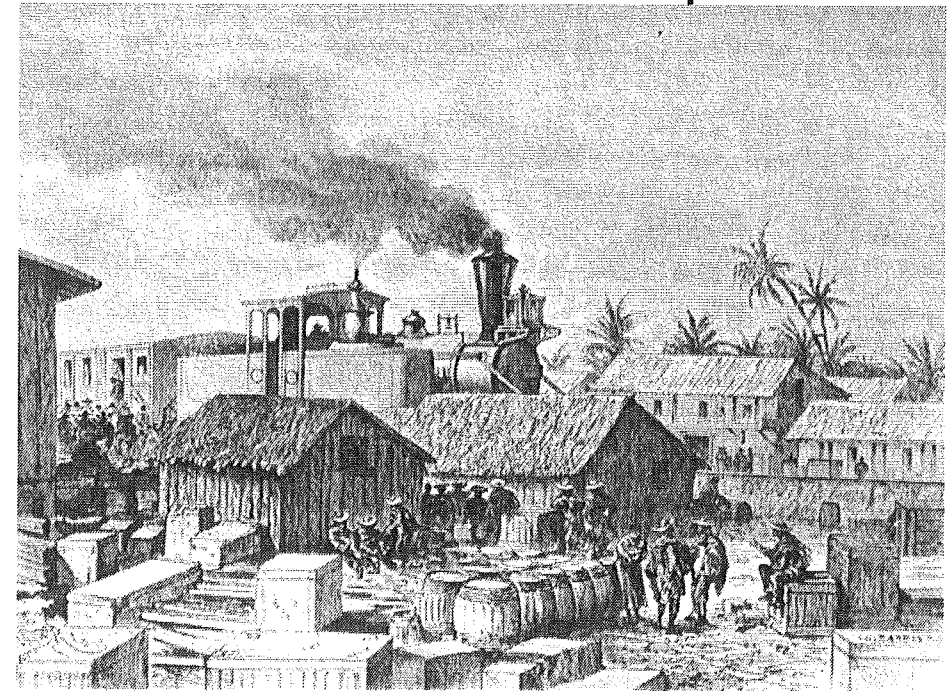

**Los ferrocarriles latinoamericanos
del siglo XIX: el caso Colombia**

Hernán Horna

Universidad de Uppsala



Hernán Horna

Es docente en el departamento de historia de la Universidad de Uppsala en Suecia. Obtuvo el Ph.D. en la Universidad de Vanderbilt. Es autor de los libros *Colombian Archival Sources on Colonial Peru* (1971); *Transport Modernization and Entrepreneurship in Nineteenth Century Colombia: Cisneros & Friends* (1992); *Five Essays on Post Colonial Latin American History* (1994) y *La indianidad: The Indigenous World before Latin Americans* (2001).

La construcción de ferrocarriles en América Latina durante el siglo XIX constituyó su importación tecnológica más cara¹. La construcción de ferrocarriles denota la interrelación entre empresarios, financieros y especuladores, tanto locales como extranjeros, en la integración progresiva de la región al mercado internacional. Dicho proceso también explica cómo los gobiernos latinoamericanos se endeudaron rápidamente con las potencias industriales, específicamente con Inglaterra, durante el siglo posterior a la Independencia. La historiografía tradicional ha aseverado que, antes de la primera guerra mundial, el capital británico introdujo y solitariamente financió los ferrocarriles latinoamericanos. Sin embargo, la reciente historia económica de carácter revisionista ha notado correctamente que los ferrocarriles latinoamericanos fueron financiados, al menos en su etapa inicial, por capital local². Debido tanto a la inestabilidad política interna como al hecho de que la construcción de los ferrocarriles resultó más cara de lo que los inversionistas locales habían anticipado o querían arriesgar, los financieros y especuladores extranjeros tuvieron la oportunidad de convertirse en el sector dominante.

Las primeras inversiones británicas en ferrocarriles latinoamericanos son muy aleccionadoras de cómo se desarrollaron las deudas externas con las potencias industriales. Tales deudas no comenzaron con transferencias masivas de oro o divisas de Inglaterra a los países latinoamericanos. La práctica prevaleciente para financiar un ferrocarril requería que los empresarios locales pusieran la cuota inicial para avanzar el proyecto hasta cierta etapa "aceptable" y luego poder hipotecarlo a los financistas extranjeros. La primera inversión inglesa en un ferrocarril latinoamericano consistió en créditos y póliza de seguros para la compra de ocho locomotoras y equipos vendidos en "consignación" para la línea de La Habana a la zona azucarera de Güines en 1835. Pero como la venta por consignación sancionaba que la compra sería concluida después que el producto había sido satisfactoriamente chequeado y probado, los promotores cubanos de la isla y Nueva York, aliados con intereses norteamericanos, regresaron la mercadería inglesa y usaron productos norteamericanos en reemplazo³.

¹ Rippy (1966), pp. 52, 66-74. Véase también: Platt (1977), p. 393.

² Frank (1972), pp. 67-68 y Lewis (1983), pp. 255-278. Un creciente número de monografías continúan descubriendo y documentando el rol empresarial del capital local en el financiamiento de ferrocarriles latinoamericanos. Véase por ejemplo: Wells (1992), pp. 161-62.

³ Moreno Fraginals (1978), pp. 150, 154-55. Véase también: Cisneros (1894), p. 595 y Oostindie (1984), pp. 102-03, 108-11. También me he informado a través de la lectura del manuscrito in-

Es así como, desde un principio, la industria ferrocarrilera norteamericana encontró su primer y principal mercado internacional en Cuba, donde compitió con los ingleses. El primer ferrocarril latinoamericano podría haber sido construido con anterioridad ya que existía suficiente capital cubano para financiar el proyecto, pero el Estado tenía que garantizar legal e internacionalmente las inversiones. Finalmente, el Estado español tuvo que apoyar a la "sacarocracia" cubana en su afán de construir el primer ferrocarril ibero-latinoamericano.

La construcción del ferrocarril enfrentó, desde un principio, el problema de la sobre capacidad por falta de carga; ese fue el desafío constante a una tecnología importada y creada para las necesidades de una sociedad industrial. En el ámbito mundial, fue en Cuba donde la sobre capacidad fue observada primeramente, y los ferrocarriles de vía angosta resultaron la respuesta económica y técnica. Aún así, resultaban demasiado caros. Uno de los estudiosos más incisivos sobre este problema fue del ingeniero cubano Francisco J. Cisneros (1836-1898), quien escribió y defendió públicamente la necesidad de construir ferrocarriles de vía angosta en Cuba y en América Latina⁴.

Cuba no solamente fue el primer país latinoamericano en iniciar el desarrollo del ferrocarril, sino que comenzó a usar la energía de vapor en la producción. Axiomáticamente dicho, la industria azucarera más moderna del mundo requería capacidad transportadora en gran escala⁵. Sin embargo, la construcción de ferrocarriles y la modernización del transporte en Cuba fue ejecutada por presidiarios, esclavos, sirvientes "enganchados" y trabajadores asalariados, dirigidos por ingenieros norteamericanos e ingleses⁶.

Debe observarse que el desarrollo temprano del ferrocarril y la economía agroexportadora en la isla creó la oportunidad, muy singular, para el entrenamiento de técnicos e ingenieros nacionales. Además, los cubanos fueron los alumnos más numerosos y antiguos de América Latina en el Instituto Politécnico de Troy de Nueva York. Este centro de estudios fue el primero en formar ingenieros ferrocarrileros en Estados Unidos. Un séquito de ex alumnos viajaría a mula y a vapor promocionando el "caballo de hierro" por tierras latinoamericanas. Ellos pretendían difundir la ciencia y hacer fortuna. Generaciones de "troyanos" se fueron a Cuba y América Latina para

édito de Oostindie, "Cuban Railroads, 1830-1868: Origins and effects of 'Progressive Entrepreneurialism'".

⁴ *Enciclopedia universal ilustrada*, (1933), p. 485; Cisneros (1872a); (1872b), pp. 589-90; y Zanetti y García (1987).

⁵ Knight (1970), pp. 3, 18, 38, 148, 183. Véase también: Guerra (1976), pp. 66-68, 78.

⁶ Moreno Friginals (1978), pp. 299-301, 306-308. Véase también: Public Records Office (PRO), Informe de C. D. Tolme a la Foreign Office, La Habana, diciembre 18 de 1837.

construir vías férreas⁷. Con la irrupción de la guerra de los Diez Años (1868-1878) en Cuba, muchos exilados se acoplaron a esa selecta fraternidad de pioneros⁸.

Los promotores latinoamericanos de ferrocarriles fueron los que estuvieron en la vanguardia del negocio exportador y contaban con amplios contactos internacionales. En la mayoría de casos, los empresarios locales provenían de una docena de clanes familiares y sus allegados. Eran una elite de familias "acaudaladas" de vieja estirpe que tenían como objetivo económico expandir la producción de artículos "tropicales" y materias primas para la creciente demanda de la economía del Atlántico norte. Varias de ellas también se volvieron grandes importadoras de productos industriales. Fue el "desarrollo hacia fuera" lo que promovieron las elites.

Este ensayo sostiene que los ferrocarriles latinoamericanos fueron importantes aunque no propiciaron el desarrollo industrial. Desde un punto de vista interno, permitieron a los hacendados y a sus aliados comerciales aumentar el control de sus sociedades. Esta peculiar modernización se desarrolló con subsidios estatales y garantías a las inversiones de los promotores ferrocarrileros. El Estado apoyó a los promotores con legislación ventajosa, dispensas de impuestos y tarifas aduaneras, privilegios especiales, monopolios y decisiones judiciales favorables. Desde un punto de vista externo, los ferrocarriles latinoamericanos aceleraron la inserción de la región al sistema capitalista.

El concepto de "ahorro social" usado por historiadores económicos norteamericanos y europeos para explicar las subvenciones estatales e impuestos al desarrollo ferrocarrilero tiene muy poco o nada que ver con la experiencia latinoamericana del siglo XIX⁹. Lo que ha sido tildado de "ahorro social" en sociedades industriales con amplias clases medias, en América Latina, resultó solamente en la distribución de recursos entre los grupos oligárquicos mientras las mayorías asumieron los costos. A tal peculiar modernización, las clases mayoritarias contribuyeron no solamente trabajando barato, sino también con el peso de los impuestos. Debido a que la economía precapitalista latinoamericana no podía absorber todo su superávit de capital, los empresarios locales tuvieron la oportunidad de sacar del país sus fondos en busca de mayor ganancia y protección. En este sentido, tanto los capitalistas locales como extranjeros no demuestran diferencias básicas. Aún más, magnates ferrocarrileros

⁷ Rezneck (1968). El rol de las escuelas norteamericanas de ingeniería es de suma importancia por cuanto en Inglaterra, y aun en otros países europeos, esos centros educativos no existían. Véase Hobsbawm (1975), pp. 43-7.

⁸ Horna (1973), pp. 54-82.

⁹ Una típica aplicación de la teoría del "ahorro social" al desarrollo ferroviario latinoamericano lo hacen los historiadores económicos norteamericanos Coatsworth y McGreevey. Véase: Coatsworth (1981); McGreevey (1975).

locales estaban muy estrechamente ligados al capital extranjero. Tal fenómeno es clásicamente ilustrado por las conexiones británicas del colombiano José G. Ribón. Tampoco fue raro que empresarios como Ribón se aliaran a intereses extranjeros al hacer sus reclamos en contra del Estado nacional.

El financiamiento ferroviario colombiano demuestra cómo los empresarios locales aliados al capital internacional le vendieron a sus gobiernos inversiones muy caras y deudas grandiosas. Las elites financiaron los costos de la modernización a través de imposiciones fiscales sobre toda la población. Es más la relación estructural y desigual entre América Latina y las economías industriales que la falta de empresariado, lo que explica la ausencia de un despegue industrial en la región. Costos, ganancias y alternativas pueden ser problemas de discusiones académicas, pero la construcción de ferrocarriles en Colombia no fue hecha solamente por razones económicas. La modernización del transporte y la comunicación fueron esenciales para el desarrollo del aparato estatal. Donde hubo alternativas al ferrocarril, el barco a vapor fue un sustituto o un complemento. Eso fue lo que ocurrió con el transporte del café colombiano. El río Magdalena habría de convertirse en la columna vertebral de la modernización del transporte.

Llegar a Bogotá desde la costa caribeña de Colombia requería un viaje de dos a seis meses antes de que se introdujera la navegación a vapor por el río Magdalena durante los años veinte, pues había que viajar en bongos y atravesar montañas sobre hombros humanos o lomos de bestias. Evidentemente, Bogotá fue la más aislada de todas las capitales virreinales españolas y, aún a finales del siglo XIX, viajar era espantosamente difícil. Ningún otro virreinato llegó a depender tanto del transporte fluvial como la Nueva Granada. La mayoría de las carreteras colombianas, aun en el mejor de los climas, a duras penas servían para el tránsito de mulas; y cuando caían las lluvias tropicales, el peso del transporte recaía sobre cargadores humanos, a pesar de que Colombia, siguiendo las más recientes tendencias norteamericanas y europeas en lo que a innovaciones en materia de transporte se refiere, había construido ferrocarriles hasta el punto de convertirse en la mayor importación de tecnología que realizara el país durante el siglo XIX.

Los ferrocarriles colombianos se iniciaron por concesionarios privados en zonas en las cuales su construcción era una necesidad. Fundamentalmente eran líneas cortas y sin conexiones, diseñadas para un objetivo específico y sin formar parte de un sistema nacional. Estos primeros ferrocarriles fueron construidos por capitales privados, en los que los inversionistas criollos cumplieron un papel significativo y, en algunos casos, llegaron a tener la iniciativa de la construcción, así como a controlar la empresa. Estos capitales locales usualmente tomaban parte activa en los proyectos más

rentables. Todas las compañías ferroviarias gozaban de subsidios gubernamentales, intereses garantizados sobre el capital invertido, así como de exenciones de la mayoría de los impuestos. Desde que despuntó el siglo XX hasta comienzos de la Gran Depresión, el gobierno colombiano asumió gradualmente la responsabilidad directa de la financiación, construcción y administración de todas las vías férreas. Luego de los años treinta, el Estado decidió canalizar la mayor parte de los fondos públicos hacia la construcción de carreteras y con esto casi que finalizó la construcción de líneas férreas.

Durante el siglo XIX, con la disponibilidad creciente de bienes manufacturados provenientes del mundo industrial, tanto la producción colombiana de oro como sus reservas monetarias fueron insuficientes para sostener una creciente demanda de importaciones. En estas circunstancias, las elites colombianas emprendieron una búsqueda tan activa como necesaria de un cultivo de exportación que ayudara a financiar esas crecientes importaciones, lo cual requería mejorar el transporte de carga.

En consecuencia, la modernización de los medios de transporte estuvo determinada por el eventual éxito de los cultivos de exportación. Los esfuerzos iniciales de Colombia para unir la geografía del país y reducir al mínimo el aislamiento de la época colonial son ilustrados con el establecimiento de la navegación a vapor en el bajo Magdalena durante los años veinte por Juan Bernado Elbers, colombiano de origen alemán. Sin embargo, este nuevo sistema de transporte sufrió deterioro cuando la competencia del tabaco extranjero de mejor calidad produjo el colapso de la industria tabacalera colombiana, el renglón de exportación más importante que tenía el país en los años setenta. Al tabaco le sucedió la quina, pero sus volúmenes comerciales resultaron insuficientes para evitar el estancamiento de la navegación a vapor, la cual sólo pudo ser reactivada por el rápido auge de la producción cafetera ocurrido en los años ochenta.

Pero el crecimiento de la economía exportadora colombiana requería no sólo de mejorar la navegación a vapor sino también de la construcción de vías férreas que se desprendieran del río Magdalena. La mayoría de los estados se interesaban en construir vías férreas hacia los puertos del Magdalena para articular este tipo de transporte con la navegación a vapor. El diagrama básico del sistema ferroviario colombiano consistió de líneas cortas que conectaban las provincias del interior con el río Magdalena, el cual reunía el tráfico de exportación hacia la costa caribeña. Incluso el ferrocarril del Cauca, que empezaba en la costa del Pacífico, finalmente tenía que llegar al río Magdalena. Los ferrocarriles colombianos no estaban destinados a servir a las necesidades de toda la sociedad: las grandes mayorías colombianas simplemente fueron sobrepasadas por el ferrocarril y, literalmente, se fueron de la era de la mula a la del camión y el avión. Los colombianos, que demandaban la construcción de cami-

nos de herradura para desarrollar los mercados internos y las necesidades locales, fueron ignorados por las oligarquías que tenían bajo control el aparato estatal y le apostaban al mercado exportador¹⁰.

Durante el gran entusiasmo de especulación e inversión británica en la recién independizada América Latina, el hijo del inventor de la locomotora, Robert Stephenson, propuso a Simón Bolívar la construcción de una línea férrea desde Bogotá al Magdalena para abrir a Colombia al comercio y transporte internacional¹¹. El escepticismo de Bolívar y la falta de fondos fiscales postergó una mayor discusión sobre el proyecto ferroviario. Pero el ferrocarril tuvo una fascinación muy temprana entre las elites latinoamericanas y colombianas. Desde los primeros albores, el liberalismo económico del siglo XIX y el positivismo europeo tuvieron sus adeptos entre las elites cultivadas latinoamericanas. Irónicamente, los credos ideológicos europeos del "progreso material" florecieron de alguna manera entre los oligarcas latinoamericanos y colombianos en una especie de modernismo reaccionario.

El primer esfuerzo concreto para construir un ferrocarril ocurrió en 1846, cuando un grupo de empresarios colombianos fundó una compañía por acciones con el objetivo de hacer una vía que uniera el río Magdalena con el puerto caribeño de Santa Marta¹², pero fracasaron por la falta de garantías y subsidios estatales. Veinticuatro años después se realizó un segundo intento, cuando dos empresarios colombianos, cuatro ingleses y un peruano fundaron en Londres una compañía para dirigir la construcción de una vía que uniera el Puerto Salgar, el más importante de los puertos sobre el río Magdalena, con Barranquilla¹³. Nuevamente, la falta de garantías y subsidios estatales fue la causa del fracaso.

A diferencia de Argentina, Brasil, Cuba, Chile o Perú, que obtenían grandes utilidades por sus exportaciones agropecuarias y extractivas, Colombia todavía no había encontrado un auge de tal magnitud. En 1871, el ministro de finanzas, Salvador Camacho Roldán, calculó los ingresos fiscales como una duodécima parte de lo que recibía el Estado peruano¹⁴, siendo que tanto el Perú como Colombia tenían extensiones geográficas y poblacionales similares. Considerando los endeudamientos ferrocarrileros peruanos y latinoamericanos del siglo XIX, la falta de fondos fiscales resultó ser a la larga una bendición para Colombia.

Los magnates colombianos José G. Ribón y Diego de Castro, que residían en París, invertían en ferrocarriles y otras empresas internacionales¹⁵ en momentos en que Colombia no podía encontrar inversionistas para sus propios ferrocarriles. Sin duda, los empresarios locales eran simplemente guiados por lo lucrativo. El diseñador principal del desarrollo ferroviario colombiano fue el empresario cubano Francisco J. Cisneros. Su talento organizativo, los fondos proveídos por el gobierno y sus socios locales e internacionales le permitieron traer los mejores ingenieros y talentos del mundo para sus empresas. La construcción ferrocarrilera tenía que hacerse en moneda fuerte.

Cisneros fue invitado a Colombia por Ribón y la oligarquía antioqueña minera porque aseguraba que construir los ferrocarriles de vía angosta era relativamente más barato¹⁶. A diferencia de otros constructores que importaban hasta los durmientes desde Estados Unidos, el empresario cubano utilizó maderas locales y, a veces, componentes y rieles nacionales. Su preocupación por la sustitución de importaciones lo condujo hasta el fallido uso de rieles hechos de maderas colombianas duras¹⁷.

Aunque la era de la locomotora reactivó a la ferretería de La Pradera y Girardota, no ocurrió un despegue de la industria siderúrgica como en los países en proceso de industrialización. Colombia no tuvo las condiciones para el crecimiento de industrias mecanizadas. Las fuerzas productivas no habían desarrollado una protoindustria que pudiese ser acelerada por la construcción ferrocarrilera. La mayor parte del equipo ferroviario, tanto para Colombia como para el resto de América Latina, fue fabricado en Inglaterra y Estados Unidos. Pero en Colombia, los proyectos ferroviarios constituyeron los primeros centros de entrenamiento para los ingenieros civiles y militares que continuaron las líneas férreas. Además brindaron empleo para sus propios cuadros como también a los ingenieros cubanos exilados.

El primer ferrocarril colombiano de 15 kilómetros —inaugurado en 1871—, que unía Barranquilla con el puerto de Sabanilla, fue construido en territorios planos. Alemanes y sus familiares colombo-alemanes construyeron y financiaron los primeros tramos. El privilegio y monopolio para construir el ferrocarril barranquillero fue concedido a los colombianos de vieja estirpe Nicolás Jimeno Collante y Santiago Vila en 1868, pero ellos, en sociedad con la minoría inmigrante alemana y sus contactos en Bremen, organizaron la obra. El capital de los nuevos inmigrantes tuvo un rol importante en la neófita empresa ferroviaria de la vieja Barranquilla. Aunque los oríge-

¹⁰ Bergquist (1981), p. 107.

¹¹ Cordovez Moure (1962), p. 822. Véase también: Robbins (1965), p. 27.

¹² León Helguera, "The First Mosquera Administration in New Granada, 1845-1849" (Tesis de Ph. D. inédita, Universidad de North Carolina, 1958), pp. 488-489.

¹³ PRO, The Barranquilla and Sabanilla Railway Company, Limited, in Board of Trade, 31, 1268.

¹⁴ Deas (1982), p. 310.

¹⁵ "La prensa extranjera", *La Industria* (1884), abril 16, p. 425; "El señor Diego de Castro", *La Industria* (1884), mayo 3, p. 449; Cisneros (1883), pp. 1-2; y Basadre (1969), pp. 129, 320.

¹⁶ Los ferrocarriles de trocha angosta tenían 91 centímetros de ancho.

¹⁷ Cisneros (1878), pp. 17-30.

nes de los capitales que financiaron el corto ferrocarril son difíciles de trazar, la compañía ferroviaria fue registrada legalmente en Colombia. Después de la Independencia, Barranquilla había surgido como el *entrepôt* del comercio internacional colombiano. En el desarrollo barranquillero hacia afuera, extranjeros y colombianos prosperaron en empresas y negocios. En Barranquilla se ganó dinero y se acumuló capital. Fueron los empresarios acaudalados de nueva y vieja alcurnia los que lanzaron el proyecto ferroviario. Fue un proyecto internacional y nacional en el cual recursos locales participaron activamente en el proceso de financiación. Además, el gobierno garantizó un 7% de intereses en las inversiones hasta un tope de 600.000 pesos fuertes. En 1875, los dueños intentaron registrar la compañía en Alemania, pero el gobierno colombiano la nacionalizó y pagó con los ingresos del ferrocarril¹⁸.

La línea férrea de Barranquilla fue relativamente barata y técnicamente fácil de construir. Era de propiedad privada y lucrativa. El gobierno compartía los beneficios y podía transportar las tropas y los correos con descuentos. En realidad, el Estado era un socio por haber concedido el monopolio del transporte. El éxito económico de esta primera línea estimuló al gobierno a dar garantías, financiar y hacer empréstitos en los mercados internacionales para construir más. Sin embargo, la constitución de 1863 impedía que el gobierno central fomentara vías férreas u otros medios de transporte y comunicación que carecieran de significación nacional, es decir, que los fondos federales sólo podían emplearse para construir vías interoceánicas o mejorar la navegación de ríos que atravesaran más de un estado o que conectaran el país con una nación vecina¹⁹.

El gobierno federal se negó a comprometerse a subsidiar la construcción de ferrocarriles puramente internos hasta 1872, año que constituyó un decisivo punto de viraje para la participación oficial en el desarrollo del transporte y la construcción de vías férreas. A partir de esta fecha, el gobierno central respondió a las presiones de los grandes terratenientes y los exponentes del sector agroexportador al obviar las limitaciones impuestas por la constitución de 1863 y promover numerosas leyes que proporcionaban subsidios de transporte²⁰. Los fondos para cubrir estas nuevas obligaciones fueron obtenidos por el gobierno central al incrementar los impuestos aduaneros en 1873 y, al año siguiente, por un aumento del 25% de las posiciones del arancel vigen-

¹⁸ Dámaso Zapata, "Ferrocarriles", *La Industria* (1884), junio 19, p. 516. Véase también: "Documentos", *Diario Oficial* (1893), julio 18, pp. 837-38; Rodríguez y Restrepo (1988), pp. 1-40.

¹⁹ Gibson (1948), pp. 277-278.

²⁰ Ospina Vásquez (1987), p. 238. Véase también: *Código de las resoluciones dictadas por el Senado y la Corte Suprema Federal: Comprende los años de 1870 a 1874* (1874), pp. 307, 308-309, 310, 316.

te²¹. Pero el hecho de que el ferrocarril llegó a Colombia relativamente tarde le permitió a las elites colombianas evadir las peligrosas obligaciones financieras tomadas por otros países latinoamericanos. En Colombia, en los debates públicos, periódicos y literatura de la época se comentaban con mucho interés y alarma la extravagancia ferrocarrilera y financiera del Perú.

Pese a que en los círculos oficiales y empresariales existía un amplio consenso sobre la necesidad de construir vías férreas, a los colombianos les faltaba experiencia en lo que se refiere a los aspectos mecánicos y financieros implicados en este tipo de acometidas²². Esta inexperiencia proporcionó oportunidades a técnicos, ingenieros, empresarios y estafadores, quienes llegaron a Colombia para vender su tecnología o sus reales o supuestas habilidades. Sin embargo, con excepción del ferrocarril barranquillero y el de Panamá²³, en el país no se colocó un solo riel hasta la llegada de Cisneros y sus "troyanos". Era un cortejo de audaces trotamundos que se movilizaban vendiendo ilusiones, sueños utópicos y el caballo de hierro. El empresario cubano-norteamericano²⁴ fue educado en Cuba, Francia y Estados Unidos. Tenía formación académica y militar: era ingeniero civil especializado en ferrocarriles y general de brigada en el ejército emancipador²⁵. Los Cisneros eran aristócratas, hacendados y distinguidos intelectuales²⁶.

A comienzos de los años ochenta, el ferrocarril barranquillero no estaba en capacidad de cubrir las necesidades nacionales y se hizo urgente extender la línea y construir un muelle más grande. Cisneros compró el ferrocarril barranquillero y sus equipos en 1884 por la suma de \$684.000 oro, comprometiéndose a extender la línea y hacer el muelle²⁷. Con la prolongación hasta Puerto Belillo en junio de 1887, la lon-

²¹ Bushnell (1956), pp. 3-23.

²² Camacho Roldán (1893), p. 176.

²³ El ferrocarril panameño de 81 kilómetros fue financiado y construido por intereses neoyorquinos para facilitar la colonización de California. El Estado colombiano percibía, desde 1855, una renta anual de la Panama Railroad Company por el derecho a controlar el tráfico. Este caso especial no es analizado en este estudio.

²⁴ En 1874, Cisneros adquirió un pasaporte norteamericano.

²⁵ Sarabia (1985), p. 240.

²⁶ Los Cisneros siguieron apoyando la causa emancipadora hasta el final. Incluso, en 1897, Francisco J. Cisneros obsequió a los puertorriqueños un barco militar para que lucharan por su Independencia. Véase Estrade (1984), pp. 26-27, 103, 110-112, 133, 161, 172.

²⁷ En realidad, Cisneros no pagó al contado por esta vía férrea, sino que lo hizo con bonos oficiales por valor de \$584.000 oro que tenía en su poder a causa de transferirle al gobierno el ferrocarril del Cauca, más un préstamo de \$100.000 oro que obtuvo del empresario colombiano Felipe Zapata. Ver "El ferrocarril de Bolívar", *El Conservador* (1884) agosto 14, p. 1942. Véase también: Archivo Nacional Documentos 76-77, 907-922, en Ferrocarril de Bolívar. En

gitud del ferrocarril barranquillero alcanzó los 24 kilómetros y, seis años más tarde, se concluyó el nuevo muelle, ahora conocido como Puerto Colombia, que ocupaba el tercer puesto entre los muelles de más calado en el mundo, siendo su objetivo principal facilitar las exportaciones cafeteras²⁸. Entre 1894 y 1899, el 87% del café colombiano se exportó por los ferrocarriles de Cúcuta y Barranquilla²⁹.

Por otra parte, las empresas de Cisneros no se limitaron a la construcción de ferrocarriles. Para 1890, ya había construido el sistema de tranvías de Barranquilla, sistema que no sólo introdujo al país sino que también administró. Una de las mayores empresas acometidas por Cisneros en Colombia fue el mejoramiento del tráfico fluvial por el río Magdalena a finales del siglo XIX. Originado como resultado de su participación en otras aventuras empresariales, el esfuerzo realizado en la principal vía arterial colombiana significó una gran mejoría en las condiciones del tráfico. La incursión inicial de Cisneros, que proporcionaría servicios de navegación a vapor en el Magdalena, comenzó con su empeño por reducir los costos de transporte, insumos y víveres para la construcción del ferrocarril de Antioquia³⁰. Para esto, fundó Cisneros y Compañía en 1877, la cual operó con tres vapores, los primeros barcos metálicos utilizados en Colombia. Con esta flota, más algunos barcos adicionales, la compañía no sólo abasteció al ferrocarril de Antioquia sino que también prestó servicios a comerciantes y cultivadores de café. Además, Cisneros y Compañía estableció el primer servicio de navegación a vapor por el río Cauca³¹. En 1878, Cisneros firmó un convenio con el gobierno nacional para transportar el correo entre los puertos principales del alto y bajo Magdalena³² y, al mismo tiempo, se comprometió a introducir la navegación a vapor en el alto Magdalena³³. Alcanzada esta meta, en 1884, los costos de transporte se desplomaron y el tráfico del alto Magdalena se incrementó en un 50%³⁴.

Muy pronto, la compañía fluvial de Cisneros se convirtió en su empresa colom-

1887, la compañía fue reorganizada en 20.000 acciones preferenciales de \$10 cada una. La mayoría quedaron bajo el control de la familia Cisneros. Véase: Companies Registration Office, The Barranquilla Railway & Pier Company.

²⁸ "Finis Coronat Opus", p. 4.

²⁹ Robert Carlyle Beyer, "The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1948" (Tesis de Ph. D. inédita, Universidad de Minnesota, 1947), p. 378.

³⁰ Cisneros (1881), p. 15. Véase también: Cisneros (1883a), p. 1.

³¹ "Navegación del bajo Cauca", *La Industria* (1884), noviembre 27, pp. 681-682.

³² Cisneros (1896), p. 1028.

³³ "Navegación y mejora del Alto Magdalena", *Diario Oficial* (1884), enero 11, pp. 1251-2.

³⁴ National Archives, Carta de William E. Curtis al cónsul norteamericano Thomas Dawson, Caracas, 18 de enero, 1885, en Consular Dispatches-Barranquilla. Véase también: "Navegación", *La Industria* (1884), enero 25, p. 341.

biana más rentable³⁵. Siendo que las compañías navieras generalmente operaban como agentes o intermediarios de los grandes exportadores cafeteros, el control del tráfico fluvial se volvió un asunto crucial. El éxito de Cisneros y Compañía se consolidó con la absorción de las navieras rivales que operaban en el Magdalena y cuyos propietarios eran empresarios locales, brasileños, norteamericanos, alemanes y colombo-alemanes. En 1883, la competencia por el control del tráfico fluvial era encabezada por la firma norteamericana United Navigation Company y Cisneros y Compañía, las dos mayores empresas fluviales³⁶. La disputa entre los dos rivales se resolvió en 1886 con el triunfo del empresario cubano al organizar la nueva Compañía Colombiana de Transportes, resultado de fusionar los recursos de su propia compañía con los de pequeñas empresas y rivales como la Compañía Alemana y la Compañía Internacional, esta última de propiedad de socios brasileños y colombianos. Seis años después, la nueva compañía había adquirido un control absoluto de la navegación fluvial y pudo absorber a la United Navigation Company, para lo cual Cisneros agenció sus recursos propios más un préstamo de 250.000 dólares que los comerciantes de Barranquilla proporcionaron de sus cuentas bancarias en Nueva York³⁷. Así, la Compañía de Transportes, dueña de 16 de los 18 vapores que operaban en el Magdalena³⁸, llegó a tener control absoluto del tráfico fluvial, el transporte y la compraventa del café colombiano.

Tal vez uno de los aspectos más importantes de las empresas de Cisneros era la manera como se financiaban. Sus compañías fueron organizadas por acciones preferenciales y no preferenciales. Empleados y trabajadores podían comprar acciones. Cisneros inauguraba sus empresas y los kilometrajes terminados con fiestas, bailes, banquetes y ceremonias oficiales invitando a la prensa y publicistas. También se vendían acciones empresariales en tales eventos. Era indudable que su éxito se debía, en parte, a su habilidad para la financiación de proyectos y el genio pragmático que demostró para la supervivencia. Cisneros debió comportarse no sólo como un ingeniero con mucha imaginación sino como un malabarista en cuestiones monetarias. Enfrentado a una tesorería nacional casi quebrada, tuvo que acudir a la negociación de bonos gubernamentales, tanto en los mercados de valores nacionales como extranjeros, para obtener fondos con destino a sus proyectos. Cuando el gobierno no podía hacer efec-

³⁵ Academia Colombiana de Historia (ACH), Carta de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, Barranquilla, septiembre 12 de 1882.

³⁶ *Estadística de navegación fluvial: Informe del inspector del ramo en 1883* (1884), pp. 1-34. Véase también: Horna y Bretos (1972), pp. 111-121.

³⁷ Horna (1982), p. 44.

³⁸ Rippy (1944), p. 54.

tivos sus aportes aceptaba el pago en especie, como el trabajo forzado de los presos³⁹ y los soldados⁴⁰, el monopolio de las salinas, la recolección de impuestos aduaneros y la negociación de papeles nacionales con distintas tasas de descuento⁴¹. Al mismo tiempo que ostentaba el monopolio del transporte modernizado, Cisneros operaba minas, invertía en finca raíz y en el sector financiero; todo eso estuvo vinculado al comercio exterior.

Los principales socios latinoamericanos de Cisneros eran exiliados cubanos y la elite colombiana vinculada a la economía de exportación, muchos de ellos hacendados que actuaban como comisionistas y representantes de casas de comercio en los Estados Unidos, Inglaterra y Francia, las cuales eran empresas familiares constituidas en esos países y que se especializaban en la importación de materias primas tropicales y metales preciosos, así como la exportación de productos industriales hacia Colombia. Los socios de Cisneros representaban todas las regiones de Colombia. Entre los principales socios colombianos estaban Camacho Roldán y Compañía, Muñoz y De La Espriella, Diego de Castro y Compañía, Pérez Triana y Compañía, José M. y Enrique Cortés, y Reyes y Hermanos; estas compañías tenían socios extranjeros y, algunas, negocios con otras naciones latinoamericanas, pero el control estaba en manos de familias colombianas. Junto con los empresarios antioqueños, estas compañías fueron los principales patrocinadores de Cisneros en Colombia y, asimismo, los mayores usuarios de la infraestructura de transporte creada por él.

Cisneros y sus socios cubanos fueron los principales accionistas de los ferrocarriles del Cauca y Antioquia hasta 1885, cuando el gobierno se hizo cargo de ellos. El control cubano de estas vías empezó con una inversión de 300.000⁴² dólares. Aunque Cisneros era el propietario aparente de los ferrocarriles de La Dorada y Girardot, en realidad sólo era un accionista minoritario de estas empresas⁴³. Cuando vendió su participación, el gobierno asumió directamente la responsabilidad del proyecto de

³⁹ Informe del secretario de gobierno del estado soberano de Antioquia en el año de 1877 (1877), p. 3. Véase también: *Documentos relativos al ferrocarril de Antioquia: 1882-1890* (1890), p. 4; "Anales de la colonia penal", *El Ciudadano* (1875), septiembre 4, pp. 114-5; Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Cuenta corriente del señor Francisco J. Cisneros con el señor Francisco Villa C.

⁴⁰ ACH, Cartas de Francisco J. Cisneros a Carlos Sáenz, 19 y 30 de octubre, 1881; y "Ferrocarril de Girardot", *La Industria* (1884), febrero 18, p. 365.

⁴¹ Horna (1970), pp. 195-212.

⁴² "Parte no oficial", *Boletín Oficial* (1874) noviembre 2, p. 890.

⁴³ El ferrocarril de Girardot, que fue inicialmente construido y financiado mayoritariamente por capital local, sería transferido a un consorcio registrado en Londres. Véase: PRO, The Colombian National Railway.

Girardot, en tanto que la familia Ribón se convirtió en el accionista principal de la Dorada Railroad Company, asentada en Londres, una de las empresas más rentables de Sur América⁴⁴. Así, los clanes Ribón y Cisneros se adueñaron de los dos ferrocarriles más rentables de Colombia.

Políticamente, Cisneros fue liberal en su Cuba nativa, donde se identificó con los principios generales del liberalismo latinoamericano, pero en Colombia, sus mejores aliados fueron las elites liberales y conservadoras vinculadas a la economía exportadora. Además, en Colombia, como en otros países latinoamericanos, existía una simpatía multipartidaria por la causa emancipadora cubana. De este modo, gran parte del éxito de Cisneros se debió a su alianza con las elites locales, a sus conexiones con indispensables intereses económicos extranjeros y a su profundo conocimiento de la cultura criolla. En Colombia, Cisneros tuvo confrontaciones judiciales, de negocios, físicas y de duelo armado. Sobrevivió y floreció en ese ambiente de feroces luchas empresariales, políticas y militares. Resolvió sus conflictos empresariales por arbitraje informal de "caballeros de honor". Es así como perdió el control del ferrocarril de La Dorada con el clan liderado por José Germán Ribón. Salvador Camacho Roldán y el banquero José M. Cortés decidieron en contra de Cisneros y él aceptó el veredicto⁴⁵.

¿Qué tan efectiva era la protección otorgada a las empresas de Cisneros en las cuales invertían colombianos y otros latinoamericanos? En primer lugar, teniendo en cuenta que durante el siglo XIX las transacciones internacionales se cotizaban en relación al precio internacional del oro, los capitalistas locales que operaban a través de corporaciones domiciliadas en el extranjero eran inmunes a las fricciones políticas internas. Esta inmunidad al peligro de la confiscación era algo particularmente importante porque, entre los políticos colombianos del siglo XIX, era práctica común confiscar los bienes de la oposición derrotada o exigirles costosas indemnizaciones⁴⁶. Cuando quiera que se presentaron disputas entre el gobierno y Cisneros, éste recurrió con rapidez a los buenos oficios de las legaciones consulares británicas o norteamericanas, y no sólo disfrutó de la simpatía de cónsules y hombres de negocios sino que muchos de ellos fueron sus empleados o socios empresariales.

⁴⁴ "Ministerio de Fomento", *Diario Oficial* (1894), diciembre 29, pp. 1254-1255. Véase también: Rippy (1966), p. 89. Ribón Frères de París controlaba el ferrocarril de La Dorada y pertenecía a los descendientes del héroe patriota Pantaleón Germán Ribón.

⁴⁵ Archivo privado de la familia de Gabriel F. Salazar Camacho: Carta de Cisneros a Ribón, Castro y Compañía, Londres, agosto 27 de 1883; carta de Cisneros a Diego de Castro, Barranquilla, febrero 8 de 1884; carta de Cisneros a Salvador Camacho Roldán, Bogotá, junio 26 de 1884; carta de Cisneros a Salvador Camacho Roldán, Bogotá, agosto 11 de 1884; carta de Diego de Castro a Salvador Camacho Roldán, Bogotá, junio 27 de 1884.

⁴⁶ Delpar (1971), p. 267.

La conexión británica de Cisneros fue sutilmente efectiva. Por ejemplo, cuando en 1892 el gobierno colombiano no estaba de acuerdo en aceptar los nuevos aumentos en las tarifas del ferrocarril barranquillero, el ministro inglés intervino secretamente a favor del empresario cubano. En carta a su Cancillería, el ministro inglés describió el episodio en los siguientes términos:

Al señor Cisneros [...] se debe el crédito de las negociaciones por parte de la Barranquilla Railway Company. Mi propia intervención en la transacción se redujo a una ocasional sugerencia en tono amistoso al presidente en el sentido de que la legación de Su Majestad estaba interesada en que se le hiciera justicia a una compañía británica⁴⁷.

La llegada de Cisneros a Colombia también significó su monopolización empresarial en asociación con los miembros más influyentes del sector exportador del país. Por ejemplo, cuando Cisneros defendió los intereses de la Barranquilla Railway Company en contra del Estado colombiano, él también estaba defendiendo los intereses de clanes empresariales colombianos. Entre los empresarios locales con acciones preferenciales en la compañía inglesa estaban: Daniel J. Reyes, Felipe Zapata, Enrique Cortés, José M. Vengochea, Rafael Parga y Clímaco Vargas⁴⁸. El empresario cubano tuvo éxito porque fue, en cierto sentido, una eficaz articulación de las fuerzas políticas y económicas que controlaban los destinos nacionales. Estas relaciones fueron muy provechosas para Cisneros, quien ya en los años ochenta era considerado como uno de los hombres más ricos de Colombia⁴⁹. Su poder económico y su apoyo político era algo tan omnipresente que, en 1883, se le señalaba como el "cuarto poder" del gobierno⁵⁰. Para ese entonces también se comentaba el poder económico y político del "cisnerismo" en los siguientes términos:

Tiene como objeto explotar el Tesoro [...] Partido que [...] tiene unidad de acción, y cuenta entre sus adeptos hombres de la primera categoría intelectual. Este partido es el partido cisnerista. Tiene como todos los partidos políticos, sus poetas, sus publicistas, sus oradores, sus jefes y su cola⁵¹.

⁴⁷ PRO, Carta de G. Jenner a la Cancillería, Bogotá, 55/357, pp. 74-5.

⁴⁸ National Archives, Companies Registration Office, The Barranquilla Railway & Pier Company, Limited. Véase también: Companies Registration Office Barranquilla Investments, Limited, pp. 6-7.

⁴⁹ National Archives, Cónsul norteamericano Victor Vifquain al asistente del Secretario de Estado James Porter, 15 de diciembre, 1886; Informe No. 27, Consular Despatches-Barranquilla.

⁵⁰ Cisneros (1883b), p. 18.

⁵¹ Citado por Mayor Mora (1999b), p. 44.

Además, Cisneros usó sus redes personales e informales así como sus testaferros para resolver conflictos empresariales y políticos a su favor.

En muchos aspectos, el rápido ascenso de Cisneros hacia el poder y el dinero tiene analogías con las carreras de Cornelius Vanderbilt, Jim Fisk y J. P. Morgan en Estados Unidos. Pero Cisneros fue más que la réplica de los magnates ferroviarios norteamericanos, pues estuvo ubicado en la encrucijada histórica de América Latina y simbolizó la aceptación de metas capitalistas en aras del desarrollo económico. Pertenece a una clase aparte de empresario y, al igual que otras grandes figuras empresariales latinoamericanas, sirvió como vínculo histórico entre el capitalismo internacional y los procesos internos de los respectivos países.

La construcción de ferrocarriles en América Latina requería no solamente un *know how* muy singular, así como también numerosos trabajadores baratos para tareas duras y peligrosas. Esclavos negros, indios semi-esclavos, inmigrantes de todas las razas, coolíes chinos y otras gentes de color, juntos con presidiarios y soldados, fueron movilizados. El uso de presidiarios en la construcción de caminos tiene su origen en la época colonial, pero aparentemente el ferrocarril simplemente intensificó esa antigua costumbre. No por coincidencia, en Colombia, que movilizó numerosos trabajadores presidiarios, empleó a Carlos Sáenz, director de la penitenciaría bogotana, como administrador de trabajadores en la construcción del primer ferrocarril del río Magdalena a la capital⁵². A pesar de que en los albores del desarrollo ferroviario aumentó la demanda por labor penitenciaria, a la larga esta práctica desapareció. Aparentemente, la división técnica y social del trabajo ferroviario era más apropiada para la labor asalariada que para el trabajo forzado.

Una mayor cantidad de campesinos sería entrenada y disciplinada en las duras labores estenuas de los ferrocarrileros. Además del carácter interregional de la modernización del transporte, el negocio ferrocarrilero requería una fuerza laboral competente, disciplinada, jerárquica, con horarios y cálculos exactos, así como nuevos métodos de contabilidad. Los escritos públicos y privados de Cisneros recalcan la necesidad disciplinaria de la empresa ferrocarrilera. Cisneros escribió el primer manual para administrar empresas ferrocarrileras en Colombia⁵³. Dicho texto también fue el primero sobre administración de empresas en Colombia. Como Alberto Ma-

⁵² La documentación más completa que trata de trabajadores presidiarios se encuentra en los informes anuales (1874-1885) del ferrocarril de Antioquia (Medellín). La "Colección miscelánea de Cisneros" en la Academia Colombiana de Historia contiene varias cartas e informes acerca de trabajadores presidiarios. Véase también: "Mensaje", *El Zipa* (1879), octubre 9, pp. 180-1.

⁵³ Cisneros (1884).

por lo ha notado correctamente, Cisneros fue el primero en desarrollar el sistema *leasing* –alquiler– para ingenieros, equipos técnicos y ejecutivos ferroviarios⁵⁴. De hecho, la empresa ferrocarrilera requería esas funciones. En 1907, el gobierno nacional adoptó al manual administrativo de Cisneros como texto oficial en la administración de ferrocarriles.

La construcción de ferrocarriles requería la movilización rotativa, constante y disciplinada de numerosos trabajadores para faenas duras. La empresa ferrocarrilera comprendía una alta división técnica y manual de la fuerza laboral. Colombia usó presidiarios sólo al principio⁵⁵. Tal práctica la complementó con soldados. Después de 1885, los ingenieros colombianos, especialmente los del ejército con ayuda estatal, desempeñaron un papel más activo y principal en la construcción y administración de ferrocarriles.

Para finales del siglo XIX, Colombia había construido aproximadamente 500 kilómetros de líneas férreas. A pesar que Cisneros y sus asociados construyeron menos de 200 kilómetros, ellos fueron los más exitosos constructores. En verdad, entre los países latinoamericanos más grandes, Colombia construyó el menor kilometraje durante este siglo. Pero Colombia se libró de la gran deuda externa que subyugó a otros gobiernos latinoamericanos y tanto de los grandes como de los pequeños productores colombianos pudieron exportar café. Dicho valioso producto podía ser fácilmente transportado por arrieros y pequeños botes. Aunque viejos arrieros y bongos continuaron compitiendo con los ferrocarriles, los vapores y el telégrafo, la distribución del café al mercado internacional era controlada por monopolios locales e internacionales.

Dentro del contexto de construcción y financiamiento ferroviario, la guerra civil colombiana de 1885 fue perjudicial para los planes desarrollistas de las elites locales. Dicha guerra civil suspendió el desarrollo ferroviario a lo largo de Colombia, y Cisneros resultó como el principal acreedor de la deuda externa, siendo el de Barranquilla el más lucrativo y estratégico de los ferrocarriles⁵⁶. La guerra interna colombiana produjo una reestructuración en el capital financiero. Cisneros y sus asociados no titubearon en registrar sus compañías en Londres, que no solamente era el mercado financiero más grande del mundo, sino que Inglaterra era el socio comercial más

grande de Colombia. La expansión y modernización ferroviaria del país con créditos extranjeros hizo vulnerables las inversiones locales a las coyunturas internacionales de capital disponible. En el periodo postbélico, Colombia experimentó un colapso en su crédito internacional. Además, la inestabilidad política interna aumentó los riesgos de las inversiones originales y le permitió al capital extranjero penetrar ventajosamente. Tal oportunidad también aceleró la transición de inversiones extranjeras indirectas a directas y a la administración de empresas locales.

La administración del Ferrocarril de Barranquilla reportó utilidades muy altas y dividendos relativamente bajos⁵⁷. A fines del siglo XIX, el ferrocarril barranquillero estaba pagando el 3% en dividendos anuales a los accionistas comunes, mientras que los poseedores de acciones preferenciales recibían el 7% y bonos especiales. En el caso colombiano, los acreedores de acciones preferenciales se beneficiaban con grandes descuentos ya que varios de ellos también usaban los servicios de carga. Los directores de empresa mantenían muchas de las utilidades en dinero “contante y sonante”. Esta liquidez les permitía especular, invertir y expandirse a otros negocios rentables, así como escaparse de la bancarrota y la pobreza. Este mecanismo financiero también les permitía a los directores sobrepasar los sistemas monetarios y controles locales. Pero la diferencia entre utilidades y dividendos explica sólo parcialmente cómo los promotores transportistas se beneficiaron durante el siglo XIX. Tomando ventaja plena de directivas entrelazadas y monopolios, Cisneros se alió a clanes familiares de la oligarquía y la elite empresarial⁵⁸ y, en conexión, con los *merchant bankers* de las metrópolis industriales⁵⁹. La modernización del transporte colombiano durante el siglo XIX constituye un nuevo tipo de negocio. Exportaciones “tropicales”, vapores y rieles fueron la base de empresas corporativas y monopolios del siglo XX. Fue el desarrollo del sector internacional de la economía lo que dinamizó la modernización del transporte interno.

Los anales de la inversión ferroviaria colombiana revelan un entretejido de extranjeros y grupos locales de las elites. Las experiencias colombianas demuestran que no se trataba de capital extranjero versus empresarios nacionales. Era una cuestión de extranjeros aliados con diferentes grupos locales. Los empresarios nacionales que se asociaron, principalmente, con ingleses y, en menor medida, con norteamericanos, franceses, alemanes, cubanos y otros de América Latina. Más aún, para los finales del siglo XIX, una asociación de capital norteamericano e inglés se vuelve conspicuo. Sin

⁵⁴ Mayor Mora (1999b), pp. 40-41.

⁵⁵ Grau (1890), p. 12.

⁵⁶ “El Empresario Sr. Cisneros”, *El Heraldo* (1894), diciembre 18, p. 810. Véase también: National Archives, United States Consul Victor Vifquain al Assistant Secretary of State James Porter, 15 de diciembre de 1886; *Documentos relativos al ferrocarril de Antioquia: 1882-1890* (1890), p. 24; y Cisneros (1895), copia suplementaria, p. 3.

⁵⁷ Companies Registration Office, The Barranquilla Railway and Pier Company y Rippy (1966), pp. 118-19.

⁵⁸ Horna (1982), pp. 33-53.

⁵⁹ Lier, (1983), pp. 415-39. Véase también: Stang (1982), pp. 45-50.

embargo, la presencia histórica de empresarios nacionales que colaboraban con el capital internacional es significativa si es que ha de comprenderse el mecanismo por el cual la periferia, a su propia desventaja, contribuyó a la acumulación capitalista de las metrópolis industriales.

En la Colombia de los años ochenta se concluye una etapa de actividad ferroviaria. Las deudas externas causadas por el financiamiento de ferrocarriles fueron consolidadas. En la historia de la deuda externa latinoamericana, el financiamiento ferroviario causó el segundo ciclo de endeudamiento, siendo el primero el causado por la guerra emancipadora⁶⁰. La construcción ferroviaria tuvo desde sus albores actividades empresariales e inversiones directas. Tanto en América Latina como en Colombia existieron subscripciones de acciones locales, aun cuando eran registradas en Inglaterra, Francia o Estados Unidos⁶¹.

En las primeras etapas de la construcción ferroviaria, el capital empresarial de origen local tuvo un rol importante. A medida que los proyectos avanzaban, los créditos extranjeros y deudas aumentaron. Durante el segundo ciclo de endeudamiento extranjero, la deuda no se acumuló debido a inversiones directas sino más bien como resultado de los créditos e intereses acumulados para poder continuar con la ampliación de los proyectos originales. En el modesto caso colombiano, los intereses nacionales y el Estado tuvieron más influencia en la manera en la que los ferrocarriles se expandieron, modernizaron y administraron. De igual modo, la deuda extranjera colombiana fue la más baja en América Latina⁶². De todos los países latinoamericanos, Colombia también se endeudó, aunque menos, por el financiamiento ferroviario. El período post-liberal colombiano se caracterizó por los constantes esfuerzos del Estado para controlar la creciente economía exportadora, como también de recaudar impuestos.

Colombia, que durante los gobiernos liberales, aclamó las virtudes del libre intercambio; después de 1886 lanzó el ataque más grande a la ideología del *laissez faire* en nombre de un liberalismo económico más liberal. El Estado hizo esfuerzos por subvencionar trabajos públicos y promocionar empresas con fondos privados y estatales. El presidente Rafael Núñez buscaba la autosuficiencia económica y el proteccionismo,

⁶⁰ Marichal (1988), pp. 17, 85.

⁶¹ Horna (1992).

⁶² Bergquist (1981), p. 119. Véase también: "La situación", *La Industria* (1883), febrero 22, pp. 9-12.

⁶³ Palacios (1983), p. 2. Véase también: Ocampo (1994), p. 156.

⁶⁴ PRO, The Dorada Railway Company, Limited, y The Colombian Southern Railway, Limited. Véase también: Horna (1992), pp. 165-166.

la sustitución de importaciones, la financiación deficitaria y la centralización administrativa⁶⁴. El capital mercantil internacional guardó un interés moderado y un control mínimo en la economía colombiana. El Estado colombiano juega un papel esencial en los tipos de acumulación capitalista e inversiones extranjeras en el país. Las limitaciones gubernamentales colombianas a la "libre empresa" hicieron de ese país menos atractivo a las ofensivas capitalistas internacionales. El café colombiano permaneció en manos locales. Pero el crédito y la distribución del café en el mercado internacional estaban controlado por los grandes productores y las casas comerciales nacionales y extranjeras.

En el incipiente desarrollo ferroviario colombiano, el capital nacional tomó la iniciativa, pero la denegación del patrón de oro en las transacciones económicas internas ahuyentó a los inversionistas locales y extranjeros por dos décadas (1886-1906)⁶⁴. La adopción del patrón de oro fue una cuestión importantísima en las inversiones ferroviarias en Colombia, así como en el resto de América Latina, a fines del siglo XIX. Los ferrocarriles tenían que importarse en pesos de oro⁶⁵. Así, el kilometraje ferroviario también refleja la capacidad estatal para sustentar el patrón de oro. El patrón de oro y el "*laissez faire*" se convirtieron en la quinta esencia de la sofisticación capitalista. Con el retorno colombiano al patrón de oro, el capital privado extranjero y local aceleraron sus inversiones en el desarrollo ferroviario y, como consecuencia, hacia 1909, aproximadamente el 60% de todos los ferrocarriles colombianos habían sido transferidos a compañías registradas en Inglaterra⁶⁶. Sin embargo, para ese entonces los vehículos automotores ya se perfilaban como probables sustitutos tecnológicos a la locomotora.

Quizás uno de los fracasos más grandes del desarrollo ferroviario en Colombia fue el hecho que no promovió la inmigración europea como las elites abiertamente anhelaban. Tal obsesión fue una de las metas e ideologías más veneradas por los promotores ferrocarrileros. La colonización del oeste norteamericano fue difundida como un paradigma civilizador y "blanqueante" de la promoción ferroviaria. El esfuerzo por poblar el "jardín tropical" colombiano con colonizadores blancos fue uno de los argumentos principales del desarrollo ferroviario durante el siglo XIX, pero la experiencia norteamericana tuvo similitudes solamente en Argentina y el sur brasileño. En Colombia, los ferrocarriles generaron algunas migraciones pero no europeas. Fueron locales, mayormente mestizos antioqueños. En sus escritos, Cisneros observó repetidamente

⁶⁵ Aunque desde mediados del siglo XIX la mayoría de las transacciones internacionales de Colombia se hacían con letras de cambio, sus precios estaban relacionados con el valor internacional del oro.

⁶⁶ *Parliamentary Papers: Report on the Railways of Colombia* (1910), p. 1.

que los trabajadores antioqueños eran disciplinados y baratos. Las experiencias colonizadoras colombianas del siglo XIX confirman la tesis general que América Latina necesitaba trabajadores para aumentar la producción⁶⁷. Sin embargo, no se trató sólo de escasez laboral; los trabajadores e inmigrantes tenían que ser del color apropiado y al precio apropiado. En verdad, la elite colombiana vivía con la ilusión de expandir el mundo del hombre blanco y la civilización occidental.

A pesar que la constitución de 1863 garantizó la libertad de credo religioso, ocho años más tarde el gobierno nacional decretó una ley que limitaba la inmigración extranjera sólo a católicos⁶⁸. Dicha ley limitó la inmigración europea a vascos, canarios e italianos⁶⁹. Cuando Cisneros llegó a Colombia, él se movilizó en forma entusiasta a promover la inmigración europea a las tierras atravesadas por sus ferrocarriles. Además de fundar compañías de inmigración y colonización, todos sus contratos ferrocarrileros incluían estipulaciones minuciosas para promover la inmigración extranjera. Sus publicaciones también incluían informaciones bien detalladas para los inmigrantes. Excepto por unas decenas de inmigrantes italianos, Cisneros fracasó en atraer gran número de europeos. Con el apoyo de su amigo y socio Salvador Camacho Roldán, el empresario cubano propuso la introducción de inmigrantes chinos⁷⁰. Sin embargo, el argumento racista del "peligro amarillo" hizo que, en 1887, el Congreso prohibiera la entrada al país de asiáticos⁷¹. Pero aún así, las elites colombianas argumentaban que para promover el desarrollo agrario del país, trabajadores inmigrantes disciplinados eran absolutamente necesarios aunque no fuesen blancos. En 1890, un periódico bogotano editorializaría sobre la necesidad de inmigrantes asiáticos en los siguientes términos: "El día que el Valle del Cauca obtenga diez o quince mil chinos sobrios y laboriosos que no se emborrachan o tienen vanidades, que son sumisos y no hablan con insolencia de derechos y democracia, ese día el Valle se convertirá en un emporio"⁷². En realidad, la zona rural colombiana estaba controlada por elites blancas o casi blancas. La tierra y los bienes ya estaban repartidos. Los indios y las masas de piel oscura, así como cualquier asiático, estaban muy limitados en sus posibilidades de éxito en ese mundo pigmentocrático. Ciertamente, los europeos de ese entonces

no podían ser atraídos a colonizar Colombia ante tales condiciones. Para ellos el efecto *pull* era más atractivo en otras partes del mundo.

Fuentes

- Academia Colombiana de Historia, Colección Miscelánea de Cisneros, Bogotá.
 Archivo del Ferrocarril de Antioquia, Medellín, cuenta corriente del señor Francisco J. Cisneros con el señor Francisco Villa C., en *Contabilidad: Balances, Cuentas y Comprobantes*, 1878, CCCIX.
 Archivo Nacional, Bogotá, documentos 76-77, 907-922, en *Ferrocarril de Bolívar*, vol. II.
 Archivo privado de la familia de Gabriel F. Salazar Camacho, Bogotá.
 Biblioteca Pública Piloto, Medellín, Memoria al Secretario de Estado de Francisco J. Cisneros, en *Ferrocarril de Antioquia: 1879-1889*, vol. 2, MMCMXXXI, p. 29.
Boletín Oficial (1874): Medellín.
 Companies Registration Office, Londres, Barranquilla Investments, Limited, Serial No. 26163/A, vol. IV, pp. 6-7.
 _____, The Barranquilla Railway and Pier Company, Serial No. 26163, vol. F, 1889-99
Diario Oficial (1884-1894): Bogotá.
El Ciudadano (1875): Medellín.
El Conservador (1884): Bogotá.
El Correo Nacional (1890): Bogotá.
El Heraldo (1872-1894): Bogotá.
El Zipa (1879): Bogotá.
Gaceta Agrícola (1881): Cartagena.
La Industria (1883-1884): Bogotá.
La Voz del Tolima (1896): Honda.
 National Archives, Washington, carta de William E. Curtis al cónsul norteamericano Thomas Dawson, Caracas, 18 de enero de 1885, en *Consular Despatches-Barranquilla*, vols 2.
 _____, cónsul norteamericano Victor Vifquain al asistente del Secretario de Estado James Porter, diciembre 15 de 1886, Informe No. 27, *Consular Despatches-Barranquilla*, vol. III.
 _____, United States consul Victor Vifquain al Assistant Secretary of State James Porter, 15 de diciembre de 1886, Report No. 27, *Consular Despatches-Barranquilla*, III.

⁶⁷ Stein y Cortés (1977), pp. 14-15.

⁶⁸ "Inmigración" *El Heraldo* (1891), octubre 17, p. 2.

⁶⁹ "Inmigrantes", *El Heraldo* (1872), mayo 3, p. 685. Véase también: "Inmigración china", *Diario Oficial* (1893), mayo 6, pp. 569-70.

⁷⁰ Biblioteca Pública Piloto, Cisneros, Memoria al Secretario de Estado, p. 29.

⁷¹ "Inmigración", *El Heraldo* (1890), septiembre 24, p. 2. Véase también: "La inmigración china", *Repertorio Oficial* (1891), febrero 14, p. 4225; "Inmigración asiática", *Gaceta Agrícola* (1881), marzo 26, p. 3; "Inmigración", *La Voz del Tolima* (1896), noviembre 23, pp. 54-55.

⁷² "La inmigración china", *El Correo Nacional* (1890), diciembre 3, p. 70.

Public Records Office, Londres, Carta de G. Jenner a la Cancillería, Bogotá, en Foreign Office, 55/357, pp. 74-5.

_____, informe de C. D. Tolme a la Foreign Office, La Habana, 18 de diciembre de 1837, en Foreign Office, 72/888.

_____, The Barranquilla and Sabanilla Railway Company, Limited, in Board of Trade, 31, 1268, Serial Number 3116.

_____, The Colombian National Railway, BT31/16224.

_____, The Dorada Railway Company, Limited. BT31/4106/26379, y The Colombian Southern Railway, Limited. BT31/11819/91778.

Repertorio Oficial (1891): Medellín.