, los brazos del río se secan, los troncos no pueden ser enviados regularmente al aserrío y se esperan las épocas de lluvia para reiniciar su despacho. Se han hecho trabajos y construcciones importantes para el acceso del aserrío al río. Desde 1906 los dueños han invertido cerca de \$250.000 en esta propiedad. La semilla de cedro nativa tarda 10 años en crecer al tamaño adecuado para ser aserrada. Un tronco de cedro de 10 años de maduración se estima en \$10. El costo del cedro puesto en el aserradero es de \$0.01 por pie tabla. El precio al por menor en Cartagena es de \$0.06 o \$0.07 por pie tabla. El consumo mensual de madera en la costa Caribe en pies tabla es el siguiente: Cartagena, 35.000; Barranquilla, 80.000; Puerto Rico, 100.000. También hay mercado en Colón, Panamá y Curazao. Los dueños de esta empresa dicen que hay mucho espacio para la expansión ya que cerca del aserradero actual, a solo 4 millas de distancia, existen tres caídas de agua de las cuales se derivaría una fuerza adicional de 5.000 caballos.

### ***Petróleo***

A pesar de los muchos indicios de presencia de petróleo en la costa desde Puerto Colombia hasta el río Atrato, las exploraciones petroleras han sido un fracaso hasta el momento. En el Distrito del Sinú se han invertido \$750.000, capital de una compañía petrolera americana sin resultados definitivos. Otros trabajos de perforación se han llevado a cabo cerca de Turbaco y no se encontró petróleo en cantidades que ameriten su explotación.

A juzgar por las opiniones de los muchos ingenieros que han estudiado el territorio, se piensa que no se encontrará petróleo en las costas y que los futuros proyectos de exploración deben hacerse en distritos lejanos a Cartagena, detrás de la línea del pie de monte, justo al norte del gran giro del río Cauca.

Hay rumores también de los indicios de petróleo en las regiones del río Atrato y el Chocó, y los nativos han dado muestras frecuentes de crudo de alta calidad. El trabajo de exploración en estas regiones sería extremadamente difícil por el mal clima y las densas junglas que rodean el lugar.

### ***Yacimientos de oro y platino***

Los ríos Chocó y Atrato son afluentes comerciales de Cartagena. Por tanto, los comerciantes de Cartagena son los más fuertes compradores de platino y oro de aluvión de dichos ríos y también suplen las mercancías necesitadas en la región, a través de sus agencias de Quibdó, Istmina y Baudó. El desarrollo de transporte fluvial en el río San Juan le ha restado comercio a Cartagena, y el distrito ha sido invadido por comerciantes de Medellín en Antioquia.

### **La producción de platino estimulada por los altos precios de la guerra**

Colombia produce en promedio 30.000 onzas troy de platino anualmente, que procede casi en su totalidad del Distrito de Quibdó. Los altos precios que prevalecieron durante la guerra estimularon extraordinariamente la producción de este importante metal, y distritos enteros sobre la costa y los ríos al occidente de Cartagena se despoblaron, pues la gente emigró al distrito del platino para buscar oro y platino.

Durante el año fiscal de 1917-1918, la producción en peso del metal bajó debido a la prolongada temporada de sequía, en la región de más abundantes lluvias, éstas no se materializaron. Mucha gente se vinculó a este oficio, pero la producción *per cápita* no fue normal respecto a años anteriores, cuando los precios eran mucho menores. El agua que se usaba para lavar el metal se recogía en las noches en pozos formados en los bancos ribereños. De esta forma, el trabajo era más duro y se perdía mucho tiempo.

El plátano y el pescado son los productos básicos de la dieta de los negros y los indios que explotan el platino y estos productos valen en Quibdó diez veces más que en otro distrito del bajo Atrato, que es el centro de acopio de dichos productos. El alto precio de \$105 por onza fijado por el gobierno de los Estados Unidos durante 1918, estimuló mucho el trabajo en esta industria, aunque como ya se mencionó, la producción total no fue proporcional al aumento de la mano obra.



### **Cartagena: el centro de acopio del Distrito de Quibdó**

El Distrito del río Condoto es también un gran productor de platino de formación aluvial, y debido a la naturaleza quebrada de su terreno y la espesa selva, no se puede hacer un cálculo de la futura producción o de la extensión real del terreno explotado. Al parecer, la extensión real es menor a la imaginada. En esta región predomina el platino, y se encuentra cerca de un 4 por ciento de oro junto con el platino en las arenas y sólo un 10 por ciento de platino en el lado de Quibdó. Otra región productora del Distrito de Quibdó es el área cercana a la cabecera del río Quito, que se está trabajando más que nunca.

Cartagena es el centro de abastecimiento de la región de Quibdó. Mercancías importadas equivalentes a casi \$1.000.000 se despachan desde Cartagena anualmente a esta región, sobre todo textiles de algodón. Quizás el 60 por ciento de esta cantidad está conformada por prendas de algodón barato. Los grandes importadores sirios de Cartagena tienen sucursales en Quibdó e Istmina. Los comerciantes viajan por los ríos en canoas para intercambiar sus mercancías por platino.

Se dice que el Distrito de Chocó contiene muchos otros minerales como cobre, plomo, plata, paladio, etc., pero poco se sabe de las cantidades reales o del valor de los yacimientos. Los nativos explotadores de mineral tienen muestras de malaquita.

### **Mano de obra y clima**

La mano de obra disponible es insatisfactoria. Después de trabajar en el río durante unas cuantas semanas, y recibir buen pago, se devuelven a sus casas por el resto de la temporada. A pesar de haber unos 300.000 hombres dedicados la explotación del platino en un solo año, no son más de 3.000 los que trabajan al tiempo. El clima es muy malsano. Muchas compañías han fracasado en sus intentos por poner en funcionamiento grandes dragas para la extracción del oro y el platino de esta región.

### ***Industria***

A lo largo de toda la costa hay un interés creciente por la industria local. Se tienen planes para el futuro de desarrollos industriales, tan pronto sea posible la importación de maquinaria y equipo. Los textiles, el vidrio, las vajillas de barro cocido, los fósforos, los sombreros, la harina y el azúcar son los productos principales de este Distrito. Probablemente la industria más importante es el ingenio Colombian Sugar Co., con un capital de \$2.000.000 que emplea entre 3.000 y 5.000 hombres, según la temporada. La Fábrica de Extractos

Tánicos ha estado cerrada durante dos años debido al fracaso de sus experimentos relacionados con el proceso químico de la extracción del ácido tánico de la corteza del mangle. El capital estimado de inversión de esta planta es de \$200.000.

### *Exportaciones*

Las estadísticas que muestran las cantidades y valores declarados correspondientes a exportaciones desde Cartagena hacia los Estados Unidos, da un total de \$9.823.635 para el año calendario de 1919, una ganancia de \$2.947.295, comparado con 1918, cuando la mercancía de exportación alcanzó un valor de \$6.876.340. El café constituye el ítem más importante. 40.490.072 libras de café por un valor de \$6.540.558 se exportaron en 1919. Otras exportaciones importantes fueron las de cueros, estimadas en \$1.038.516, sombreros por \$318.569 y caucho por \$125.052.

### *Moneda y banca*

La moneda actual es el incontrovertible papel moneda, basado en la moneda inglesa por su peso y fineza y la moneda de plata fraccionada. Las tasas de cambio varían, pero el promedio durante 1919 fue de 0.85. La tasa de interés es del 2 por ciento mensual. Sin embargo, el establecimiento de bancos americanos ha reducido dicha tasa a un mínimo de 11 por ciento anual en la mayoría de los casos.

El Banco Mercantil de las Américas tiene sucursal en Cartagena bajo el nombre Banco Mercantil Americano de Colombia. El Banco de Bolívar, con un capital de 500.000 dólares colombianos, y el Banco Industrial, con un capital de 300.000 dólares, están también localizados en este Distrito.

## MEDELLÍN Y EL DISTRITO COMERCIAL

### *Ubicación, topografía y clima*

El Departamento de Antioquia, situado en la parte central norte de Colombia, es la región más poblada de toda la república; con un área de 24.401 millas cuadradas de extensión, limita con el golfo de Urabá, en las bocas del río Atrato, en una longitud de aproximadamente 150 millas; el río Cauca en su parte central, así como los afluentes Nechí y el San Jorge, y el río Magdalena en el oriente.

Todo el Departamento es una masa de montañas y colinas con pequeños valles entre ellas. El clima en esta región, localizada a 6 o 7 grados al norte del Ecuador es una

elevación sobre el nivel del mar. Todo el distrito sobre el oriente del río Magdalena es tropical, como lo es su parte norte en el límite con el Departamento de Bolívar, donde hay lluvias más abundantes que en el sur. La porción del Departamento conocida como la región del Urabá, que se extiende hasta el océano en el golfo de Urabá, es extremadamente tropical. Al sur del valle del río Cauca, donde la altura es cercana a los 3.000 pies, el clima es semitropical y la temperatura promedio es de 76° F. La capital es Medellín, situada al sur en la conjunción de las cuatro cadenas montañosas, posee un clima de eterna primavera y las condiciones de salubridad de esta ciudad son mejores que en las ciudades de la costa como Santa Marta, Barranquilla o Cartagena. Casi cualquier temperatura deseada se puede encontrar en este Departamento, solo subiendo las montañas que rodean la ciudad. No hay estaciones claramente definidas, pero el año está dividido en dos períodos lluviosos y dos períodos secos cada uno de tres meses de duración; la temporada principal de lluvias comienza en marzo.

## **POBLACIÓN Y CARACTERÍSTICAS RACIALES**

El Departamento de Antioquia tiene una población de 817.530 habitantes y se divide en 10 provincias. Medellín, la capital de la Provincia Centro, y capital del Departamento, tenía en 1918 una población de 79.146.

Se dice que la gente de Antioquia es descendiente de los judíos españoles que emigraron a Colombia durante los tiempos de la colonia. Existen numerosas evidencias de la preservación de la pureza de la raza española, aun en las clases más bajas. Algunos negros de las regiones costeras habitan el Departamento, aunque en alguna medida la sangre india y en menor proporción, la negra, han sido absorbidas.

Los antioqueños son buenos trabajadores y poseen una gran perseverancia e ingenuidad debido a que luchan duro por ganarse la vida. Aún más, son buenos negociantes y son comerciantes perspicaces. Un aspecto importante que se debe destacar es la calidad industriosa de las clases bajas y su deseo generalizado por tener propiedades. Estas personas son economizadoras, ahorrativas e inteligentes. En la ciudad de Medellín los bienes raíces se venden con gran éxito a través de planes de vivienda para trabajadores, sirvientes y otras clases menos pudientes.

## **CONDICIONES DE VIDA**

Como en todas las ciudades de América del Sur, Medellín presenta los rasgos de la vieja colonia, al lado de tendencias muy modernas. Muchos de los viejos edificios de adobe se están cambiando por construcciones de concreto, edificios de varios pisos, de diseño

atractivo y se evidencia mucha actividad para las mejoras en todos los campos. Esta condición es verificable debido a la demanda creciente de accesorios eléctricos, artículos de plomería, luz eléctrica y servicio de teléfono y productos de acero de todo tipo.

El antioqueño acomodado vive en casas muy lindas, por lo general de dos pisos, con jardín interior donde se construyen piscinas del viejo estilo romano. En el interior de las casas el estilo es más europeo que americano, con tendencia francesa e inglesa, tanto en la apariencia como en el estilo. En contraste con el confort y casi el lujo de los comerciantes y los profesionales, está la vida del peón que vive en casa de un solo cuarto,

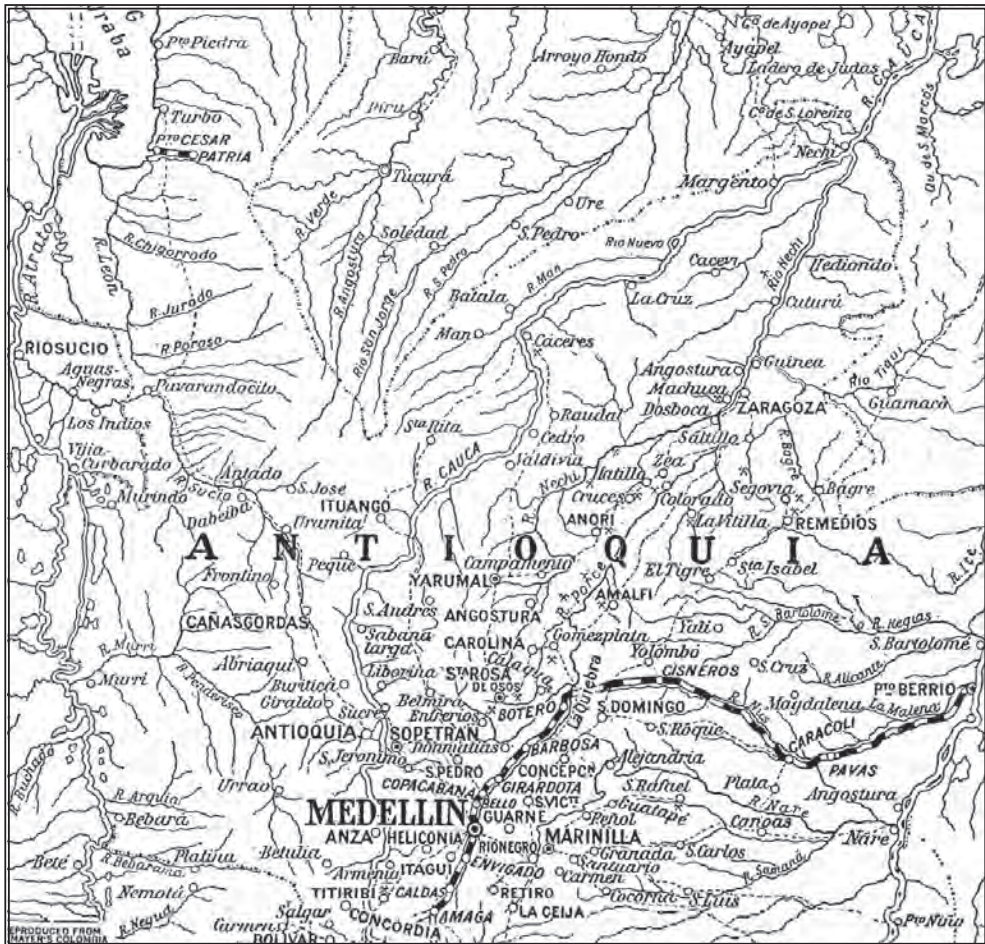


Fig 10. - Mapa de la región de Medellín

hecha de ladrillos de barro, a las afueras de la ciudad, en el valle agrícola, con ningún lujo, con escaso mobiliario y sin provisiones sanitarias de ningún tipo. Las relaciones laborales son de tipo feudal, basadas en el sistema español antiguo del peonazgo.

### ***Educación***

Medellín, como todo el Departamento de Antioquia, es el segundo, después de Bogotá, en avances en educación; 82 por ciento de los trabajadores de fábricas y trabajadores industriales de Medellín saben leer y escribir. De toda la población del Distrito de Medellín, por ejemplo, de la municipalidad, había en 1910 tan solo 9.091 alumnos en todos los colegios. En 1918 este número se aumentó a 12.530 de una población total de 80.000 personas, de acuerdo con el censo del 12 de octubre de 1918, es decir, el 15,6 por ciento del número total de habitantes. Esta cifra habla muy favorablemente del Distrito de Medellín.

La Universidad de Antioquia fue fundada en 1871 y es la segunda más grande del país. En la actualidad cuenta con 411 matriculados en todas las líneas de estudio; 236 hombres estudian filosofía y letras, 59 estudian derecho y jurisprudencia, 116 medicina y hay 460 estudiantes en la preparatoria del Liceo Antioqueño, anexo a la Universidad. Las escuelas primarias del gobierno están a cargo de los departamentos, pero las municipalidades y los distritos proporcionan las instalaciones y el equipo requerido. El Distrito de Medellín ha terminado recientemente un colegio modelo en el que están presentes todos los avances en higiene y sanidad. Este colegio pretende ser modelo para todas las instalaciones educativas del Distrito.

El gobierno nacional sostiene la Escuela de Minas de Medellín. Esta última escuela fue fundada en 1887 y allí se ofrecen cursos de minería e ingeniería civil. En junio de 1919, 80 alumnos estaban matriculados. Las escuelas normales también las sostiene económicamente el gobierno nacional. La Escuela Normal de Medellín cuenta con 97 hombres y 238 mujeres matriculados a junio del mismo año.

### ***Banca y finanzas***

#### **Influencia de la producción local de oro**

La situación financiera del Departamento de Antioquia es diferente a la de muchas otras partes de Colombia. Antioquia es el estado productor de oro por excelencia, con un promedio de \$4.000.000 en producción aurífera anual. En Medellín el oro circula libremente y todas las transacciones se realizan sobre la base del oro. Esto era especialmente cierto

para 1919. Con las tasas de nueva York fluctuando entre .86 y .90, y la libra esterlina con descuento de 20 por ciento y más, el oro no se exportaba sino que se acuñaba en la tesorería para producir monedas de oro colombiano. Este oro después se usaba para realizar compras en Nueva York a la tasa de cambio vigente. También durante la última parte de 1918 y la primera mitad de 1919, más de \$6.000.000 en monedas de oro americanas se importaron a Colombia, y la gran porción de la mencionada cantidad se envió a Medellín para acuñación por moneda oro colombiana con una diferencia en el valor intrínseco de 2.75 por ciento respecto de la moneda americana. Como resultado de dicha transacción, Antioquia está haciendo negocios con moneda oro, mientras que en el resto del país se ve muy poco oro circulante y el papel moneda de diversas presentaciones es el medio de intercambio. Otro factor tendiente a la retención del oro en Antioquia es el alto costo del transporte de esta especie en Colombia, pues este Departamento siempre ha producido grandes cantidades de oro, y con este metal como la base del intercambio, todas las emisiones del gobierno y el dinero en papel moneda se ha mirado con cierta sospecha por parte de los antioqueños y con gran dificultad se podrá poner a circular el papel moneda en este Distrito.

### **Capacidad de acuñación de moneda – certificados de depósitos de oro**

La Casa de Moneda de Medellín posee una pequeña, pero muy completa, planta electro-lítica y se le hicieron algunas mejoras en 1919 para mejorar la capacidad de acuñación de \$500.000 en monedas de oro a \$2.000.000 con nuevas extensiones que le permitirán la acuñación de \$6.000.000 de monedas de oro al año. Debido a la gran cantidad de monedas de oro colombiano y a la capacidad limitada de acuñación, se han emitido certificados de depósitos de oro en pequeñas denominaciones para que puedan ser utilizados comercialmente por los tenedores del oro que está a la espera de ser acuñado. Los certificados de depósito circulan libremente y se aceptan en todas partes en el Distrito, ya que equivalen a una cantidad igual de oro colombiano en cierta fecha; el oro enviado a acuñación debe entonces esperar su turno.

### **Bancos y préstamos – efectos de la banca extranjera en el comercio**

Diez bancos, seis de los cuales son sociedades anónimas y cuatro son privados, se hacen cargo de los negocios de Medellín y su Distrito comercial. La ganancia neta promedio de los banqueros de Medellín es aproximadamente 16 por ciento anual y antes del establecimiento de las instituciones bancarias extranjeras en Medellín, estas ganancias eran mucho mayores, debido a que las tasas de interés oscilan entre el 18 y el 36 por

ciento anual. La tasa de interés se define por mes. Los prestamistas privados reciben 2 por ciento mensual por préstamos y hasta más altas tasas en las áreas apartadas del Distrito. En el presente, el promedio de la tasa de interés comercial es de 18 por ciento. Los préstamos recientes se han hecho al Departamento a una tasa baja del 11 por ciento anual, mientras que el mismo Departamento pagaba entre el 18 y el 20 por ciento por dineros utilizados en la financiación de obras públicas. Ahora los grandes comerciantes pueden asegurarse préstamos comerciales de los bancos locales a un plazo de seis meses y un año, con tasas de interés entre el 11 y el 15 por ciento.

El efecto del comercio en general por el establecimiento de bancos extranjeros en Medellín ha sido muy benéfico. Las tasas de interés han ido bajando gradualmente y se han facilitado las transacciones comerciales.

### **Inversiones de los bancos americanos en proyectos industriales**

El progreso de los últimos cinco años en el Distrito de Medellín ha sido continuo y se basa en una mejor comprensión mutua. Las sucursales de bancos americanos conocen ahora las condiciones íntimas y los recursos del país y están en posición de actuar como intermediarios en la inversión y participar en propuestas industriales, estableciendo una base sólida de confianza y respeto mutuo. De hecho, han comenzado ya a apoyar ciertos proyectos de mejoras. Para citar un ejemplo, se puede decir que la sucursal de una importante institución comercial y bancaria americana, le hizo un préstamo recientemente al Departamento de Antioquia por \$40.000 en oro para cubrir el costo de los estudios de ingeniería preliminares de algunos proyectos. Este dinero se prestó al 12 por ciento de interés anual a un plazo de 10 meses. Antes el Departamento de Antioquia pidió prestada una suma similar a un banco local a un interés de 18 por ciento anual. Después, este mismo banco le ofreció al Departamento un préstamo de \$6.000.000 para la realización del trabajo proyectado. Una compañía contratista americana ha tenido un agente representante en terreno durante la investigación y el resultado ha sido la importación de grandes pedidos de materiales, maquinaria y suministros.

### **Ingresos departamentales**

El Departamento de Antioquia es uno de los pocos de Colombia con capacidad para mostrar suficientes ingresos que superan los gastos en los cuales se puede fijar un empréstito extranjero, y nunca antes en condiciones más favorables. En 1917 los ingresos para el Departamento fueron de 1.939.359 dólares colombianos (1 dólar =

\$0.9733 de dólar americano); en 1918 había subido a 2.069.318 dólares. Durante los cuatro primeros meses de 1919 los rendimientos fueron de 663.056 dólares. El mes de junio arrojó 221.860 dólares. El mes de junio sólo produjo 221.860 dólares. Los ingresos para la ciudad de Medellín han crecido proporcionalmente. En 1917 hubo ingresos por 245.997 dólares, en 1918 la cifra fue de 261.596 dólares, mientras que en los primeros cuatro meses de 1919 arrojaron un ingreso de 84.029 dólares. La suma de 380.000 dólares fue destinada para mejoras de la ciudad de Medellín durante 1919 y para llevar a cabo el proyecto del Tranvía Eléctrico Municipal.

### **Tendencia al crédito a corto plazo**

En Colombia no existe el sistema de descuentos ni aceptaciones comerciales, y antes de la guerra, el comercio exterior se basaba en créditos a largo plazo con las casas comisionistas para la exportación actuando como ente bancario. Debido a que el gran volumen de comercio es en la actualidad con los Estados Unidos, tanto para importaciones como para las exportaciones, la tendencia es a estrechar la relación comercial y financiera mediante el establecimiento de algún sistema de intercambio con créditos a corto plazo y una mayor rotación de la mercancía, área en la que los bancos americanos tendrán un liderazgo. La dificultad grande radica en la escasez de hombres preparados y con experiencia para ocupar altos cargos en estas importantes sucursales bancarias. La educación y la capacitación en servicios extranjeros pueden señalarse como los rasgos más importantes que se requieren para la expansión comercial en América Latina.

### ***Ciudades principales y territorio comercial***

Medellín es el centro de la actividad comercial del Departamento de Antioquia y del territorio comercial que comprende el campo minero de la parte norte del Departamento y el territorio del valle del río Cauca, hasta el sur en Cartago. Impacta de alguna manera el Departamento de Caldas, con Manizales al centro y con la afluencia comercial de Medellín, aunque el gran volumen del comercio de Manizales se maneja directamente con los mercados extranjeros, a través de casas comisionistas para las importaciones y las exportaciones con oficinas en Medellín y Manizales. No obstante, las mercancías importadas para el mercado en el Departamento de Caldas no pasan por Medellín, sino que continúan su ruta por el río Magdalena a La Dorada, la cabecera de la navegación al Bajo Magdalena y de allí por el tramo del tren de La Dorada hasta Mariquita, donde se despacha la mercancía por el cable construido en las altas montañas y que ya está casi terminado hasta la ciudad de Manizales.



EL Departamento de Antioquia tiene 35 pueblos de 10.000 habitantes aproximadamente y todo el Distrito Comercial de Medellín congrega unos 2.000.000 de colombianos. Los comerciantes de Antioquia están muy involucrados en la expansión comercial hacia el interior y se les encuentra en las regiones más inaccesibles, casi bordeando la zona de explotación de platino en el río Atrato. Sin embargo, se considera que Medellín no puede competir con Cartagena en el comercio por el río Atrato, debido a las dificultades de transporte y la comunicación directa de Cartagena con los puertos, mientras que la mercancía hacia Medellín debe ser transportada por el río Magdalena hasta Puerto Berrío, de allí a Medellín por tren y desde dicho lugar, se despacha hacia el interior a lomo de mula o de buey.

El pueblo de Puerto Berrío es el puerto fluvial del Departamento de Antioquia. Todas las mercancías despachadas a Medellín desde la costa, deben pasar por allí. El pueblo en sí mismo es poco atractivo con el aspecto de todos los pueblos sobre el río Magdalena: casas de un solo piso, hechas de adobe con techos de paja, calles angostas y sin pavimentar y la usual población ribereña habitada básicamente por negros e indios mestizos. Hay en sus proximidades poca agricultura con la excepción de los pequeños cultivos de plátano y yuca para el consumo local. La fuente de empleo por excelencia es el oficio de estibador en los puertos fluviales o el ferrocarril. El número de habitantes promedio es de 2.500. Los pueblos están rodeados de colinas y la vegetación es tropical con crecimiento poco espeso. Hay espacios de tierras planas a la vista. Los pueblos tienen pequeñas plantas eléctricas y una pequeña fábrica de hielo; no hay servicios públicos a excepción de los galpones para la carga del ferrocarril y las ferrovías y el Hotel Magdalena.

Debido a los cambios constantes del cauce del río, las corrientes rápidas y otros factores adversos, nada se ha hecho en Puerto Berrío para la construcción de muelles o desembarcaderos para el tráfico pesado del río. Toda la carga se maneja en los bancos del río mediante cargueros que se echan al hombro la mercancía, a una distancia de 250 yardas de tramo entre aguas poco profundas hasta la bodega de almacenaje del ferrocarril. Como parte del equipo del Ferrocarril se dispone de una grúa manual ubicada en el final del riel en el punto más cercano al río para el cargue y descargue de paquetes y mercancía. Esta grúa es la única facilidad moderna en Puerto Berrío para el manejo de la carga y se usa muy rara vez.

### ***Industria***

El desarrollo industrial más importante de Colombia se encuentra en el Departamento de Antioquia. A pesar de la topografía quebrada del paisaje, con las consecuentes dificultades

para el transporte, este Departamento continuará liderando en lo referente a la industria, aunque las materias primas, con excepción del algodón, deben ser importadas al país.

El desarrollo de la industria local obedece a dos factores: primero, el carácter vital y activo de los antioqueños y segundo, las medidas arancelarias del gobierno, que protegen la industria nacional. En el presente, el volumen de producción de la industria local solo sufre una fracción de la demanda; en consecuencia, debido a los aranceles proteccionistas, los precios de las mercancías extranjeras definen los precios de los artículos de manufactura nacional, trayendo como resultado precios muy altos en todos los productos requeridos en el país, ya sean extranjeros o nacionales y unas ganancias inmensas para los fabricantes.

### **Hilanderías**

Los textiles de algodón estampados constituyen el principal artículo de importación de Colombia, y promedian el 60 por ciento del valor total de todos los bienes importados al país. Por consiguiente, es en este renglón en donde se registra un gran desarrollo en la manufactura nacional y local.

Las hilanderías locales compiten exitosamente con las extranjeras, aunque las primeras no han mejorado la calidad ni la apariencia de las telas. Sin embargo, el material es fuerte y cae bien y es de amplia aceptación en el país. Bajo las presentes condiciones del mercado no hay necesidad de hilanderías locales para mejorar el producto. Los precios son altos y la producción total se vende sin ningún problema.

Todas las hilanderías son muy prósperas a pesar del alto costo de las importaciones de las materias primas, las altas tasas de la carga y el alto costo de la maquinaria, las reparaciones y los repuestos. Los dividendos del 14 por ciento neto se pagan con el inventario de estas fábricas, y todas las industrias de este renglón tienen proyectos de expansión en 1919. El tiempo parece oportuno para las ventas a este sector de la industria colombiana. Las hilanderías que están importando hilo de algodón para sus telares están también pidiendo máquinas de hilar para hacer su propio hilo con el algodón de la zona de la costa; se están también abriendo tintorerías en muchos lugares del país.

Durante la guerra, los comerciantes no podían asegurar suficientes textiles para suplir la demanda; los precios estaban demasiado altos y, por tanto, la gente se rehusaba a comprarlos, a la espera de mejores condiciones. Durante este mismo tiempo las hilanderías locales suplían la demanda local amparados en los precios de la guerra. Todos los comerciantes temían una baja repentina de los precios de las mercancías importadas y

casi sin excepción trataron de sacar en liquidación los inventarios de textiles en su poder en un mercado estacionario, pero no tuvieron mucho éxito. El mercado de los textiles volvió a reaccionar en junio de 1919 y los comerciantes se convencieron que la demanda tanto local como externa estaba activa de nuevo y que se avecinaba una bonanza para el negocio. También se dieron cuenta que no tenían el inventario suficiente para responder a las demandas del mercado y se precipitaron a comprar todas las líneas; un grueso del negocio (calculado en 90 por ciento) se despachó a Nueva York. Por extraño que parezca, esta actividad de compra no se inició en los grandes centros de comercio como Medellín y Bogotá, en donde las grandes casas podrían liderar este notable movimiento comercial, sino en los pueblos del interior como Cali, Bucaramanga, Ocaña, etc., y esta actividad estimuló a los grandes importadores a la acción.

En Medellín, las tradicionales casas inglesas que manejaban los textiles de Manchester durante años y disfrutaban del comercio de Antioquia, se vieron obligados a buscar nuevas relaciones comerciales en los Estados Unidos para poder sacar ventaja de las condiciones del mercado.

Además de los textiles, hay una fuerte demanda por ferretería y cubertería que antes se importaba de Europa, así como vajillas, utensilios de cocina y cristalería, líneas que se importaban exclusivamente de Europa antes de la guerra.

Debido a esta próspera condición del país, motivada por el mercado del café y por los altos precios que se obtienen de las exportaciones de todo tipo, hay también una fuerte demanda de accesorios para mujer, vestidos y accesorios para hombre, etc. La gente está buscando mejor calidad y más variedad, como nunca antes en Colombia.

### **Otros establecimientos industriales**

Además del 8 o el 10 por ciento de las industrias textiles localizadas en Medellín, hay otras industrias importantes en esa ciudad. La Fábrica Nacional de Galletas y Confites que se abrió en 1915 con un capital de 600.000 dólares, es una de las más modernas en todos los aspectos. Los productos se venden en todo el país y compiten con las galletas y bombones importados, que poco a poco se están viendo desplazados por el producto nacional debido a los altos precios de los impuestos de importación y a las tasas sobre la carga. Esta empresa representa, sin duda alguna, un caso en el que la industria nacional ha remplazado un artículo importado en Colombia. Otro ejemplo de sustitución de mercancía extranjera es la porcelana colombiana. La fábrica se encuentra localizada en Caldas en el pueblo de Amagá, por donde pasa el ferrocarril. Esta compañía fue originalmente establecida por un alemán que usaba los depósitos de arcilla blanca y gris, las sales de

cuarzo, el feldespato, etc., que se encontraba cerca del pueblo de Caldas. Con los años los resultados han ido mejorando. En la actualidad 60 hombres están empleados de manera permanente y usan materiales de colores y una pequeña cantidad de materiales fluidos se importan. Estos productos se venden en todo el país y compiten con los artículos importados. Las ventas actuales son de aproximadamente \$150.000 anuales y hay planes para extender el negocio en un futuro cercano. La compañía está adquiriendo nuevos hornos, molinos, pantallas y moldes. Otra fábrica de porcelana se abrió recientemente en Medellín con un capital de 30.000 dólares colombianos, para la utilización de los ricos depósitos de arcilla, feldespato, etc., cerca de la población de Pueblito.

Otras fábricas están produciendo artículos de alta demanda local y son la Fábrica Nacional de Camisas y Cuellos de Medellín (cuellos y camisas); la Compañía Nacional de Manufacturas de Medellín (corsés); compañías de cigarrillos, gaseosas, fósforos y agua mineral, etc. La mayoría de la materia prima requerida se importa de los Estados Unidos. El tabaco para las fábricas de cigarrillos se trae de Cuba, Estados Unidos y localmente, de Santander, al sur de Colombia.

### **Creación de una nueva compañía para la fabricación de bolsas de fibra**

En junio de 1919 se abrió una compañía en Medellín para hacer las bolsas de fibra para el empaque del café. Las bolsas de yute se importaban de Inglaterra y se destinaban exclusivamente para la exportación del café. Durante la guerra, este material no se podía conseguir y se empezaron a hacer bolsas de fibra de fique, de las pencas nacionales. Estas bolsas se hacían a mano, de fibra lavada de fique a un costo de 12 centavos oro por libra de 500 gramos puesta en Medellín. Ya las máquinas que limpian el fique se hacen cerca de Medellín en fundiciones y fábricas de maquinaria. Los proyectos de esta compañía son los de usar maquinaria más moderna para la fabricación de costales de fibra de fique, pero hasta junio no habían encontrado la maquinaria adecuada en los Estados Unidos para trabajar esta fibra. El costo actual de un costal de yute es de \$1.12 por carga, es decir, dos sacos que contienen 140 libras de café cada uno. Antes de la guerra, Colombia importaba anualmente casi 1.000.000 de yardas de yute del Reino Unido y el equivalente a \$225.000 en bolsas de yute.

### **Industria del hierro de Antioquia**

En vista de la gran demanda de cierta maquinaria empleada en la industria doméstica, el desarrollo de fundiciones y fábricas de maquinaria en Antioquia se volvió una industria de primerísima importancia a nivel local y nacional. En la actualidad hay cuatro de éstas

en el Departamento. La Ferrería de Amagá es una de las más antiguas. Su volumen de ventas asciende a \$200.000 anuales. No existen informes científicos respecto de las formaciones ni extensiones de hierro disponibles, aunque en la superficie hay indicios de una gran formación, bien definida y completamente accesible, con condiciones de minería muy sencillas.

La aleación de metales más comúnmente usada es la llamada “mineral de huevo” que se encuentra en la superficie y se recoge a mano. Esta compañía nunca ha requerido de operaciones mineras ni por los antiguos ni por los presentes dueños.

Pareciera que estos depósitos fueran de valor y con el potencial para grandes desarrollos y explotación si se contara con la asistencia científica requerida. Los precios van a ser siempre altos debido al alto costo del transporte de carga de la maquinaria y los productos de acero desde la costa. Los comerciantes locales calculan un cobre costo del 90 por ciento en la importación de productos de acero de los Estados Unidos del costo de f.o.b. (puerto de carga convenido: Nueva York) y luego se le agrega una buena ganancia a esas cifras. La mano de obra es abundante, así como buena y barata, el suministro de agua es de acceso directo de suelo y a bajo costo.

La Empresa de Refundición de Metales, localizada cerca de Medellín en la vía del ferrocarril a Amagá, importa arrabio para hacer herramientas agrícolas como machetes, hoces, cuchillas de arado, etc. Una tercera empresa de fundición es la Ferrería de Joaquín Restrepo Isaza, en Sonsón, que también importa arrabio y utiliza el hierro local. Su línea principal es la maquinaria para el café y la minería. La fundición “La Estrella”, ubicada en Robledo, abrió sus puertas en 1900 con un capital inicial de 120.000 dólares colombianos. El arrabio se importa de los Estados Unidos y el precio f.o.b. Nueva York en mayo era de \$28.55 por tonelada de 2.240 libras. El arrabio cuesta 12 centavos el kilo o 5 centavos la libra puesto en Medellín, e incluye el transporte a Robledo a 4 kilómetros de distancia desde la estación del tren de Medellín. Los productos de esta empresa se concentran en maquinaria para todo tipo de industria: café, tabaco, caucho, cacao y fibras industriales, molinos de caña de azúcar, ruedas Pelton para el agua, relojes de iglesia, entre otros. El precio promedio de 60 centavos por kilo se recibe por todas las piezas de fundición resultantes. Éstas son libres de defectos y limpias, los bordes son pulidos y la cristalización es muy uniforme.

### **Inversión total en fábricas – suministro de mano de obra y condiciones**

En 1918, el Departamento de Antioquia tenía un capital de 3.190.000 dólares colombianos invertido en 32 fábricas. Se calcula que habrá un incremento de 1.100.000 dólares en 1919

y 1920. Las fábricas de textiles existentes serán las más afectadas. No se puede dudar del desarrollo económico de Antioquia ni que esta región se está convirtiendo rápidamente en el centro industrial más importante de Colombia, no obstante lo limitante que pueda ser la naturaleza montañosa del país y la falta de buenos medios de transporte. Se están adelantando muchos proyectos para el futuro cercano y la prosperidad del país, que con seguridad estimularán el progreso y el desarrollo durante los próximos años.

Cerca de 6.000 personas son empleadas en las industrias de todo tipo de Medellín y sus alrededores y hay abundancia de mano de obra. En especial las mujeres están buscando trabajo en las fábricas en las que el trabajo a destajo es la modalidad laboral. La mayoría de las hilanderías trabajan 10 horas al día y otras solo 9 horas diarias. Se pierde poco tiempo desde el trabajo y los niveles de asistencia son del 91 por ciento. Los gerentes de las empresas afirman que las personas aprenden rápidamente el manejo de nueva maquinaria y se les pueden confiar máquinas delicadas. Las mujeres ganan de 30 a 60 centavos diarios, y un salario promedio es de 33 centavos. Los hombres ganan entre 30 centavos y \$1.30 al día, siendo esta última cifra lo devengado por un mecánico con experiencia.

### *Ferrocarriles*

Hay dos ferrocarriles en el Departamento de Antioquia. El más importante es el Ferrocarril de Antioquia que conecta a Puerto Berrío, en el río Magdalena, con Medellín, la capital del Departamento, en una distancia de 120 millas. Está operado en dos divisiones inconexas, la división de Nus, desde Puerto Berrío hasta Cisneros, y la división de Porce, desde Santiago hasta Medellín. La montaña Quiebra separa a Cisneros de Santiago que se encuentran a 9 millas de distancia; el medio de transporte disponible es la carretera de montaña a 5.080 pies de altura sobre el nivel del mar. Todas las importaciones y exportaciones hacia Medellín y el interior del Departamento de Antioquia pasan por este camino. El Departamento ha planeado hacer un túnel que atraviesa la montaña de 12.250 pies de longitud y una línea eléctrica.

Uno se impresiona por los excelentes trabajos de construcción y los cortes de montaña, por los lechos de roca de balasta y los postes de madera noble que caracterizan la ferrovías de Antioquia. El espesor es de 36 pulgadas y rieles de 60 libras se usan en todo el tendido, ya que son las especificaciones necesarias para responder a las cortas curvas y a las pendientes acentuadas. A pesar de que la línea pasa por una región muy montañosa, los rendimientos demuestran que cada 5 kilómetros de línea han pagado ya otros 5 nuevos. El camino duplica el tránsito cada cinco años y se encuentra en un estado muy satisfactorio. Así mismo, las tasas de transporte de carga se han disminuido en forma consistente.



FIG. 11. ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA EN MEDELLÍN



FIG. 12. ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA EN MEDELLÍN



FIG. 13. PLAZA DE BERRÍO, MEDELLÍN



FIG. 14. HOTEL MAGDALENA, PUERTO BERRÍO



La división Nus opera 93 vagones de carga de diversos tipos y capacidades y la división del Porce cuenta con 58. Las locomotoras son de tipo Mogul, pequeñas y con capacidad de 25 a 30 toneladas; en la división de Nus utilizan madera como combustible. La división del Porce usa carbón que llega a Medellín desde Amagá, a través del Ferrocarril de Amagá.

El Ferrocarril de Amagá se dirige desde el sur de Medellín hacia el pueblo de Amagá. El objetivo es el río Cauca. Esta vía ha aumentado anualmente el comercio a la par que han aumentado las líneas de operación de la Compañía. Los rendimientos brutos de 1918 fueron de 183,643 dólares colombianos. De los rendimientos obtenidos en los primeros cuatro meses de 1919, que fueron 72.207 dólares, se puede calcular que las cifras para el año alcanzarán los 214.000 o los 240.000 dólares. Los dueños de la Compañía reclaman ser la clave para el transporte en Antioquia. Una vez se termine esta carretera y se conecte a Medellín con la arteria fluvial del río Cauca, al norte de Cali, el Departamento de Antioquia tendrá salida al mar en la costa Pacífica, entre Cali y Buenaventura.

El Ferrocarril de Amagá atraviesa importantes lechos carboníferos que se encuentran en la cuenca occidental luego de pasar "La Quebra". En varios sitios del Ferrocarril se pueden ver las capas de carbón. De este modo, las locomotoras pueden incendiarse al pasar por los rieles. En el valle una sola propiedad carbonífera puede contener hasta 5.000.000 de toneladas de carbón. Es de calidad bituminosa, muy liviano y altamente volátil, de 45 a 60 por ciento de gas. El costo, para la entrega en Medellín, con carretaje desde la estación del tren es de \$4 por tonelada. El costo del ferrocarril a los lechos de carbón no excede \$0.65 por tonelada extraída y empacada en carros planos. A pesar de no ser coque, el grado coque se puede conseguir al norte de Medellín en la vía del Ferrocarril de Antioquia. Las operaciones mineras se realizan de la manera más primitiva, donde un hombre extrae del pozo el carbón y otros lo cargan al hombro para el sitio de recolección. No hay estudios científicos de los lechos de carbón y no existen datos de la extensión o el valor de los mismos. Se cree, sin embargo, que el depósito es tan grande que daría para cubrir las necesidades de transporte e industria de Antioquia por cientos de años.

Se están considerando tres rutas para el nuevo proyecto del ferrocarril al golfo de Urabá. La Asamblea Departamental autorizó al gobierno el contrato de un préstamo por \$6.000.000 con los que se empezaría el nuevo ferrocarril, y para financiar los trabajos de construcción con un banco americano que ya ofreció el dinero necesario para dicho proyecto.

Otro proyecto de carretera que ya inició los trabajos preliminares, es el de Puerto Berrío para atravesar el Magdalena en dirección suroriente hacia Chiquinquirá. La línea pasará por el pueblo de Vélez, en Santander, seguiría por los llanos de Sogamoso, en Boyacá, con el propósito de desarrollar esta región ganadera y de producción de trigo.

Esta nueva línea es el resultado de un acuerdo entre los departamentos de Antioquia, Boyacá y Santander del Sur y los estudios preliminares están a cargo de ingenieros del Departamento de Antioquia. La clase comerciante de Antioquia está muy interesada en esta nueva vía, pues abrirá espacio para los productos de Antioquia y le permitirá a este Departamento tener acceso al trigo y al ganado boyacense, que tanto lo requiere.

### *Navegación fluvial*

El Departamento de Antioquia cuenta con tres ríos navegables. Durante las temporadas de lluvias, los vapores navegan cargados por el Magdalena con un mínimo de 4 pies de agua para llegar a Puerto Berrío, pero durante varios meses, la navegación fluvial es muy incierta, aun para embarcaciones pequeñas.

El río Cauca es una afluente del Magdalena y es navegable para embarcaciones de 200 toneladas hacia la parte norte del Departamento, a la altura de Cáceres. El servicio es irregular durante la temporada de lluvias. Este servicio fluvial reporta grandes beneficios a la minería y la ganadería del norte de Antioquia, a pesar de que el tráfico no es denso y del carácter local de la actividad.

El servicio de vapores es constante entre Magangué, en el río Magdalena, y el pueblo de Zaragoza, en el río Nechí, un afluente del Cauca.

### *Agricultura*

#### **Café**

El Departamento de Antioquia produce un promedio de 18.000 toneladas de café al año, y se calcula que la extensión dedicada a este cultivo es de aproximadamente 63.250 acres que contienen posiblemente 36.000.000 de cafetos, con un valor de 30 centavos cada uno. La producción en este Departamento se ha triplicado desde 1910 cuando Antioquia exportaba 100.341 sacos de 145 libras cada uno. La producción en 1915 se incrementó a 192.807 sacos, en 1916 a 273.175. Se calcula que en 1919 el Departamento exportará un total de 300.000 sacos.

El costo promedio del flete y otros cargos al café antioqueño es de \$0.08 por libra puesto en Nueva York y de allí se distribuye a bodegas. Todas las cotizaciones del café se hacen f.o.b. Nueva York por libra, en moneda americana. Los productores o compradores colombianos reciben y pagan en moneda colombiana por todo el café y en Antioquia la mayoría de los pagos eran en moneda de oro hasta comienzos de 1919. La tasa de cambio promediaba \$0.85 durante la primavera y lentamente avanzó a \$0.94 y \$0.95 en junio.

## **Azúcar**

La panela o azúcar morena no se exporta del país, pero grandes cantidades se despachan al interior. En 1918, el Departamento de Antioquia produjo 3.366.656 arrobas (de 25 libras cada una), para un total de 84.166.400 libras, de acuerdo con las estadísticas compiladas por la Cámara de Comercio de Medellín. Los principales centros de producción de panela son: Medellín, Cocorná, Barbosa, Sonsón y Yolombó, aunque la caña de azúcar se siembra en todo el Departamento, en pequeñas extensiones. El agua se encuentra fácilmente, lo que simplifica el riego y en las montañas hay muchos nacimientos naturales y pequeñas quebradas.

No existen grandes plantaciones de caña ni ingenios modernos en el Departamento. En 1916, existían 4.887 ingenios y la mayoría hacían el trabajo a mano. Las siguientes cifras permiten ver la fuerza empleada para la producción: trapiches pequeños de mano: 2.486; con mulas o bueyes: 1.650; con agua: 744 y otros: 7.

Un número considerable de pequeños trapiches (molinos hechos en hierro) han sido importados al país por los comerciantes de ferretería y ahora las fundiciones locales y las fábricas de maquinaria los están produciendo como artículos estándar.

## **Arroz – tabaco – trigo – frijol**

El arroz y el tabaco se cultivan en la parte norte del Departamento, donde hay tierras más planas y el clima es más tropical. Estas regiones están poco pobladas, pues el antioqueño prefiere el clima frío de las montañas. En 1915, el Departamento produjo 15.331 cargas (1 carga = 280 libras), es decir 4.292.680 libras de arroz, pero ni siquiera esta cantidad fue suficiente para cubrir la demanda y hubo que importar de Estados Unidos y de la costa para llenar el faltante. También se importó tabaco porque las 864.257 libras producidas por el Departamento no fueron suficientes para las fábricas. Se importó trigo de Bogotá para el Departamento de Antioquia ya que tan solo se produjeron 2.205 cargas en 1915. El frijol crece en cantidad suficiente para cubrir las necesidades domésticas.

## **Ganadería**

Las estadísticas oficiales de mayo de 1919 arrojaron la cifra de 415.418 como el total de cabezas de ganado de cuatro años de edad o más en el Departamento. Se calcula que hay 46.666 hectáreas (o 115.311 acres) cercadas y sembradas con pastos de las clases *Para*, *guinea*, *India* y *yaragua* (similar al *Para*). El ganado nativo se alimenta también de pasto corto de las montañas y las colinas de las regiones del interior. Este ganado

es de raza muy ordinaria y no alcanza las 600 libras en pie. Aproximadamente, 70.000 cabezas de ganado se importan cada año desde la costa, sobre todo de Bolívar y se engordan para la venta en el mercado del Valle del Cauca. Se dice que prácticamente todos los comerciantes antioqueños son dueños de una finca ganadera en esta rica región. Un terreno sembrado en pasto *Para* de cuatro años de cultivo, tiene un costo aproximado, en Medellín, de \$70 por hectárea (1 hectárea = 2.471 acres). Todo el ganado del Departamento es blanco de una enfermedad particular del campo y tiene que ser vacunado con medicina veterinaria especial. Esto da lugar a un mercado excelente de agujas hipodérmicas, sueros y medicinas y otros productos asociados.

### ***Minería***

La minería es la industria más antigua del Departamento y un sinnúmero de quebradas son evidencia fehaciente de las operaciones anteriores a lo largo del todo el Departamento. El terreno de cómodo acceso y con mayores facilidades para la explotación ya ha sido explotado por los españoles y los nativos, que son excelentes mineros y expertos en descubrir nuevos yacimientos. Algunas de las minas más ricas de oro pagan grandes dividendos, a pesar de los métodos rudimentarios que se utilizan para su explotación.

Hay, efectivamente, las oportunidades para el desarrollo de la minería a gran escala a manos de grandes compañías, si éstas adquieren las propiedades de baja producción o de explotación por dragado e instalan la maquinaria moderna requerida para la extracción en aquellos sitios en los que los métodos anticuados han sido infructuosos. Sin embargo, las operaciones serían de alto costo debido a las dificultades del transporte. La guerra ha restringido el embarco de maquinaria y de equipo, pero los nuevos proyectos deben quedar en prospecto, hasta tanto se normalicen las condiciones.

### ***Mercancía de mayor demanda en Medellín***

Debido a las exportaciones masivas de café ya mencionadas, se espera una gran expansión comercial en los próximos años, por lo cual todas las líneas están muy activas. Las transacciones son casi invariables en efectivo, con las tasas de Nueva York a la mano y los precios de esta ciudad rigen el mercado.

La siguiente es una Tabla que muestra el volumen relativo de las importaciones desde los Estados Unidos de artículos de gran demanda cuando la mercancía europea ya no estaba presente en los inventarios de Medellín a la fecha de la presentación de este informe:

CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DE LOS NUEVE DISTRITOS COMERCIALES

ARTÍCULO	PORCENTAJE DE LOS ESTADOS UNIDOS	ARTÍCULO	PORCENTAJE DE LOS ESTADOS UNIDOS
TEXTILES.....	60	MÁQUINAS DE ESCRIBIR.....	100
FERRETERÍA.....	100	INSTRUMENTOS MUSICALES.....	100
PRODUCTOS DE ACERO.....	100	SOMBREROS (FIELTRO).....	40
QUÍMICOS.....	100	ACCESORIOS PARA HOMBRE.....	90
MEDICINAS.....	90	ROPA FEMENINA.....	75
PRODUCTOS DE PAPEL.....	100	ARTÍCULOS DE TOILETTE.....	80
MAQUINARIA.....	100	ZAPATOS.....	100
UTENSILIOS DE COCINA.....	100	JOYERÍA, RELOJERÍA.....	40
HERRAMIENTAS.....	100	VAJILLAS.....	100
TINTES.....	100		

NOTA.- Los porcentajes se relacionan aproximados y sólo se aplican al mercado de Medellín. La Gran Bretaña es la competidora principal en textiles y accesorios masculinos, Italia en sombreros y Francia en ropa femenina y artículos de toilette.

**Metodos de distribución**

El negocio de importación del Distrito Comercial de Medellín ha sido siempre realizado por las casas comisionistas que reciben los pedidos para todo tipo de mercancías. Hasta el momento, el negocio ha sido muy limitado, excepto en el renglón de los textiles, que le ha permitido al importador colombiano negociar directamente con los productores. Más aún, el mercado americano no es conocido suficientemente. Por tanto, el importador colombiano depende por completo de su casa comisionista en Nueva York para realizar los pedidos, hacer los despachos y cuidar hasta los mínimos detalles del negocio. Muchas de estas casas establecidas en Nueva York tienen amplio capital y agencias en Manizales, Cali, Bucaramanga y aun en Bogotá, y hacen la mayoría de los negocios de los comerciantes colombianos. Estas casas de exportaciones tienen la ventaja de conocer el país, la historia crediticia de los clientes y todos los requisitos de crédito y mercado. También operan como agentes para las exportaciones hacia el exterior y se lucran de un negocio bancario en relación con el mercadeo que realizan.

El hecho de tener agentes residentes en el país es un factor importante para el futuro del comercio americano de exportaciones. Las casas europeas han mantenido dichas organizaciones comerciales que han demostrado ser exitosas en el mantenimiento del comercio entre esos países. Los grupos de agencias de industriales que operan bajo la ley de Webb-Pomerene también buscan establecerse en Colombia. Bajo ninguna circunstancia, sin embargo, debe intentarse la venta al por menor, pues lo que deben hacer es proteger al comerciante nativo y debe recibir toda la colaboración posible. El trabajo de estas agencias es el de vender las mercancías a los importadores y aun tener en inventario mercancía. Se requiere además que hombres muy bien entrenados sean los gerentes de dichas agencias.

## BOGOTA Y EL DISTRITO COMERCIAL

### *Ubicación, área y población*

El Distrito comercial de Bogotá es el más extenso y poblado de toda Colombia; está localizado en la parte central del país cerca de la margen oriental de la sección más poblada. Está compuesto por el Departamento de Cundinamarca, en donde se encuentra la ciudad de Bogotá, punto central del comercio del Distrito y capital de la república. Boyacá se encuentra al norte y al noroccidente de Cundinamarca; Tolima está al occidente y suroccidente; Huila al sur y una porción del Departamento de Santander, aunque en términos estrictos, Santander no hace parte del Distrito Comercial de Bogotá.

Cundinamarca tiene un área de 13.000 millas cuadradas, casi un tercio de Antioquia, el Departamento más grande y poblado de Colombia. La población estimada es de 795.000 habitantes, casi equivalente a la población de Antioquia. Boyacá tiene un área de 17.654 millas cuadradas y una población de 645.000, la mayor población después de Antioquia y Cundinamarca. Tolima tiene un área de 10.811 millas cuadradas y una población estimada de 310.000 habitantes. Huila tiene un área de 8.687 millas cuadradas y una población estimada de 170.000 habitantes.

### *Topografía, clima y régimen de lluvias*

Los rasgos de la topografía de este distrito comercial son el valle del Magdalena en el Departamento de Santander, Tolima y Huila, la sabana de Bogotá en Cundinamarca, los llanos de Sogamoso en Boyacá y los llanos deshabitados de la cuenca del Orinoco al oriente de la cordillera Oriental.

El valle del Magdalena es una región tropical que tiene pocas tierras utilizables. La sección cercana a las bocas del río en el Departamento del Huila es un punto de lluvias fuertes. La región del Bajo Magdalena tiene dos estaciones secas y dos de lluvias. La temporada seca más larga se extiende desde noviembre hasta marzo y la más corta es en los meses de junio y julio. La temporada de lluvias larga empieza en agosto y se extiende hasta octubre y la más corta, entre abril y mayo. La región es también víctima de fuertes tormentas de viento.

La sabana de Bogotá es en realidad parte de la sección central de la cordillera oriental que es quizás el rasgo más impresionante de la topografía colombiana. Es un plano fértil de unas 300 millas de longitud por 50 de ancho y cercana a los 9.000 pies de altura sobre el nivel del mar. Las lluvias son frecuentes durante todo el año y la temperatura oscila entre 45° y 50°. Las heladas no se conocen en esta región. Los llanos de Sogamoso son



la región se evidencia en el Distrito de Bogotá. Los antioqueños viajan a Boyacá para hacer contactos de negocios ganaderos y comprar trigo y realizan negocios en todas las localidades que visitan. Muchas firmas de Medellín han abierto sucursales en Bogotá.

### ***Educación***

Los colegios públicos son gratuitos, pero la asistencia no es obligatoria en Colombia. En 1912 Cundinamarca tenía 563 escuelas primarias con 27.027 estudiantes; Boyacá, 346 escuelas con 17.577 estudiantes; Huila, 124 escuelas y 7.589 estudiantes, y Tolima, 206 escuelas con 9.062 estudiantes. Además de las escuelas primarias, hay 230 secundarias con 20.000 alumnos matriculados. Los dos colegios de bachillerato más grandes se encuentran en Bogotá y cada uno cuenta con 600 alumnos. La población letrada no excede los 500.000.

La Universidad Nacional de Colombia en Bogotá es la universidad más grande del país. Contaba con 536 estudiantes en 1912. Sin embargo, solo un 30 por ciento de los estudiantes culmina los estudios superiores. También hay una Escuela de Artes y un Conservatorio de Música en Bogotá. La falta de capacitación en temas agrícolas, la negligencia en el estudio de las ciencias y la ausencia de capacitación manual e industrial son los defectos más serios del sistema educativo colombiano.

### ***Condiciones de vida en Bogotá***

En Cundinamarca y Boyacá hay numerosos pueblos pequeños, pero Bogotá es la única ciudad grande de todo el distrito comercial. Está localizada en la sabana de Bogotá, cerca de la alta cordillera por el oriente, y a una altura aproximada de 9.000 pies. Aunque, en conjunto, el clima es agradable, los amaneceres y las noches son muy fríos. Las lluvias fuertes son frecuentes y hay niebla densa durante todo el año, pero las casas no cuentan con ningún tipo de calefacción.

Por regla general, la comida es más barata en Bogotá que en los Estados Unidos. A nivel local se producen buena mantequilla, tocineta y jamón; los vegetales que se producen en las zonas templadas son abundantes y baratos. La servidumbre bien entrenada puede contratarse entre 5 y 10 dólares colombianos (1 dólar colombiano = \$0.9733 a la tasa de cambio normal) mensuales, y los arriendos parecen ser más baratos que en los Estados Unidos. El vestuario es también más barato si los sastres, que confeccionan prendas presentables, lo hacen con telas nacionales. Hay una vida social considerable entre las clases más altas de Bogotá y los bogotanos acogen a los extranjeros. Se está construyendo un nuevo suburbio residencial, Chapinero, que tiene buenas casas, aunque las calles no están pavimentadas y el servicio de alcantarillado es deficiente.



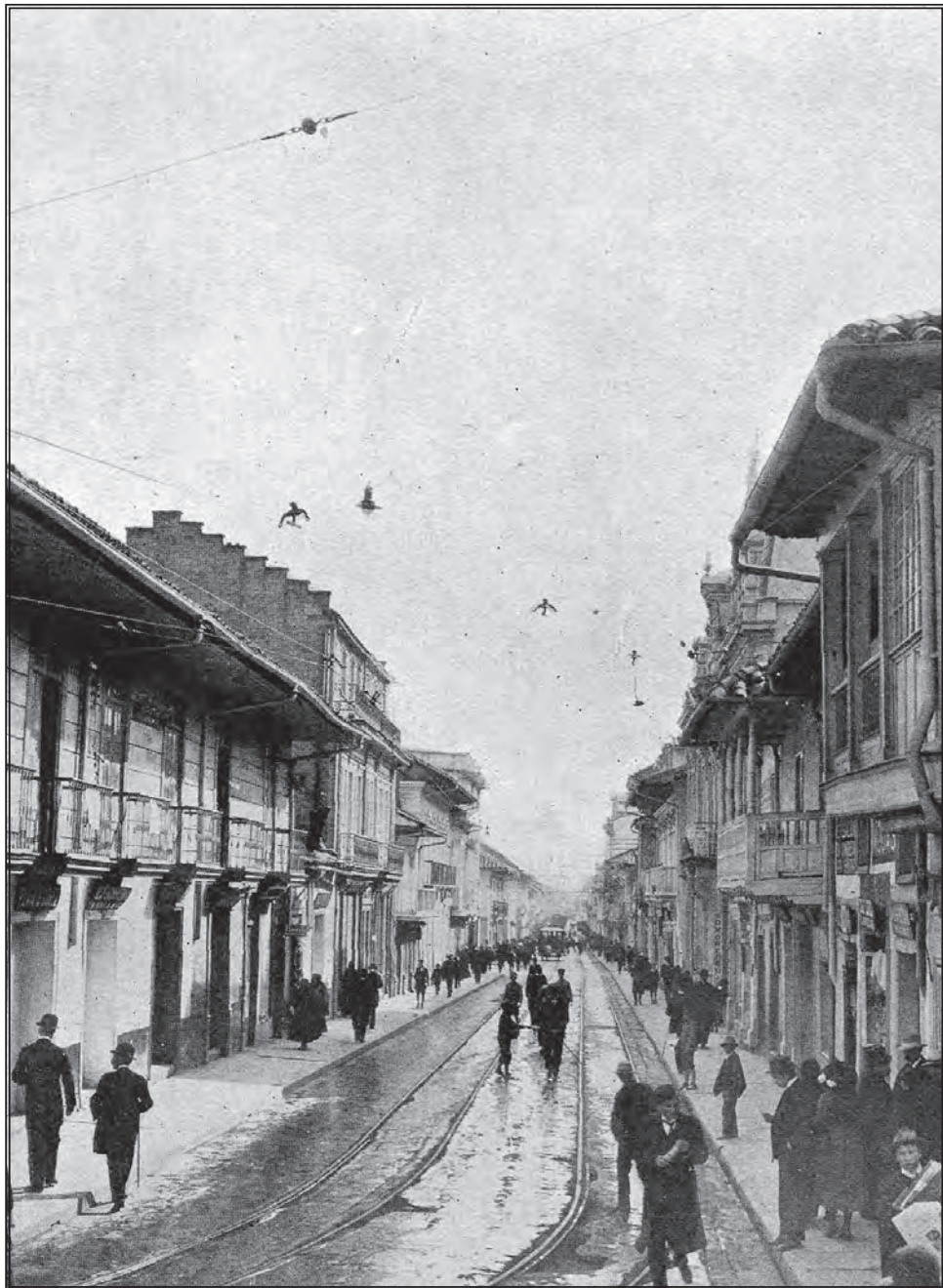


FIG. 16. CALLE REAL, BOGOTÁ



FIG. 17. FACULTAD DE MATEMÁTICAS E INGENIERÍA, BOGOTÁ

### ***Servicios públicos en Bogotá***

La tendencia actual es que el municipio sea el propietario de todos los servicios públicos.

Los que funcionan en la actualidad en la ciudad proporcionan buenos ingresos y no hay duda sobre los beneficios que traería la ampliación de éstos. Se necesitan mejores sistemas para el suministro de agua, así como sistemas de alcantarillado y más pavimentación de las vías. Los sistemas actuales de suministro de agua y de alcantarillado son tan inadecuados que la fiebre tifoidea es común. A excepción de la calle principal y de algunas cuadras en el área comercial, que están pavimentadas con asfalto, las calles están o empedradas, en obra permanente, o no tienen ningún tipo de pavimento. El sistema de tranvía es propiedad del gobierno municipal y tiene buenos ingresos; sin embargo, se requiere su ampliación con urgencia.

La planta de alumbrado y energía eléctrica es propiedad de una compañía colombiana y tiene un capital de 1.153.200 dólares colombianos. Está localizada a 25 kilómetros de Bogotá (1 kilómetro = 0.62 milla) sobre el río Bogotá, abajo del Salto de Tequendama. Las líneas de transmisión cubren 73 kilómetros y la corriente se suministra a 50.000 bombillos de uso privado, y a más de 2.000 de uso público que se utilizan para alumbrar las calles.

El servicio telefónico es prestado por una compañía inglesa que tiene un capital de £37.000 (£1 = \$4.87 a la tasa de cambio normal). Los dividendos anuales han oscilado en un promedio del 16 por ciento, y todas las deudas, con excepción de un pequeño margen, se han retirado. En la actualidad hay 2.000 aparatos en uso, pero este número ya no es suficiente, de modo que se ha iniciado un proceso para que la ciudad asuma el sistema y haga la ampliación necesaria para prestar el servicio de larga distancia a todo el distrito.

### ***Bancos y compañías de seguros***

Bogotá tiene cuatro bancos locales, un banco norteamericano y dos compañías de seguros.

Uno de los bancos locales -el Banco de Colombia- empezó como una agencia gubernamental, pero ahora funciona como una compañía privada, sin gozar de privilegios extraordinarios. Los otros bancos colombianos no han tenido ninguna relación previa con el gobierno. Todos los bancos son conservadores.

Colombia no tiene un sistema nacional de descuentos y la ley descarta cualquier uso para los préstamos hipotecarios. Nunca ha habido suficiente capital para financiar las industrias del país y las tasas de interés han sido altas. El establecimiento de 11 sucursales del *Mercantile Bank of the Americas* ha traído consigo la disminución de las tasas de interés y el aumento de la cobertura de la actividad bancaria, así como la asis-

tencia que se presta al comercio y a los negocios. Las siguientes cifras, tomadas de los balances publicados del *Mercantile Bank of the Americas*, en Bogotá, ilustran el rápido crecimiento del negocio de este Banco, del que se dice que es superior a todos los demás bancos de Bogotá en conjunto: a 31 de diciembre de 1918: efectivo y oro acuñado, 324.220 dólares colombianos; préstamos y descuentos, 2.734.395 dólares colombianos; y depósitos por 341.531 dólares colombianos; a 31 de marzo de 1919: efectivo y oro acuñado, 2.455.628 dólares colombianos; préstamos y descuentos, 4.335.406 dólares colombianos, y depósitos por 1.225.172 dólares colombianos.

### ***Transporte entre Bogotá y la costa***

En la actualidad, un viaje entre la costa y Bogotá puede durar entre ocho días y un mes. Con frecuencia, el café y los cueros que se envían desde el interior tardan en llegar a la costa entre cuatro y cinco meses. Las importaciones de mercancía desde la costa para el interior del país no tienen mejor suerte. La mercancía que tiene como destino la ciudad de Bogotá se envía desde la costa por el Magdalena hasta La Dorada, la cabecera de navegación del Bajo Magdalena, a 987 kilómetros de Barranquilla; desde La Dorada por la Ampliación del Ferrocarril de La Dorada rodeando una serie de rápidos del río, en el Alto Magdalena, a una distancia de 111 kilómetros; desde Beltrán en barcos pequeños hasta Girardot, a una distancia de 152 kilómetros; desde Girardot por el Ferrocarril de Girardot hasta Facatativá, en el extremo occidental de la sabana de Bogotá, a una distancia de 125 kilómetros; y desde Facatativá, en el Tren de la Sabana por la sabana hasta Bogotá, a una distancia de 40 kilómetros, para un total de 1.415 kilómetros.

El Magdalena es un río lento y un medio costoso de comunicación que empeora año tras año. Durante la temporada seca los barcos no pueden llevar más de la mitad de la carga acostumbrada y se presentan muchas demoras en el Bajo Magdalena. Con frecuencia debe suspenderse la navegación en el Alto Magdalena. Infortunadamente, la cosecha cafetera coincide con la temporada seca por lo que el café, el producto de exportación más importante del Distrito de Bogotá, debe retenerse en el río a la espera de niveles altos de agua. En resumen, los negocios y la actividad comercial del interior de Colombia están atrasados por la necesidad de utilizar el río Magdalena de modo que cada día es más necesaria la construcción de una línea férrea desde Bogotá hasta la costa Atlántica. Se han estudiado varias rutas posibles, pero el gobierno considera que la denominada Ruta del Pacífico es la más factible. Tal como se ha planeado, esta ruta irá desde Bogotá hasta Facatativá y Girardot, por el Ferrocarril del Tolima (casi terminado), y desde Ibagué por una línea que debe construirse sobre el Paso del Quindío hasta Palmira, y desde Palmira hasta Buenaventura en el Ferrocarril del Pacífico, que está en funcionamiento.

### ***Transporte de carga en el río Magdalena***

Las tarifas del transporte de carga entre Bogotá y la costa son muy costosas. El envío de una tonelada de trigo producida en la región de Bogotá hasta los molinos de Cartagena cuesta cerca de 72 dólares colombianos, y enviar una tonelada de café desde Cundinamarca cuesta 60 dólares colombianos. El envío de mercancía pesada hasta Bogotá, artículos de ferretería o maquinaria pequeña, cuesta aproximadamente el 90 por ciento del valor de la factura en Nueva York.

Sin embargo, a pesar de las tarifas tan altas, el servicio por el río Magdalena no es adecuado para el manejo del transporte de carga durante la temporada de la cosecha cafetera, que es también la temporada de compras del Distrito de Bogotá. La compañía *Pool Fluvial* mantiene 10 barcos en el Bajo Magdalena que, durante las temporadas de niveles altos de agua pueden manejar, cada 20 días, cerca de 6.000 toneladas de carga río arriba y 8.000 toneladas río abajo. Durante el mismo período, cada uno de los 8 barcos del servicio en el Alto Magdalena puede hacer seis viajes de ida y regreso, con buen tiempo, llevando hasta Beltrán 5.796 toneladas de carga, y 4.500 toneladas desde Beltrán hasta Girardot. Además, durante esta misma temporada, llegan a Honda hasta 2.000 toneladas de carga provenientes del suroccidente de Cundinamarca, así como 4.000 toneladas desde el Departamento de Caldas y las montañas del Tolima. Es decir, durante la cosecha cafetera, si hay suficiente agua en el río, pueden llegar 11.796 toneladas de carga a La Dorada cada 20 días, pero sólo se puede continuar con el transporte de 8.000 toneladas, ocasionando grandes demoras en la transferencia de carga desde este lugar.

### ***Ampliación del Ferrocarril de La Dorada***

La Ampliación del Ferrocarril de La Dorada es propiedad de una compañía inglesa con un capital de 350.000 dólares colombianos y un endeudamiento vigente de 350.000 dólares colombianos. El costo de operación es el más bajo de todos los ferrocarriles de Colombia con una excepción. Durante el año de 1917 el ferrocarril transportó 125.145 pasajeros y 84.045 toneladas de carga. Los ingresos brutos del año fueron \$534.745 dólares colombianos y los ingresos netos fueron \$326.286 dólares colombianos. El ferrocarril atraviesa un territorio más o menos plano, no tiene túneles y sólo hay un puente largo. El lecho de las vías está lleno de tierra, en su mayoría, y no tiene buenas pendientes. La compañía tiene 78 vagones de carga con una capacidad total de 1.030 toneladas. Sus locomotoras tienen el tamaño adecuado, pero están en malas condiciones. Sólo pueden jalar de 8 a 10 vagones con una carga total aproximada de 120 toneladas. Se utiliza madera como combustible.

No hay muelles en La Dorada ni en Beltrán; tampoco hay otras instalaciones para el manejo de la carga, a excepción de una grúa para levantar maquinaria pesada. Los trabajadores locales cargan sobre su espalda la mercancía desde y hacia los bancos del río, entre la vía férrea y el río. Los cobertizos en Beltrán son más que adecuados para el almacenamiento de la carga en condiciones normales. Durante la temporada de la cosecha cafetera de 1919 se manejaron unas 2.000 toneladas de carga para la exportación y cerca de 8.000 toneladas de mercancía importada. Una firma bogotana ha obtenido la concesión para la ampliación de esta línea desde Beltrán para conectarse con Girardot. El territorio por donde pasará esta ampliación es prácticamente plano y las ventajas que se obtienen al eliminar el viaje en el Alto Magdalena son obvias.

### ***Ferrocarril de Girardot***

El Ferrocarril de Girardot sube desde Girardot, a 325 metros de altura (1 metro = 3.28 pies) hasta el borde de la sabana de Bogotá, a 2.729 metros, con una pendiente máxima del 4 por ciento en un tramo corto. Los deslizamientos de tierra son frecuentes en el camino que, con frecuencia, no puede utilizarse por varios días durante la temporada de lluvias. El ferrocarril es, nominalmente, de propiedad de una compañía inglesa capitalizada en £900.000. Su operación ha arrojado pérdidas y está hipotecado por una suma mayor a su valor real. Una tercera parte del capital en acciones es del gobierno colombiano, que también avaló varias emisiones de bonos y que, se dice, gastó 14.800.000 dólares colombianos en éste. Sin embargo, debe hacer pagos adicionales antes de poder asumir su control. La facturación bruta de 1918 fue de 752.352 dólares colombianos y los ingresos netos fueron de 316.869 dólares colombianos, de los que se gastaron 225.520 dólares en reparaciones y en equipo nuevo. Los ingresos brutos de 1918 arrojaron una ganancia de 32.827 dólares sobre la cifra de 1917.

La compañía posee 17 locomotoras, 12 de ellas están en buenas, o más o menos, buenas condiciones; tiene 26 vagones de pasajeros y 82 vagones de carga, con una capacidad total de 1.625 toneladas. Cerca de la mitad de los vagones de carga necesita reparaciones.

### ***Ferrocarril de la Sabana***

El Ferrocarril de la Sabana, que atraviesa un distrito plano y muy habitado, tiene un movimiento local considerable. El lecho de la vía (de ancho métrico) se rellenó en su mayoría con tierra, tiene buena pendiente y drenaje. No hay túneles y solamente tiene un puente pequeño. El ferrocarril es operado por la Compañía del Ferrocarril de la Sabana y casi todas sus acciones están bajo el control del gobierno colombiano.

Durante el año de 1917 transportó 653.881 pasajeros y 116.499 toneladas de carga. Los ingresos brutos del año fueron 329.051 dólares colombianos y los ingresos netos fueron 161.453 dólares colombianos.

La dificultad para navegar el Alto Magdalena, así como el alto costo de operación del Ferrocarril de Girardot, han llevado al gobierno colombiano a pensar en la ampliación del Ferrocarril de la Sabana hasta Puerto Niño, 50 kilómetros abajo de La Dorada, en el Bajo Magdalena. Se adelantó un estudio en 1917, y desde ese momento se ha terminado la nivelación y se pidieron los rieles para el tramo entre Facatativá y Dintel, un tramo de 13 kilómetros. La distancia total desde Facatativá hasta Puerto Niño es de 228 kilómetros y el costo promedio total se calcula en 25.000 dólares colombianos. El Distrito tiene aproximadamente 95.000 habitantes y la agricultura y la ganadería son las principales industrias. La región tiene depósitos de carbón y de hierro, así como numerosas caídas de agua para el desarrollo hidroeléctrico. Pacho es el pueblo de mayor tamaño en esta ruta.

### ***Distribución de mercancía desde Bogotá***

La mercancía se distribuye desde Bogotá a Cundinamarca y a Boyacá, con frecuencia mediante el uso de mulas o bueyes, a pesar de la excelente carretera que sale de la ciudad y de las dos cortas rutas férreas que prestan un buen servicio. Uno de estos ferrocarriles, el del Norte, va hasta Nemocón, a 32 kilómetros; el segundo, el del Sur, va por el suroccidente hasta Sibaté, a 30 kilómetros. La carretera, la Gran Carretera Central del Norte, conecta a Bogotá con Chiquinquirá y Tunja, los dos pueblos más importantes de la región situada al norte de Bogotá. Esta carretera, aunque no la utilizan mucho las carretas o los coches de mulas, es quizás el medio de comunicación más importante que Bogotá y esa región del país poseen, excepto los ferrocarriles que conectan a Bogotá con el Alto Magdalena. Tiene cerca de 200 millas de longitud y pasa por la región más desarrollada y populosa de todo el distrito. Los pasajeros se desplazan en automóviles desde Bogotá hasta Santa Rosa, desde donde deben utilizar mulas para hacer el viaje por el Departamento de Santander. Zipaquirá es el punto de conexión entre el Ferrocarril del Norte y la Gran Carretera Central del Norte.

### ***Ferrocarriles del Norte y del Sur***

El Ferrocarril del Norte se construyó, primordialmente, para Zipaquirá y las minas de carbón en Nemocón, pero debió ampliarse hasta Chiquinquirá, donde debía conectarse con la ampliación propuesta del Ferrocarril Puerto Wilches–Bucaramanga. El tramo

del ferrocarril entre Bogotá y Zipaquirá es propiedad de la *Colombian Northern Railway Co. (Ltd.)*, y los 15 kilómetros entre Zipaquirá y Nemocón pertenecen al gobierno colombiano, que está interesado en la ampliación hasta Chiquinquirá.

La vía tiene ancho métrico, un lecho muy nivelado y con buen relleno. No hay túneles y sólo tiene tres puentes pequeños. El equipo consta de 13 locomotoras, 6 nuevas fabricadas en Estados Unidos, 36 vagones de pasajeros, todos de origen norteamericano, y 83 vagones de carga. Durante 1917 transportó 612.594 pasajeros y 90.459 toneladas de carga. La facturación bruta fue de 402.332 dólares colombianos y la facturación neta fue de 262.791 dólares colombianos. Este ferrocarril tiene los costos de operación más bajos de todos los ferrocarriles del país.

El Ferrocarril del Sur se construyó para aprovechar los depósitos de carbón cerca al Tequendama y la región maderera de la región. Atraviesa una región populosa y productiva. La vía tiene ancho métrico, el lecho tiene balasto y está bien nivelada. El gobierno colombiano compró el ferrocarril en 1905 por cerca de £60.000 y está considerando tres ampliaciones posibles, una de las cuales sería para aprovechar la región cafetera al suroccidente de la sabana de Bogotá. Durante 1918 se transportaron 173.730 pasajeros y 59.855 toneladas de carga. La facturación bruta fue de 133.381 dólares colombianos y los ingresos netos fueron de 58.697 dólares.

### ***Ferrocarril del Tolima***

La mercancía con destino al Tolima va por el Magdalena hasta Honda; desde allí se distribuye o sigue su curso río arriba hasta Girardot. Luego se envía al interior en el Ferrocarril del Tolima que se está construyendo hacia Ibagué, la capital del Departamento del Tolima. Desde Ibagué se envía por el Paso del Quindío en recuas de mulas. La mercancía que tiene como destino el Huila se envía por el río desde Girardot, en una lancha, balsa o incluso una canoa. Algunas veces, durante la temporada seca, se envía en recuas de mulas hasta el pueblo de Neiva, capital del Huila.

El Ferrocarril del Tolima tiene su punto de origen en Flandes, al otro lado de Girardot, y va hasta Ibagué, que está localizada a una altura de 1.299 metros cerca del acceso al Paso del Quindío en la Cordillera Central. Las obras se han completado hasta Asiestadero. El café es el principal producto de carga para la exportación en este Distrito. Hasta 1916 la vía había costado al gobierno colombiano 750.000 dólares colombianos; durante ese año el Congreso autorizó un crédito de 400.000 dólares colombianos, con el que se pensaban terminar las obras hasta Ibagué. Sin embargo, ya se sabe que se necesitan 600.000 dólares colombianos adicionales para estas obras y 100.000 dólares



colombianos para equipo y material rodante. También debe construirse un puente de acero sobre el río Magdalena para conectarse con el Ferrocarril de Girardot, y éste costará aproximadamente 600.000 dólares colombianos.

Durante 1917 se transportaron 169.407 pasajeros y 9.857 toneladas de carga. Los ingresos brutos fueron de 49.090 dólares colombianos y los ingresos netos fueron de 3.635 dólares colombianos. Si se tiene en cuenta el alto costo de construcción, la producción limitada de la región que se atiende y otros factores adversos, parece dudoso que el tráfico local se traduzca en ingresos adecuados sobre la inversión. Sin embargo, como punto de conexión, la Ruta del Pacífico es importante. Se puede esperar que haya un aumento en el tráfico cuando la vía se concluya en Ibagué.

### *Nuevo ferrocarril propuesto entre Ibagué y Ambalema*

De acuerdo con el informe del cónsul C. E. Guyant, la importante firma de Pedro A. López & Co., de Bogotá, firmó un contrato con el Departamento del Tolima en mayo de 1919 para la construcción de una línea férrea entre Ibagué, la capital del Departamento, y Ambalema (Beltrán), sobre el río Magdalena, para conectar la estación del río con el Ferrocarril de La Dorada y, en el otro extremo, con la línea nueva entre Girardot e Ibagué, que es una conexión proyectada en el Ferrocarril del Pacífico. La importancia de la línea planeada radica en que con ella se evitará tener que hacer uso del Alto Magdalena como punto de conexión en la ruta a Bogotá, y permitirá contar con una ruta férrea completa desde La Dorada (cabecera de navegación del Bajo Magdalena) hasta la capital. También le proporcionará al Departamento del Tolima conexión directa con el tráfico principal del río. De acuerdo con los términos del contrato (con fecha del 22 de mayo de 1919), las obras deben iniciarse en un lapso de tres meses y completarse en cuatro años.

### *Agricultura*

Prácticamente no hay terrenos sin uso en la sabana de Bogotá. La tierra es una arcilla plástica negra que retiene la humedad y la región tiene buen drenaje con el río Bogotá. Los habitantes ricos de Bogotá son los propietarios de la mayoría de estas tierras agrícolas, cuyo valor depende de la naturaleza del suelo y de la localización, y las más valiosas son las que están al norte, al occidente y al sur occidente, a lo largo de las vías férreas que proceden de Bogotá. Esta es una sección de Colombia en la que se utiliza maquinaria agrícola, tal como arados de disco, rastrillos dentados, sembradoras, cosechadoras y molinos. La mano de obra es abundante y barata. El peón indígena

recibe una choza dentro de los límites de la hacienda así como un pequeño lote en el que puede cultivar sus alimentos.

Se calcula que en Cundinamarca hay cerca de 1.550.000 hectáreas (1 hectárea = 2.47 acres) cultivadas y que las cosechas tienen un valor aproximado de 33.000.000 de dólares colombianos. El Distrito de Bogotá está en capacidad de lograr una gran expansión agrícola, sobre todo en el norte, hacia Boyacá, pero esta ampliación se ha retardado debido a la ausencia de transporte barato entre el Distrito y otras partes de Colombia que necesitan trigo, ganado y los demás productos de este Distrito.

### **Trigo**

Se calcula que desde 1916 Cundinamarca ha tenido cultivos de trigo en una superficie de 30.000 acres anuales. La producción por acre es alta y se afirma que en 1919 el Departamento produjo más de 1.166.000 costales valorados en 4.250.000 dólares colombianos. El precio promedio de venta, por bulto, para ese año fue de 3.56 dólares colombianos, y el precio más alto estuvo cerca a los 4.30 y el más bajo alrededor de 2.15.

### **Café**

El café es el producto principal de la región montañosa entre la sabana de Bogotá y el Valle del Magdalena. Los métodos de cultivo y cosecha son más modernos en esta región que en los demás lugares de Colombia. La mano de obra es abundante y barata, pero la industria se ve afectada por el mal servicio de transporte del Distrito. Se afirma que Cundinamarca tiene 32.900.000 plantas de café en un área aproximada de 89.500 acres. En 1918 la producción del Departamento fue de aproximadamente 42.200.000 libras, por un valor de 3.804.000 dólares colombianos, mientras que la producción de 1919, la mayor cosecha jamás reportada, fue un 25 por ciento mayor. El café de este Distrito, conocido en los mercados mundiales bajo el nombre comercial de Bogotá, tiene un excelente sabor y aroma, así como un mejor precio que el producto brasileño.

Las plantas de café se desarrollan mejor a una altura de 5.000 pies, pero se adapta hasta los 7.000 pies. Las plantas empiezan a producir frutos a los 3 o 4 años, y están en plena producción a los 6 años, pero siguen produciendo hasta los 16 o 20 años. La producción promedio de 1 libra de café limpio por planta ha aumentado en algunos casos hasta  $2\frac{1}{4}$  de libras en los lugares en los que la tierra se cultiva bien, se mantiene libre de maleza y se riega cuando es necesario. Aunque hay recolección de café a lo largo del año, hay dos temporadas fijas de cosecha, la principal desde marzo hasta mayo, y la segunda desde octubre hasta noviembre. Las mujeres y los niños son los encargados de la recolección.

Antes de 1919 los pequeños productores vendían su café, usualmente, a los ricos propietarios de las grandes plantaciones o a los comerciantes locales. En ambos casos recibían apenas un pequeño margen del precio de venta para la exportación. La llegada de los compradores extranjeros en 1919, para competir con los comerciantes locales, permitió a los pequeños productores obtener un precio más alto por su producto y esto, a su vez, estimuló la producción. Se están estableciendo nuevas plantaciones y se están ampliando las existentes, de modo que la producción de Cundinamarca debe duplicarse en los próximos 10 años a menos que algún obstáculo imprevisto se presente.

### **Otros productos agrícolas**

El Distrito de Bogotá produce una amplia variedad de productos agrícolas para el consumo local. Banano, caña de azúcar, tabaco, yuca y otros productos tropicales se cultivan en el valle del Magdalena y en los valles de los ríos de las montañas alrededor de la sabana de Bogotá. A mayores alturas, por encima de 6.000 pies, se cultivan casi todos los productos de la zona templada, incluidas papas, manzanas, así como muchos otros vegetales y frutas que se conocen y se cultivan en los Estados Unidos. A excepción del trigo, Huila y Tolima producen suficientes alimentos para su propio consumo, pero no para exportar a otros departamentos. En el Distrito de Bogotá se producen cantidades reducidas de cacao, caucho y algodón, pero estos productos son más bien un experimento.

### ***Industria ganadera***

Se calcula que el valor total de las cabezas de ganado de Cundinamarca asciende a más de 50.000.000 dólares colombianos. No hay cálculos recientes disponibles sobre Boyacá, que posee tierra fértil y plana, adecuada para la ganadería, pero como la mayoría de su población actual es indígena, su desarrollo futuro depende de la inmigración desde Antioquia y del mejoramiento del transporte. Se afirma que las tierras planas a lo largo de la cordillera Oriental, al suroriente de Neiva, son adecuadas para la ganadería. Son más sanas, de fácil acceso y con mejor irrigación que las que se encuentran al oriente de Bogotá. La cordillera puede cruzarse con facilidad en este punto y algunos capitalistas bogotanos han empezado a interesarse en la región.

En la sabana de Bogotá se le ha dado más atención a la cría y al cuidado de la ganadería que en cualquier otro lugar de Colombia. Las razas *Hereford* y *Durham* predominan y, en cuanto al peso, el ganado de carne puede compararse con los animales que hay en otros países. Se cultivan alfalfa y avena para producir alimento (forraje) para el ganado. El ganado se está valorizando año tras año. Un toro adulto se puede vender

hasta en 80 dólares colombianos, cerca del doble del precio que se obtenía hace unos años. Hay crianza de ovejas y de cabras en este Distrito, y hay buena demanda de lana a precios equivalentes a las altas cifras de los productos importados. La cría de las ovejas puede desarrollarse mucho en las montañas alrededor de la sabana, donde hay abundancia de pasto y agua. Sin embargo, se sabe poco acerca del cuidado necesario o de la cría de estos animales.

Antes de la guerra se criaban cerdos en Colombia y se importaban grandes cantidades de manteca de cerdo desde los Estados Unidos, pero la cría de estos animales se ha generalizado en el país. Hay suficientes cerdos para satisfacer la demanda local y los precios son altos. Las mulas escasearon durante la cosecha cafetera de 1919 y su valor aumentó de un promedio de 60 a 75 dólares colombianos por animal, hasta 200 dólares colombianos por una buena bestia de carga.

## *Minería*

### **Esmeraldas**

La minería de esmeraldas es un monopolio gubernamental en Colombia. Las minas más conocidas -Muzo y Coscuez- están localizadas en Boyacá, a unas 90 millas de Bogotá. La tercera mina, Somondoco, está a unas 35 millas al oriente de Bogotá y el cuarto depósito, Cuncha [sic], al otro lado del río Minero y de las minas de Muzo. Las dos últimas parecen ser tan ricas como las minas más famosas de Muzo y de Coscuez, pero no es fácil llegar hasta ellas.

Los depósitos de Muzo están localizados en un valle en las estribaciones de la cordillera Oriental, a dos o tres días de viaje a lomo de mula desde Bogotá, por malos caminos y por un terreno difícil. Las esmeraldas se encuentran en vetas de calcita que atraviesan la piedra caliza carbonífera de color negro. Se utilizan barras de acero y palas para hacer cortes y seguir el curso de las vetas, teniendo gran cuidado de no dañar las esmeraldas a medida que se va llegando a la veta. Ningún conocimiento de ingeniería puede calcular qué tan valiosa es una veta o depósito, pero siempre que aflora una veta y se sigue su curso, incluso durante años, y una vez que se descubre una formación productiva, se trabaja en ella día y noche hasta que se agota, algunas veces durante un período de años, como sucede en Muzo. La policía militar vigila muy bien las minas; se vigila y se registra a los mineros constantemente.

Las minas de Muzo y Coscuez han producido unos 800.000 quilates de esmeraldas de 15 calidades diferentes en un año. Debido a que la guerra limitó el mercado de las esmeraldas, el gobierno ha hecho poco para desarrollar nuevas vetas, pero se afirma que tiene muchas

pedras en París esperando que haya condiciones favorables de mercado. Una firma parisina de renombre internacional tiene también un gran depósito de pedras del gobierno colombiano como garantía de un préstamo. No hay evidencia que permita concluir que los depósitos de esmeraldas colombianas se agotarán en los próximos cientos de años.

## Sal

La región norte de Bogotá tiene suficiente sal para satisfacer las necesidades de Colombia por varios siglos. Este producto se encuentra en casi todos los distritos entre Bogotá y Pacho, al noroccidente; cerca de los pueblos de Sesquilé, Chita y Munque [sic], al nororiente; así como en Cumaral y Upín. Sin embargo, las minas de Cumaral y de Upín no están siendo explotadas en gran escala por los problemas de transporte. La minería de la sal es un monopolio del gobierno y una de las principales fuentes de ingresos de la nación. El gobierno posee ocho minas importantes, cuya producción total se vende a compañías privadas que la refinan mediante un proceso de evaporación. Estas ocho minas tuvieron en 1918 una producción total valorada en 965.894 dólares colombianos; el costo total de la operación ascendió a 144.651 dólares colombianos y los ingresos netos fueron de 821.243 dólares colombianos.

En todas estas minas se emplean los métodos más primitivos de la minería, a excepción de la mina de Zipaquirá en la que se están haciendo mejoras. La mina de Zipaquirá, que es la más importante, ha registrado una producción total de 739.220 toneladas de sal comercial entre 1778 y 1907. Los ingenieros informan que esta mina tiene 500.000.000 de metros cúbicos (metro cúbico = 3.28 pies cúbicos) de sal, con un peso superior a un billón de kilos (1 kilo = 2.2 libras).

## Carbón

El carbón se encuentra en toda la región de Bogotá, hasta el pueblo de Vélez, al norte, en dirección al valle del río Magdalena, en el Departamento de Santander, y hasta los pueblos de Villavicencio y de Guaduas, en el valle de Guaduas, en la cordillera Oriental. El carbón es bituminoso y de buena calidad. El análisis promedio muestra la siguiente composición:

	PORCENTAJE
VOLÁTIL .....	23.4 A 31.2
CENIZA .....	7.65 A 7.6
SULFURO .....	0.79 A 0.99
CARBÓN LIBRE.....	63.68 A 70.1

B.T.U., 14,202 A 14,500

Las leyes mineras ordinarias de Colombia no son aplicables a las tierras carboníferas.

Los depósitos que se encuentren en tierras no ocupadas pertenecen al gobierno y pueden explotarse únicamente con su consentimiento; sin embargo, los depósitos que se encuentren en las tierras de propiedad de individuos particulares pueden explotarse de manera independiente. Las minas más importantes que están siendo explotadas son las de Zipaquirá, que suministran combustible para la planta de evaporación de sal, y las de Nemocón que suministran el producto a los ferrocarriles de la sabana de Bogotá. La ciudad capital recibe el carbón de las formaciones geológicas en la ladera de las montañas al oriente. El Ferrocarril de Girardot recibe el carbón de la mina de Zipacón, abajo de Facatativá. Se dice que la mina de Zipacón produce el mejor carbón, con el mayor contenido de carbón libre y la menor cantidad de materia volátil. Los depósitos de carbón son una formación de roca arenisca intercalada con pizarra arcillosa. Por lo general se presentan tres capas de carbón, que varían en su espesor, desde 0.6 hasta 1.2 metros, con 2 metros adicionales de ancho.

## **Hierro**

El hierro se encuentra en las cercanías de muchos depósitos de carbón, pero el mineral se ha explotado únicamente en dos lugares: Pacho y La Pradera. La primera de estas minas se ha abandonado y hay poco progreso en la segunda, a pesar de la gran inversión que se hizo allí hace unos años. En realidad se sabe muy poco acerca de los depósitos de hierro, pero se dice que el mineral es refractario y difícil de fundir, por lo que parece poco probable que los depósitos lleguen a ser un factor de desarrollo industrial de Colombia en años venideros.

## **Industria**

Excepto por las plantas refinadoras de sal, una fábrica de tabaco de buen tamaño en Ambalema, y numerosas fábricas pequeñas de cigarros y cigarrillos, todas las plantas industriales del Distrito de Bogotá están localizadas en o cerca de Bogotá. Estas fábricas están produciendo harina, chocolate, dulces, jabón, telas de lana, zapatos, cuero y galletas, productos que compiten con éxito con la mercancía importada.

Bogotá ha importado, por muchos años, toda clase de productos manufacturados. Las clases más pudientes miran con desconfianza los productos locales, aunque pueden ser tan buenos como los importados y mucho más baratos. Sin embargo, ha crecido la demanda de productos locales de todo tipo. Los productores locales están muy protegidos por los impuestos a las importaciones y, sin duda, hay una buena oportunidad para

desarrollar la industria. Se necesitan productos de cuero, de hierro y de acero; papel y productos de papel, bolsas y costales, así como textiles de lana y de algodón.

La harina, que se ha utilizado únicamente en los pueblos más grandes, ha ido reemplazando gradualmente el consumo de la harina de maíz en las clases bajas de todo el país. Bogotá exporta harina a la costa, a Antioquia, a Caldas y al Valle. En 1918, debido a la gestión de la influyente Sociedad de Agricultura de Bogotá, se aumentó el impuesto del trigo, de modo que era imposible que los molinos costeños importaran trigo a los precios de los Estados Unidos, pagaran el impuesto y compitieran con los molinos de Bogotá. Sin embargo, la harina que se enviaba desde Bogotá a la costa era costosa, mucha de ella se dañaba en el camino y la cantidad no era suficiente. Por consiguiente, en 1919 el impuesto se rebajó de nuevo. Se está construyendo un molino nuevo y grande en Bogotá que incrementará la producción y ayudará a superar la escasez que se experimenta en todo el país.

Las cinco fábricas de chocolate de Bogotá atienden únicamente la demanda local, pues casi todos los pueblos tienen su propia fábrica de chocolate. La maquinaria para el tostado y limpieza del chocolate se fabrica en Medellín. Las fábricas más grandes producen algunos dulces y bombones de buena calidad que están reemplazando los productos importados. Los buenos dulces locales de chocolate se venden al por menor a 80 centavos la libra de 500 gramos (1 gramo = 0.002 libra), mientras que el producto importado debe venderse por lo menos al doble de ese valor. El chocolate se utiliza mucho como una bebida en toda Colombia, especialmente en Bogotá. El precio del producto al por menor es solo de 42 centavos por una libra de 500 gramos. Las fábricas locales de galletas y de panecillos producen una gran variedad de galletas para las que hay una demanda creciente. Antiguamente, las galletas eran importadas y se vendían a precios altos.

Una fábrica textil local produce telas de lana que pueden compararse con los mejores tejidos ingleses, así un paño fino negro, de peso intermedio, que se mejora constantemente aunque no se puede confrontar su acabado con el del producto importado. Las telas para confeccionar prendas de vestir se venden, al detal, a 5 dólares colombianos por metro (1 metro = 1.09 yardas) de tela estándar de doble ancho. Aunque en la actualidad los tejidos locales no suplen una décima parte de la demanda y se importan grandes cantidades, es probable que la producción local aumente tanto en el futuro cercano que va afectar seriamente el mercado del producto importado.

También hay cientos de fábricas pequeñas que hacen cobijas burdas y de tejido ralo, así como las cobijas cuadradas -“ponchos”- que utilizan las clases media y baja. Las cobijas

se venden en el comercio minorista a precios entre 4.50 y 6.50 dólares colombianos cada una, según el tamaño, el peso y el diseño en color.

Bogotá tiene una fábrica de calzado de buen tamaño; cuenta con equipo moderno y algunos pequeños talleres que producen zapatos de buen aspecto y bien terminados. Regularmente, estos talleres usan cuero y adornos importados, pero utilizan suelas nacionales, que tienen una calidad inferior. Las personas de las clases media y alta utilizan los zapatos que se producen a nivel local, y que se venden entre 6 y 8 dólares colombianos el par, mientras que los zapatos importados de buena calidad se venden entre 12 y 16 dólares colombianos el par. Las zapatillas de lujo para mujer y los zapatos elegantes se venden mejor que todas las otras clases de zapatos importados. El cuero curtido ha sido de mala calidad en Colombia siempre, pero se ha establecido recientemente en Bogotá una curtiembre moderna que está produciendo cueros excelentes de diferentes calidades. La demanda de este cuero supera la oferta, por lo que la curtidora debe ampliarse muy pronto. La prosperidad general ha significado un aumento en la demanda de cuero. Las personas de clase media están utilizando más zapatos; también se utilizan más sillas de montar, de modo que la industria tiene un futuro promisorio.

Algunas fábricas pequeñas han empezado a producir jabón barato para lavar ropa, y algunas pocas están empezando a producir jabones aromatizados, que están empezando a reemplazar el producto importado. Deben importarse los químicos y otros materiales que necesitan estas fábricas, a excepción de las grasas animales y vegetales. Estas fábricas cuentan con poco equipo moderno.

### ***Volumen del comercio***

El mercado del café, la principal exportación de Colombia, fue pobre durante la guerra, pero luego de la firma del armisticio la demanda aumentó rápidamente y el precio de este producto subió en Nueva York. La gran cosecha de 1919 fue vendida a precios nunca vistos y las personas se desplazaron a los mercados locales para comprar toda clase de mercancías. Esta súbita demanda precipitó una desbandada de los importadores para obtener suministros. El volumen promedio anual de las importaciones en este distrito puede estimarse en cerca de los 9.000.000 de dólares colombianos.

La ciudad de Bogotá tiene unas 240 empresas, cada una de ella capitalizada en o más de 10.000 dólares y son importadoras directas de mercancía y productos extranjeros. Tres de los más antiguos importadores de textiles tienen capitalizaciones de más de 1.000.000 de dólares colombianos, otros tres o cuatro tienen un capital de por lo menos 500.000 dólares colombianos, y 15 tienen un capital que oscila entre 100.000



y 300.000 dólares colombianos. 18 de las 240 empresas son fábricas que importan materias primas de diferentes clases. Cinco son empresas ferroviarias que importan diferentes clases de equipo, incluidas pinturas y lubricantes.

### ***Métodos comerciales***

La mayor parte del comercio con Colombia ha estado siempre en las manos de las casas exportadoras comisionistas que proveen a sus clientes de una amplia variedad de mercancías. Al mismo tiempo, estas casas ayudan con el mercadeo de los envíos de productos colombianos de sus clientes a los Estados Unidos. Además de los comerciantes comisionistas exportadores europeos y norteamericanos, y posiblemente más importantes que ellos, están las firmas comisionistas exportadoras con casas matrices en Norteamérica o Europa, con oficinas y salas de exhibición en toda Colombia. (Ver pág. 463)

Los agentes de ventas residentes han tenido más éxito en Bogotá que en los demás lugares. Estos individuos representan, algunas veces, solamente una gran firma comisionista involucrada en negocios generales de exportación, otras veces, una de ellas se especializa probablemente en textiles, algunas, son varias firmas y, con frecuencia, son un grupo de productores con quienes el representante tiene contratos de exclusividad para su territorio. Bogotá también posee unas pocas firmas bancarias y comisionistas, antiguas y privadas. Usualmente estas firmas se especializan en alguna línea y por lo regular están interesadas en un número de empresas industriales y comerciales, para quienes hacen todas las compras. También adquieren productos locales para su exportación.

### ***Importancia del cuidado en el empaque***

Es necesario tener un especial cuidado en el empaque si se desea que la mercancía llegue a Bogotá en buenas condiciones. Un cargamento estropeado es una verdadera calamidad para el comerciante colombiano. Significa no sólo la pérdida de la venta de los bienes y, por lo tanto, una pérdida en las ganancias; también significa la pérdida de intereses sobre su dinero (con toda seguridad ha debido aceptar la factura del exportador antes de la llegada del envío), la pérdida del dinero pagado por conceptos de impuestos aduaneros, y una interminable cadena de problemas si desea tener éxito en la aceptación de los reclamos que haga.

Las dificultades del transporte y el hecho de que los derechos de importación son calculados sobre el peso bruto de los paquetes han traído, como resultado, algunos métodos inusuales de empaque que bien podrían adoptarse a nivel general. Una compañía productora de tabaco empaca sus productos en baúles baratos y livianos, protege los

baúles con arpillera o costales, y cobra tanto por los baúles como por su contenido. Antes de la guerra, los franceses empacaban ciertas clases de mercancía en cajones livianos de fibra pero fuertes y cobraban por ello. (Ver pág. 522)

### ***Posición de los productos norteamericanos en comparación con los productos europeos***

Muchas de las más grandes y antiguas empresas de Bogotá son excesivamente conservadoras y aún dudan sobre la conveniencia de sustituir la mercancía norteamericana por bienes europeos cuyos méritos conocen. Algunos de ellos han solicitado y no han logrado obtener privilegios exclusivos de representación para ciertas líneas de mercancía norteamericana, y sienten malestar por el hecho de que su alta clasificación crediticia no les ayuda a obtener protección y privilegios concedidos a las firmas más nuevas y pequeñas.

Antes de la guerra los comerciantes de Bogotá no estaban familiarizados con la mercancía norteamericana y tendían a ver los métodos comerciales norteamericanos con recelo. Ellos sentían que, en general, los productos europeos de primera necesidad eran superiores a los norteamericanos, así como resentían la falta de atención e ignorancia generalizada de ciertos exportadores y productores norteamericanos con respecto a los productos colombianos. Europa necesitaba el comercio colombiano y usualmente lo atendía de manera detallada y completa. El empaque fue adaptado a las condiciones de transporte y a las aduanas colombianas; las listas de empaque coincidían con el contenido de los paquetes; las marcas especiales fueron utilizadas en beneficio de los grandes importadores de textiles, quienes estaban protegidos en sus territorios por aquellas categorías o diseños particulares de los artículos. Por regla general, los textiles, tanto de algodón como de lana, eran comprados a Inglaterra, los finos productos secos a Francia, y la maquinaria y los equipos a Alemania.

Al final, la guerra obligó a los importadores bogotanos a buscar conexiones comerciales con los Estados Unidos, pero encontraron dificultad en adaptarse a los métodos norteamericanos y a entender las restricciones que impuso la guerra en ese país. A pesar de estas dificultades, los bienes norteamericanos se habían posicionado en los mercados colombianos. Así, los comerciantes aprecian los envíos más rápidos, que son posibles debido a la menor distancia que hay desde Nueva York. A los clientes les gusta lo novedoso y la variedad de la mercancía norteamericana. Sin embargo, si los exportadores norteamericanos quieren conservar la posición dominante que hoy tienen en el comercio colombiano, deben prepararse para competir con las firmas europeas que son más antiguas y experimentadas y que están entrando de nuevo en el terreno de juego.

## MANIZALES Y EL DISTRITO COMERCIAL

### *Posición geográfica y área*

El Departamento de Caldas, antiguamente parte del Departamento de Antioquia, es la parte central de las regiones habitadas de Colombia. Su territorio se encuentra a ambos lados de la cordillera Central de Los Andes, desde el río Magdalena (en su límite al norte) y hacia el occidente hasta la cabecera del río San Juan; hacia el sur en una franja angosta de territorio hasta la altura de Girardot, quedando el Departamento de Tolima entre esta parte de Caldas y el río Magdalena. El río Cauca atraviesa el Departamento de sur a norte por el flanco occidental de la cadena montañosa.

En cuanto a su área, Caldas es uno de los departamentos más pequeños de Colombia, con apenas 7.915 millas cuadradas de territorio.

### *Topografía*

La totalidad del Departamento es una masa de montañas y colinas, a excepción de algunos valles pequeños donde se encuentran áreas de terrenos ondulados, tal como el que se encuentra alrededor del pueblo de Pereira, en un valle interior sobre la ladera occidental de los Andes.

La principal característica topográfica del Departamento es el nevado del Ruiz, que se encuentra hacia el este y un poco al sur del pueblo de Manizales, y en el límite entre Caldas y Tolima. Tiene una altura de 18.300 pies y está cubierto de nieve, sobre los 16.000 pies, a lo largo de todo el año. Se puede ver en días sin nubes desde el puerto fluvial de La Dorada. El camino principal que sigue el trazado del nuevo cable transportador desde Mariquita pasa al norte de esta montaña en Soledad y Frutillo, y cruza la montaña a una altura de 16.000 pies, muy cerca de la línea de nieve. Esta montaña sólo es superada por el pico del Tolima (18.400 pies).

Toda esta área, desde Mariquita (en el valle del Magdalena, donde empiezan las colinas) hasta Manizales y hacia el occidente hasta Pereira, es una masa de montañas altas con muy poca tierra de buena calidad y está casi totalmente cubierta de árboles. Hay poca agricultura fuera del cultivo del café.

Sobre las laderas orientales hay algunas corrientes de agua. La más larga de todas es el río Gualí que va hacia el río Magdalena por un gran cañón sobre el que el cable transportador pasa a una altura de 3.000 pies. El río se une al Magdalena en el pueblo de Honda.

En las ásperas y calientes colinas a la salida de Mariquita hay pocos habitantes, pero a mayor altura, en elevaciones de 6.000 a 12.000 pies, están varios pueblos tales como Fresno y Soledad. En las laderas de las colinas se cultivan banano, yuca, pequeños áreas de caña de azúcar y pastizales para ganadería.

El componente principal de la población parece estar concentrado en los muchos pueblos pequeños sobre la ladera occidental alrededor de Manizales.

### ***Clima y pluviosidad***

El clima de Caldas depende de la altura. Las áreas orientales y occidentales del Departamento -esto es, Mariquita en el valle del Magdalena, cerca de Cartago en el occidente- son tropicales y tienen presencia de malaria.

La ciudad de Manizales (a una altura de 7.000 pies) tiene uno de los mejores climas de Colombia. La temperatura varía muy poco y las noches son siempre frías. Los vestidos de lana y la ropa interior liviana se utilizan con comodidad. En algunas ocasiones puede ser recomendable utilizar un abrigo liviano por la noche.

Las estaciones son variables, pero pueden reducirse a cuatro -dos temporadas de lluvia, llamadas "invierno" y dos temporadas secas llamadas "verano"- . Septiembre, octubre y noviembre son meses húmedos, mientras que diciembre, enero y febrero son meses secos. Las lluvias se presentan en marzo, abril y mayo, mientras que junio, julio y agosto son meses secos.

Hubo 141 pulgadas de lluvia en el distrito de Manizales durante 1918.

### ***Población, características raciales y condiciones de vida***

El Departamento de Caldas está dividido en cinco provincias, a saber: Manizales, Salamina, Riosucio, Pereira y Manzanares. El resultado del censo nacional de 1896 mostró una población total de 246.386 habitantes en el Departamento, mientras que el de 1911 dio como resultado 341.198 habitantes. El censo del 18 de octubre de 1918 arrojó un total de 428.137 habitantes, de los cuales 43.203 correspondían al municipio de Manizales.

Los habitantes del Departamento de Caldas son, en general, muy parecidos a las personas de Antioquia (ver. pág. 372). Sin embargo, una vez que se sale de Manizales y se baja hacia el costado occidental de la cordillera, las características de las persona cambian considerablemente. En las tierras más bajas y más calientes, hacia el occidente, se encuentran personas con la piel más oscura así como muchos afrodescendientes. Estos habitantes de "tierra caliente" no son laboriosos como sus vecinos de las montañas

alrededor de Manizales, y se nota un gran contraste en la construcción de las viviendas, el aspecto de los campos y, de hecho, en cada aspecto de la vida.

Las casas en Manizales son de madera, con armazones, a excepción de los pisos de las grandes edificaciones a nivel del suelo que, en algunos casos, tienen ladrillos, piedra o adobe. Mucho más abajo de la ladera occidental y a medida que se está más cerca de Pereira, el bambú es el material que se usa sobre todo para toda clase de construcciones. Con este material se hacen casas completas, incluidos los techos. Se ven grandes arboledas de bambú gigante, e incluso las cercas y los utensilios domésticos se elaboran con esta madera útil. Puede decirse que los pueblos de Pereira y Cartago están contruidos a base de bambú.

### *Factores económicos generales*

Tal como los comerciantes antioqueños, el comerciante y el hombre de negocios de Manizales se está desplazando hacia el Valle del Cauca, donde puede conseguir terrenos llanos y accesibles para la agricultura y la ganadería. Sin embargo, no le gusta vivir en el valle (prefiere seguir viviendo en las frías montañas en Manizales) y sólo hace viajes periódicos a sus propiedades en el valle, que están usualmente a cargo de gerentes y capataces.

La tierra en el Departamento de Caldas parece estar más dividida y los cultivos parecen más pequeños que en Antioquia. Hay un gran número de propietarios individuales que trabajan por sí mismos las plantaciones de café. Por esta razón, la clase media es mucho más numerosa que en otros distritos y sus miembros se volvieron prósperos durante 1919 debido a los altos precios obtenidos por el café. Esta condición facilitará una mejor educación para los hombres jóvenes de esta clase y también generará en ellos una mayor demanda de más y mejores artículos de producción extranjera, sobre todo herramientas para agricultura, maquinaria para el beneficio del café, etc.

El comerciante y el hombre de negocios rico de Manizales no vive tan bien, ni en casas tan buenas, como sí lo hacen sus compatriotas de Medellín; sus oficinas tampoco están tan bien acondicionadas. Manizales ha estado aislada por largo tiempo del mundo exterior (incluso del resto de Colombia) a causa de las montañas y es, por lo tanto, más o menos anticuada. En general, todo está condicionado a las circunstancias impuestas por el transporte a lomo de mula.

Los vendedores itinerantes hablan muy bien de Manizales como centro de negocios y quieren hacer allí sus transacciones debido al carácter de las personas y al sólido capital de los negocios, que disfrutan de una excelente reputación por cumplir con todas sus obligaciones.

### ***La ciudad de Manizales***

Manizales está construida sobre una cresta baja que se extiende desde los Andes -una "mesa" o meseta con una leve ondulación-. La formación es volcánica, con una capa de arcilla roja mezclada con ceniza volcánica descompuesta y cobre porfídico.

A cada lado del pueblo hay dos ríos pequeños de donde se obtiene el agua. La mayoría de las casas grandes está dotada de agua corriente, que es llevada a la edificación a través de una tubería. Las calles son angostas, empedradas y levemente empinadas. Aunque las casas y las edificaciones son de madera, todas están recubiertas con cal y estuco de barro de modo que, con pocas excepciones, lucen como las edificaciones comunes que se encuentran a lo largo y ancho de América Latina. En Manizales hay algunas edificaciones de dos y hasta tres plantas.

### ***Educación***

Hay 248 escuelas en el Departamento de Caldas, con una asistencia anual en los cursos cercana a los 25.000 estudiantes -equivalente al 7.6 por ciento de la población-. El presupuesto para educación en 1918 era de \$267.963. No hay establecimientos educativos de secundaria ni una universidad de importancia en Manizales, en comparación con aquéllos que tiene Medellín y Bogotá. La mayoría de los hombres jóvenes de las mejores familias van a una de las dos ciudades para prepararse en las profesiones.

### ***Publicaciones***

El único diario de importancia en Manizales es *Renacimiento*, con dos páginas, que reproduce cables extranjeros y noticias de Bogotá; además tiene un volumen considerable de publicidad local. Su circulación es cercana a los 4.000 ejemplares, incluidas las copias que se envían por correo al interior.

Hace pocos años Manizales tenía una bien organizada Cámara de Comercio que recibía ayuda financiera del gobierno nacional y que publicaba un excelente *Boletín de Estadística*, que incluye todas las nuevas leyes, así como las estadísticas de producción del café, la panela (azúcar moreno), las importaciones y exportaciones de toda clase de mercancía, etc. Infortunadamente, esta publicación ha sido suspendida recientemente debido a la falta de fondos del gobierno nacional. Sin embargo, el gobierno departamental hace poco organiza una división de estadística. Se están proveyendo oficinas nuevas y de mayor tamaño, y hombres preparados están haciendo viajes por todo el Departamento para recoger información de primera mano. El gobierno de Caldas tiene su propia imprenta y está elaborando productos muy atractivos.

**Banca**

Manizales tiene dos bancos locales y una sucursal de un banco extranjero. Este último es el Banco Mercantil Americano de Colombia (Mercantile Bank of the Americas), afiliado a la Mercantile Overseas Corporation de Nueva York. Los dos bancos locales son el Banco del Ruiz, con un capital de 140.000 dólares colombianos (fundado en 1916), y el Banco de Caldas (Banco de Manizales), con un capital de 400.000 dólares colombianos (fundado en 1915). (Dólar colombiano = \$0.9733.)

El Banco del Ruiz obtuvo una ganancia neta de 42.329 dólares colombianos durante el primer semestre de 1919, y pagó a sus accionistas la suma de 25.200 dólares colombianos como dividendos de estos seis meses. Este banco ha puesto en funcionamiento una sección hipotecaria y también ha prestado al gobierno departamental la suma de 200.000 dólares colombianos con el propósito de impulsar la construcción del Ferrocarril de Caldas. El Banco de Caldas también está interesado en los préstamos al Departamento y está trabajando con el Banco del Ruiz en la creación de un Departamento de Préstamos Hipotecarios.

Para dar una idea del grande y rápido progreso alcanzado por estas empresas bancarias, se muestran las cifras del capital y del fondo de reserva del Banco de Caldas desde 1915:

FECHA	CAPITAL	FONDO DE RESERVA	FECHA	CAPITAL	FONDO DE RESERVA
	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>		<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>
DICIEMBRE 23, 1915.....	200.000	12.184	DICIEMBRE 31, 1917.....	400.000	250.000
JULIO 25, 1916.....	200.000	36.000	JUNIO 30, 1918.....	400.000	310.000
DICIEMBRE 31, 1916.....	350.000	63.828	DICIEMBRE 31, 1918.....	400.000	370.000
JULIO 1, 1917.....	400.000	200.000	JUNIO 30, 1919.....	400.000	430.000

El Banco de Caldas ha prestado al Departamento de Caldas 400.000 dólares colombianos para la construcción del Ferrocarril de Caldas, y de ese total el Departamento tenía 300.000 dólares disponibles en septiembre de 1919.

Para tener una idea de lo que significó la situación del café en 1919 para todo el país, y en especial para Caldas y Antioquia, pueden citarse las siguientes cifras de los libros del Banco de Caldas. Durante todo el año de 1918 el Banco hizo negocios, en número redondos, por 13.800.000 dólares colombianos. Solamente durante el mes de julio de 1919 el banco realizó negocios por más de 14.000.000 de dólares. Julio fue, sin duda, el mes más alto de 1919 debido a que es el final de la cosecha cafetera y ello demues-

tra el crecimiento extraordinario en todos los negocios y puntos por la sorprendente prosperidad de esta región del país. Lo mismo puede decirse de todas las regiones productoras de café en Colombia, tales como Antioquia, Santander, Cundinamarca y Tolima. Esta es una de las razones por las cuales los exportadores y los productores norteamericanos deben cultivar estos mercados a nivel local, y hacer todos los esfuerzos posibles para obtener este negocio y mantenerlo para el futuro.

Ha habido un aumento en el medio circulante en el Departamento: de 1.000.000 de dólares colombianos en papel moneda al cálculo actual de 6.000.000 a 8.000.000 de dólares, de los cuales solamente 1.000.000 está en monedas de oro. Los bancos obtienen una ganancia promedio sobre su capital y reserva del 10 por ciento anual. Las tasas de interés estuvieron muy reducidas durante 1918 y 1919, y el dinero comercial puede obtenerse a tasas tan bajas como el 12 por ciento anual.

Todos los bancos y los capitalistas del distrito cooperan con el desarrollo industrial y también ayudan al Departamento en las obras del Ferrocarril de Caldas, que le dará al Departamento, mediante el Ferrocarril del Pacífico, una salida al Pacífico por el Alto Cauca hasta Cali, y de allí al puerto de Buenaventura.

### *Ciudades principales y territorio comercial*

Aunque Manizales está situada en las altas montañas, es el centro de todas las actividades comerciales del costado occidental de la cordillera y es, en gran medida, el centro del comercio al por mayor para todo el territorio, incluidos en el sur y el oeste Cartago, Buga, Tuluá, Palmira e incluso Cali. Hay tres o cuatro pueblos pequeños del Departamento de Caldas que se encuentran al oriente de las montañas y compran al por menor en Honda. Estos pueblos son: Manizales, San Agustín, Marulandia [sic] y Pensilvania. El tráfico entre Honda y estos pueblos se hace por medio de animales de carga que se desplazan por las montañas a través del pueblo de Victoria, que también se encuentra en Caldas. El conjunto de este negocio del lado oriental es muy pequeño en comparación con el de Manizales.

Las razones del control del comercio por parte de Manizales sobre un distrito tan grande radica en la mayor energía y en las mejores relaciones para las importaciones con los hombres de negocios de Manizales, así como en su mayor capital y en las mejores facilidades para otorgar créditos a largo plazo, en comparación con los comerciantes del Distrito del Cauca, del cual Cali es su centro de operaciones.

En la actualidad hay cerca de 50 casas importadoras en Manizales y se registra en los libros de los comerciantes de esa ciudad una suma anual aproximada de 2.000.000



de dólares colombianos en créditos con distribuidores más pequeños del interior del Valle del Cauca.

Otro pueblo importante en Caldas es Armenia, en el extremo sur del Departamento. La importancia de Armenia radica en su ubicación en el centro de la rica región productora de café del “Quindío” y en el hecho de estar localizada entre dos distritos importantes y en la ruta de ambos -a saber, el alto Valle del Cauca (Cali) e Ibagué, la capital del Tolima, ahora en la ruta hacia Bogotá, de occidente a oriente-. La mayoría del café “Quindío” se transporta a través de Armenia hacia el río Magdalena, por Ibagué y Girardot.

El transporte se hace con animales de carga hasta la cabecera del Ferrocarril del Tolima que se está construyendo en un punto opuesto a Girardot y se dirige a Ibagué. Ésta es también la famosa “ruta del Quindío”, que va desde Bogotá hasta la costa Pacífica, por Ibagué, Salento, Armenia y de ahí, bajando la cordillera de los Andes, va hasta el pueblo de Zarzal, donde este camino se une a la carretera que va de Cartago a Cali. Una carretera para automóviles se conecta con el pequeño pueblo de Buga la Grande y va hasta Palmira, desde donde hay servicio de ferrocarril hasta Cali. El viaje entre Ibagué y Buga dura tres o cuatro días, dependiendo de los animales, del peso de los paquetes y de otros factores.

### *Volumen de los negocios*

El volumen de los negocios en el Distrito de Manizales puede calcularse bastante bien cada año basándose en la producción de café y sus precios promedio durante las épocas de despacho. Luego de deducir los gastos de recolección, beneficio y empaque a los centros de mercado locales, tales como Manizales y Armenia, puede decirse que los productores de café de Caldas recibieron, durante el primer semestre de 1919, un total aproximado de 6.000.000 de dólares colombianos. Esta suma también puede representar el volumen total de las importaciones de mercancía extranjera a este Departamento durante 1919, teniendo la cosecha de café y los precios un efecto directo e inmediato sobre el volumen de compra de bienes extranjeros cada año. En otras palabras, Caldas (los comerciantes de Manizales) casi que cuadruplicaron la compra de bienes extranjeros en relación con años anteriores.

### *Industria*

Debido a la falta de transporte fácil y barato, así como a la naturaleza montañosa de la región, el Departamento de Caldas tiene pocas fábricas, pero ninguna de ellas es de tamaño considerable. El principal desarrollo industrial será el establecimiento en

Manizales, en el futuro cercano, de una fábrica de tejidos de algodón en la que haya participación de capital local y de Medellín.

Se ha suscrito en Manizales y Medellín la suma de 600.000 dólares colombianos para esta nueva fábrica que estará localizada en Manizales, y su operación estará a cargo de personas de Medellín expertas en tejidos de algodón. La planta funcionará con energía eléctrica suministrada por la planta eléctrica municipal, que está planeando una unidad adicional de 20 caballos de fuerza para asumir esta nueva carga. La nueva planta contará con un departamento moderno de hilado.

Un estudio llevado a cabo por expertos de Medellín mostró que hay abundancia de mano de obra en Manizales, así como bajos costos para la construcción de edificios, etc. Se espera introducir el algodón en el Valle del Cauca y suministrar la materia prima desde este lugar. Mientras tanto, el algodón se importará de los Estados Unidos, por el río Magdalena, desde Barranquilla hasta Manizales por el cable (ver pág. 355).

Las fábricas más pequeñas, establecidas actualmente en el Departamento de Caldas, son las que se mencionan a continuación: la Compañía Fosforera Colombiana, en Manizales, produce 400 gruesas de cajas de fósforos semanales. Tiene un capital de 100.000 dólares colombianos. Importa fósforo, mechas, cera, marquillas de cartón, etc.

En Salamina se encuentra el molino de harina de R. Restrepo e Hijos con un capital de 50.000 dólares colombianos. Produce de 300 a 400 arrobas (de 25 libras cada una) de harina al día. En Salento se encuentra el molino de A. Herrera con un capital de 20.000 dólares colombianos.

La fábrica "La Estrella", en Salamina, tiene un capital de 40.000 dólares colombianos y produce 20.000 velas de parafina y estearina diariamente, así como 20 arrobas de jabón. Tiene 12 trabajadores. Hay otra fábrica pequeña de velas en Montenegro.

En Armenia está localizada la fábrica de agua de soda de M. Calle, con un capital de 3.000 dólares colombianos y emplea cuatro trabajadores.

Dos pequeñas fábricas de Manizales elaboran costales y tapetes con la fibra de henequén: la de Uribe y Cía., con un capital de 5.000 dólares colombianos, y la de J. Soto, con un capital de 1.000 dólares colombianos.

En cuanto a la manufactura, la elaboración de sombreros es, en la actualidad, la más grande de este Departamento. Se elabora una especie de sombrero panamá como los que se fabrican en Antioquia y Santander. Esta clase de sombrero se utiliza universalmente por parte de los campesinos y por las clases más pobres. Durante 1917 sólo el pueblo de Aguadas produjo 250.000 sombreros y los productores recibieron por ellos

un precio promedio de 1 dólar colombiano por cada uno. Los sombreros se elaboran en las casas de las personas más pobres, y toda la familia participa en la preparación de la fibra y en su tejido.

El estilo del modelo preponderante de sombreros no sigue las ideas europeas o norteamericanas; la copa es muy baja, muy pequeña y un poco puntuda, mientras que el ala es muy angosta. Se hicieron averiguaciones con el objetivo de determinar qué podría lograrse con el objeto de organizar esa industria para la exportación de sombreros a los mercados extranjeros, pero se dijo que la dificultad estribaba en la reticencia de los campesinos y de los habitantes de los pueblos para cambiar sus diseños. Se llegó a la conclusión de que se tendría que hacer un gran esfuerzo para que ellos produjeran otras clases de sombreros. Las personas de Medellín aseguraron los requisitos de medida y calidad para el popular sombrero panamá, que tiene un uso tan generalizado durante los meses de verano en los Estados Unidos, y ahora están estimulando la producción de esos sombreros para exportación en los departamentos de Caldas y Antioquia.

Queda por averiguar si los ingresos adicionales por unos sombreros más grandes y de mejor calidad compensarán a las personas por el tiempo extra y el trabajo involucrado.

### *Transporte*

Por estar entre los ríos Magdalena y Cauca, el Departamento de Caldas y su centro comercial, Manizales, son atendidos indirectamente por estas dos rutas fluviales hacia el oriente y hacia el occidente; sin embargo, en la actualidad una parte considerable de la distancia debe cubrirse con mulas o bueyes de carga.

La salida lógica para Manizales y para los distritos populosos del Departamento sería el occidente, para conectarse con Cali y con el puerto de Buenaventura sobre el Pacífico y a través del Ferrocarril del Pacífico. Esta vía férrea ya está construida desde Cali hasta Palmira en el norte, y hay un camino en condiciones aceptables entre Palmira y Ovedo [sic], cerca de 80 millas en dirección a Cartago, que es la meta del Ferrocarril. La distancia total (estimada) desde Palmira hasta Cartago es de 130 millas, y el terreno por el que pasa es prácticamente plano hasta Cartago, aunque hay comparativamente menos habitantes excepto en algunos pueblos pequeños sobre el río Cauca. (ver pág. 561.) La distancia total, por la ruta entre Manizales y Cartago está calculada en 60 millas, pero la altura va de 3.000 pies en Cartago a 7.000 en Manizales. El terreno es muy quebrado, menos en los alrededores de Pereira, donde hay un trecho de tierra buena, en un tramo corto de áreas abiertas y onduladas. Una vez se deja Pereira, los terrenos se vuelven muy quebrados y surgen algunos problemas de ingeniería, tales

como puentes y túneles, así como grandes rellenos, que se encontrarán en la nueva carrilera en construcción por cuenta del Departamento de Caldas, desde Puerto Caldas, sobre el río Cauca, hasta Manizales, vía Pereira.

Los trabajos de construcción en el camino desde Ovedo [sic] hasta Cartago están siendo promovidos por el Departamento del Valle, pero se necesitarán varios años para completar esta importante carretera.

### **Navegación fluvial**

En la actualidad hay seis barcos de acero de vapor en el río Cauca, con una capacidad de carga de 60 toneladas de peso muerto en promedio. El servicio se presta cerca de la mitad del año, pues hay dos temporadas en las que los barcos deben ser amarrados en espera de mejores condiciones en el agua.

La distancia total atendida en el río (distancia fluvial real) está calculada en 300 kilómetros, o cerca de 187 millas -entre el puerto fluvial de Mallarino, 6½ kilómetros abajo de Cali, y el puerto de La Virginia, cerca de 10 kilómetros abajo de Cartago-. Cartago no está sobre el río Cauca sino sobre el río La Vieja; el puerto fluvial para Cartago es La Fresneda, a una distancia cercana a los 2 kilómetros.

La carga que va a Manizales desde Buenaventura va hasta Cali por el Ferrocarril del Pacífico, y de allí baja hasta el río a Mallarino, 6½ kilómetros abajo de Cali, por medio de un tranvía de vapor, y de allí por el río Cauca en un barco de vapor hasta el puerto de Caldas, la estación terminal del Ferrocarril de Caldas; luego 15 kilómetros en tren desde donde se lleva la mercancía a Manizales en mulas y bueyes de carga -un viaje de cuatro o cinco días, según el clima y consecuentemente del estado del camino en la montaña-.

Parte de la carga se moviliza a Manizales a través de esta ruta que se está desarrollando, y se espera que el transporte por ella sea más barato y más rápido que por la ruta del río Magdalena y del cable desde Mariquita, debido a la distancia más corta y a las mejores condiciones del terreno. Alejandro Ángel y Co. (Inc.), de Nueva York y Colombia, propietarios de las compañías Caribbean Steamship Co. y Colombian Maritime Co. (de Balboa a Buenaventura), son también los accionistas mayoritarios de la Compañía Fluvial de Transportes de Manizales (que poseen tres barcos de vapor en el río Cauca y ahora están en el proceso de adquisición de tres barcos adicionales para esta ruta), y están muy interesados en el desarrollo de esta ruta a Manizales. Su filial, la Unión Comercial del Pacífico, de Cali, está manejando carga para Manizales por esta ruta.

Los puntos de conexión serán provistos al completar la carretera desde Cartago y del Ferrocarril de Caldas hasta Manizales. Al principio de 1920 se esperaba que la carri- lera llegara a Pereira, pues, continuará siendo por muchos años el punto de envío de bienes que proceden de Buenaventura para Manizales. El camino desde Palmira se utiliza cuando el río está seco.

Se hizo la comparación de los costos para la carga entre (1) la ruta por el río Magdalena, el cable desde Mariquita y los animales de carga hasta Manizales desde el oriente, y (2) la ruta occidental mencionada con anterioridad. Se encontró que en la actualidad el costo de la carga por la ruta del Pacífico (occidental) es un poco mayor, pero esta ruta tendrá, en últimas, la gran ventaja de la entrega más rápida, debido a sus mejores condiciones.

### **El cable**

El cable mencionado con anterioridad es operado por la Dorada Extension Railway (Sucursal Ropeway), con un capital de £220.000 (\$1.070.630) en acciones por valor de £5 cada una, y con una emisión autorizada de 250.000 acciones. La compañía ori- ginal se conoce como Dorada Ropeway Extension (Ltd.) y la mayoría de las acciones son de la Dorada Extension Railway (Ltd.) de Londres, Inglaterra. La facturación bruta de 1915 fue de £7.530 (\$36.645) y los costos operativos fueron de £5.500 (\$26.766). Durante 1916, después que la línea había alcanzado aproximadamente la mitad del camino a Manizales desde Mariquita, la facturación bruta creció hasta cerca de £25.000 (\$121.663) por lo que hubo un incremento neto sustancial. Esta Compañía fue constituida en 1912 y la construcción de este cable se ha adelantado durante los últimos seis años.

La línea del cable empieza en la Estación de Mariquita sobre la Dorada Extensión Rai- lway a 51 kilómetros (1 kilómetro = 0.62 de milla) de La Dorada y a 60 kilómetros del puerto fluvial de Beltrán en el Alto Magdalena. Los talleres de la Dorada Extension Railway están localizados en Mariquita. La distancia por el cable hasta Frutillo, el extremo actual de la línea, es de 37 kilómetros por línea aérea, pero la distancia por camino terrestre es mucho mayor, y el trayecto a lomo de mula toma más de un día. La altura en Mariquita es de aproximadamente 3.300 pies sobre el nivel del mar, mientras que la estación de Frutillo está a una altura aproximada de 12.000 pies.

El cable está soportado por un sistema de torres de acero localizadas en puntos de contacto en el trayecto del cruce de las altas cadenas montañosas. Estas torres tienen un brazo so- bre el cual se colocan las poleas dobles que sostienen el cable. El cable es enrollado sobre unos tambores al final de la línea, y la planta de vapor está localizada en Frutillo. El cable

es móvil -esto quiere decir que se desplaza hacia arriba y hacia debajo a cada lado de las torres-; las pesas están suspendidas desde el cable por un dispositivo patentado que permite su liberación automática al llegar a la estación de descargue. En el punto de suspensión, sobre el cable mismo, este sistema tiene un juego doble de poleas que "llevan" las poleas a los brazos de las torres al pasar sobre estas últimas cuando están en movimiento.

La energía se suministra en Frutillo, y consiste en un motor de vapor de 35 caballos de fuerza que acciona el tambor sobre el que pasa el extremo del cable.

Se está terminando la construcción de nuevas torres, incluso en el punto más alto del páramo (a 20 kilómetros -12 millas- de Frutillo), para que esta línea lo cruce y así llegar a Manizales. La longitud total de la línea, una vez se termine, será de aproximadamente 75 kilómetros (46 millas) siendo el sistema de cable más largo del mundo.

La carga principal que se maneja en el cable es el café del Distrito de Manizales y la mercancía que llega a Manizales por la ruta del río Magdalena.

## **Ferrocarril de Caldas**

La construcción de la nueva vía férrea, el Ferrocarril de Caldas, fue iniciada por el Departamento de Caldas en 1917, pero sólo ha avanzado hasta cierto punto durante 1918 y 1919. El objetivo de esta nueva línea es conectar Manizales con la navegación fluvial del río Cauca (en Puerto Caldas) y de ese modo con Cali y con la costa Pacífica por el Ferrocarril del Pacífico. Los planes también incluyen la ampliación de la línea hacia el norte para conectarse con el Ferrocarril de Amagá que está siendo construida hacia el sur, desde Medellín hasta el río Cauca, pero ésta es una obra para el futuro. El trabajo está siendo ejecutado por el Departamento de Caldas con sus propios fondos, principalmente, y con la ayuda de una subvención por parte del gobierno nacional de 15.000 dólares colombianos por kilómetro.

El número de kilómetros construidos y en funcionamiento para el otoño de 1919 era cercano a los 16. El número de kilómetros nivelados era de 21. El calibre es de 36 pulgadas. Los rieles pesan 55 libras por yarda. El máximo gradiente permitido es del 2 por ciento y el radio mínimo de la curva es de 16 grados.

La maquinaria incluye dos locomotoras con una capacidad de 20 toneladas, una locomotora con capacidad para 40 toneladas, un vagón de segunda clase para pasajeros; se solicitaron nueve vagones iguales y cinco vagones de carga con capacidad de 15 toneladas, hay cinco vagones de carga (tipo cajón) en uso al igual que seis vagones planos de 15 toneladas, dos vagones para ganado con capacidad de 12 cabezas cada

uno, dos dresinas de accionamiento manual para el mantenimiento de las vías, y cuatro dresinas de accionamiento manual similares que ya se solicitaron.

El Departamento de Caldas ha estado satisfaciendo sus necesidades para el nuevo ferrocarril a través de dos casas comisionistas exportadoras en Nueva York. La razón de este método de compra es que éstas otorgan al Departamento crédito por seis meses para toda la maquinaria y los materiales ordenados a través de ellas; además, saben cómo empacar y enviar los bienes solicitados.

Hasta el 31 de diciembre de 1918, el costo total del ferrocarril era de 665.719 dólares colombianos. La suma total adeudada por el Departamento por cuenta de estas obras era de 227.683 dólares. La ayuda proporcionada por el Departamento fue de 473.678 dólares, mientras que la subvención del gobierno nacional fue de 225.000 dólares.

El Departamento de Caldas tiene una propuesta, aprobada por la Asamblea, para asegurar un préstamo extranjero de 2.000.000 de dólares, con el fin de utilizarlo exclusivamente en las obras del ferrocarril. Este préstamo estaría garantizado por el ferrocarril y por diferentes ingresos departamentales. El producto total de la “renta del tabaco”, o impuesto al tabaco, un monopolio del Departamento, que llega a un promedio de 28.830 dólares colombianos mensuales, en la actualidad está asignado al ferrocarril.

Se espera que cuando esta línea férrea llegue a Pereira las facturas brutas se verán incrementadas considerablemente, pues el tren pasará a través de un distrito poblado y próspero. Esta línea de ferrocarril debe tener buenos resultados entre el río Cauca y Pereira.

### *Finanzas departamentales*

Los ingresos totales del Departamento de Caldas en 1911 llegaron a 379.333 dólares colombianos, mientras que en 1918 éstos ascendieron a 1.014.524 de dólares colombianos. Los ingresos totales en 1919 se calcularon en 1.068.428 dólares colombianos. Los gastos del Departamento ascendieron al total de la suma de todos los ingresos.

Las ganancias del ferrocarril en 1918 ascendieron a un total de 7.763 dólares colombianos, mientras que los costos operativos totales fueron de 4.340 dólares, dejando ganancias netas, por 15 kilómetros, de 3.423 dólares.

### *Agricultura*

El Departamento de Caldas produce diferentes productos agrícolas. Entre los principales se encuentran el café, la avena, papa, maíz, frijoles, caña de azúcar, banano, yuca (casaba) y cacao. También se cultiva tabaco, pero en pequeñas cantidades.

## Café

Al igual que en el Departamento de Antioquia, el principal producto de esta región es el café, que es la salvación de esta tierra de montañas volcánicas y diversas condiciones climáticas. En Caldas, las plantaciones son pequeñas. Un plantación grande tiene apenas 40.000 plantas de café, y hay muy pocas que tienen 25.000. Las estadísticas oficiales de 1911 indican que el número de plantas de café en Caldas es de 6.600.000, de las cuales 5.000.000 están en etapa de madurez. La producción se estimó cercana a los 150.000 sacos. En la cosecha de 1918-1919 la producción fue de 220.000 sacos que, con un promedio de 1½ libras anuales por planta, daría un total de 20.000.000 de libras en el Departamento.

La producción de café depende del suelo, combinado con el clima y el cuidado de las plantas. La producción promedio se estima en 1 libra anual -aumentada en varios lugares hasta 2½ libras anuales por planta debido a un mejor suelo, clima o cultivo-. El café de Manizales es tan bueno como el de Medellín, que es mejor que el del Tolima, Santander y Cundinamarca. Esta clase, conocida como “Medellín”, en el mercado de Nueva York, siempre obtiene unos centavos adicionales por libra en su precio.

Las autoridades departamentales afirman que cultivar las plantas de café ha sido estimulado en gran medida por las condiciones favorables obtenidas en 1919 y que un incremento, de por lo menos el 40 por ciento, puede esperarse a su debido tiempo.

El mayor distrito productor de Caldas es el Quindío con el pueblo de Armenia localizado en el centro.

## Situación laboral

A partir de todos los reportes, podría parecer que en ciertas épocas del año hubiera una escasez de mano de obra en el Departamento de Caldas. Esto se debe al hecho (ya mencionado) de que la propiedad está dividida en pequeñas plantaciones y hay varios miles de familias que poseen y trabajan pequeñas parcelas, apenas lo suficiente para su sostenimiento. Estas personas no trabajarán a destajo para otro, excepto en ciertas épocas del año cuando sus propias plantaciones no requieren cuidado. Por lo tanto, durante la cosecha del café hay escasez de mano de obra y deben traerse hombres desde el norte de Antioquia, y aun desde tan lejos como Cundinamarca y Boyacá, donde hay sobre oferta de mano de obra y los salarios son mucho más bajos. Esta mano de obra local e importada obtuvo durante la cosecha cafetera de 1919 (marzo, abril y mayo) hasta \$1.25 por día, un salario sin precedentes en esta región.



La misma condición aplica para la obra del ferrocarril por parte del gobierno departamental. No se pudo asegurar un número suficiente de hombres en el Departamento para ese trabajo (se requerían 2.000), así que fueron enviados agentes para contratar mano de obra en Cundinamarca y Boyacá. Sin embargo, aunque se pagaban mejores salarios que en otros distritos, estos hombres resultaron un fracaso en la conformación de un gran cuerpo de trabajo eficiente en lo que concierne al Departamento de Caldas. Durante el trayecto por las montañas, muchos de ellos se devolvieron a sus hogares de la mejor manera posible. Los pocos que llegaron a la obra pronto enfermaron en las latitudes bajas y en un clima más caluroso.

Al trabajador (peón) promedio no le gustaba el trabajo en las plantaciones de café debido a la malaria que, con seguridad, contraerían allí. Los mejores trabajadores de las tierras más altas no bajan hasta las plantaciones si pueden evitarlo. El salario promedio por un día de trabajo de diez horas en el ferrocarril es de \$0.691. Éste es el factor laboral que se tiene en cuenta al calcular el costo de las labores desarrolladas por los peones, etc.

### **Semovientes**

El pueblo de Pereira es el centro de la industria ganadera del Departamento de Caldas. El número estimado de cabezas de ganado es cercano a las 350.000 con un valor aproximado de \$6.000.000. Se dice que hay, además de las cabezas mencionadas, 170.000 novillos, y cerca de 52.000 caballos y 13.000 mulas.

Al igual que en Antioquia y en el Valle del Cauca, se planta pasto artificial en terrenos que se han adecuado para la cría y el levante de ganado. Se estima que hay unas 150.000 hectáreas (1 hectárea = 2.471 acres) cercadas y sembradas en pasto en el Departamento de Caldas.

### **Tabaco**

Las estadísticas oficiales de 1918 señalan que el número de plantas de tabaco en el Departamento es de 3.320.450 distribuidas en 2.155 plantaciones. Durante 1918, Caldas exportó a otros departamentos 50.708 kilos (kilo = 2.2046 libras) de tabaco crudo, principalmente a Antioquia, Valle, Tolima y Chocó. A su vez, el Departamento recibió por concepto de impuestos 28.921 dólares colombianos. Durante el mismo período, Caldas importó de otros departamentos 91.154 kilos de tabaco de todo tipo, incluido tabaco procesado, por el que el Departamento recibió una renta de 58.633 dólares colombianos.

## *Minería*

Luego del café, puede decirse que la minería es la industria más importante del Departamento de Caldas. Durante 1918, 31 nuevas minas, o solicitudes de adjudicación, eran de Caldas. Todas menos una de las nuevas solicitudes de adjudicación era para minas de veta. Dieciocho solicitudes de adjudicación eran reubicaciones de viejas minas, o solicitudes, o se debían a nuevos descubrimientos. Es importante anotar que todas las solicitudes de adjudicación fueron hechas por colombianos. Esto se debe a que las nuevas leyes del gobierno colombiano para la minería excluyen a los extranjeros provenientes de países que no permiten derechos recíprocos para los colombianos en el registro de las solicitudes; es por ello que no pueden tener propiedades mineras en Colombia. Esta restricción con respecto a los extranjeros es sorteada valiéndose de algún agente colombiano de confianza que registra la mina, o las minas, a su nombre. Los ciudadanos colombianos pueden transferir la propiedad minera a los extranjeros, con el consentimiento expreso del gobierno nacional.

Durante 1918 se abandonaron en Caldas, debido al no pago de los impuestos, 62 solicitudes de adjudicación mineras, de las cuales 9 eran para minas de aluvi6n y el resto para minas de veta de oro y plata. Durante el mismo a6o el gobierno autentic6 14 t6tulos de solicitudes mineras, de los cuales 2 correspondían a nuevas minas de veta, 10 para antiguas minas de veta, y una para una antigua mina de aluvi6n.

En la actualidad hay dos minas de importancia en el Departamento de Caldas, la de "El Sancudo" [sic], una rica mina de oro, con capital de Medellín y Manizales y operada desde allí, y las minas de la Colombian Mining & Exploration Co. en Marmato. Estas últimas son un grupo de ricas vetas de oro que han sido explotadas por esta compa6a minera inglesa durante los últimos 100 a6os. Las propiedades se encuentran sobre la ribera occidental del r6o Cauca al norte del Departamento, cerca a su límite con Antioquia y al occidente del pueblo de Salamina, al otro lado del r6o Cauca, cerca del punto de confluencia con el r6o Pozo.

La compa6a est6 comprando una gran cantidad de maquinaria nueva y moderna, y espera ampliar sus operaciones en el futuro pr6ximo. Las minas de Marmato est6n entre las minas de oro más ricas de Colombia y se dice que est6n en capacidad de ofrecer una gran producci6n.

Las laderas orientales de los Andes centrales en Caldas tienen muchas antiguas minas de aluvi6n. All6 hay tres o cuatro grandes propiedades de extranjeros, sobre todo de ingleses. Sin embargo, en la actualidad esas propiedades no se est6n explotando, excepto por algunos habitantes oriundos del lugar que utilizan métodos manuales.

Los habitantes oriundos de Caldas, al igual que aquellos de Antioquia, son muy buenos mineros de superficie y se supone que muchos de ellos han explorado con cuidado su distrito. No puede decirse que habrá nuevos y grandes descubrimientos en el futuro cercano en este Departamento; más bien, la oportunidad en la minería para los extranjeros está en tomar pequeñas propiedades ricas en oro en las que los nativos han agotado su ingenio, luego de llegar al nivel del agua, y se requiere maquinaria y métodos modernos para desarrollar tal propiedad aún más.

### ***Condiciones para el comercio y métodos para el desarrollo***

En la actualidad, el comercio de Manizales está en manos de ciertas casas exportadoras comisionistas de Nueva York, principalmente de origen colombiano, tales como Antioquia Commercial Corporation, Alejandro Ángel & Co., y otras. Estas casas han sido capaces de obtener y mantener este comercio en razón de su profundo conocimiento de los requisitos de este mercado, de las personas con las que están haciendo negocios, así como de las condiciones de transporte y envío. Estas firmas colombianas, establecidas en Nueva York, también están interesadas, en gran medida, en el desarrollo industrial a nivel local y cooperan con capital local para lograr este objetivo, ayudando en todo lo que les sea posible.

Los agentes residentes para los bienes europeos (tales como tejidos de lana ingleses y otros textiles) tienen oficinas en Medellín y mantienen sucursales o agencias en Manizales. Así aseguran una gran porción del comercio de productos de algodón y de lana, así como otras especialidades europeas que tienen demanda en el país y que son artículos de los que tienen existencias. Un agente de Medellín recibió pedidos de textiles ingleses por £140.000 en una sola semana del mes de junio de 1919.

La solución para el comercio norteamericano podría ser la misma que se recomienda para Bogotá y Medellín, es decir, agencias residentes que tengan nuevas líneas de muestras y que conozcan bien a los habitantes del lugar, así como sus necesidades comerciales. Tales agencias podrían trabajar conjuntamente con las de Bogotá, tal como lo hacen las grandes casas inglesas que tienen oficinas en Bogotá y empleados, tanto colombianos como ingleses, en Medellín y Manizales. La labor comercial puede desarrollarse con facilidad desde Manizales para cubrir el Valle del Cauca, Cali, etc., y desde Cali el sistema podría ampliarse, con tiempo, a Popayán y a Pasto. El hecho importante que debe reconocerse es el éxito de los agentes europeos. Estas personas están ganando dinero sobre sus comisiones y están haciendo un trabajo excelente para sus productores y exportadores. La idea principal es tener un hombre *in situ* que conozca las

condiciones en profundidad y que tenga lista una línea de muestras, con cotizaciones definitivas en todo momento. Estos agentes también atienden las quejas comerciales y las diferencias. Igualmente, observan el negocio en general. Puede considerarse que este sistema es el factor más poderoso en el comercio colombiano.

## **CALI Y EL DISTRITO COMERCIAL**

### ***Localización y topografía***

La ciudad de Cali es el centro comercial del Departamento del Valle, que se extiende desde la cordillera Central al oriente y hacia el océano Pacífico por el occidente, y desde la Intendencia del Chocó y el Departamento de Caldas al norte, hasta el Departamento del Cauca al sur. Excepto por el valle del río Cauca, una de las franjas de tierra plana en la zona habitada de Colombia, el Valle es quebrado y montañoso. El Valle del Cauca se extiende desde la frontera sur a la frontera norte del Departamento y está limitado al oriente por la majestuosa cordillera Central y al occidente por la parte baja de la cordillera Occidental. Tiene altitudes desde los 3.000 a los 3.500 pies sobre el nivel del mar, y un ancho promedio de 15 a 25 millas. Cali está localizada en este valle, cerca de las estribaciones de la Cordillera occidental y se puede llegar a ella por tren desde Buenaventura, puerto marítimo del Valle, a través de una depresión en la cordillera Occidental conocida como la Cresta del Gallo. Este paso tiene una altura de 5.200 pies.

### ***Clima y pluviosidad***

En el Valle, así como en todas las regiones montañosas de Colombia, el clima depende primordialmente de la altura sobre el nivel del mar. El Valle del Cauca es semi tropical y no precisamente saludable, pero el clima mejora a medida que la altura aumenta hacia el oriente y hacia el occidente. La temperatura promedio en Cali durante los meses de verano es de 90° F. Cartago, localizada más al norte y a más baja altitud en el valle es más caliente.

El Valle del Cauca tiene cuatro estaciones irregulares. En general, los meses de primavera y otoño son lluviosos mientras que los meses del verano y del invierno son secos. Los meses del otoño hacen parte de la temporada de lluvias más fuertes, mientras que los meses de verano corresponden a la temporada seca y más caliente. La pluviosidad anual no supera las 60 pulgadas en el Valle; en el distrito de Palmira es necesario instalar sistemas de riego para la caña de azúcar y otros cultivos similares para protegerlos de las estaciones secas prolongadas. En el puerto de Buenaventura llueve casi todos los días, con una pluviosidad que alcanza y puede superar 200 pulgadas.

*Área, población y escuelas*

El Valle tiene un área total de 4.179 millas cuadradas y una población total de 271.630 habitantes. Si se tiene en cuenta el porcentaje del área total que es cultivable y las buenas facilidades comparativas de transporte, la población es pequeña en comparación con la de los departamentos de Caldas y Antioquia en el norte. Esto se atribuye parcialmente a la ineficiencia de la mano de obra disponible en el Valle y, parcialmente, al hecho de que la tierra más fértil del Valle está controlada por unas pocas familias adineradas, mientras que



FIG. 18. MAPA DE LA REGIÓN DE CALI

en Antioquia y en Caldas la propiedad de la tierra está dividida entre muchos pequeños propietarios. Una comparación entre las cifras de los censos de 1918 y 1919 muestra un incremento del 25 por ciento en la población total del Valle durante el período. Este aumento se atribuye, por lo general, a la inmigración proveniente de Antioquia.

En 1917 el Valle tenía más de 250 escuelas primarias, con cerca de 23.000 estudiantes. Cali tiene cuatro colegios dirigidos por órdenes religiosas. El presupuesto departamental para 1919-1920 es de 162.461 dólares colombianos para los colegios; el impuesto al tabaco se ha incrementado con el fin de conseguir fondos para la construcción de edificaciones escolares modernas y para cursos de agricultura. (Dólar colombiano = \$0.9733)

### ***Recursos económicos y desarrollo***

El Valle tiene tierra para el desarrollo de la ganadería y la caña de azúcar, maderas excelentes para la construcción local y para procesos productivos, carbón y un buen puerto sobre el Pacífico que permite salir a los mercados de Estados Unidos y Europa, así como a aquéllos de la costa occidental de América del Sur. Además, es la ruta natural del comercio para las importaciones desde y hacia las ricas zonas cafeteras de Caldas, Antioquia, y en el Quindío a través de Cali y Buenaventura. Teniendo en cuenta estos hechos, parecería que el Valle del Cauca debe ser una de las regiones más prósperas de Colombia, pero su desarrollo ha sido demorado debido a las siguientes condiciones:

El clima semi tropical produce una cierta cantidad de inercia física. La cantidad limitada de mano de obra y su baja calidad crean una condición que se agrava por la ignorancia y la falta de ambición de las clases más bajas, que están compuestas en su mayoría por afro descendientes. También influyen las facilidades que se presentan para vivir en esta región, donde puede obtenerse alojamiento como compensación a cambio de unos días de trabajo con un machete, o alimentación por sembrar unas plantas de banano y unos tallos de caña.

El hecho es que la mayoría de la tierra está en manos de unos pocos terratenientes cuya actividad se limita a la ganadería, un negocio rentable que puede desarrollarse con poca supervisión y pocos trabajadores. Estos terratenientes controlan así su capital, pero sus actividades los mantienen en Bogotá la mayor parte del tiempo. Aunque son personas refinadas e intelectuales, la clase alta vallecaucana no tiene la perseverancia y el sentido práctico de sus vecinos antioqueños que están invadiendo este territorio y compitiendo exitosamente en toda clase de actividades.

El antiguo aislamiento del mundo exterior y del interior del país de esta rica región, y el largo período de luchas políticas y guerras civiles, se debió a que los caucanos tomaron parte en ellas desde el punto de vista regional.

### *Finanzas departamentales*

El Valle tiene una excelente situación financiera en comparación con algunos de los otros departamentos, y los funcionarios hacen todos los esfuerzos en pro de su pronto desarrollo. Las sumas recibidas por cuenta de los impuestos internos al licor y al tabaco, así como el impuesto del matadero, principales fuentes de ingresos, han aumentado en los últimos años y ahora permiten tener un superávit que supera los gastos actuales.

El ingreso real por estos impuestos durante 1918-1919 superó la suma de \$1.046.000, y los ingresos para 1919-1920 se estiman en \$1.120.000. Los ingresos originados en otras fuentes ascendieron a la cantidad aproximada de \$36.000 para 1918-1919, y se calculan en \$34.000 para 1919-1920. Además de estos ingresos, el presupuesto para 1919-1920 incluye \$3.300 en intereses para los bonos y \$1.000.000 del préstamo Amsinck, que se utilizará especialmente para construir el nuevo puerto en Buenaventura. Se asigna anualmente la suma de \$350.000 para efectuar los pagos de la deuda pública, incluida la suma de \$25.000 mensuales por pago de intereses y capital del préstamo Amsinck. Se utilizó una apropiación de \$227.000 para obras públicas en 1918, y de \$108.000 durante el primer semestre de 1919. Estos gastos para obras públicas representan principalmente las obras realizadas en carreteras y edificios públicos.

El presupuesto de 1919-1920 asignó \$1.123.000 para obras públicas. La mayor parte de esta suma debe gastarse en el nuevo puerto de Buenaventura y en las obras de carreteras. Un análisis cuidadoso muestra que los ingresos han aumentado constantemente, y se espera que el presupuesto muestre un superávit que será asignado a obras públicas, para ampliar la carretera y para la construcción del puente, así como para iniciar la canalización del río Cauca.

El Valle desea obtener un préstamo en el extranjero cercano a los \$2.000.000, para utilizarlo en mejoras públicas, sobre todo en la construcción de carreteras y trabajos en los ríos. La situación fiscal permitiría garantizar ese préstamo, pero aún no hay planes definidos para ello.

### *Cali y su área comercial*

Cali tiene una población cercana a los 26.000 habitantes. En términos generales, tiene el aspecto de un pueblo colonial español a pesar de que las antiguas edificaciones del distrito de negocios están siendo demolidas y reemplazadas por edificios de ladrillo

de dos y tres plantas que son modernos y atractivos. Las calles están adoquinadas. Al pueblo le hacen falta drenajes de agua y suministro de agua. Sin embargo, ya se tendieron las nuevas tuberías para los sistemas de alcantarillado y suministro de agua que están en proceso de instalación. Además, se ha planeado mejorar el empedrado de las calles apenas se terminen estos trabajos. La capacidad actual de alojamiento para viajeros no es adecuada y el pueblo necesita un hotel nuevo y moderno.

En teoría, el área comercial de Cali debe extenderse hacia el norte, por el Valle del Cauca, hasta Cartago, al este hasta Armenia, en la región cafetera del Quindío, y hacia el sur hasta Popayán, en el Departamento del Cauca. En realidad, sin embargo, los comerciantes de Cali se han conformado, hasta hace poco tiempo, con el campo limitado del Valle del Cauca. Los negocios se han realizado a una escala menor y más restringida que en Manizales o en Medellín. Los comerciantes de Cali, a diferencia de los de Manizales y Medellín, no tienen grandes inventarios de artículos estándar, tales como textiles, para el comercio local, y no se especializan en líneas particulares. Por el contrario, ellos tienen pequeñas cantidades de mercancía variada sobre la que pueden obtener una ganancia rápida. La competencia por el comercio local de productos textiles es muy reñida.

El comerciante de Cali ha invertido, habitualmente, sus ganancias en ganado en lugar de utilizarlas para aumentar el capital año tras año, y su relación con los mercados extranjeros no ha sido sistemática u ordenada. Por consiguiente, es con frecuencia mejor para él comprar al por mayor a los comerciantes de Manizales y Medellín, quienes cuentan con un mayor capital y mejores conexiones comerciales que comprar directamente en el extranjero. Termina pagando más por estos artículos, pero las condiciones de crédito son también mejores.

### *Ferrocarril del pacífico*

El Ferrocarril del Pacífico va desde Cali hasta Buenaventura, a una distancia de 174 kilómetros (1 kilómetro = 0.62 milla), desde Cali al noroccidente hasta Palmira, a 25 kilómetros, y desde Cali al sur hasta Guachinte, a 34 kilómetros. La línea férrea entre Buenaventura y Cali se empezó a construir en 1878, pero se terminó apenas en 1914. La construcción fue complicada debido a los problemas de ingeniería que se presentaron, a la mano de obra ineficiente, a las lluvias incesantes, y a las escasas condiciones de salubridad en la región costera tropical. Los ramales al nororiente y al sur desde Cali están aún en proceso de construcción. El ramal de Palmira debe ir por el Valle del Cauca hasta Cartago, a 172 kilómetros de distancia, y el ramal del sur hasta



Popayán, a una distancia total de 160 kilómetros. El ramal del sur está casi terminado a cerca de 20 kilómetros de distancia de Guachinte. Se ha planeado un ramal desde Palmira hasta Santander, pero no se han iniciado las obras.

El gobierno colombiano actual está a favor de la denominada Ruta del Pacífico, desde Bogotá hasta el mar, cuya importancia ha sido discutida en repetidas ocasiones. Este plan, que incluye la ampliación del Ferrocarril del Pacífico, desde Palmira por el Paso del Quindío -en la cordillera Central-, a través de Armenia, para conectarse con el Ferrocarril del Tolima, que está en proceso de construcción, le proporcionaría a Cali conexión directa con Ibagué y Girardot e incrementaría considerablemente su área comercial.

Desde Buenaventura hasta el pueblo de Caldas o Dagua, a 82 kilómetros de distancia, el Ferrocarril del Pacífico va por la ruta del veloz río Dagua, cruzándolo varias veces. En Dagua, a una altura de 2.730 pies, empieza a ascender hasta la Cresta del Gallo, a 2.250 pies, a una distancia de 135 kilómetros. Este tramo del Ferrocarril del Pacífico, por el costado occidental de la cordillera Occidental, podría no servir para tráfico pesado, dadas sus actuales condiciones. La vía férrea está en constante peligro de ser arrasada por las inundaciones del Dagua. Las curvas pronunciadas, así como las inclinaciones, no permiten que una locomotora arrastre más de 10 vagones de carga. Ese tramo de la línea férrea entre Buenaventura y Cali, por el costado oriental de las montañas, tiene más resistencia, curvas mayores e inclinaciones menores. Hay 12 túneles entre Cali y Buenaventura con una longitud total de 2.116 pies. Dos de estos túneles han sido excavados en la roca sólida y los otros están recubiertos de concreto. Todos los puentes son de acero, siendo el más largo aquél entre Cali y Palmira. En la actualidad, el ferrocarril no cuenta con un puerto en Buenaventura, pero se adelanta la construcción de uno.

Los talleres principales de la compañía están en Dagua, mientras que los talleres más pequeños y las bodegas de repuestos están localizados en Cali; cuenta con 23 locomotoras con pesos entre 20 y 55 toneladas, 40 coches de pasajeros y cerca de 200 vagones de carga. Las locomotoras utilizan carbón bituminoso obtenido en los terrenos de Cali.

El contrato celebrado entre el gobierno nacional y la Pacific Railway Co. en julio de 1919 otorgó el control total de esta vía al gobierno. La facturación total de la compañía fue de \$424.788 en 1918, y los gastos, incluido el trabajo del ramal de Popayán, ascendieron a \$444.461, con lo cual queda un déficit de \$19.673. Durante los primeros seis meses de 1919 la compañía obtuvo una ganancia neta cercana a los \$19.000, que se estimó podría ascender a \$40.000 al final del año. Esta es la primera vez en la historia que los ingresos de esta línea férrea arrojan ganancias.

### *Navegación en el río Cauca*

El río Cauca fluye cerca del costado occidental del Valle y lo alimentan, principalmente, pequeñas corrientes de la cordillera Central. Es navegable durante cinco o seis meses del año, aunque no es una vía de transporte totalmente confiable debido a que cuenta con muchos obstáculos, bancos de arena, bancos de lodo y rocas, además de estar sometido a inundaciones y a largas sequías.

Dos compañías operan las líneas de barcos a vapor desde Mallarinto, a 7 kilómetros de Cali, al norte del puerto de La Virginia, una distancia fluvial cercana a los 300 kilómetros. Una de estas compañías, la Compañía de Navegación del Río Cauca, tiene su sede en Cali y opera tres barcos de vapor con cascos de acero con capacidad de 59 toneladas. El combustible que se utiliza en estos barcos es la madera, y sus rígidos motores en la popa pueden generar 100 caballos de fuerza con una presión de 180 libras. La otra compañía, la Compañía Fluvial de Transportes de Manizales, opera tres barcos de vapor, uno de 50 toneladas de capacidad, otro de 35 y otro de 20. Esta compañía está particularmente interesada en hacer negocios con Antioquia, Caldas y la región del Quindío. Ambas compañías se han beneficiado de la mayor cantidad de café que se ha enviado desde la región del Quindío a Buenaventura durante 1919, y las dos parecen ser prósperas.

El servicio de pasajeros y de carga llega a los pueblos de Yumbo, Palmira, y a otras estaciones hasta Zarzal (donde el tren parte para la ruta de Armenia y del Quindío hasta Bogotá), y de ahí a Cartago, Puerto Caldas (puerto fluvial para el nuevo ferrocarril del Departamento de Caldas que se está construyendo hacia Pereira), y a La Virginia, cerca de 10 millas abajo de Cartago. Por regla general, estos pueblos se construyen a cierta distancia de la ribera del río, y la carga debe transportarse desde y hacia los sitios de cargue y descargue a lomo de mula. Las tarifas para la carga están tasadas en “tercios” (la mitad de la carga de 300 libras de la mula) o en paquetes separados. Tanto las tarifas para los pasajeros como para la carga son más altas para el trayecto río arriba que para el trayecto río abajo.

### *Carreteras y caminos*

Existe una carretera para automóviles en el costado oriental del río Cauca, desde Palmira hasta Buga La Grande. Desde ese lugar deben utilizarse animales de carga para transportar bienes hasta sitios localizados en el interior, tal como Armenia. En la actualidad sólo hay dos camiones que utilizan esta vía, algunas carretas y camionetas de menor tamaño. La carga también se envía al norte desde Palmira en recuas de mulas hasta

Cartago, y desde Cartago al norte por el camino de Manizales, Pereira y Cartago, en especial durante el verano cuando el río no es navegable.

### ***Ganadería***

La cantidad de buenos pastizales disponibles y la facilidad con que la ganadería puede desarrollarse con capital limitado, a pesar de la escasez de mano de obra eficiente, han hecho que, de manera inevitable, ésta sea la industria más importante del Valle. Las tierras aptas y más accesibles para ganadería se encuentran a nivel del valle, y han sido adquiridas por las personas del lugar, quienes obtienen grandes ganancias sobre sus inversiones, y no están interesados en vender sus tierras a no ser que sea a un precio muy alto. En las cercanías de Palmira, donde el valle tiene cerca de 40 millas de ancho y el suelo es muy rico, se utilizan pastizales naturales. Más al norte, donde los árboles son más abundantes, se han adecuado los terrenos y se ha plantado pasto artificial. Los pastizales naturales sostendrán cerca de una cabeza por hectárea (2.47 acres), mientras que los terrenos bien irrigados a lo largo del río alimentarán dos cabezas por hectárea. El costo de adecuación, plantación y cerramiento de nuevos terrenos ganaderos es de \$20 por hectárea. Además de estos pastizales, los más deseables del Valle, hay algunos pastizales en diferentes lugares sobre las laderas. Sin embargo, estas últimas tierras se consideran menos valiosas, pues se hace necesario llevar al ganado desde allí y hasta el valle durante las prolongadas sequías a las que está sujeta la región.

Cerca de 700.000 hectáreas, aproximadamente el 28 por ciento del área total del Valle, se utiliza en la actualidad para pastos, y se calcula que el Departamento tiene unas 580.000 hectáreas de tierra no utilizada, pero apta para pastos, en los distritos montañosos así como 180.000 hectáreas en el valle. Al restar del total de tierras no utilizadas un área para agricultura igual a la que hoy se dedica a ella, 370.000 hectáreas, quedan cerca de 390.000 hectáreas de tierra no utilizada para pastos.

En 1915, cuando se hizo el último censo, el Departamento tenía 429.000 cabezas de ganado, cuyo número se estima que aumentó a 524.000 en 1918. El gobierno calcula que este número podría llegar a un millón si se utilizaran las tierras aptas para pastos.

Se calcula que en 1917 se consumieron 37.600 cabezas de ganado a nivel local, y que el consumo del Departamento está aumentando en un 10 por ciento anual. Cerca de 40.000 cabezas se negocian fuera del Departamento cada año, la mayoría en Antioquia y Caldas, y una cantidad pequeña en el Territorio del Chocó. Durante 1919, los animales gordos, entre 4 y 5 años, se vendieron a \$80 por cabeza en el mercado local; los animales locales se vendieron a \$35. La costa occidental de América del Sur y de la

Zona del Canal hace parte de un gran mercado potencial para los productos de carne de este distrito, y se está discutiendo la posibilidad de establecer una empacadora.

### *Agricultura*

El azúcar es quizás el producto agrícola más importante del Valle. Las estadísticas más recientes muestran que hay un total de 8.000 hectáreas sembradas de caña con una producción anual de 5.250.000 kilos (1 kilo = 2.2046 libras), 10.300.000 kilos de panela (azúcar sin refinar), y 4.000.000 de kilos de melaza. Al hacer la conversión de estas cifras de producción a los estándares norteamericanos, se encuentra que la producción anual es de 2.200 libras por acre. Al analizar esta cifra, debe tenerse en cuenta que sólo hay una propiedad de gran extensión en la que se cultiva científicamente el azúcar, mientras que el resto de la cosecha se obtiene en pequeños lotes de terreno con pocos cuidados. Tanto el clima como el suelo son extremadamente favorables para esta industria. Los cálculos sugieren que si se pudiera obtener suficiente dinero y mano de obra, la cantidad de azúcar refinado disponible para exportación podría aumentarse en 20.000 toneladas adicionales.

La Cámara de Comercio de Cali ha defendido desde hace tiempo la plantación de algodón en el Valle del Cauca. Las hilanderías de Antioquia tienen acceso a un mercado listo para todo lo que pueda producirse, y se dice que tanto el suelo como el clima son adecuados, pero los intentos por introducir la industria han fracasado.

Hay pequeños terrenos cultivados con maíz, yuca y bananos en todo el Departamento y hay suficientes cantidades de estos productos para suplir la demanda local. El precio del mercado está aumentando en forma regular.

### *Industria*

Casi que no hay industria en el Departamento del Valle. La hilandería más grande, con un capital de 12.000 dólares colombianos y con 14 empleados, hace una tela barata para camisas para el comercio con el Valle, Cauca, Caldas y Nariño. Hay una pequeña fábrica de chocolate que abastece la demanda a nivel local, una pequeña fábrica de jabones y velas, una sucursal de una fábrica de bebidas gaseosas y una fábrica de cigarrillos que utiliza tabaco de Antioquia y Santander, y que vende su producción en el Valle y en el territorio del Chocó. Popayán tiene una fábrica que produce costales y tapetes de henequén, tiene una capitalización de 24.000 dólares, y cuenta con 14 empleados. Cali tiene una fábrica similar, pero es muy pequeña incluso para abastecer la demanda local. Hay algunas otras fábricas pequeñas en el distrito, incluidos tres beneficiaderos de café.

En la actualidad se estudia, en el aspecto práctico, establecer una curtidora en Manizales.

También se ha discutido la posibilidad de iniciar una hilandería de algodón. Se asegura que una fábrica de algodón sería una muy buena inversión, pero ha sido imposible atraer capital para tal emprendimiento. Las clases trabajadoras prefieren el trabajo liviano de las fábricas y no el trabajo pesado de las haciendas ganaderas; por ello se están desplazando de las áreas rurales a los pueblos, de modo que habría la mano de obra necesaria para una hilandería de algodón. El combustible es abundante y barato. Tal fábrica podría mercadear sus productos en los distritos comerciales de Cali y Tumaco, y podría producir, por lo menos, la mitad de las clases de telas de algodón baratas que se importan en la actualidad en Buenaventura. Estas importaciones ascendían a cerca de \$1.115.000 anuales.

Quizás la industria más interesante del Valle del Cauca es la producción de ladrillos y baldosas. La planta pertenece a Alejandro Vallejo y Cía., la más importante del Valle, y tiene una capacidad de 5.000 a 10.000 ladrillos y baldosas cada 10 horas; produce 42 clases de baldosas huecas y ladrillos para construcción. La planta está equipada con maquinaria moderna para la producción de ladrillos y utiliza lo que se conoce como proceso de molde duro. La arcilla que se utiliza se extrae de las colinas cercanas y es tan de buena calidad y textura que los productos que se hacen a partir de ella tienen casi la apariencia de la terracota italiana. Es especialmente adecuada para el clima tropical y la excesiva humedad de la región, y se está utilizando en la construcción de muchos edificios nuevos en Cali.

### *Depósitos de carbón*

La presencia de los depósitos abiertos de carbón en las faldas de las montañas de los Andes occidentales, cerca a Cali, así como la forma y la localización del Valle, lleva a pensar en la presencia de depósitos de carbón bajo el nivel del suelo del Valle. Las vetas descubiertas hasta ahora van desde Guachinte, al suroriente de Cali, hasta Punta Yumbo, al noroccidente de Cali, a una distancia aproximada de 83 kilómetros. Este carbón es bitumoso, quebradizo, produce vapor con facilidad y se convierte en coque muy bien. El siguiente análisis da cuenta de su calidad: materia volátil, cerca del 23 por ciento; ceniza, entre el 5.38 y el 7.66 por ciento; sulfuro, cerca del 0.77 por ciento; y carbón libre, entre el 68.05 y el 70.58 por ciento.

La importancia de tener esta reserva de carbón tan cerca del Canal de Panamá se entiende fácilmente, y se espera con confianza que la minería de carbón sea una de las industrias más importantes del futuro. El buen carbón se requiere con urgencia, tanto para el

transporte férreo como para el fluvial en el costado occidental de América del Sur; los ingenieros que han analizado los depósitos de carbón están de acuerdo con que su explotación con fines comerciales es posible; además, los funcionarios del gobierno están ansiosos por promover el desarrollo del Departamento. El inconveniente serio para el desarrollo de estas reservas es la limitada capacidad de carga del Ferrocarril del Pacífico entre Cali y Buenaventura.

En la actualidad hay cinco o seis minas en funcionamiento con una producción mensual aproximada de 3.000 toneladas, pero el trabajo no se adelanta con constancia y el equipo que se utiliza en la mina es anticuado. Las minas emplean entre 250 y 300 hombres, pero la producción de toneladas de carbón por hombre es baja mientras que los costos son altos. En la actualidad se utiliza poco carbón a nivel local a excepción del que utiliza el Ferrocarril del Pacífico, que compra la mayoría de la producción de las minas de Cali. Recientemente se hicieron envíos de carbón a Perú y a Ecuador, pero el alto costo de su manejo hizo que resultara siendo un negocio no rentable. El costo del carbón en Cali, entregado en las estaciones de carga, es de \$7 por tonelada.

No ha habido un trabajo para el desarrollo de esta actividad por parte de intereses extranjeros. Hace poco tiempo, dos norteamericanos hicieron labores de prospección, y la Comisión del Canal ofreció, en una oportunidad, adelantar los trámites para la explotación de los yacimientos carboníferos de Cali, pero abandonaron esta idea debido a los excesivos precios puestos por los dueños de los terrenos para la compra de esas propiedades. Las tierras mineras no están cobijadas por las leyes mineras existentes y no están, por lo tanto, disponibles para hacer sobre ellas solicitudes de adjudicación. Las reservas de carbón son, por lo general, propiedad del gobierno a menos que los derechos de los propietarios sean anteriores a la Ley de tierras de 1876. La mayoría de los derechos en el distrito de Cali son anteriores a 1876 y, por lo tanto, otorgan a los propietarios la libertad de vender o explotar sus depósitos carboníferos. Sin embargo, cualquier compañía extranjera interesada en ingresar a este campo debe celebrar algún tipo de acuerdo con el gobierno antes de proceder a realizar cualquier compra.

### *El puerto de Buenaventura*

Buenaventura se encuentra localizada apenas a 360 millas de Panamá y es el primer puerto de escala al sur del Canal. La Colombian Navigation Company Co. y la Pacific Steam Navigation Co., mantienen viajes de ida y vuelta hacia Colón; un barco que pertenece a la Rolph Navigation & Coal Co. hace viajes mensuales. La bahía de Buenaventura tiene cerca de 8 millas de longitud, pero el canal navegable es muy angosto. No hay

ayudas para la navegación. La boca de la bahía es amplia, pero el agua en ambos costados del canal es muy poco profunda. El puerto está más bien relleno de cieno, pero debería dragarse para barcos de carga de más de 3.000 toneladas.

El pueblo de Buenaventura está localizado en una isla pequeña, a baja altitud, que fue originalmente una ciénaga, y que está separada de la tierra firme por grandes manglares cenagosos a través de los cuales fluye el río Dagua hacia la bahía. Debido al riesgo de las inundaciones del río, así como de las olas que tiene, en promedio una altura y una caída cercana a los 15 pies, el pueblo se ha construido sobre pilotes. La población actual se estima en 4.000 personas de las cuales el 90 por ciento son afro descendientes.

El pueblo no tiene suministro de agua diferente del agua lluvia almacenada en toneles ubicados sobre los techos de las casas de madera, y hay peligro permanente de contraer enfermedades. Debido a las condiciones poco saludables, las autoridades del canal mantienen una cuarentena estricta con respecto a Buenaventura, aunque no ha habido una epidemia de fiebre amarilla desde 1916. Con el objeto de mejorar estas condiciones sería necesario hacer rellenos en el pueblo con el material obtenido con el dragado del río, así como reconstruirlo en su totalidad con un sistema adecuado de alcantarillado y el suministro adecuado de agua.

Los barcos anclan a cerca de una milla de la costa, y la carga se transfiere mediante unas barcazas recubiertas de acero. Hay ocho barcazas disponibles que se desplazan desde y hacia la costa por medio de la marea, que en ocasiones se desplaza a 4½ millas por hora y que es suficiente para movilizar las barcazas cargadas con una capacidad de 500 toneladas. Los remolcadores no se utilizan nunca. El costo del manejo de la carga varía considerablemente debido a los aguaceros que interfieren con el cargue y el descargue durante todo el año, pero la mano de obra, el alquiler de la barcaza y otros costos pueden calcularse, en promedio, en \$2.10 por tonelada para carga exportada y de \$2.70 para la carga importada. Por lo menos 500 hombres pueden contratarse en poco tiempo para este trabajo que es ejecutado por los habitantes oriundos del lugar, afro descendientes no cualificados, que perciben un salario diario cercano a \$1.20.

Se está construyendo un nuevo puerto en Buenaventura, a 393 pies de la costa, donde el agua tiene una profundidad de 18 a 20 pies en el punto más bajo. Tendrá dos líneas ferroviarias de acceso y una carretera, y tendrá capacidad para recibir dos barcos de vapor al mismo tiempo. Se ha estimado que las obras concluirán en el mes de junio de 1920 y las adelantan trabajadores jamaquinos a cargo de expertos norteamericanos que provienen de Panamá.

La mercancía se cargará directamente a los vagones, y se calcula que los costos de manejo para la carga de exportación disminuirán en cerca de \$1.70 por tonelada, y en cerca de \$2.20 por tonelada de carga importada. Se debe permitir al Departamento del Valle cobrar \$1.50 por tonelada por el manejo de carga importada, y \$1 por la carga exportada, 50 centavos por cada animal exportado y \$1 por cada animal importado. El Departamento planea administrar el puerto hasta que su costo se pague, con un interés adicional sobre la inversión del 6 por ciento.

### ***Buenaventura como centro de distribución para las regiones mineras del norte***

Con la excepción de las minas de carbón cerca de Cali, no hay minas en producción en el Departamento del Valle. Sin embargo, su puerto, Buenaventura, es el puerto principal para el embarque de platino y oro procedentes del rico distrito minero de los ríos San Juan, Condoto y Opondo en el territorio del Chocó. Esta mercancía no se transporta a través de Cali sino que se lleva directamente a Buenaventura desde el Chocó por el río San Juan.

Toda la carga de este distrito la maneja la Línea Costañera Fluvial de Vapores, que opera dos pequeños barcos de vapor con cascos de acero, entre Buenaventura y Negria. Este viaje dura entre cuatro días y dos semanas, y el viaje a Itzmina toma dos días adicionales. El viaje completo no es fácil y no debe hacerse sin contar con suficientes provisiones para acampar en la selva tropical y contando con lo necesario para cruzar el río. No hay tarifas fijas para los pasajeros y la carga. Las tarifas para la carga se cobran por paquete y son prohibitivas. Todas las mercancías deben empacarse a prueba de agua, para su transporte en canoa y a lomo de mula, y toda la maquinaria se debe enviar desarmada. Deben hacerse arreglos especiales para el embarque de maquinaria pesada, como en el caso de las dragas.

Además de los barcos que operan en el río San Juan, muchos veleros a lo largo de la costa del Pacífico, cerca de Buenaventura, compran a los habitantes de la región goma, chicle, caucho, pieles, madera de cedro, oro y platino y, a su vez, les venden pequeñas cantidades de mercancía, sobre todo artículos baratos de algodón, comprados a los mayoristas de Buenaventura.

### ***Oro y platino producidos en el territorio sur del Chocó***

Los terrenos más importantes para las minas de aluvión de este distrito se encuentran localizados a lo largo del río Condoto. Hay un gran campo minero localizado 6 millas abajo de Itzmina en el punto de unión de los ríos Condoto y San Juan, a cierta distancia



de Condoto. El distrito contiene muchos arroyos, en todos los cuales trabajan los afro descendientes de una manera poco metódica y muy primitiva, ellos se van desplazando de sitio en sitio, alimentándose con pescado seco y plátano. El lugar es muy tropical y está sujeto a fuertes aguaceros a lo largo del todo el año.

Las exportaciones de polvo de oro y de platino desde Buenaventura indican la cantidad que se produce en este distrito, aunque no se incluyen las considerables cantidades que se envían de manera privada fuera del país cada año y por ello no representan la producción total. Durante el año de 1917 se declararon en la aduana de Buenaventura 247 kilos de platino y 396 kilos de polvo de oro para la exportación. Durante 1918 se declararon 352 kilos de platino y 326 kilos de polvo de oro.

Las compañías mineras extranjeras que poseen en este territorio terrenos ricos para el dragado se han visto afectadas seriamente debido a la legislación tributaria sobre los ingresos, tanto en los Estados Unidos como en Inglaterra, y han dejado algunas de sus posesiones improductivas hasta que se revoquen las leyes tributarias. Esta política ha disminuido considerablemente la producción de oro y platino.

### *Volumen de negocios en Buenaventura*

Durante el primer semestre de 1919 las importaciones en Buenaventura ascendieron a \$1.092.335 dólares colombianos, de cuyo total los Estados Unidos aportaron mercancía valorada en 777.117 dólares, cerca del 71 por ciento, y Panamá aportó mercancía por valor de 110.790 dólares, en su gran mayoría producida en los Estados Unidos. Los retornos de todo el año de 1919 no están disponibles aún, pero fueron probablemente muy superiores al total indicado por los retornos de los primeros seis meses.

Las exportaciones evaluadas en \$9.164.577 (dólares estadounidenses) se enviaron durante todo el año de 1919, y representan cerca del 98 por ciento del total de las exportaciones. En 1920 el valor de las mismas fue de \$13.784.522.

Buenaventura gozó de un excedente de las exportaciones sobre las importaciones de 2.567.049 dólares colombianos hacia el final de 1918. El total de las importaciones en Buenaventura al final de 1918 fue de 2.211.612 dólares; las importaciones desde los Estados Unidos sumaron 1.438.711 dólares, el 65 por ciento del total; y desde Panamá por la suma de 104.545 dólares. El total de las exportaciones por Buenaventura ascendió a 4.778.578 dólares y las exportaciones a los Estados Unidos sumaron \$4.370.112 dólares, equivalentes el 91 por ciento del total. Los principales productos de exportación y sus valores fueron (dólar colombiano = \$0.9733):

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

	DÓLARES COLOMBIANOS		DÓLARES COLOMBIANOS
CAFÉ.....	2.378.783	PIELES DE VACUNO .....	481.236
PLATINO.....	1.299.255	AZÚCAR.....	133.674
POLVO DE ORO.....	218.393	GOMA .....	168.842

El hecho de que el volumen real de las importaciones haya disminuido en más del ciento por ciento durante el período comprendido entre 1914 y 1918, mientras que el valor permaneció prácticamente estático, indica el incremento en los precios pagados por los artículos extranjeros. Las exportaciones del período no mostraron el mismo porcentaje en el aumento del precio, por lo que el volumen real y el valor para 1918 alcanzaron más del doble del que habían tenido en 1914.

La Tabla que aparece a continuación ilustra la cantidad y el valor de las importaciones y las exportaciones, por años, en el período comprendido entre 1914 – 1918:

(TONELADA MÉTRICA = 2.205 LIBRAS)

AÑOS	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	TONELADAS MÉTRICAS	DÓLARES COLOMBIANOS	TONELADAS MÉTRICAS	DÓLARES COLOMBIANOS
1914.....	16.676	2.824.953	6.845	2.220.177
1915.....	14.161	2.847.214	6.815	2.375.612
1916.....	12.932	2.932.393	9.749	3.370.013
1917.....	11.806	2.636.755	11.446	4.741.794
1918.....	7.545	2.211.529	13.128	4.778.579

**Ingresos aduaneros**

Los ingresos totales recibidos por los funcionarios aduaneros en Buenaventura durante 1917-1918 fueron de \$1.470.798 de dólares colombianos, y los gastos totales ascendieron sólo a \$89.098, cerca del 7 por ciento de la cantidad recibida.

Los ingresos recibidos por cuenta de las importaciones y las exportaciones entre 1914 y 1918 se ilustran en las siguientes cifras y en dólares oro colombianos:

YEARS	IMPUESTOS A LAS IMPORTACIONES	IMPUESTOS A LAS EXPORTACIONES	YEARS	IMPUESTOS A LAS IMPORTACIONES	IMPUESTOS A LAS EXPORTACIONES
1914 .....	1.323.730	43	1917.....	970.296	12.620
1915.....	875.622	62	1918.....	510.494	17.139
1916.....	1.188.797	360			

El gobierno recibe por concepto de impuestos aduaneros un alto porcentaje del valor total de las importaciones. El análisis de las estadísticas de 1914 demuestra que más del 45 por ciento del valor total de las importaciones fue recibido por el gobierno en ese año por concepto de impuestos.

### *Importación de paquetes*

La competencia por el comercio local de telas lujosas y prendas de vestir confeccionadas es evidente en Cali. Los comerciantes sólo tienen inventarios reducidos y hacen constantemente pedidos de diferentes artículos. El servicio de correos proporciona el medio más conveniente para el envío de estos pedidos pequeños, así que la importación de paquetes ha aumentado considerablemente durante 1919. Este aumento se ha atribuido a la demanda persistente de bienes para su envío inmediato durante la temporada de la cosecha de café y a la demora en el envío de pedidos grandes a causa de la congestión en el tráfico causada, en parte, por la movilización de la cosecha de café. El incremento en el límite máximo permitido para paquetes por correo ha beneficiado, sin lugar a dudas, esta actividad.

Los ingresos aduaneros nunca han separado el valor de la importación de paquetes con anterioridad a 1919, pero lo harán para este año. El impuesto sobre los envíos de paquetes se tasa según el valor, por kilo, del artículo más costoso dentro del envío, y se multiplica por el peso bruto.

### *Actividad bancaria en Cali – Cámara de Comercio*

Cali cuenta con un banco local y sucursales de dos bancos norteamericanos. La institución local es muy antigua y tiene a muchas de las familias más ricas entre sus accionistas. Adquiere productos locales para la exportación, actúa como agente comisionista para los clientes y tiene varios corresponsales en los Estados Unidos. Los comerciantes locales se mantienen como sus agentes en los pueblos del interior, pero se muestra poco interés en el desarrollo industrial local, y no se hacen préstamos al gobierno departamental para obras públicas. Se entiende que su negocio ha crecido mucho durante 1919 y sus ganancias, frente a cualquier año previo en condiciones de normalidad, han aumentado al triple.

Uno de los bancos norteamericanos en Cali se dedica a la banca directa extranjera, a las operaciones de bolsa, a la negociación de préstamos comerciales, etc. El segundo banco está asociado con una compañía exportadora e importadora. Tiene una sucursal en el distrito cafetero del Quindío y se dice que es parcialmente responsable del desvío de gran parte del transporte de la ruta del río Magdalena a la costa occidental. El reciente

establecimiento de estos bancos extranjeros en Cali ha disminuido las tasas locales de interés del 24 por ciento al 15 e incluso ya al 11 por ciento y se esperan reducciones adicionales. Esta disminución de las tasas de interés, y las mejores facilidades de crédito proporcionadas a los comerciantes, ayudarán, con seguridad, en los esfuerzos por establecer conexiones directas con casas exportadoras extranjeras.

La Cámara de Comercio de Cali ha sido muy activa durante los últimos años y es una de las mejores en Colombia. Publica un boletín mensual que analiza la legislación reciente, tanto nacional como departamental, las tarifas para la carga, los posibles medios para optimizar las circunstancias comerciales en general, el desarrollo de la agricultura y la ganadería; también contiene datos estadísticos valiosos.

### *Métodos y medios para la publicidad*

El comerciante de Cali desea tener una relación personal con aquellas personas a quienes les compra. Por lo tanto, la circular impersonal tiene poco valor en este distrito. Si se envían catálogos, éstos deben escribirse en español, con pesos y medidas tanto en el sistema métrico como en el sistema norteamericano, de modo que los impuestos puedan calcularse para hacer las comparaciones de mercado. Las listas de precios no deben cambiarse a menos que las condiciones del mercado lo hagan absolutamente indispensable.

El material publicitario que contenga una cantidad de texto escrito en letra pequeña, sin muchas imágenes, recibe poca atención. Sin embargo, las fotografías, en especial las que muestran el artículo utilizado en ambientes similares a aquéllos de la localidad, son un buen medio publicitario. Los empaques atractivos que permiten al comerciante mejorar la exhibición de un artículo nuevo son un valor distintivo. Los distribuidores locales anuncian la llegada de las novedades y los artículos lujosos mediante folletos o pancartas -un muy exitoso sistema publicitario, pues la novedad y el estilo cuentan más en Cali que en los Estados Unidos-. Otro medio publicitario muy estimado por el comerciante local es la vitrina norteamericana, que se está introduciendo con rapidez en el distrito. Los periódicos son un buen medio para la publicidad. Las tarifas para el uso del espacio no son altas y los periódicos se leen una y otra vez, y en los distritos rurales son pasados de mano en mano.

Cali tiene seis periódicos. Los dos más importantes circulan por todo el Valle, imprimen telegramas y noticias extranjeras transmitidas por cable así como las noticias locales, y tienen una cantidad considerable de publicidad local y extranjera. En Cali se publicó un directorio comercial general en 1916, pero estaba incompleto porque no fue patrocinado por los hombres de negocios del distrito, que no apreciaban su valor publicitario. En la

actualidad se imprime una nueva publicación, el *Anuario Comercial*, que ha obtenido más apoyo: se están imprimiendo y distribuyendo 10.000 copias de la edición actual en todo el distrito, y se ha propuesto que se imprima una nueva edición cada año.

### ***El futuro comercio norteamericano con el Distrito de Cali***

La construcción de nuevas carreteras y de un nuevo puerto en Buenaventura, el incremento en la cantidad de café enviada desde el interior hasta Buenaventura para su exportación, y la reanudación del servicio de barcos de vapor por cuenta de la guerra han estimulado, en su conjunto, la actividad comercial en Cali. Ellos están pensando en ampliar su negocio mediante el establecimiento de agencias y pequeñas sucursales en Armenia, Popayán y otros pueblos importantes.

Antes de la guerra pocos viajeros norteamericanos visitaban Cali, solo dos firmas norteamericanas tenían representación en el distrito, y los agentes residentes en Colombia usualmente manejaban artículos europeos. Durante la guerra y a principios de 1919, sin embargo, estos agentes fueron obligados a sustituir con bienes norteamericanos la mercancía europea que no podían conseguir, ya que al comerciante de Cali le gustaban la novedad y la variedad de los bienes norteamericanos con los que se familiarizó. Él es inteligente, sabe cómo calcular los costos, y es versado en el arte de la comparación de mercados. También es rápido para apreciar la ventaja de los envíos anticipados que son posibles gracias a la distancia más corta que hay hasta Nueva York. El establecimiento de los dos bancos norteamericanos en Cali ofrece al comerciante mejores facilidades que las ofrecidas antes y viene de los Estados Unidos con el deseo de crear conexiones nuevas y permanentes.

Bajo estas condiciones, el exportador norteamericano tiene una buena oportunidad para obtener un lugar permanente en el creciente comercio del Distrito de Cali; pero si desea este lugar debe trabajar por conseguirlo. La falta de suficiente espacio para el embarque desde Colón hasta Buenaventura, así como la ausencia de representantes en Cali son obstáculos que se presentan en la actualidad. Las firmas inglesas y francesas reingresaron al mercado en la última parte de 1919, y el volumen del comercio que ellos habían recuperado es prueba concluyente de su posición anterior. Si el exportador norteamericano desea tener éxito en este campo debe familiarizarse con las condiciones particulares de este mercado. Debe prestar más atención a los detalles de la exportación hacia Colombia, sobre todo en el cuidado que se debe tener cuando la mercancía es transferida en Colón; y, por último, y no por ello menos importante, no debe perder la oportunidad de establecer una relación personal con los clientes.

*Distrito comercial de Tumaco***Localización - barcos de vapor - puerto**

Tumaco, Colombia, a unas 200 millas al sur de Buenaventura, es el puerto de entrada para el comercio del Distrito de Popayán al sur, en el Departamento del Cauca y para el Departamento de Nariño, excepto por una cantidad insignificante de comercio que se mueve por Ipiales, sobre la frontera con Ecuador. Es el único puerto de escala del Pacífico en Colombia, además de Buenaventura, y cuenta con el servicio de dos barcos de vapor, uno que pertenece a la Pacific Steam Navigation Co. (Ltd.) y el otro a la Colombian Navigation Co. (Ltd.) que hacen viajes mensuales de ida y vuelta entre Buenaventura y Colón.

El puerto de Tumaco tiene forma semi-circular, con un ancho de 1½ millas en el pueblo y cerca de 4 millas de longitud. Las mareas no son tan fuertes como en Buenaventura, pero el puerto no es tan bueno. Tiene bancos y barreras de arena peligrosas, y debería dragarse cuidadosamente antes de poder convertirse en un puerto de escala para barcos de vapor de más de 3.000 toneladas. El terreno alrededor del puerto no es suficiente para poder cortar los vientos fuertes o las tormentas, y aunque los barcos entren y salgan sin el servicio de guía, no se atreven a entrar en la noche.

El pueblo está situado en una isla pequeña, baja y arenosa, que ha sido invadida por el mar hasta tal punto que está en peligro de quedar sumergida a menos que las medidas propuestas para defender el puerto se desarrollen muy pronto. Está al sur del cinturón de aguaceros, pero es un pueblo más placentero y saludable que Buenaventura. Su población actual es de 6.000 habitantes. Estimulado por la construcción del nuevo puerto en Buenaventura, el Departamento de Nariño ha ordenado la elaboración de planos para mejorar el puerto y para construir un nuevo muelle en Tumaco y para tal fin se están calculando los costos. Sin embargo, en la actualidad Tumaco sólo tiene un pequeño puerto, de propiedad de la compañía de barcos de vapor que opera una línea de naves hasta la costa cercana y hasta el río Patía, más arriba. Los barcos soportan una carga de algunos pocos cientos de toneladas y no tienen un calado mayor a 8 pies, tal como los que se utilizan en el comercio local y llegan directamente a este puerto, pero los barcos más grandes deben anclar en la bahía a, más o menos,  $\frac{3}{4}$  de milla del pueblo y deben descargarse por medio de barcazas con casco de acero con una capacidad de entre 300 y 500 toneladas.

### **Territorio comercial atendido por Tumaco**

Pasto, situado sobre una meseta, al suroriente de Tumaco, Barbacoas localizado sobre un afluente del río Patía, y Tumaco son los principales centros comerciales de este distrito. Pasto atiende la mayor parte del territorio, pero Barbacoas y Tumaco son igualmente importantes a causa de su cercanía al valle del Patía. Buena parte del distrito atendido por Tumaco está totalmente inexplorado, la población está compuesta en su mayoría por indígenas y afro descendientes con un poder adquisitivo muy limitado. La parte más baja del valle del río Patía, al norte de Tumaco, es un área buena para la ganadería, pero más hacia el interior, a pesar de su fertilidad, está aún sin desarrollar y, tal como sucede en otras regiones tropicales de Colombia, tiene la reputación de ser malsana. La costa al sur de Tumaco está escasamente poblada, es muy tropical e inaccesible.

El caucho, el chicle y otros productos forestales se encuentran en la región del río Patía y en la región al sur y al este de Tumaco. Sin embargo, la falta de transporte y la escasez de mano de obra hacen difícil su explotación. Los peces abundan en la desembocadura del río Patía en la bahía de Tumaco; se encuentran ballenas negras en el área, pero hasta ahora no se ha desarrollado una industria pesquera de consideración. La búsqueda de perlas es realizada por los barqueros afro descendientes y cada año se exporta una pequeña cantidad de mariscos. Algunas minas de cuarzo amarillo, cercanas a Pasto, son explotadas por extranjeros, y el producto se exporta a través de Ecuador. La minería de aluvión es practicada por los habitantes del lugar en los alrededores de Barbacoas y más hacia el sur hacia la frontera con Ecuador. Los extranjeros también han hecho labores de prospección, pero la región tiene una topografía muy accidentada, el clima es caliente, el transporte es difícil, la mano de obra es escasa e ineficiente. En la actualidad no hay grandes compañías mineras interesadas, y no se utiliza maquinaria moderna.

### **Facilidades de transporte**

Los ríos y los caminos son los únicos medios de comunicación entre Tumaco y el interior. Dos nuevos barcos de vapor, de acero, impulsados por hélice, operan desde Tumaco por la costa hacia el Patía, y van arriba de este río y su afluente, el Telembí, hasta Barbacoas. Estos buques pueden transportar cerca de 120 toneladas de carga y tienen amplia capacidad para acomodar el comercio entre los dos pueblos. Sin embargo, el río presenta dificultades para la navegación durante el verano, desde julio hasta octubre. El viajero que se dirige a Pasto debe hacer un viaje de dos días hacia el interior desde Barbacoas por un camino de herradura hasta la carretera que se está construyendo desde Pasto hasta Barbacoas. Aquí es seguro utilizar un automóvil para el resto del

camino, unas 58 millas. La carga con destino a Pasto va por la misma ruta y debe empacarse y protegerse del agua para su envío a lomo de mula.

El Departamento de Nariño está haciendo todos los esfuerzos posibles para terminar esta carretera, que debe ir a través de Barbacoas hasta Tumaco, y ha planeado construir una segunda carretera desde Pasto hasta Tumaco a través del distrito potencialmente rico hacia el sur y hacia el este del puerto. La culminación de estas carreteras facilitará la distribución de los bienes a través de Tumaco, y así aumentará la importancia comercial del distrito.

### **Estadísticas comerciales**

Las exportaciones desde Tumaco ascendieron a 1.236.902 de dólares oro colombianos (1 dólar = \$0.9733 dólares norteamericanos) en 1918, y de este total el 94 por ciento se envió a los Estados Unidos. Las exportaciones durante el primer semestre de 1919 fueron de 575.364 dólares colombianos, una suma ligeramente superior a aquella del período correspondiente de 1918, y los Estados Unidos tomaron cerca del 82 por ciento de este total. Los artículos más importantes para la exportación son la tagua, sombreros panamá, caucho y polvo de oro. Las exportaciones durante el año 1918 a los Estados Unidos fueron los siguientes: tagua por un valor de 245.869 dólares, sombreros panamá por 244.194 dólares, caucho por 225.953 y polvo de oro por 160.240 dólares. La exportación de pieles de vacuno a los Estados Unidos se ve afectada por la falta de un agente consular en Tumaco, así que las pieles deben enviarse a Buenaventura para obtener los certificados de desinfección.

Los altos precios obtenidos por cuenta de las exportaciones, así como las mejores condiciones económicas que imperan en el interior, con seguridad se verán reflejados en las importaciones del segundo semestre de 1919; sin embargo, en períodos anteriores las importaciones variaban poco entre un período y otro. En 1911, un año normal previo a la guerra, las importaciones tuvieron un valor de 1.052.494 dólares colombianos. Las importaciones en Tumaco pagan únicamente el 50 por ciento del arancel básico que se cobra en los puertos del Caribe colombiano.

### **Métodos en los negocios**

Los comerciantes del Distrito de Tumaco tienen inventarios generales, y una gran parte de sus compras y ventas se hace a través de casas comisionistas de la ciudad de Nueva York. Las líneas más importantes que ellos manejan son las clases más baratas de productos derivados del algodón, driles, tela de jeans, prendas de vestir livianas y ropa



para hombre apta para el trópico. El mejor período para las compras es desde marzo hasta el final de junio.

Los negocios se ven afectados porque en Tumaco no hay un banco. Pasto tiene un banco local, pero el tiempo que se requiere para comunicarse entre estos dos pueblos hace que este banco no sea importante para ellos que hacen la mayoría de sus operaciones a través de Cali. No hay ninguna agencia de ventas establecida en Tumaco, ni en los pueblos en el interior del distrito. Si se estableciera una agencia, ésta representaría a alguna gran casa general exportadora y estaría dispuesta a encontrar mercados en los Estados Unidos para los productos del distrito, así como para vender mercancía norteamericana.

## **BUCARAMANGA Y EL COMERCIO DISTRITAL**

### ***Localización, topografía y clima***

Bucaramanga es el centro comercial del Departamento de Santander. Santander pertenece al grupo de los departamentos que comprenden la región de la cordillera Oriental de Colombia y es montañosa en toda su extensión, a excepción de los tramos de tierras bajas y planas a lo largo del río Magdalena, que forma el límite occidental de cerca de 190 millas. Está al occidente de la cadena montañosa principal de la cordillera Oriental y no tiene picos muy altos, pero está atravesada por varias de las cadenas de menor tamaño que se encuentran a lo largo de toda el área, en una curva prolongada que va desde el sur occidente hasta el nororiente.

Los valles del Magdalena y los ríos pequeños cercanos son tropicales y poco saludables, pero el clima mejora al aumentar la altura en el interior. El clima es bueno a 5.000 pies, y a 7.000 nunca es extremadamente caliente o frío. Bucaramanga, a una altura de 2.850 pies, tiene una temperatura promedio cercana a los 89° F, y una temperatura máxima superior a los 100° F. La pluviosidad anual tiene un promedio de 63 pulgadas en todo el Departamento. Los veranos son preponderantes entre noviembre y abril, y entre junio y septiembre, y la temporada de lluvias más fuertes está entre los meses de septiembre y noviembre. Las espesas selvas del sur padecen tormentas repentinas que ocasionan grandes daños y hacen muy difíciles los desplazamientos por la región.

### ***Área, población y educación***

El Departamento de Santander tiene un área de 19.161 millas cuadradas y una población estimada de 425.000 habitantes. Bucaramanga tiene una población aproximada de 26.000 habitantes. La mayoría de las personas vive en los pequeños valles aluviales



Excepto el trecho sobre el Magdalena, donde los colonizadores españoles fueron comparativamente escasos y donde ha habido una fuerte presencia de sangre negra, los habitantes de Santander, así como los de Antioquia y de Caldas, prefieren ser los propietarios de las tierras que trabajan. Sus posesiones son usualmente lotes muy pequeños en los valles de los ríos, o pequeñas plantaciones de café o cacao en las colinas arriba de los villorrios. Sin embargo, siempre se han visto afectados por el aislamiento y son menos progresistas y activos que los antioqueños.

El Departamento tienen cerca de 380 establecimientos educativos públicos con aproximadamente 14.600 estudiantes. Bucaramanga tiene una escuela normal y dos colegios de bachillerato, uno de los cuales es parroquial.

### *Volumen del comercio*

El volumen del comercio de Bucaramanga se indica en las estadísticas que aparecen a continuación y que se obtuvieron de los reportes de movimiento de carga en los puertos fluviales de Puerto Santos, Santa María y Puerto Wilches. Las exportaciones son principalmente de café y cacao, pero también hay pequeños envíos de cueros. Los volúmenes de las exportaciones y las importaciones se proporcionan en seguida por número de paquetes o fardos, de aproximadamente 65 kilos (1 kilo = 2.2 libras), o media carga de una mula:

AÑOS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	AÑOS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
	<i>Paquetes</i>	<i>Paquetes</i>		<i>Paquetes</i>	<i>Paquetes</i>
1912.....	52.415	119.326	1916.....	34.362	97.098
1913.....	53.001	108.167	1917.....	32.350	95.417
1914.....	44.230	103.907	1918.....	17.215	114.846
1915.....	28.178	103.906			

Debe tenerse en cuenta que el comercio disminuyó durante los años de la guerra y que las exportaciones aumentaron durante 1918, probablemente debido a la abundante cosecha de café de ese año. Las importaciones de 1918 fueron pocas, pero la actividad comercial del distrito se vio estimulada por los precios obtenidos en la gran cosecha cafetera de 1919, y este incremento en el comercio se reflejó en un aumento en el volumen de las importaciones en ese año.

### *Distribución y métodos comerciales*

Hay cerca de 8 o 10 comerciantes líderes en Bucaramanga cuyo capital, en conjunto, es probablemente de \$500.000 colombianos [sic]. (El dólar colombiano equivale a \$0.9733

de dólar estadounidense.) Los comerciantes de Bucaramanga están afectados por su falta de capital, su aislamiento y su falta de familiarización con las condiciones del mercado extranjero. Muchos de ellos han establecido contactos en los pequeños pueblos del distrito, a través de los cuales adquieren café, cacao y cueros para venderlos a las grandes casas comerciales y exportadoras de Barranquilla. Ellos realizan, usualmente, un viaje anual a la costa para liquidar viejas cuentas o para adquirir nuevas mercancías.

Los pueblos de Ocaña y Pamplona no hacen importaciones a través de Bucaramanga, aunque de cierto modo son parte del mismo distrito comercial. Ocaña, con una población cercana a los 20.000 habitantes, está localizada a 3.600 pies sobre el nivel del mar en el corazón de una región cafetera al norte del Departamento de Santander. Envía a los puertos sobre el Magdalena un promedio de 104.200 paquetes, o 6.760 toneladas métricas de carga para su exportación, y sus importaciones promedian unas 2.500 toneladas. Por lo general Pamplona y Cúcuta hacen importaciones y exportaciones a través de Venezuela, aunque también lo hacen en esta región de Santander.

Antes, los importadores bogotanos vendían mercancías a los comerciantes de Bucaramanga, e incluso a los de Pamplona y Ocaña, pero la mayoría de los negocios están ahora en manos de los importadores de Barranquilla, algunos de los cuales tienen sucursales, o tienen acciones en almacenes locales en Bucaramanga, Ocaña y Pamplona. Muchos comerciantes sirios de Barranquilla y Cartagena tienen nexos comerciales fuertes en Bucaramanga, Ocaña y Pamplona.

### ***Rutas comerciales***

Durante el verano (temporada seca), la mercancía que tiene como destino Bucaramanga se envía por el Magdalena, desde Barranquilla hasta Puerto Wilches, a una distancia de 404 millas, y luego a 90 millas por tierra o a lomo de mula hasta Bucaramanga. Durante la temporada invernal, la mercancía se descarga a veces en Gamarra, 317 millas río arriba, desde Barranquilla, y se envía por el río Lebrija hasta el Chocó, a una distancia de 63 millas, o a La Ceiba, a 69 millas. Desde cualquiera de estos puntos los paquetes deben transportarse en recuas de mulas hasta Bucaramanga, un viaje de cuatro o cinco días. También es posible descargar los productos en la Bodega Sogamoso y enviarlos por el río Sogamoso, cerca de 22 millas, durante parte de la temporada de lluvias. Ésta es una ruta mucho más corta que la de Lebrija, pero la poca profundidad del río hace prácticamente imposible su uso durante la mayor parte del año.

Los viajeros que desean llegar a Bucaramanga desde la costa, escogen por lo general, la ruta de Puerto Wilches que toma entre dos y medio y tres días, desde el extremo del

trayecto corto del Ferrocarril Puerto Wilches – Bucaramanga hasta esta última. No hay buenos lugares para hacer escalas a lo largo de la ruta, y el viaje es muy incómodo a través de un territorio cubierto por la selva tropical.

Se han iniciado las obras para la construcción de una carretera desde Tamalameque hasta Ocaña, a una distancia de 160 millas, y eventualmente desde Ocaña hasta Pamplona y Cúcuta. El plan incluye una carretera para automóviles con capacidad para el tráfico de tractores y camiones en todas las épocas del año. Se ha concluido un tramo en gravilla desde Ocaña hacia Tamalameque, y se han iniciado las obras en el tramo entre Cúcuta y Pamplona, pero se dice que el valor de la construcción de una carretera en esta región es mucho mayor que el costo de la construcción de una carrilera angosta. Las obras avanzan lentamente debido a la falta de fondos.

### ***Ferrocarril Puerto Wilches – Bucaramanga***

Cerca de 12 millas de la carrilera de ancho métrico propuesta, desde Puerto Wilches hasta Bucaramanga, se ha terminado en el extremo de Puerto Wilches, y en ese tramo hay servicio de vagonetas. Esta línea sirvió para el transporte de 2.014 pasajeros y 808 toneladas de carga en 1917; los costos anuales son cercanos a los \$18.000, o más del doble de la suma bruta de la facturación. El ferrocarril era de propiedad de una compañía inglesa, pero ahora está bajo el control del Departamento de Santander, que lo administra en nombre del gobierno nacional.

Una nueva emisión de bonos de deuda interna que se hizo en 1919 se asignó al Departamento de Santander para que la utilizara en las obras de este ferrocarril; el Departamento asignó la totalidad de los ingresos que percibe por el tabaco a estas obras. Los trabajos se iniciaron en el mes de agosto de 1919, pero su desarrollo ha sido muy lento y, en definitiva, no se sabe cuánto dinero disponible habrá. Se calcula que la línea férrea costará más de \$50.000 por kilómetro (0.62 milla). La longitud total será de 90 millas. Además de la construcción del ferrocarril, se necesita construir un lugar de llegada para los barcos de vapor en Puerto Wilches que, en las temporadas de nivel bajo de agua, no pueden acercarse a varias millas de distancia del pueblo en las condiciones actuales.

En principio se planeó conectar el Ferrocarril Puerto Wilches – Bucaramanga con la ampliación proyectada del Ferrocarril del Norte hasta Chiquinquirá, estableciendo una conexión en la ruta principal propuesta desde Bogotá hasta el Caribe. Sin embargo, este proyecto parece haberse abandonado en pro de la denominada ruta del Pacífico. Como el territorio entre Bucaramanga y Chiquinquirá es muy quebrado y escasamente poblado, es dudoso que esta línea termine construyéndose.

***Banca***

Aunque varias de las mayores casas comerciales de Bucaramanga hacen negocios de banca privada, la ciudad sólo tiene una compañía que ejerce la banca en general. Esta firma, la Compañía Colombiana de Mutualidad, también se dedica a los ahorros mutuos y al negocio de los seguros de vida cooperativos. El balance general de la compañía mostró una ganancia neta de \$29.228 en los primeros seis meses de 1919. Además de esta cifra, se distribuyeron \$16.066 en dividendos, se sumaron \$6.343 al fondo de garantía, \$1.461 asignados a los directores y el resto se distribuyó entre un grupo pequeño de fondos. Esta institución tiene un papel activo en el desarrollo del Departamento, y ayuda a la instalación de alumbrado, sistemas de teléfonos y otros servicios públicos.

***Agricultura y semovientes***

El cultivo del tabaco y su producción son las industrias más importantes de Santander, tabaco sin procesar, cigarros y cigarrillos que se envían a la costa Atlántica, a Boyacá, a Cundinamarca, a Antioquia, y al estado de Táchira en Venezuela. Antioquia es el más importante de estos mercados, debido a que la hoja sin procesar que se produce en Medellín se utiliza para el envío a otros lugares en Colombia.

De acuerdo con los datos disponibles, se calcula que en 1918 se produjeron cerca de 920.000 kilos de cigarros, 60.000 kilos de cigarrillos, y 100.000 kilos de hoja de tabaco en el Departamento de Santander. Al utilizar estas mismas cifras como base, puede concluirse que se cultivaron 2.100 acres de tabaco. Santander cuenta con el impuesto local al consumo del tabaco.

Otros productos agrícolas principales en Santander son el café y el cacao. Puede afirmarse que el Departamento produce por año un promedio de 60.000 sacos de café y 20.000 de cacao. La producción de cacao está decayendo, pero se predice que los altos precios de 1919 estimularán la producción de café hasta el punto de mostrar un incremento del 60 por ciento en los siguientes cuatro años.

Las buenas pasturas en Santander son limitadas, pero hay suficiente ganado para satisfacer la demanda local. La cría de mulas de carga es un negocio rentable y la demanda de estos animales fue especialmente buena en 1919.

***Industria del chicle***

Un experto en chicle fue de México a Colombia en 1917 para promocionar la recolección de chicle en el país. Su primera expedición bien organizada se hizo a través de un

gran tramo de propiedad privada a lo largo del río Sogamoso, al sur de Bucaramanga. Encontró que el chicle de esta región difería un poco de la variedad mexicana, y que debe mezclarse con el producto mexicano para fabricar la goma de mascar.

Durante 1918 se importaron desde Colombia a los Estados Unidos 690.496 libras de chicle, valoradas en \$278.654; probablemente la mitad provino de la región del río Sogamoso. En 1919 las importaciones norteamericanas de esta goma desde Colombia ascendieron a 1.777.747 libras, por un valor de \$570.864.

Por regla general, los trabajadores se dedican a la recolección del chicle durante la temporada seca, cuando se hace imposible la minería de aluvión y cuando no están concentrados en la plantación de maíz o tabaco, o en la recolección de café. Ellos no se internarían en las selvas para recoger el chicle a no ser por los altos salarios, de modo que las exportaciones de chicle desde Colombia serían insignificantes excepto en los momentos en que los precios sean altos en el mercado. Una de las dificultades más graves ha sido asegurar que la goma sea la goma pura para chicle debido a que los trabajadores aprenden pronto a mezclarla con otras gomas que se obtienen con más facilidad, con el objeto de obtener un pago extra por el peso adicional.

### *Intento para introducir el negocio de la seda*

Se está haciendo el intento de introducir la cultura de la seda en el Distrito de Bucaramanga. Se han cultivado con éxito árboles de morera y se ha conseguido seda sin procesar de buena calidad. El gobierno colombiano autorizó en 1915 una apropiación anual que se debe destinar para la promoción de la industria de la seda. Parte de la primera suma debía utilizarse en la adquisición de tres hiladoras para Bucaramanga. Durante 1918 y 1919 se ofrecieron cursos especiales sobre la producción de la seda en Bucaramanga y los tomaron cerca de 30 personas. Sin embargo, la cultura de la seda requiere tiempo considerable y destreza manual. Los cultivos de café y cacao son más fáciles, y las personas de las clases más bajas no están ansiosas de emprender algo nuevo. Por lo tanto, parece dudoso que los intentos de introducir la cultura de la seda tengan éxito.

## **CÚCUTA Y EL DISTRITO COMERCIAL**

### *Localización y características generales*

La ciudad de San Juan de Cúcuta está situada en una llanura rodeada por colinas, a una altura aproximada de 1.000 pies sobre el nivel del mar, cerca de la frontera con el estado venezolano de Táchira. Cúcuta es la capital del Departamento colombiano de Norte de Santander y está en el extremo oriental del Departamento.

Al sur se encuentra la importante ciudad interior de Pamplona, conectada con Cúcuta por la nueva carretera (que aún no se ha terminado; ver. p. 293). Se espera, con el tiempo, llevar esta carretera hasta Bucaramanga, pero el área es montañosa y muy quebrada. Pamplona tiene una población cercana a los 16.500 habitantes y está localizada a una altura cercana a los 7.100 pies sobre el nivel del mar. Está rodeada por plantaciones de café, en conjunto con algunas plantaciones de cacao. También se exportan sombreros, cuyo comercio se lleva a cabo en Cúcuta a donde van los comerciantes a comprarlos al por mayor.

Ocaña es el siguiente pueblo en importancia del Departamento del Norte de Santander. Tiene una población aproximada de 20.000 habitantes y está localizada más al norte y más cerca del río Magdalena, en un costado de la cadena montañosa, al occidente de Cúcuta, con una altura de 3.600 pies. La región produce café y cacao, exporta sombreros panamá, pero este comercio se mueve a lomo de mula hasta el río Lebrija y de allí hacia abajo, al río Magdalena. Este distrito es comercialmente tributario de Barranquilla y algunos bienes son comprados al por mayor en Cartagena. Las regiones oriental y nororiental del Departamento de Norte de Santander están escasamente habitadas, el terreno es quebrado y montañoso, razón por la cual el transporte es lento y costoso.

### *Área, población y clima*

El área de la totalidad del Departamento es de 6.708 millas cuadradas, dividida en tres distritos. La población total es de 250.000 habitantes. Las capitales de las provincias son Ocaña, Pamplona y Cúcuta.

La ciudad de Cúcuta tiene una población de 24.000 habitantes. La mayoría de ellos son mulatos, en tanto que posiblemente el 10 por ciento esté compuesto por blancos puros. Hay una pequeña colonia de extranjeros alemanes que llevan bastante tiempo allí. El clima de Cúcuta es caliente y no es saludable; hay mucha malaria y epidemias ocasionales de fiebre amarilla.

### *Aspecto y servicios públicos de Cúcuta*

El pueblo ha padecido frecuentes terremotos en el pasado y fue casi totalmente destruido en 1875 por una serie de fuertes temblores de tierra. Sin embargo, se reconstruyó la ciudad y ha prosperado en estos tiempos modernos. En la época de la reconstrucción, el pueblo se diseñó con calles amplias y abiertas, bordeadas con árboles -en contraste con las calles angostas de otros pueblos hispanoamericanos, en los que persiste el antiguo diseño colonial español-. La ciudad tiene un tranvía de vapor, luces eléctricas, un teatro, un mercado público cubierto y un matadero.



## COMERCIO

Aislada del resto de la República por la barrera de la cordillera Oriental y la distancia hasta el río Magdalena, Cúcuta es, políticamente, parte de Colombia, pero en realidad depende de Venezuela para acceder a los mercados extranjeros. El café y otras exportaciones encuentran su salida a través del Ferrocarril de Cúcuta hasta el río Zulia (que sube por Colombia al sur de Cúcuta, pero que no es navegable hasta que no haya entrado en territorio venezolano) y de allí por barco de vapor hasta el lago de Maracaibo y al puerto de Maracaibo, donde se hace la transferencia a barcos costeros que, finalmente, llevan las exportaciones a los puertos para barcos marítimos, tales como Puerto Cabello o La Guaira.

Ha habido planes para la construcción de carreteras durante algunos años para unir a Cúcuta con el río Magdalena y así liberar su comercio de las restricciones e imposiciones del gobierno venezolano. Se han adelantado algunas obras en el camino carretable desde Ocaña, pero los altos costos de estas obras y las dificultades topográficas, en conjunto con la ausencia de población y de producción, hacen de éste un asunto de necesidad política que debe solucionar el gobierno nacional.

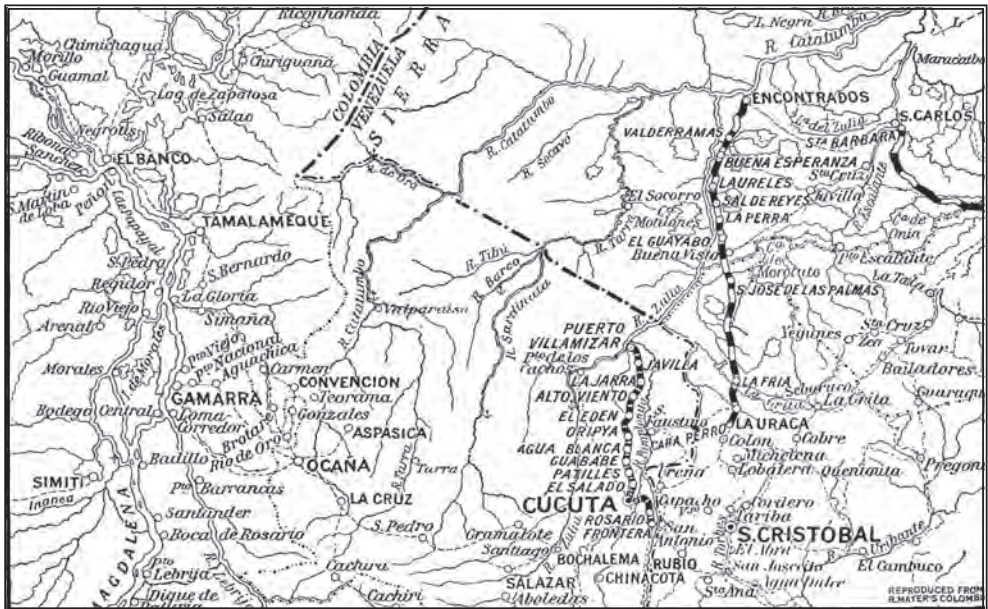


FIG. 20. MAPA DE LA REGIÓN DE CÚCUTA

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

Casi la mitad del comercio de Cúcuta está en manos de cuatro grandes firmas alemanas, en estrecha relación con las firmas alemanas de Maracaibo; también hay algunas firmas de origen colombiano.

Las exportaciones durante 1918 fueron:

(KILO = 2.2046 LIGRAS; DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

ARTÍCULOS	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>
CAFÉ (92.678 SACOS).....	5.375.500	788.338
CUEROS (7.734).....	91.564	42.020
HARINA (302 SACOS).....	17.036	5.519
COSTALES (FIQUE).....	16.656	6.188
TOTAL.....	5.500.756	842.065

Las importaciones de 1918 fueron:

ARTÍCULOS	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombiano</i>
ACEITE Y GRASAS.....	21.323	2.873
PRODUCTOS ALIMENTICIOS <sup>1</sup> .....	812.820	47.568
COMBUSTIBLES.....	61.414	11.819
IMPLEMENTOS AGRÍCOLAS.....	11.310	5.114
ARTES Y OFICIOS.....	9.133	2.950
PINTURAS, BARNICES, COLORES.....	6.589	2.057
VINOS, LICORES, ETC. ....	15.567	3.747
CRISTAL, VIDRIO Y PORCELANA.....	20.685	2.876
CAUCHO, CELULOIDE, ETC. ....	44	211
CONCHA, HUESO, ETC. ....	176	302
PRODUCTOS DE CUERO .....	210	1.277
DROGAS Y MEDICINAS .....	37.296	15.145
SUMINISTROS ELÉCTRICOS .....	3.104	3.719
INSTRUMENTOS MUSICALES .....	169	85
LOCOMOTORAS Y EQUIPO FERROVIARIO.....	3.202	3.364
METALES Y PRODUCTOS METÁLICOS.....	50.346	11.279
PAPEL Y PRODUCTOS DE PAPEL .....	27.552	8.029
JABONES Y PERFUMES .....	569	565
TEXTILES .....	37.901	87.098
VARIOS .....	1.922	741
TOTAL.....	1.121.332	<sup>2</sup> 210.819

<sup>1</sup> Incluidos 739.247 kilos de sal, avaluados en 21.113 dólares colombianos.

<sup>2</sup> Se recibieron 72.599 dólares por concepto de impuestos.

Los mayores comerciantes de Cúcuta hacen sus compras a través de casa comisionistas exportadoras en Nueva York y en Europa, y cerca de la mitad de las transacciones de textiles se realizan en Inglaterra. Los paquetes se envían a los agentes en Maracaibo que los reenvían a Cúcuta por el río Zulia y por ferrocarril hasta Cúcuta.

### *Medios de comunicación*

#### **Tráfico fluvial**

Al estar aislado del intercambio comercial con Colombia, el comercio de Cúcuta y Pamplona ha buscado la manera más fácil de salir a través del río Zulia, que se une al río Catatumbo en territorio venezolano y permite la navegación de barcos hasta al Lago de Maracaibo (denominado lago, pero que es en realidad un gran golfo marítimo con aguas poco profundas). El viaje desde la ciudad de Maracaibo hasta Puerto Villamizar, por el lago de Maracaibo, el río Catatumbo y el río Zulia, toma cerca de tres días, con transbordo de pasajeros y de carga en el punto de unión de los dos ríos a barcos más pequeños que navegan por el Zulia. Puerto Villamizar está a 35 millas de Cúcuta por el antiguo camino.

#### **Ferrocarril de Cúcuta**

En 1888 fue construido el Ferrocarril de Cúcuta. Va desde Cúcuta hasta Puerto Villamizar y sirve como punto de conexión con la navegación fluvial. Más adelante, la Compañía del Ferrocarril amplió su línea en 10 millas, hasta la frontera con Venezuela, completando un total de 45 millas. A pesar de la competencia creada por la construcción de un ferrocarril cercano en Venezuela, y a la actitud poco favorable del gobierno venezolano hacia el comercio colombiano, esta compañía, integrada totalmente con capital local (del cual el municipio de Cúcuta es dueño de la tercera parte), se las ha arreglado para conservarla, pagar dividendos y reducir su deuda en bonos. El ancho de la vía es de un metro (3.2808 pies). El combustible que se utiliza es la madera, pero no hay ni túneles ni puentes. La línea transportó 112.340 pasajeros y 21.150 toneladas métricas de carga en 1917. Los ingresos brutos fueron de 221.564 dólares colombianos y los gastos de 172.551 dólares, dejando una ganancia de 49.013 dólares -siendo los costos el 77.87 por ciento del total de los ingresos-.

#### **Carreteras**

De tiempo en tiempo ha habido movimientos en Colombia para la construcción de una carretera desde Cúcuta hasta el río Magdalena. En 1917, la Ley No. 42 declaró que este proyecto de vía fuera de primera clase y contrató al Departamento de Norte de

Santander su construcción y explotación, incluidas las carreteras de Pamplona, Sarare y Tame. Se autorizó gastar la suma de 50.000 dólares colombianos para el tramo de Ocaña, y de 24.000 dólares para la carretera de Sarare, desde Pamplona hasta Arauca (sin que esta última fuera una carretera).

La sección entre Cúcuta y Pamplona tiene ahora 19 kilómetros en construcción, y en Pamplona se ha hecho una represa grande que funciona como acceso al pueblo. Se han gastado, en total, 220.567 dólares colombianos como parte de las obras, que se considera una carretera con un grado de curvatura al 6% y con una superficie de gravilla de cuatro metros de ancho.

La carretera desde Cúcuta hasta el Magdalena fue declarada prioridad nacional en 1917. Las obras se asignaron al gobierno departamental, y se hizo una apropiación de 50.000 dólares del Tesoro Nacional para impulsar esta importante obra. Se han construido cerca de 8 kilómetros entre Ocaña y Las Ánimas hacia el río (siendo la distancia total de 260 kilómetros); hasta el momento se han utilizado 40.079 dólares de esa suma, mientras que el gobierno departamental ha gastado 18.703 dólares adicionales.

Las obras de estas carreteras se han ido adelantando en los últimos años, pero se han cometido errores en la localización, y los primeros rellenos y cortes han sido parcialmente destruidos por deslizamientos e inundaciones, de modo que es poco lo que se ha logrado. La dificultad principal parece ser la gran longitud de estas carreteras, que atraviesan terrenos muy quebrados, todos montañosos, y con muchas corrientes de agua pequeñas y rápidas. Nunca ha habido suficientes fondos disponibles para hacer esta obra; los distritos que atraviesa están escasamente poblados y no son lo suficientemente ricos para apoyar económicamente la construcción de carreteras en la escala requerida. De hecho, experiencias pasadas han demostrado que, en promedio, cuesta tanto construir un kilómetro de una buena carretera permanente en este territorio quebrado, donde hay que luchar contra las empinadas cuestas y las lluvias torrenciales, como costaría construir la misma longitud de línea férrea angosta, y su costo de mantenimiento es mayor. Hay planeadas cerca de 50 carreteras en Colombia, y solo dos de ellas, al día de hoy, tienen la suficiente longitud para ser de utilidad -la Gran Carretera Central del Norte fuera de Bogotá, hacia el norte, y la vía de Palmira a Buga, en el Valle del Cauca-.

La apropiación de 24.000 dólares colombianos, mencionada con anterioridad, era para el tramo desde Pamplona hasta el pueblo fronterizo de Arauca, desde donde hay acceso a los llanos del Casanare, así como para el pequeño comercio con el Alto Orinoco, en especial de pieles y de caucho.

## TRANSPORTE

### FERROCARRILES

El informe sobre los ferrocarriles de cada distrito de Colombia se encuentra en el reporte del distrito correspondiente (ver. Pág. 253). La información adicional sobre algunos de ellos se proporciona en las “Notas de Viaje” en la página 533. Por consiguiente, no se considera necesario repetir en este capítulo los datos detallados que se pueden ver en otra sección del libro. Por lo tanto, el análisis que se presenta a continuación se centrará en aspectos más amplios de los problemas de los ferrocarriles, haciendo énfasis especial en la línea que se proyecta desde Bogotá hasta el Pacífico y en la legislación nacional que regula la construcción de las vías férreas y su operación.

#### *Experiencias anteriores y oportunidades actuales en la construcción de vías*

Al analizar de modo general el problema del transporte en Colombia, y a juzgar por la experiencia previa de las compañías extranjeras que han construido carreteras en este país, es evidente que la construcción de las vías principales presenta un problema difícil. Se encuentran muchas dificultades naturales como el clima, las inundaciones de la región costera baja así como el carácter montañoso del interior; todo ello hace que la construcción de vías férreas sea muy costosa -totalmente desproporcionada frente al tonelaje real para el tráfico disponible en el país en la actualidad-. La experiencia anterior del gobierno nacional con los promotores ferroviarios y las compañías extranjeras ha sido muy insatisfactoria. Las autoridades sospechan de las nuevas ofertas y temen constantemente la intervención de gobiernos poderosos en los asuntos de las compañías extranjeras, que tienen demandas contra el gobierno nacional derivadas de los contratos ferroviarios y de los planes de transporte. El plan actual de financiación para la nueva construcción por medio de préstamos internos parece, en general, ser nociva para el país, pues se apodera de la limitada rentabilidad que más bien debía invertirse para el desarrollo industrial y agrícola. Por lo tanto, los hombres de negocios están a favor de construir todas las nuevas líneas férreas con

capital extranjero. Sin embargo, según la tasa actual de progreso de la construcción nacional, tomaría muchos años de trabajo lento y doloroso para asegurar una vía de salida desde el interior hasta el mar, sobre el Atlántico o sobre el Pacífico. Mientras tanto, el gobierno padece la falta de transporte y su incapacidad para aprovechar en su totalidad las condiciones de mercado. De esta manera el desarrollo nacional demora y se afecta en forma negativa.

Algunas de las vías que hay en la actualidad no debieron haberse construido o tienen una mala localización; las concesiones extranjeras han ocasionado al gobierno muchos problemas y costado mucho dinero, con resultados más pobres en las vías ya construidas (por ejemplo, el contrato de Puerto Wilches en Santander). El Ferrocarril de Girardot está mal ubicado y debió haberse construido en la parte baja del río y no en la parte alta (sobre la misma distancia y prácticamente el mismo costo), evitando así las demoras y los costos excesivos de navegación en el Alto Magdalena. En opinión de los expertos, la línea Cartagena–Calamar, y la línea Puerto Colombia–Barranquilla no debieron haberse construido; la apertura del “Dique” de Cartagena habría costado menos, habría permitido un mejor puerto marítimo, y podría haber hecho posibles las conexiones entre los barcos del río y los del océano, eliminando así la necesidad de los ferrocarriles y ofreciendo costos más bajos para la carga y su manejo. El Ferrocarril de Antioquia, desde Puerto Berrío hasta Medellín (aún no se ha terminado) y también estuvo mal localizado; debió haberse construido abajo del valle del Porce al norte de Medellín para buscar una salida por tren al mar en Cartagena, evitando la necesidad del trayecto fluvial de 400 millas, siempre lento y costoso, y al mismo tiempo dando paso a una rica región minera y agrícola de los departamentos de Antioquia y Bolívar. Se han puesto en marcha planes para la construcción de esta carretera desde Cartagena hasta Medellín. Estos trabajos deben ejecutarlos por los departamentos de Bolívar y Antioquia en sus correspondientes territorios. El tramo de Bolívar que debe pasar por El Carmen y Montería se ha declarado obra nacional y la subsidia el gobierno nacional. La construcción de esta vía férrea presenta una oportunidad para el capital extranjero, pues la línea pasará a través de una región productora y potencialmente rica, con capacidad de gran desarrollo, así como una rica región minera más al sur en Antioquia.

La construcción de la nueva conexión entre Beltrán, en el río Alto, e Ibagué, pasando por Girardot, es otra inversión muy necesaria y rentable, pues eliminaría la navegación del río Alto y se conectaría con el Ferrocarril del Pacífico, atendiendo los dos distritos que son los mejores productores de café en el país. Esta línea está contratada en la actualidad con Pedro A. López & Co., de Bogotá.

### *Línea contemplada desde la costa pacífica hasta Bogotá*

El mayor y más importante proyecto ferroviario de Colombia es aquél para la terminación del Ferrocarril del Pacífico desde Palmira, en el Valle del Cauca, pasando por Zarzal, y desde allí por el Paso del Quindío de la Cordillera Central hasta Ibagué, dejando así a Bogotá conectada por tren directamente con la costa Pacífica y desviando una gran parte del tonelaje del país de la ruta del río Magdalena al puerto de Buenaventura sobre el Pacífico. Aunque esta línea tendrá que cruzar la cordillera a alturas cercanas a los 12.000 pies, el ascenso y el descenso son fáciles, sin problemas serios de ingeniería. Incluso en las regiones más montañosas, la línea pasará a través de la rica región cafetera, y el tráfico local también será bueno. Se calcula que el tonelaje libre para transportar por esta ruta será más que suficiente para pagar los intereses de los bonos que cubren el costo de su construcción. La explotación de las minas de carbón de Cali tiene gran relación con el mejoramiento y la ampliación del Ferrocarril del Pacífico.

El costo total para la culminación del Sistema del Pacífico hasta Bogotá, y la reconstrucción de ciertas partes de la línea actual entre Cali y Buenaventura, con la construcción de los puertos mineros en Buenaventura, se calcula en aproximadamente \$50.000.000.000.

Ya se han construido dos conexiones en la línea propuesta entre la costa Pacífica y Bogotá, a saber, (1) el Ferrocarril del Pacífico, desde Buenaventura hasta Palmira (25 kilómetros o 16 millas, al este de Cali), y (2) los ferrocarriles de Girardot y de la Sabana, desde Girardot por el Alto Magdalena, por Facatativá hasta Bogotá. Otra conexión, el Ferrocarril del Tolima, se está construyendo en la actualidad y se terminará pronto -desde el río Magdalena, al otro lado de Girardot, hasta Ibagué, la capital del Departamento del Tolima-.

El gobierno colombiano ha decidido definitivamente promover las obras en esta ruta del Pacífico, y un paso importante para ello fue el hecho de que el Ferrocarril del Pacífico existente (Buenaventura a Palmira) fuera asumido, en septiembre de 1919, por el gobierno con la intención de avanzar en la construcción, abajo del río Cauca y aproximándose al Paso del Quindío. El Ferrocarril de Girardot también está controlado por el gobierno central en la actualidad, pero el Ferrocarril del Tolima es departamental y su culminación la está impulsando un banco colombiano, por lo menos hasta Ibagué, mediante un contrato con el Departamento del Tolima.

El gobierno pagó 40.000 dólares por kilómetro en el tramo de la vía Buenaventura-Cali, y la subvención para la línea entre Palmira y Cartago debía ser de \$38.000 dólares por kilómetro. Los 232 kilómetros (144 millas) de línea construida, incluyendo el ramal de

Popayán, le han costado al gobierno 10.800.000 dólares, y esta suma incluye el valor de la reconstrucción del tramo de la vía cerca a Buenaventura que se construyó hace muchos años. Se ha hecho pago a la compañía ferroviaria a través de la mitad de los ingresos de las aduanas de Buenaventura y Tumaco, y mediante libranzas contra los recibos aduaneros que ganaron un interés del 8 por ciento. Los ingresos así asignados al ferrocarril no cubrieron los costos de las obras y el gobierno, una vez tomó el control del ferrocarril en 1919, aún debía grandes sumas a la compañía por saldos atrasados en estas cuentas. La compañía también recibía del gobierno la mitad del déficit por la operación de la línea.

La siguiente Tabla muestra las distancias de la ruta del Pacífico:

LÍNEAS CONSTRUIDAS:	Kilómetros	Millas
FERROCARRIL DE LA SABANA .....	40	25
FERROCARRIL DE GIRARDOT .....	132	82
FERROCARRIL DEL TOLIMA .....	30	19
FERROCARRIL DEL PACÍFICO.....	233	145
TOTAL CONSTRUIDO.....	435	271
LÍNEAS QUE DEBEN CONSTRUIRSE:		
FERROCARRIL DEL TOLIMA (PENDIENTE DE SU TERMINACIÓN).....	130	81
FERROCARRIL DEL PACÍFICO, PALMIRA A ZARZAL (APROXIMADAMENTE).....	100	62
ZARZAL A IBAGUÉ POR EL QUINDÍO (APROXIMADAMENTE).....	200	124
TOTAL POR CONSTRUIR.....	430	267

La línea desde Palmira hasta Zarzal, punto de partida del Valle del Cauca hacia el Paso del Quindío, se construirá prácticamente sobre terreno plano, y el trabajo no debe superar los 18.000 dólares colombianos por kilómetro (0.62 milla) para una carrilera de 3 pies de ancho. Sin embargo, el trabajo en las montañas del Quindío costará mucho más, con muchos kilómetros llegando a costar 100.000 dólares cada uno. Sólo puede hacerse un cálculo aproximado de los costos, pues no se ha estudiado el Paso del Quindío y la distancia real aún no se conoce.

Las cifras confiables fueron obtenidas por el autor al comparar el costo de la carga desde Manizales hasta Nueva York por la ruta del río Magdalena y desde Manizales hasta Nueva York por la ruta del Pacífico (y en ésta los productos fueron enviados desde Buenaventura). Si se toma el café como unidad, la tarifa por tonelada de 2.240 libras en la ruta del Pacífico fue de \$16 menos que en la ruta del Magdalena. Con la ampliación del Ferrocarril del Pacífico, desde Palmira hasta Ibagué y la culminación de las obras del Ferrocarril del Tolima, las tarifas de carga desde Bogotá hasta Buenaventura serían cercanas a la mitad de lo que ahora cuesta llevar una tonelada de carga desde Bogotá hasta Barranquilla. En la actualidad, las tarifas hasta Barranquilla están entre \$75 y \$102 por tonelada, según el tipo de artículos que se envían.





FIG. 21. PARQUE DE BOLÍVAR, MANIZALES.

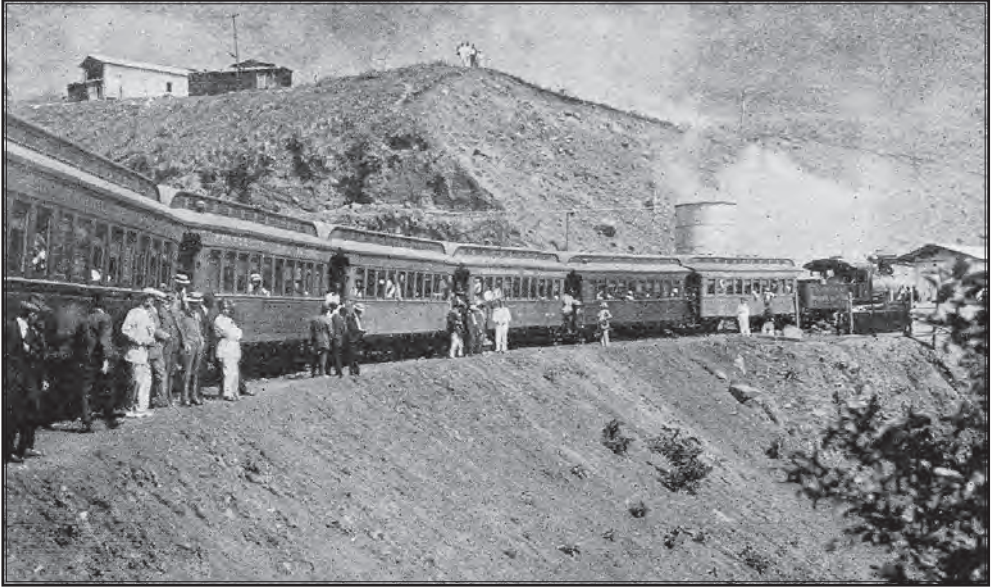


FIG. 22. TREN DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO, DE BUENAVENTURA A CALI.

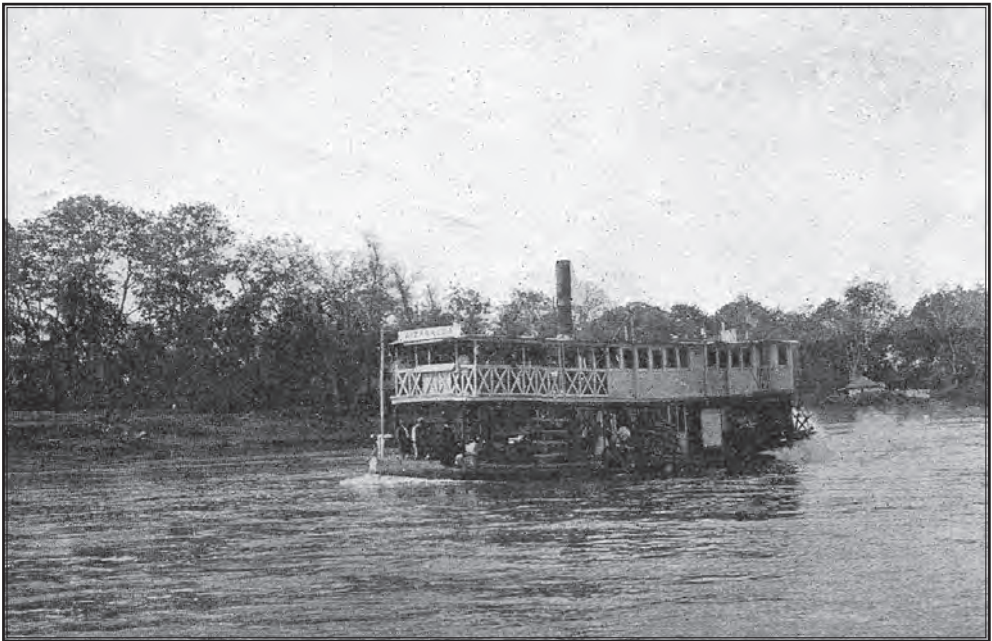


FIG. 23. BARCO DE VAPOR EN EL RÍO CAUCA.

### *Leyes ferroviarias*

La ley ferroviaria básica en Colombia es la No. 104 de 1892, que aún está vigente. En virtud de esta legislación, el ejecutivo puede conceder concesiones ferroviarias y subsidios sin legislación confirmatoria adicional dentro de los límites prescritos por esta ley. Un subsidio puede ser, (1) el otorgamiento de no más de 300 hectáreas de terrenos de la nación y una suma que no exceda 10.000 dólares colombianos por kilómetro de vía construido, pagable en bonos al 6 por ciento, y amortizable con el 10 por ciento de las facturas aduaneras de todas las aduanas del país, o (2) una garantía con intereses que no superara el 7 por ciento anual sobre el capital realmente invertido, y no mayor a 30.000 dólares por kilómetro efectivamente construido. En el evento en que los ingresos netos del ferrocarril fueran suficientes para cubrir los intereses garantizados, la obligación del gobierno termina, independientemente de ingresos futuros.

Además, las concesiones pueden otorgarse por un período de 100 años y el gobierno se reserva el derecho de comprar la propiedad en efectivo en cualquier momento después de 50 años según el avalúo y, después de 75 años a la mitad del avalúo. Al término del período de 100 años de la concesión, ésta se convierte en propiedad del gobierno sin necesidad de hacer pago alguno.

El subsidio de 100.000 dólares colombianos por kilómetro es cercano a \$16.000 dólares estadounidenses por milla. Este se refiere a la carrilera de 3 pies de ancho, que debe construirse de acuerdo con especificaciones oficiales a nivel del suelo. El subsidio se ha aumentado a 15.000 dólares por kilómetro para las carreteras construidos en las montañas.

Las especificaciones oficiales son las siguientes:

Una única vía férrea con vías muertas de acuerdo con los requisitos del tráfico, de ancho métrico.

Inclinación máxima del 3 por ciento, compensada en las curvas.

Radio máximo de la curvatura, 80 metros (262.4 pies) sobre la vía y 50 metros (164 pies) en las vías muertas.

Entre dos curvas opuestas debe haber una tangente no menor a 30 metros (98.4 pies).

Los concesionarios o los constructores no deben construir los límites fijos para las curvas sobre promedios, pues son límites que deben utilizarse solo en casos excepcionales.

Los cambios de inclinación deben lograrse mediante las curvas verticales. Deben evitarse las inclinaciones en las curvas horizontales.

El riel externo de las curvas debe tener una gran elevación que corresponda a una velocidad de 30 kilómetros (18.64 millas) por hora. Los tramos rectos deben aproximarse a las curvas mediante curvas de transición convenientes.

Antes de nivelar los terrenos, la madera debe ubicarse a 20 metros (65.6 pies) a cada lado desde el centro de la vía, y se deben talar los grandes árboles que pongan en peligro la vía férrea, independientemente de la distancia a la que se encuentren de ésta. Cuando la vía esté localizada en la ladera de la montaña, es necesario despejar 25 metros (82 pies) hacia arriba y 15 metros (49.2 pies) abajo del centro de la vía. El ancho de la base debe ser de 4 metros (13.12 pies) en el fondo de los cortes, incluidas las zanjas, y de 3 metros (9.84 pies) en el extremo superior de la vía inclinada. La inclinación de los cortes debe ser así: en roca dura que requiere el uso de explosivos, de un cuarto a un quinto de la base por una parte de la altura; en roca blanda, una tercera parte de la base por una parte de la altura; en terreno duro sin filtraciones, la mitad de la base por una parte de la altura; sobre arena o gravilla, y de una y media a dos partes de la base por una de altura.

La pendiente del lecho debe cumplir lo siguiente: sobre terreno arenoso u ordinario expuesto a la acción del agua, de dos a tres partes por una; con tierra no expuesta a la acción del agua, una y media partes por una; con piedras puestas a mano, de tres cuartos a media parte por una. Sobre ningún afirmado debe haber zanjas de menos de 60 centímetros (1.97 pies) o un metro (3.28 pies) sobre la berma, según la altura. Las zanjas en los cortes deben ser paralelas al eje de la vía y deben tener una pendiente de la mitad de la base por una de altura.

Al construir la línea a lo largo de valles de ríos, quebradas o barrancos, etc., la base del afirmado debe ser más alta que el límite del agua, y cuando esto no sea posible se deben construir muros de contención para evitar inundaciones. Esto debe hacerse siempre que el afirmado esté expuesto a un ataque del agua. Todas las obras de esta clase deben ser de carácter permanente, de modo que solo deben utilizarse materiales de primera categoría, tales como hierro, piedra, ladrillo, etc.

Los planos de todas las estructuras de gran tamaño, tales como estaciones, puentes con una longitud superior a 10 metros (32.8 pies) debe aprobarlos el Ministerio de Obras Públicas.

En cuanto a los muros de contención, los contrafuertes de los puentes, etc., se debe utilizar roca en la superficie de modo que tenga un aspecto liso. Los empates de las paredes deben tener pendientes adecuadas.

El balasto que se use debe ser piedra picada o gravilla de buena calidad, con un espesor no menor a 20 centímetros (7.87 pulgadas) por debajo de los durmientes, y debe estar al nivel de éstos, de tal manera que distribuya la presión ejercida por los trenes sobre los rieles; debe ser poroso para que mantenga los durmientes secos. Los durmientes deben ser de guayacán o de cualquier otra madera añeja, sin cortes ni manchas blancas, preparada convenientemente, o de hierro o acero, a juicio del constructor. Deben tener dos metros de largo, y si son de madera, deben tener 20 centímetros

## TRANSPORTE

(7.87 pulgadas) de ancho y 15 centímetros (5.9 pulgadas) de espesor. El número de durmientes por kilómetro (0.62 milla) no debe ser inferior a 1.650.

Los rieles deben ser de acero de buena calidad, del tipo Vignolle, y con un peso mínimo de 45 libras por yarda. Los rieles deben ajustarse a los durmientes por medio de clavos o tornillos, y las uniones deben hacerse con ángulos con una resistencia tal que se ajuste a las especificaciones técnicas con el coeficiente de seguridad usual para la operación del motor más pesado sobre la vía. Los ángulos deben ser equidistantes del centro para poderse ajustar con los clavos y así evitar que la vía se desplace. Cada unión debe tener cuatro pernos con arandelas de acero para que la trepidación que producen los trenes no los afloje. Las uniones de los rieles deben localizarse de frente sobre la vía recta y entre los durmientes.

Las inclinaciones y las curvas deben permitir a la locomotora más pesada en servicio halar un peso de 100 toneladas a una velocidad mínima de 30 kilómetros (18.64 millas) por hora.

Se deben construir los drenajes y canales de agua necesarios para mantener la vía en buenas condiciones.

Se deben construir pasos sobre o debajo de los cruces de vías, públicos o privados, para no interrumpir el tráfico, pero en el caso de cruces con pendiente deben construirse barandas protectoras, provistas de puertas o barreras para la seguridad del público.

En la estaciones, al final de las vías, la construcción debe hacerse en mampostería, y con techo de teja o metálico. En los puntos intermedios deben ejecutarse obras secundarias aprobadas por el ingeniero supervisor.

El material rodante debe tener al menos un motor, tres coches de pasajeros y seis vagones de carga por kilómetro (0.62 milla) de vía. Los coches de pasajeros, además de ser sólidos y seguros, deben ser cómodos y decentes.

Los túneles deben ser suficientemente anchos para permitir que los trenes pasen sin herir a los trabajadores que pudiesen estar trabajando en él.

Se deben hacer lechos de gravilla en los terrenos cenagosos o, en su defecto, pontones apoyados sobre vigas de hierro o mampostería.

Algunas de las anteriores concesiones han sido más liberales en cuanto a las especificaciones que se acaban de mencionar. El contrato original Puerto Wilches–Bucaramanga garantizaba el 7 por ciento anual sobre la suma de 40.000 dólares colombianos por kilómetro, y la Pacific Railway Co., recibió tanto como 65.333 dólares por kilómetro de vía férrea angosta sobre los tramos más montañosos entre Buenaventura y Cali, y sobre los terrenos más suaves 38.000 y 40.000 dólares por kilómetro de vía construido -cuyo pago

mensual estaba asegurado con el 50 por ciento del total de la facturación aduanera de Buenaventura y Tumaco (ascendiendo a más de medio millón de dólares anuales)-.

Una concesión reciente (1919-1920) para terminar las obras del Ferrocarril del Pacífico sobre el Paso del Quindío de la cordillera Central de los Andes confirmó este antiguo contrato en sus términos generales.

El Ferrocarril de Amagá, que está construyendo la capital de Medellín, recibe 10.000 y 15.000 dólares colombianos por kilómetro, de acuerdo con la ley básica, aunque algunos tramos de esta línea tienen un costo de 120.000 dólares y el costo promedio ha sido mucho más alto que el subsidio otorgado por el gobierno.

Cuando los contratos hablan de garantías de intereses al 7 por ciento sobre la base del costo de 30.000 dólares por kilómetro (cerca de 50.000 dólares por milla), por lo general los intereses empiezan a generarse tan pronto se ha construido un cierto número de kilómetros (usualmente 20) y están en servicio. Además de los intereses sobre el costo, los constructores han otorgado en propiedad un área de terrenos de la nación, a ambos lados del derecho de paso, que no debe superar 300 hectáreas (cerca de 738 acres) por kilómetro. Los bonos de subsidio y los títulos de propiedad de las tierras se hacen llegar a los constructores por la suma correspondiente a cada 20 kilómetros (12 millas) de vía abierta para el tráfico.

El ferrocarril y todas sus anexidades están exentos del pago de impuestos directos o extraordinarios; los materiales de construcción, la maquinaria y el equipo no pagan aranceles o peajes en las carreteras o en los ríos.

La compañía constructora puede emitir bonos o pagarés garantizados por el proceso del ferrocarril, y también pueden hipotecar el ferrocarril por el período de la concesión. Los concesionarios también pueden transferir el contrato o la concesión a cualquier persona o compañía con el consentimiento del gobierno, pero nunca a un gobierno extranjero. La organización de las compañías o corporaciones que se dedican en Colombia a la construcción de vías férreas y a la operación de ferrocarriles está sujeta a las leyes colombianas.

### ***Estadísticas de operación de todos los ferrocarriles colombianos***

La Tabla siguiente muestra la longitud, el ancho, el movimiento de pasajeros y la carga, así como la cuenta de operaciones de todos los ferrocarriles en Colombia en 1917, el año más reciente sobre el que se tienen estadísticas. No se tienen en cuenta las tasas de interés asumidas, los bonos pendientes o los pagarés; únicamente se incluyen la facturación y los gatos reales.

## TRANSPORTE

FERROCARRILES	LONGITUD		ANCHO DE LA VÍA	PASAJEROS	CARGA	CUENTA DE EXPLOTACIÓN			
	KM.	MILLAS				INGRESOS BRUTOS	GASTOS	INGRESOS NETOS	TASA DE OPERACIÓN
			<i>Pulgadas</i>		<i>Ton. metricas</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Porcentaje</i>
ANTIOQUIA.....	181.0	112.5	36	1.290.741	114.279	895.211	528.751	366.360	59.06
AMAGÁ.....	41.5	25.8	36	772.424	36.837	155.229	96.242	58.987	62.00
BARRANQUILLA.	28.0	17.4	42	191.059	98.792	335.716	196.465	139.251	58.52
CALDAS <sup>1</sup> .....	10.0	6.2	36	11.139	1.094	2.141	1.302	839	60.82
CARTAGENA.....	105.0	65.2	36	52.615	46.901	307.571	268.348	39.223	87.24
CÚCUTA <sup>2</sup> .....	72.0	44.7	( <sup>2</sup> )	112.340	21.150	221.564	172.551	49.013	77.87
GIRARDOT.....	132.0	82.0	36	172.761	77.386	719.524	434.597	284.927	60.40
LA DORADA.....	111.0	69.0	36	125.145	84.045	534.745	208.459	326.286	38.96
LA SABANA.....	40.0	24.8	( <sup>2</sup> )	653.881	116.499	329.051	167.598	161.453	50.93
DEL NORTE.....	62.5	38.8	( <sup>2</sup> )	612.594	90.459	402.332	139.541	262.791	34.68
PACÍFICO.....	233.0	144.8	36	202.301	37.682	454.081	475.462	21.381	104.71
PUERTO WILCHES	20.0	12.4	( <sup>2</sup> )	2.014	808	9.181	18.839	9.658	205.11
SANTA MARTA...	94.0	58.4	36	187.325	166.275	593.905	461.387	132.518	77.67
DEL SUR.....	35.0	21.7	( <sup>2</sup> )	172.389	53.869	122.296	66.620	55.676	54.38
TOLIMA.....	30.0	18.6	36	169.407	9.857	49.090	45.455	3.635	92.59
TOTAL.....	1.195.0	742.3	.....	4.728.185	955.933	5.131.637	3.281.617	1.850.020	63.95

<sup>1</sup> Comienzo operaciones en agosto de 1917.

<sup>2</sup> Medida 1 metro (3.28 pies).

## NAVEGACIÓN FLUVIAL

El informe sobre la navegación fluvial, que constituye uno de los más importantes medios de transporte de pasajeros y de carga en Colombia, se incluye en los apartes sobre los muchos distritos comerciales (en especial el análisis acerca del sistema del río Magdalena, página 276) y también en las “Notas de Viaje” en la página 533.

## CARRETERAS PÚBLICAS<sup>1</sup>

### *Carreteras principales – condiciones técnicas que regulan su construcción*

Las carreteras y caminos de Colombia se dividen en tres grupos: nacionales, departamentales y municipales. Las carreteras nacionales tienen una longitud de 8.603 kilómetros (5.346 millas) según los estudios, y comprenden aquellas que unen a la capital con la frontera y con puntos estratégicos, aquellas que conducen a las regiones para su proceso de colonización, y aquellas que unen las capitales de los departamentos con puertos fluviales o marítimos. Las principales son las siguientes:

<sup>1</sup> Hasta el título “Legislación reciente sobre carreteras”, en la página 407, este informe es tomado de “Construction Materials and Machinery in Colombia”, Special Agent Series, por W.W. Ewing.

La carretera Central del Norte, desde Bogotá hasta Cúcuta, pasando por Tunja, Tequia, Málaga, Chinácota y Pamplona, con 171 millas en uso. Esta gran carretera está construida hasta La Paz, y hay planes para llevarla hasta Capitanejo en la frontera del Departamento de Santander, con unas 62 millas adicionales. Cerca de esta carretera se encuentran hierro, caliza, carbón, piedras para construcción, etc. Cuando se termine, esta carretera conectará a Bogotá con la frontera venezolana.

La carretera desde Cúcuta hasta el Magdalena está parcialmente en estudio y en construcción.

La carretera del suroccidente, destinada a unir a Bogotá con el extremo sur del país, pasando por Ibagué, Calarcá, Tuluá, Popayán y Pasto; tiene algunos tramos en servicio mientras otros están en construcción.

El camino desde Pasto hasta Puerto Asís por el río Putumayo, del que se han construido dos terceras partes, pasando por los pueblos de San Francisco y Mocoa.

La carretera del nororiente, desde Bogotá hasta Gamarra, sobre el río Magdalena, pasando por Chiquinquirá, El Socorro y Bucaramanga. Algunos de sus tramos son aún caminos para carretas que deben mejorarse en el tiempo.

El camino del Sarare, entre Pamplona y Tame, que deberá unir la parte norte del Departamento de Santander con los llanos del Casanare (parte construido y parte en estudio).

La carretera del oriente, que debe unir a Bogotá con Calamar sobre el río Unilla (un afluente del Vaupés en el territorio del Meta), pasando por Villavicencio y San Martín. Esta carretera está en funcionamiento hasta Villavicencio y en estudio desde ese lugar.

El camino de Quibdó sobre el Atrato en la Intendencia de Chocó hasta el pueblo de Bolívar, en el Departamento de Antioquia.

La carretera de Guadalupe, en el Departamento de Huila, funciona en su totalidad hasta un punto sobre el río Ortegusa, pasando por Florencia.

La proyectada carretera de Yarumal, desde Yarumal en el Departamento de Antioquia hasta Montería, en el Departamento de Bolívar.

Además de las anteriores, clasificadas como preferenciales, hay muchas otras de igual importancia incluidas en la ordenanza No. 422 de 1917.

La ley asigna a las carreteras públicas la suma de 700.000 dólares colombianos, que se pagan con una sobretasa del 5 por ciento que se aplica a los derechos de aduana. Este fondo se denomina fondo especial de carreteras. La conservación de las vías se financia con los ingresos provenientes de los peajes.



Las vías departamentales se financian con los impuestos de las carreteras, decretados por los gobiernos departamentales. El total de estos impuestos puede calcularse en 50.000 dólares colombianos anuales para cada sección. Las vías municipales son financiadas por los municipios con los impuestos locales que suman un total cercano a los 500 dólares anuales en cada municipio.

Las condiciones técnicas requeridas en todas las vías nuevas son las siguientes:

Carreteras de primera clase: inclinación máxima, 6 por ciento; radio mínimo, 30 metros (98.4 pies); tangente mínima, 20 metros (65.6 pies). Carreteras de segunda clase: inclinación máxima, 8 por ciento; radio mínimo, 20 metros (65.6 pies). Carreteras de tercera clase: inclinación máxima, 10 por ciento; radio mínimo, 15 metros (49.2 pies).

El sistema de carreteras se encuentra mayoritariamente en terrenos montañosos, pues las poblaciones usualmente se encuentran en las planicies o en las laderas de los Andes, las tres cadenas montañosas que atraviesan el país de sur a norte, alcanzando en algunos puntos la línea de nieves perpetuas.

El costo de la construcción de carreteras en las montañas, con una base de 8 metros (26.24 pies), una superficie de rodamiento de 5 metros (16.4 pies), y una base de gravilla de 18 centímetros (7.09 pulgadas) de espesor, se calculó en 1917 entre 5.000 y 16.000 dólares colombianos por kilómetro (de \$4.867 a \$15.573 dólares estadounidenses), que equivalen a un rango entre \$7.837 y \$25.077 por milla. Se está empezando a utilizar, con buenos resultados, maquinaria en la construcción de carreteras. Se están utilizando trituradoras, excavadoras y tractores de vapor de origen inglés de propiedad del gobierno.

El terreno es rico en roca cálcarea y silíceas.

Hay mano de obra abundante en el clima frío, pero es escasa en el clima cálido. No hay leyes que definan cuánto es el trabajo de un día, pero se acostumbran nueve horas en el clima frío y nueve en el cálido. Los trabajadores del clima frío son fuertes, llenos de energía y obedientes, pero no son tan buenos en el clima cálido.

### *Legislación reciente sobre carreteras*

Durante los últimos años ha habido creciente agitación en la búsqueda de buenas carreteras para el país, pero el trabajo real de construcción enfrenta muchas dificultades como la carencia general de fondos suficientes, la topografía montañosa, y la falta de mano de obra (excepto en los departamentos de Cundinamarca y Boyacá donde hay abundancia de mano de obra barata, el terreno es más plano y el clima es frío).

La Ley 70 de 1916, conocida como “Ley General de Caminos”, estableció que todas las leyes anteriores relativas a la construcción de carreteras y caminos quedaban reformadas y modificadas para ajustarse a las condiciones modernas.

La Ley 7 de 1917 autorizó la inversión de 10.000 dólares colombianos (dólar = \$0.9733 dólar estadounidense) en cinco meses en el trayecto de la carretera del suroccidente entre Ibagué y Calarcá, en el Departamento de Tolima.

La Ley 8 de 1917 aumentó la suma asignada a la carretera del noroccidente a 42.000 dólares anuales (18.000 dólares para la división entre Bogotá y Socorro, 12.000 dólares entre Socorro y Gil Blas, y (San Gil), 12.000 dólares entre Piedecuesta y La Florida, y le dio a esta vía rango de primera clase, como también lo hizo entre Tunja y el río Magdalena).

La Ley 12 de 1917 estableció el estudio, localización y continuación de la carretera Central del Norte (Bogotá a Tunja) en el Departamento de Santander hasta Bucaramanga.

La Ley 36 de 1917 autorizó la construcción de un puente de acero sobre el río Sumapaz, para conectar a Cundinamarca con el Tolima.

La Ley 42 autorizó un contrato con el Departamento de Norte de Santander para continuar la construcción de la carretera Sarare–Pamplona.

Las carreteras y caminos del país se han dividido en caminos para carretas de primera, segunda y tercera clase, y caminos para transporte a lomo de mula de primera, segunda y tercera clase.

### ***Proyectos de carreteras del gobierno nacional***

La Tabla muestra a continuación las asignaciones anuales de fondos provistas por la sobretasa del 5 por ciento a todas las importaciones, que ascendió a 361.755 dólares colombianos en 1917, de la cual sólo 327.899 fueron pagados por el Tesoro en 1917, con 38.388 dólares adicionales producidos por los peajes de las carreteras en toda la República para mantenimiento y reparaciones:

(DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	ASIGNACIÓN ANUAL	ESTADO
CARRETERA CENTRAL DEL NORTE (BOGOTÁ A TUNJA)	CARRETERA, PRIMERA CLASE.	250.000	171 MILLAS EN USO. MANTENIMIENTO Y REPARACIONES. NO HAY NUEVAS OBRAS.
CARRETERA, CÚCUTA AL RÍO MAGDALENA	CARRETERA, PRIMERA CLASE	50.000	7 MILLAS EN USO - OCAÑA A LAS ÁNIMAS. EL RESTO SE ENCUENTRA EN ESTUDIO.
CARRETERA DEL SUROCCIDENTE (BOGOTÁ A PASTO)	CAMINO, PRIMERA CLASE	42.000	LA SECCIÓN DE CALARCÁ SE ENCUENTRA EN CONSTRUCCIÓN. EN ESTUDIO HASTA POPAYÁN.

*Continúa...*

## TRANSPORTE

*Viene...*

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	ASIGNACIÓN ANUAL	ESTADO
PASTO A PUERTO ASÍS (RÍO PUTUMAYO)	CAMINO, SEGUNDA CLASE	24.000	ANTERIORMENTE BAJO CONTRATO PRIVADO. EL TRABAJO ESTÁ SIENDO ORGANIZADO POR EL GOBIERNO.
CARRETERA DEL NORORIENTE (BOGOTÁ HASTA EL RÍO, PASANDO POR BUCARAMANGA)	CAMINO	54.000	SOLAMENTE REPARACIONES - BOGOTÁ A SOCORRO
SOGAMOSO A PUERTO GARCITAS (SOBRE EL RÍO CAQUETÁ)	CAMINO, PRIMERA CLASE	12.000	REPARACIONES Y ESTUDIO SOLAMENTE.
CARRETERA DEL ORIENTE (BOGOTÁ A CALAMAR)	CAMINO, PRIMERA CLASE	12.000	REPARACIONES, BOGOTÁ A VILLAVICENCIO, EN ESTUDIO HASTA CALAMAR
QUIBDÓ A BOLÍVAR, ANTIOQUIA	CAMINO, PRIMERA CLASE	12.000	CONSTRUCCIÓN EN EJECUCIÓN PARA TRANSPORTE DE MULA, BAJO LA DIRECCIÓN DE ANTIOQUIA.
GUADALUPE A ORTEGUASA	CAMINO, SEGUNDA CLASE	12.000	EN ESTUDIO DESDE ORTEGUASA AL SUR.
YARUMAL (ANTIOQUIA) A MONTERÍA (BOLÍVAR)	CAMINO, TERCERA CLASE	16.000	EN ESTUDIO BAJO LA DIRECCIÓN DE ANTIOQUIA. ES IMPORTANTE PARA TRANSPORTAR GANADO DESDE EL DISTRITO DEL RÍO SINÚ.
LA PLATA A CALI	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	OBRAS ENTRE LOS PUEBLOS DE CALOTO Y TAULA
TOLÚ A SINCELEJO	CARRETERA, TERCERA CLASE	12.000	CONSTRUCCIÓN, TOLÚ A PICHELÍN
CARRETERA DEL META (BOGOTÁ A CABUYARO)	CARRETERA, PRIMERA CLASE	12.000	SOLO REPARACIONES. NO SE UTILIZA COMO CARRETERA EXCEPTUANDO ALGUNAS MILLAS FUERA DE BOGOTÁ.
CARRETERA DEL RÍO CARARE (TUNJA A PUERTO AQUILLO)	CARRETERA, TERCERA CLASE	12.000	REPARACIONES EN LA PARTE CONSTRUIDA ENTRE TUNJA Y ARCABUCO
CARMEN A ZAMBRANO (BOLÍVAR)	CARRETERA, TERCERA CLASE	6.000	EN ESTUDIO SOLAMENTE.
CARRETERA DEL PROGRESO (TUNJA A CHAMEZA [SIC],	CAMINO, TERCERA CLASE	6.000	REPARACIONES ENTRE MIRAFLORES Y CHAMEZA [SIC], Y OBRAS ENTRE TUNJA Y RAMIRIQUÍ
ALBÁN HASTA EL BAJO MAGDALENA	CARRETERA, TERCERA CLASE	6.000	EN ESTUDIO HASTA VILLETA. OBRAS DESDE ALBÁN HASTA SASAIMA, UTILIZANDO PRISIONEROS FEDERALES.
SANTANDER HASTA EL RÍO CAUCA (EL VALLE)	CARRETERA, TERCERA CLASE	6.000	GOBIERNO INVOLUCRADO EN CONDENA POR DERECHO DE PASO. AÚN NO HAY OBRAS.
CAMINO DEL QUINDÍO (TOLIMA), IBAGUÉ A ZARZAL VIA ARMENÍA	CAMINO, TERCERA CLASE	3.000	REPARACIONES BAJO LA SUPERVISIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA. CAMINO IMPORTANTE A TRAVÉS DEL PASO DEL QUINDÍO, ETC.
PASTO A BARBACOAS	CARRETERA	36.000	53 MILLAS CONSTRUIDAS, DE PASTO A BARBACOAS. EL RESTO EN ESTUDIO. EL ANTIGUO CAMINO HASTA EL RÍO PATÍA Y BARBACOAS ESTÁ EN ESTUDIO. BAJO LA DIRECCIÓN DEL GOBIERNO DEPARTAMENTAL.
CAMPOALEGRE A CAGUÁN	CAMINO, SEGUNDA CLASE	20.000	SOLAMENTE REPARACIONES. BAJO LA SUPERVISIÓN DEL DEPARTAMENTO.
CARRETERA LAS DELICIAS	CAMINO, TERCERA CLASE	3.600	SOLAMENTE REPARACIONES. BAJO LA SUPERVISIÓN DEL DEPARTAMENTO.
CARRETERA MOSCOPÁN	CAMINO, TERCERA CLASE	4.800	SOLAMENTE REPARACIONES. BAJO LA SUPERVISIÓN DEL DEPARTAMENTO.
CARRETERA DEL SUR, SIBATÉ A FUSAGASUGÁ (CUNDINAMARCA)	CAMINO, PRIMERA CLASE	6.000	CONSTRUCCIÓN Y ESTUDIO. MUY UTILIZADA E IMPORTANTE VÍA PARA TRANSPORTE DE CARGA.

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

Todas las carreteras y caminos anteriores tienen una asignación anual definida de fondos y están o en estudio (localización de la ruta, etc.) o en construcción.

Las siguientes carreteras y caminos también tienen asignaciones de fondos, pero no se han llevado a cabo estudios ni se han adelantado obras hasta el momento:

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	ASIGNACIÓN ANUAL	ESTADO
PAMPLONA A SARARE (NORTE DE SANTANDER)	CAMINO, PRIMERA CLASE	24.000	CONTRATADA CON EL DEPARTAMENTO DE NORTE DE SANTANDER. NO SE HAN ASIGNADO FONDOS AÚN.
VALLE DEL CAUCA A ITSMINA	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	NO HAY ESTUDIO NI OBRAS AÚN.
BARRANQUILLA A CARTAGENA, POR USIACURÍ	CARRETERA TERCERA CLASE	12.000	15 KILÓMETROS DESDE BARRANQUILLA HASTA GALAPA, Y DESDE CARTAGENA HASTA ARJONA, SON UTILIZADOS POR AUTOMÓVILES. (EL RESTO DEL CAMINO NO ES BUENO).
MONTERÍA A MAGANGUÉ (BOLÍVAR)	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	ESTUDIO Y OBRAS SUSPENDIDOS POR FALTA DE FONDOS.
CARRETERA DE OCCIDENTE, MARIQUITA A CHOCÓ	CAMINO, PRIMERA CLASE	6.000	ESTUDIO Y OBRAS SUSPENDIDOS POR FALTA DE FONDOS.
RIOHACHA A CHIRIGUANÁ (MAGDALENA)	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	ESTUDIO Y OBRAS SUSPENDIDOS POR FALTA DE FONDOS. VER EL CAMINO DE CARGA POR VALLE DE UPAR, SOLDADO, ETC.
TUNJA AL RÍO META, POR MACANAL	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	ESTUDIO Y OBRAS SUSPENDIDOS POR FALTA DE FONDOS.
AMBALEMA A MANIZALES (CALDAS Y TOLIMA)	CAMINO, TERCERA CLASE	6.000	SOLAMENTE REPARACIONES. BUENA RUTA PARA TRANSPORTE DE CARGA. VÍA IMPORTANTE PARA EL COMERCIO LOCAL. ÁTRAVIESA EL PÁRAMO DEL RUIZ AL SUR DEL CAMINO MANIZALES-MARIQUITA.
NARE A MEDELLÍN	CAMINO, TERCERA CLASE	3.000	SOLAMENTE REPARACIONES, A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA
HONDA A MEDELLÍN, POR SONSÓN (ANTIOQUIA)	CAMINO, TERCERA CLASE	4.000	SOLAMENTE REPARACIONES. EL ANTIGUO CAMINO SE CONOCE COMO "CAMINO DE SONSÓN". BUENA VÍA PARA TRANSPORTE DE CARGA.
PITALITO A MOCOCA	CAMINO, TERCERA CLASE	10.000	NO HAY NI ESTUDIO NI OBRAS POR FALTA DE FONDOS.
LAS HERMOSAS - CHAPARRAL HASTA PALMIRA (EL VALLE)	CAMINO, TERCERA CLASE		NO HAY NI ESTUDIO NI OBRAS POR FALTA DE FONDOS.
EL PASO A MAGANGUÉ	CAMINO, TERCERA CLASE	6.000	NO HAY NI ESTUDIO NI OBRAS POR FALTA DE FONDOS.

Las siguientes carreteras y caminos han sido proyectados y planeados, pero no tienen asignación de fondos; los estudios y las localizaciones no se han hecho aún:

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	NOMBRE DE LA VÍA	CLASE
MEDELLÍN A TURBO (ANTIOQUIA)	CAMINO, TERCERA CLASE	CARRETERA DEL SUR, LAS PAPAS A SANTA ROSA (AL SUR DE BOGOTÁ)	CAMINO, PRIMERA CLASE
SOATÁ A COCUI (BOYACÁ)	CARRETERA TERCERA CLASE	COLOMBIA A SAN MARTÍN (DEPARTAMENTO DE HUILA)	CAMINO, SEGUNDA CLASE

## TRANSPORTE

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	NOMBRE DE LA VÍA	CLASE
JARAGUAY A TURBO	CAMINO, TERCERA CLASE	CARRETERA DE MICAY	CAMINO, SEGUNDA CLASE
TUCURÁ A RIOSUCIO (INTENDENCIA DEL CHOCHÓ)	CAMINO, TERCERA CLASE	APIA AL RÍO SAN JUAN	CAMINO, TERCERA CLASE
RÍO ATRATO AL PACÍFICO (TEBADA A CUPICA)	CAMINO, TERCERA CLASE	SIMITÍ AL RÍO MAGDALENA	CAMINO, TERCERA CLASE
DUITAMA A SOCORRO	CAMINO, TERCERA CLASE	CHIQUINQUIRÁ AL RÍO MAGDALENA	CAMINO, PRIMERA CLASE
CARRETERA ORIENTAL DE CUNDINAMARCA	CARRETERA TERCERA CLASE		

### *Obras de los gobiernos departamentales*

El Departamento de Antioquia es el más adelantado en la construcción de carreteras y caminos. Se han construido cincuenta puentes de acero para las carreteras, y hay seis más en construcción, por un costo total de 220.938 dólares colombianos. La totalidad del Departamento de Antioquia es muy montañosa, pero los senderos para mulas son muy buenos y pueden utilizarse sin problema todo el año.

El Departamento de Bolívar ha construido 14 nuevos puentes de acero en las carreteras, y sobre pequeñas corrientes de agua.

El Departamento de Caldas, siguiendo el ejemplo de Antioquia, ha sido muy activo en la construcción de caminos y ha terminado los siguientes caminos para transporte de carga:

	Kilómetros	Millas
CAMINO DE IRRA, MANIZALES A RIOSUCIO.....	50	31
MANIZALES AL CORREGIMIENTO DE BRASIL (TOLIMA).....	30	19
CAMINO DE ARMAVIEJO, PÁCORO AL RÍO ARMA (ANTIOQUIA).....	20	12
CAMINO DE LA HERMOSA; SANTA ROSA DE CABAL A PEREIRA.....	13	8
SANTUARIO A LA VIRGINIA.....	30	19
CAMINO DE HERVEO, MANIZALES A MARULANDA.....	25	16
MARULANDA A PENSILVANIA.....	30	19
ANSERMA A QUINCHÍA.....	15	9
CAMINO LOS MEDIOS A SAN JOAQUÍN.....	15	9
BELÉN A SAN JUAN DE ANTIOQUIA.....	60	37

En Caldas se han construido otros ramales pequeños hacia muchos pueblos de menor tamaño; en total son 82 kilómetros (51 millas) muy buenos para el transporte de mercancía a lomo de mula. Tienen 2 metros (6.5 pies) de ancho y están recubiertos con piedras en los lugares en que se ha acumulado el lodo en las estaciones lluviosas. También se han construido ocho grandes puentes de acero -dos de ellos tienen 40 metros (131.2 pies) de longitud entre los contrafuertes-. También hay dos grandes

puentes de acero -uno de 115 metros (377.2 pies) de longitud, sobre el río Cauca en el camino Manizales-Riosucio, y otro de 120 metros (393.6 pies) sobre el río Arauca-. La longitud total de los caminos de este Departamento, que es montañoso en su totalidad, es de 1.500 kilómetros o 931 millas. Los caminos son anchos y con una buena inclinación, y permiten que los animales muy cargados pasen por los lugares más angostos.

El Departamento del Valle ha construido 5 puentes de acero, 43 de ladrillo y cemento, 4 puentes de arco y 7 puentes de madera, además de un puente suspendido. Las nuevas carreteras importantes son: la carretera del sur, desde Cali hasta Guachinte (hacia Popayán), que debe tener 50 kilómetros (31 millas) de longitud, de los cuales 12 kilómetros (7 millas) están construidos; la carretera de occidente, desde Cali hasta La Torre, que debe tener 150 kilómetros (93 millas) de longitud, de los cuales 41 kilómetros (25 millas) están construidos; la carretera central, desde Cali hasta Cartago, sobre el costado oriental del río Cauca, que debe tener 200 kilómetros (124 millas) de longitud, de los cuales 58 kilómetros (36 millas) están construidos, pasando por Palmira, Buga, Buga La Grande, etc. (en la que hay servicio de transporte de pasajeros), y el camino Sevilla, Valle, de 35 kilómetros (22 millas) que está siendo construido.

El Departamento del Cauca (capital, Popayán) ha construido recientemente 9 puentes pequeños de acero sobre las vías (caminos) y ha llevado a cabo reparaciones importantes a los puentes de acero sobre los ríos Guachicón, Aganche y Palo, al puente de madera sobre el río Palacé cerca del pueblo de Polindara y a otro en el Distrito de Corinto, cerca de La María. También ha hecho obras de canalización en el río La Paila. Adicionalmente, se han construido otros 15 puentes de ladrillo.

El Departamento del Tolima ha construido recientemente dos nuevos puentes de acero sobre el río Coello, entre El Espinal y Coello, y otro puente sobre el río Saldaña, entre Purificación y Guamo. También se han construido en los últimos tiempos 7 puentes pequeños de madera, y se ha dispuesto un ferry en Natagaima sobre el vado del río Magdalena hasta Girardot.

El Departamento del Huila sólo ha construido dos puentes nuevos -uno en Garzón sobre el arroyo del mismo nombre, y otro sobre el río Venado, lugar por donde el camino que va hasta el pueblo de Colombia atraviesa a Baraya-. Hay tres puentes importantes sobre el Magdalena (que en el Huila es angosto y rápido en su parte alta) -uno en Maito, otro en Guayabal y el tercero en Balseadoero-. El Departamento se las ha arreglado para mantener las vías existentes (caminos), pero no ha ejecutado nuevas obras para la construcción de vías debido a la falta de fondos suficientes para ello.

El Departamento de Nariño está haciendo todo el esfuerzo posible para terminar la importante carretera desde Pasto hasta Barbacoas, y así asegurar una salida al puerto de Tumaco sobre el Pacífico.

El Departamento de Magdalena (capital, Santa Marta) ha construido cuatro nuevos puentes de acero, uno en el río Zurra en el Distrito de Tenerife, sobre el río Remolino (cenagoso), otro en Las Gallinas (cenagoso) sobre el camino La Gloria, Simaná, y otro sobre la ciénaga llamada Ciego, cerca de Concordia. Se han hecho considerables trabajos de dragado en el mercado de Ciénaga, donde fondean los barcos de vapor provenientes de Barranquilla.

La construcción de vías en el Departamento de Atlántico (capital, Barranquilla) se ha reducido a la prolongación de la carretera Barranquilla–Cartagena, en la que se han gastado 26.000 dólares adicionales, principalmente en pequeñas alcantarillas y en nuevas obras hacia Barona. La carretera Oriental, desde Barranquilla hasta Palmar de Varela, pasando por Sabanalarga está en funcionamiento hasta Soledad (cerca de 18 millas). La carretera Barranquilla–Cartagena está en funcionamiento hasta Galapa, a una distancia de 15 kilómetros (9 millas).

El Departamento de Santander ha culminado la construcción de 2 kilómetros (1.2 millas) de la carretera entre San Gil y Socorro sobre la carretera del noroccidente; 7 kilómetros (4.3 millas) de la carretera entre Vélez y el lugar del puente sobre el río Liberitas, conocido como la carretera del río Carare; y ha terminado 64 kilómetros (40 millas) de vía entre Puerto Wilches y Puerto Santos sobre el río Lebrija. Se han construido varios puentes de madera y todos los caminos se mantienen más bien en buenas condiciones.

Santander del Norte ha limitado la construcción de vías al mantenimiento de la carretera Cúcuta- Pamplona, pasando por Raizón, y a las reparaciones del camino Salazar–Arboledas, el camino La Arenosa–Zulia, el camino entre El Carmen y el río Magdalena, pasando por Portachuelo, y el camino desde San Pedro hasta La Cruz.

### *Ingresos nacionales derivados de las vías*

Los ingresos provenientes de las vías ascendieron a 58.417 dólares colombianos por los peajes, cuyos costos de recaudo fueron cercanos a los 8.000 dólares. Esta suma se utiliza en la reparación y mantenimiento de las vías existentes. Lo producido por la sobretasa del 5 por ciento para las carreteras sobre todas las importaciones ascendió, en 1918, sólo 233.638 dólares, contra 361.755 dólares en 1917. Los presupuestos de los departamentos para 1919-1920 ascendieron a 10.479.891 dólares, siendo su principal

fuente los ingresos derivados de los impuestos al licor, al tabaco y al matadero. De esta suma, se calculó que se gastarían, por lo menos, 1.500.000 dólares en la construcción de nuevas vías en el período comprendido entre el 30 de junio de 1919 y el 1° de julio de 1920, siendo las obras más importantes, en su orden, las de Antioquia, Caldas y el Valle. (Ver “Finanzas departamentales en los informes de los varios distritos comerciales”, desde la página 253.)

### *Mercado para maquinaria utilizada en la construcción de carreteras*

Se ha afirmado que hay un buen mercado para la maquinaria utilizada en la construcción de carreteras, pero lo que realmente hace falta es el conocimiento práctico de los trabajos reales de construcción, así como de los mejores métodos para utilizar los materiales locales, que son de buena calidad y abundantes en la mayoría de los casos. Se requieren con urgencia carreteras en todo el litoral Atlántico pero, infortunadamente, los tres departamentos, Magdalena, Atlántico y Bolívar tienen una población reducida y muy pobre que carece de los ingresos suficientes para asumir muchas de las obras a gran escala. La presentación y demostración de la maquinaria podría hacerse con facilidad en este distrito durante la estación seca del año. La importación de maquinaria pesada sería costosa en Antioquia debido a la distancia desde el mar y a las altas tarifas para el transporte de carga, aunque se dice que Bogotá tiene un buen mercado y que se está utilizando un número considerable de aplanadoras de vapor en la Gran Carretera del Norte. Cali ofrece un buen mercado y puede llegarse a ella con facilidad por mar desde Panamá. En esta región (Valle del Cauca) la mano de obra es ineficiente y escasea. Los funcionarios departamentales están interesados en el equipo para construcción de carreteras.

En todo el país se podrían haber utilizado bueyes con las excavadoras, arados, niveladoras, etc., pues las mulas locales son muy pequeñas y livianas para trabajo pesado; de otra parte, también podrían utilizarse tractores de gas. En la actualidad se acostumbra utilizar gravilla redonda lavada de los lechos de los ríos para la superficie, pero ha demostrado no ser buena; sin embargo, hay mercado para trituradoras de roca que pueden desplazarse al ritmo de las obras.

Si se tiene en cuenta la próspera condición del país y el aumento en los ingresos de varios gobiernos departamentales, se cree que el envío de un representante al país por unos meses para estudiar las condiciones, y ayudar a los ingenieros y funcionarios, sería productivo para la realización de muy buenos negocios relacionados con la maquinaria para la construcción de vías. Ese representante debería, necesariamente, hablar



español y estar familiarizado con la construcción de carreteras bajo toda clase de condiciones, y estar dispuesto a prestar sus servicios a los diferentes gobiernos durante un tiempo después del envío de la maquinaria, para asegurar su correcta operación y los resultados.

### *Mercado para vehículos de motor*

El creciente mercado actual de vehículos en Colombia indica el reconocimiento de los vehículos de motor como un factor importante para superar las dificultades en el transporte que por largo tiempo han demorado el desarrollo del país. Con un área de 440.000 millas cuadradas y una población cercana a los 6.000.000 de habitantes, Colombia sólo tiene 740 millas de vías férreas y debe depender, en gran medida, de sus ríos y sus carreteras para el transporte de los productos locales desde el interior hasta los puertos marítimos, así como para la distribución de mercancías.

El río Magdalena ha sido llamado la autopista natural de Colombia, pero como se ha dicho, hay algunos tramos de este río que no son navegables durante el período en que el nivel del agua es bajo, así como otros tramos que deben evitarse debido a los peligrosos rápidos. Colombia tiene 5.000 millas de vías nacionales, pero en comparación, solo una pequeña parte de esta distancia puede recorrerse en vehículos motorizados. Sin embargo, durante la estación seca, algunos tramos planos de caminos sucios, con pocas millas de longitud, son utilizados por entusiastas de los automóviles y, como se ha anotado en páginas anteriores, se están ejecutando algunos planes para la construcción y empedrado de nuevas vías en muchos distritos. La necesidad apremiante de facilidades de transporte adicionales lleva al automóvil hasta lugares casi inaccesibles, donde los autos deben trasladarse desarmados a lomo de mula. Una vez llegan a su destino, estos automóviles llevan a mejoras en las vías y, de esta manera, hay ampliaciones continuas.

Un indicador de la creciente popularidad de los automóviles norteamericanos en Colombia, y de la prosperidad de los colombianos, aparece en la siguiente Tabla sobre las exportaciones de vehículos de motor desde los Estados Unidos a Colombia, a partir del inicio del año fiscal de 1913 hasta el final de abril de 1920, sin incluir los seis meses comprendidos entre el cierre del año fiscal de 1918 (30 de junio) hasta el principio de 1919, cuando las exportaciones incluyeron 30 vehículos para el transporte de pasajeros y 2 camiones de motor. De los 1.333 automóviles y camiones enviados en este período, 1913-1920, el 25 por ciento se exportó en los primeros cuatro meses de 1920:

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

PERÍODOS	VEHÍCULOS COMERCIALES		VEHÍCULOS DE PASAJEROS		REPUESTOS	LLANTAS	MOTOCICLETAS		VALOR TOTAL
	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR	VALOR	VALOR	NÚMERO	VALOR	
AÑO FISCAL:									
1913.....	3	86.112	110	\$113.334	\$18.676	\$16.211	4	\$900	\$155.233
1914.....	.....	.....	79	69.620	19.970	18.925	9	2.066	110.581
1915.....	1	1.237	39	34.956	9.695	15.239	11	2.359	63.486
1916.....	4	1.236	91	58.525	18.967	28.617	12	2.607	100.952
1917.....	2	4.998	173	118.937	27.777	39.298	11	2.128	193.138
1918.....	3	7.100	164	121.422	40.717	54.648	13	2.472	226.359
AÑO 1919.....	38	39.341	253	298.383	77.159	124.238	8	2.067	541.188
ENE-ABR 1920.	39	61.440	302	374.732	53.044	51.578	18	5.815	546.609

Las exportaciones de camiones han aumentado más que las de cualquier otro vehículo motorizado, lo que indica el creciente uso de este tipo de vehículo para el transporte por carretera. Además de los 39 camiones enviados en los primeros cuatro meses de 1920, se exportaron 15 chasis a Colombia en el mismo período de tiempo, apuntando al uso de carrocerías fabricadas a nivel local. El valor de estos camiones aumentó en un 52 por ciento ese año; en promedio las exportaciones tuvieron una cifra de \$1.035 y de \$1.575 para los envíos de 1920. Los vehículos para pasajeros tuvieron un incremento promedio en su valor de \$1.179 en 1919, a \$1.240 en 1920, y las motocicletas de \$258 a \$323.

El uso de camiones para el transporte de carga sólo se ha adoptado recientemente hasta un punto importante. La mayoría del movimiento de carga se ha hecho en carretas de dos ruedas, tiradas por burros o a lomo de mula. Sin embargo, estos primitivos métodos son costosos, siempre son lentos y sobre todo difíciles cuando la carga está compuesta por artículos pesados o voluminosos. Los pocos importadores que utilizan los camiones para traer sus mercancías desde las estaciones y los puertos hasta sus bodegas encuentran que este medio es más económico y más satisfactorio de diferentes maneras. En vista de la creciente atención dada al mejoramiento de las vías, el mercado de camiones para transporte en largas distancias, reemplazando las mulas, es prometedor. El uso de remolques sería difícil en las angostas calles de las ciudades con curvas pronunciadas; sin embargo, los remolques podrían utilizarse en gran medida para el transporte de algodón y otros productos del campo. En la actualidad, los camiones son muy costosos para el comerciante o granjero promedio, pues incluso los más baratos se venden en Colombia al doble de su valor en los Estados Unidos debido a los costos de transporte, aduanas, etc.

El Departamento de Bolívar, según un reporte del vice-cónsul estadounidense en Cartagena, se presta con facilidad para el uso de automóviles y tractores; además, los

materiales para la construcción de vías son de fácil consecución. Hacia la desembocadura del río Magdalena el terreno es quebrado debido a las colinas bajas hacia el sur, hasta Calamar. Al sur de Cartagena, y extendiéndose hacia los valles de los ríos San Jorge y Cauca, el terreno es una gran llanura con pocas ondulaciones. Este territorio tiene muchos árboles y debe ser despejado por los habitantes del lugar, cortando las plantas y la maleza, y tumbando y quemando los grandes árboles. Los restos y los troncos a medio quemar desaparecen pronto bajo la acción de las fuertes lluvias y el intenso calor. Se han destinado unos pocos tractores para trabajar estas ricas tierras, y los planes para una mayor producción de arroz y de caña de azúcar hacen de éste un campo promisorio para los automóviles y para la maquinaria.

Cartagena ofrece oportunidades para aumentar las ventas de automóviles. La carencia de tranvías ha llevado al uso de vehículos para pasajeros y autos privados para el transporte desde la ciudad a los suburbios. Son 14 los buses que hacen este trabajo. Los automóviles pueden utilizar cerca de 36 millas de la carretera entre Cartagena y Barranquilla.

El mayor mercado para automóviles está en Bogotá. El registro de automóviles en esa ciudad alcanzó 237 unidades en 1919. Barranquilla estuvo en segundo lugar con 150 autos, Cartagena en tercer lugar, Cali en el cuarto y Medellín en el quinto. Las áreas aledañas a Cali pueden ser consideradas el mercado más activo para automóviles y camiones por cuenta del creciente transporte de pasajeros en esta región. Durante el año pasado funcionaron 56 vehículos para el transporte de pasajeros; la mayoría de ellos fueron automóviles de precio medio o bajo. Incluso en la región montañosa de Pasto se utiliza el automóvil en la carretera que va al norte de Pasto hacia Barbacoas, que debe ampliarse más adelante hasta el puerto marítimo de Tumaco.

Las motocicletas no han sido populares en Colombia debido a las calles y carreteras en mal estado, pero ha habido un aumento considerable en su uso en tiempos recientes luego del mejoramiento de las vías. Durante la estación de lluvias, la mayoría de las carreteras no pueden ser utilizadas por motocicletas. Después de la época de lluvias las vías están llenas de barro y agrietadas lo que hace que su uso sea más difícil para motocicletas que para vehículos de cuatro ruedas.

Los impuestos aduaneros para los automóviles y para los camiones importados a Colombia están cerca a \$0.49 (oro norteamericano) por 100 libras de peso bruto, incluidas las sobretasas. Los impuestos aduaneros para los repuestos son de \$0.97, igual para las llantas, y \$2.43 para las motocicletas por 100 libras de peso. Los costos de envío, de ingreso, etc., desde la fábrica en los Estados Unidos hasta la sala de ventas en Colombia pueden calcularse, para un auto de tamaño promedio, en unos \$300.

Las firmas colombianas locales operan como agentes de los productores estadounidenses de automóviles, y usualmente venden los autos por cuotas, exigiendo \$500 en efectivo, y de \$50 a \$100 mensuales para aquéllos que se venden entre \$1.500 y \$1.800. En la actualidad todos los automóviles que se usan en Colombia son producidos en los Estados Unidos, a excepción de algunos pocos autos franceses e italianos importados antes de la guerra.

El cónsul norteamericano en Cartagena reporta que los autos de los Estados Unidos recibidos en ese puerto llegan en buenas condiciones. Añade que los carros desarmados, así como los repuestos pesados para maquinaria, deben ser recubiertos con materiales de muy buena calidad, deben estar muy bien amarrados e inmovilizados de suerte que se eviten movimientos entre las cajas. En cuanto a los repuestos de hierro fundido, así como piezas delicadas para maquinaria, deben utilizarse abrazaderas cruzadas para su empaque. Todos los tornillos deben tener cabeza chata. Ningún paquete debe pesar más de 500 libras, de modo que las condiciones para descargar paquetes pesados desde el navío, así como para su transporte al interior de las instalaciones, sean adecuadas.

A pesar de que la gasolina ha sido costosa en Colombia, el reciente desarrollo de pozos locales de petróleo y el establecimiento de una refinería (ver página 180) permitirán el adecuado suministro de gasolina a precios no mayores de aquéllos en los Estados Unidos. Este combustible local será, sin duda, una gran ventaja para el comercio de automóviles en Colombia.