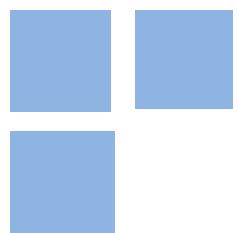


# O ocaso das ferrovias na Colômbia (1870-1955)

**GUILHERME GRANDI**

WORKING PAPER SERIES N<sup>o</sup> 2025-16



DEPARTMENT OF ECONOMICS, FEA-USP  
WORKING PAPER N° 2025-16

## O ocaso das ferrovias na Colômbia (1870-1855)

Guilherme Grandi (ggrandi@usp.br)

**Research Group:** Hermes & Clio – Grupo de Estudos e Pesquisa em História Econômica  
(<https://sites.usp.br/hermeseclio/>)

### **Abstract:**

The historiography on railways unanimously agrees that Colombia was slow to introduce this mode of transport within its national territory. Indeed, when compared to other Latin American experiences, the Colombian case reveals a certain sluggishness in the development of rail transport. A common regional pattern can also be observed across Latin America: despite national specificities and different rhythms, railways underwent cycles of expansion, consolidation, decline, nationalization, and, except for Cuba, re-privatization. The longest development cycles correspond to systems that began construction earlier, expanded significantly in the early decades of the twentieth century, and continued to grow more modestly until 1950, as in the major railway networks of Argentina, Brazil, and Mexico. In later-developing systems, such as Colombia's, the "golden age" of railways was shorter, though still linked to coffee production for export—a feature that makes this experience partially comparable to that of São Paulo, Brazil. The aim of this article is to examine, in light of the relevant historiography, the history of railway development in Colombia from 1870 to 1955, in order to clarify the reasons for its relative delay compared with other Latin American cases.

**Keywords:** Railways, Colombia, coffee economy, Latin America.

**JEL Codes:** N7, N76, N56.

## 1. Introdução

A historiografia especializada no tema das estradas de ferro é unânime em afirmar que a Colômbia, assim como o México e o Uruguai, tardou em introduzir esse meio de transporte em seu território nacional. De fato, quando se compara o caso colombiano com o de outras experiências latino-americanas, é possível verificar certa letargia do desenvolvimento do transporte por trilhos nesse país da América Latina.

Na região, Cuba detém o pioneirismo ao inaugurar sua primeira linha férrea em 1837. Peru e Chile, por sua vez, construíram seus primeiros trechos ferroviários um pouco mais tarde, em 1851; o primeiro, estabeleceu uma linha entre Lima e Callao e, o segundo, instalou seus quilômetros iniciais de trilhos na zona mineradora ao norte do país. Em seguida, Brasil (1854) e Argentina (1857) também adentraram na era ferroviária, ao passo que a Colômbia construiu, nesse mesmo período de 1850 a 1855, a Ferrovia do Panamá, embora outras construções deslanchariam a partir da década de 1870 (Kuntz Ficker, 2015, p. 18).

É por esta razão que o período abordado neste estudo tem início em 1870, quando se inicia também a expansão da produção cafeeira na Colômbia, e se encerra por volta de meados da década de 1950, momento em que o sistema ferroviário colombiano foi estatizado a partir da constituição da empresa *Ferrocarriles Nacionales*, em 1954. Exceção feita aos primeiros trechos ferroviários (Panamá, Barranquilla, Bogotá e Cartagena), os trabalhos de construção das linhas eram, via de regra, morosos, se estendendo demasiadamente no decorrer do tempo, em alguns casos, por décadas. À época da guerra civil de 1885, haviam 286 quilômetros de vias férreas construídas no país e, no contexto da Guerra dos Mil Dias (1899-1902), computava-se 593 quilômetros. Um decênio depois, a Colômbia contava ainda com singelos 900 quilômetros de linhas férreas em operação (Fischer, 2002, p. 3).

Em virtude disso, a quilometragem da rede ferroviária colombiana, em 1913, era inferior à da Bolívia: 1.061 contra 1.440 quilômetros. Chile, Peru e Uruguai também ostentavam redes com extensões superiores ao do sistema colombiano nesse mesmo ano: 8.070, 3.317 e 2.576 quilômetros, respectivamente. Isto levando-se em conta os chamados pequenos sistemas ferroviários. Se, por outro lado, considerarmos os grandes sistemas, a diferença se mostra ainda mais expressiva, visto que Argentina, México e Brasil detinham, em 1913, as seguintes extensões ferroviárias, respectivamente: 31.859, 25.600 e 24.614 quilômetros (Bértola y Ocampo, 2013, p. 120).

O que explica o atraso e a lentidão das construções ferroviárias na Colômbia? Buscaremos responder esta, além de outras questões. Por exemplo, como se deu o início da implantação ferroviária no país? Quando e porque as ferrovias se expandiram? Enfim, quais são as principais interpretações oferecidas pela historiografia especializada no tema do desenvolvimento ferroviário colombiano?

A partir desse conjunto de questões, objetiva-se examinar, à luz da historiografia relevante, a história do desenvolvimento ferroviário na Colômbia de 1870 a 1955. A Seção 2 a seguir aborda a implementação das primeiras linhas ferroviárias no país ao longo do subperíodo de 1870 a 1910; a Seção 3 discute a expansão ferroviária e sua relação com a economia cafeeira, com foco no subperíodo de 1910 a 1955; e, por fim, a quarta seção, correspondente às considerações finais, reúne os principais argumentos historiográficos acerca do ocaso das estradas de ferro na Colômbia.

## **2. 1870-1910: os atrasos na construção das primeiras linhas ferroviárias**

Até a independência do Vice-Reinado da Nova Granada, isto é, até a instauração da República da Colômbia em julho de 1810, o transporte cargueiro era realizado por carregadores humanos (*tercios*) ou tropas de muares em vias ordinárias de péssima qualidade. Mesmo após a emancipação política e o fim do domínio colonial espanhol, o transporte continuou sendo realizado de maneira precária e sujeito às mais variadas adversidades, principalmente durante os períodos de chuva, quando os caminhos se tornavam praticamente intransitáveis tanto aos homens como às bestas de carga.

Braudel (2015 [1949], p. 385), em seu monumental estudo sobre o mundo mediterrâneo, menciona a vitória da mula sobre o rio e o mar já no século XVI, e sua primazia ao longo do século XVIII na América hispano-portuguesa, “onde o espaço desumano foi conquistado para o homem pelas inumeráveis quantidades de caravanas de mulas”<sup>1</sup>.

McGreevey (1971, p. 246) nota que a primeira estrada carroçável na Colômbia só foi construída em 1851, ligando Bogotá a Honda, à margem do rio Magdalena. Por esta época, teve início um incremento da atividade comercial pelo interior do país com destino às exportações. Além do ouro, havia uma comercialização irregular de tabaco, anil, quina e algodão, mas, a partir do final do século XIX, o café de altitude foi se consolidando como o principal gênero colombiano de exportação, com destaque para a produção que se estabeleceu nos estados (a partir de 1886, departamentos) da região andina de Cundinamarca, Santander, Antioquia, Caldas, Valle del Cauca e Tolima.

A Colômbia é composta por cinco regiões, a saber, a das montanhas andinas, a costa caribenha, a do Pacífico e a região da planície amazônica. A região andina é a mais densamente povoada do país e, portanto, tem historicamente concentrado a geração de renda e a diversificação da atividade

---

<sup>1</sup> Ainda de acordo com o historiador francês, “A concorrência dos meios de transporte é de todas as épocas. Nós, porém, os historiadores da primeira modernidade, costumamos cometer o erro de acreditar que o mar ou o rio vencem, que normalmente devem vencer; uma via terrestre, tomada pela retaguarda por uma rota de água, está irremediavelmente condenada a desaparecer ou a fenececer. Na realidade, as viaturas e os animais de carga têm vida resistente, e não se pode obliterá-los tão facilmente” (Braudel, 2015 [1949], p. 390).

econômica<sup>2</sup>. A cafeicultura, como veremos na próxima seção do texto, se desenvolveu nessa região a partir do último quartel do século XIX.

Embora os governos nacionais de Eustorgio Salgar (1870-1872), Manuel Murrilo Toro (1872-1874) e Rafael Núñez (1880-1882) tivessem elaborados programas de fomento ao setor ferroviário na Colômbia, a experiência de construção das linhas obteve um relativo fracasso durante o século XIX, de modo que o setor veio a apresentar uma evolução mais significativa somente mais tarde, no século XX, quando a concorrência com os veículos automotores havia se tornado uma realidade não apenas na Colômbia, mas no mundo todo.

Ademais, a Guerra Civil dos Mil Dias (1899-1902) interrompeu bruscamente o movimento de construção dos trechos ferroviários e, de acordo com Ramírez (2001, p. 91), muitas das linhas já construídas foram danificadas ou confiscadas durante o conflito<sup>3</sup>. Em seguida, no entanto, o governo de Rafael Reyes (1905-1910) empregou uma política de recuperação econômica contundente no país, na qual os projetos ferroviários ocuparam um papel estratégico de destaque.

Como o período de maior expansão das linhas férreas colombianas se deu entre 1910 e 1930, especialmente nos anos 1920<sup>4</sup>, definimos como a primeira fase da implementação ferroviária no país o interregno de 1870 a 1910. Correa Restrepo (2015) observa que, inicialmente, o desenvolvimento econômico na Colômbia se deu mais localizado nos centros rurais junto às populações do interior do país na região andina. A despeito da existência de duas cidades coloniais importantes na costa, Santa Marta e Cartagena, a maior parte das regiões, exceção à referida região andina, não dispunha de qualquer ligação ferroviária consolidada na virada do século XIX para o XX. A zona cafeeira da porção oriental do território colombiano e as populações estabelecidas na costa do Caribe só seriam atendidas por caminhos de ferro durante a segunda fase de construções, ou seja, a partir de 1910. Os trechos que se construíram antes disso não configuravam um sistema ferroviário interconectado; em contrapartida, se fomentou um modelo de transporte basicamente complementar ao serviço que operava no rio Magdalena.

Como já indicado, a construção mais sistemática das ferrovias colombianas teve início na década de 1870, embora de maneira lenta e desarticulada, primeiro com quatro linhas, a de Barranquilla

---

<sup>2</sup> “Se ha estimado que en las regiones andinas del país, comprendiendo la zona cafetera, vive un 78 por ciento de la población total colombiana. Esto tiene estrecha relación con el mantenimiento y desarrollo del cultivo cafetero, que se halla en climas favorables a la población” (CEPAL, 1958, p. 22). Ademais, e considerando o meado da década de 1950, a densidade populacional das zonas da cafeicultura era dez vezes maior do que a das regiões não cafeeiras.

<sup>3</sup> Fischer (2002, p. 10) observa que: “La interrupción de las actividades durante las guerras civiles no sólo se presentó por la ausencia de subsidios sino también por la carencia de personal y en algunas ocasiones por las expropiaciones realizadas por parte de tropas rebeldes y de tropas gubernamentales.”

<sup>4</sup> Nessa década, houve a indenização ao governo colombiano, por parte dos Estados Unidos, em virtude da separação do Panamá. Durante o governo Ospina (1922-1926), a Colômbia recebeu cerca de US\$ 25.000.000 como indenização, valor o qual foi majoritariamente destinado à construção de estradas de ferro, segundo nos informa Ramírez (2001, p. 91).

(*Ferrocarril de Bolívar*), de Antioquia, Cali e Cúcuta; e, na década seguinte, com outras quatro, as ferrovias La Dorada, Girardot, La Sabana e Santa Marta. A essas oito ferrovias, bem como a do Panamá, se somam outras duas que também tiveram o início de suas construções no século XIX, as ferrovias de Tolima e Cartagena.

**Quadro 1. Ferrovias pioneiras construídas na Colômbia a partir do século XIX**

Ferrovia	Período de construção	Linha-tronco (trecho principal)	Extensão (km)	Departamentos
Panamá	1850-1855	Colón-Balboa	77	Putumayo-Panamá (país)
Bolívar	1869-1885	Puerto Colombia-Barranquilla	28	Atlântico
Antioquia	1874-1914	Puerto Bérrio-Medellín	188	Antioquia
Pacífico	1878-1915	Buenaventura-Cali	173	Valle del Cauca
Cúcuta	1878-1887	Cúcuta-Puerto Villamizar	55	Santander
La Dorada	1881-1907	La Dorada-Ambalema	111	Caldas-Tolima
Girardot	1881-1909	Girardot-Facatativá	132	Cundinamarca
La Sabana	1882-1936	Bogotá-Puerto Salgar	200	Cundinamarca
Santa Marta	1882-1906	Santa Marta-Fundación	94	Magdalena
Tolima	1883-1938	Girardot-Neiva	178	Cundinamarca-Huila
Cartagena	1890-1894	Cartagena-Calamar	105	Bolívar

Fontes: Correa (2015); *Ferrocarriles Colombianos* (<https://ferrocarrilescolombianos.blogspot.com/>).

De acordo com Correa Restrepo (2015, p. 140-142), foi durante a vigência dos governos liberais das décadas de 1850 a 1880, que o debate público sobre a necessidade da instalação ferroviária na Colômbia adquiriu vulto. Além das estradas de ferro, as elites regionais se envolveram com o desenvolvimento de uma série de outros empreendimentos como, por exemplo, a constituição do setor bancário e do mercado de crédito. Tais investimentos permitiram a essas elites econômicas ampliar suas atividades, seus negócios, e consolidar o seu poderio regional. Foi precisamente ao final da década de 1860, que se observou uma melhora significativa na produção de gêneros agrícolas de exportação no país que, por sua vez, passaram a garantir um volume de transporte suficiente para a geração de retorno financeiro, tornando assim as estradas de ferro um setor econômico atrativo aos ganhos de capital.

Bértola e Ocampo (2013, p. 153) ponderam acerca do acesso desigual aos mercados financeiros internacionais por parte dos países latino-americanos. Para os autores, o México até os anos de 1880 e a Colômbia durante praticamente todo o século XIX estiveram à margem do mercado internacional de crédito, em uma situação de virtual moratória permanente. Nesse sentido, os títulos governamentais foram a fonte de recursos mais importante utilizada para financiar os investimentos nos segmentos de infraestrutura, como portos e ferrovias.

De fato, a historiografia pertinente ao tema das estradas de ferro aponta para problemas variados nesse início da introdução desse meio de transporte no país. O próprio Correa Restrepo (2015, p. 142-143) pontua que o governo colombiano assumiu a emissão de títulos da dívida pública visando financiar as linhas e assegurar os rendimentos dos capitais investidos pelas companhias privadas que

se formavam. O retorno garantido pelo governo oscilou entre 6 e 7% sobre o capital acionário subscrito pelas empresas, dando margem, segundo o autor, a um movimento especulativo em torno dos direitos de concessão para a implantação das linhas, o que fez com que uma série de projetos não fosse efetivamente concretizados. Sobre a necessidade de subsídio a ser concedido pelo governo, isto é, a chamada política de garantia de juros ao capital ferroviário, Bignon, Esteves e Herranz-Loncán (2015, p. 1285) ponderam o seguinte acerca da história da implementação das estradas de ferro na América Latina:

*..., the dependence of railway construction on government resources was also associated with its redistribution effects, which could affect the political decision whether to implement certain infrastructure projects. Railway construction involved significant changes in the price of the surrounding land and in the degree of integration of labour and goods markets, which redistributed income between regions and industries, and destroyed local rents through increased competition. Because those redistributive consequences could fuel resistance, railway development required political skills and resources to negotiate the agreement of all parties potentially affected by route of each line. In other words, government needed to buy off the approval of local elites for railway projects. Sometimes, this also required the investment of public money (through subsidies) in some unprofitable railways.*

Às vezes não, mas quase sempre, os juros garantidos sobre o capital investido na nas linhas férreas – fosse o projeto lucrativo ou não – foram necessários para tornar os trabalhos de construção e operação ferroviárias exequíveis, não somente na Colômbia, mas na maior parte dos países da América Latina. Fischer (2002), por sua vez, observa que os custos de transação envolvidos na concepção, regulamentação e fiscalização dos contratos entre investidores estrangeiros e o governo colombiano eram excessivamente elevados. Com exceção de algumas linhas, tais como a do Panamá (77 quilômetros), de Barranquilla (28 quilômetros), Bogotá (40 quilômetros) e a de Cartagena (105 quilômetros), o planejamento das construções se estendeu por longos períodos. Iniciados nas décadas de 1870 e 1880, projetos de longas extensões quilométricas, como a ligação entre Puerto Berrio a Medellín e Girardot a Facatativá, só foram concluídos em 1914 e 1908, respectivamente.

Os atrasos nas construções ocorriam em virtude do pagamento irregular dos recursos assegurados pelos departamentos e pelo governo nacional. Tal situação restringiu fortemente o planejamento das companhias construtoras, as quais tiveram que interromper com frequência seus trabalhos com o estalar das guerras civis, já que os recursos financeiros do Estado colombiano acabariam sendo dirigidos para outros fins. O empresário cubano de origem norte-americana

Francisco Javier Cisnero, por exemplo, suspendeu as atividades de construção da Ferrovia de Antioquia, em 1885, devido à interrupção do repasse do subsídio por parte dos governos da União e dos departamentos de Cauca e Antioquia<sup>5</sup>.

Outra explicação para os atrasos refere-se a fatores naturais como a topografia do território colombiano e o clima. Os trajetos das linhas de Antioquia, Puerto Wilches e do Pacífico, por exemplo, atravessavam regiões de densas florestas. O clima quente e úmido acarretava chuvas e dias de sol escaldante que comprometia a produtividade dos trabalhadores empregados na construção, além da presença constante de pragas e insetos. Enfermidades como a malária, a febre amarela e a varíola ameaçavam com frequência a mão de obra, de modo que muitos morriam nos locais de trabalho.

A oposição exercida por particulares e negociantes que atuavam nos setores que competiam com as ferrovias (vaqueiros, proprietários de caminhos etc.) ou que se sentiam preteridos pelas autoridades governamentais na concessão dos contratos de construção, também pode ser considerada uma das razões que explicam a letargia do movimento de construção das ferrovias colombianas. Isto ocorria, sobretudo, nos casos em que havia o interesse e a participação de firmas estrangeiras na concessão dos direitos sobre as linhas férreas.

Não obstante, as estradas projetadas de curtas extensões foram implementadas sem muitos atrasos: Panamá a Colón foi construída entre 1851 e 1855; Sabanilla a Barranquilla entre 1869 e 1871, com a extensão até Puerto Colombia em 1885; e o trecho Cúcuta a Puerto Villamizar foi concluído entre 1879 e 1888. Este último, a propósito, é considerado pela historiografia como um dos projetos ferroviários mais bem-sucedidos de eficiência na contratação dos trabalhos de construção. De uma extensão de 55 quilômetros, a linha foi financiada integralmente pelo capital privado de comerciantes e empresários de Cúcuta, portanto, não obteve qualquer subsídio governamental e foi exclusivamente projetada por engenheiros colombianos, como Rafael Torres Mariño (Correa Restrepo, 2015, p. 155; 2013, p. 236). Desde a época colonial, Cúcuta fora uma cidade de fronteira importante com a Venezuela, situada na intersecção de caminhos entre Santafé, Caracas e Maracaibo em direção à saída pelo mar do Caribe (Correa Restrepo, 2013, p. 232).

O capital inicial da Ferrovia de Cúcuta foi de 1.800.000 pesos ouro, obtidos por meio de um empréstimo de 120.000 libras esterlinas contraído junto à empresa *Minlos Brewery & Co.* pelo engenheiro Juan Nepomuceno González, responsável pelos estudos iniciais do projeto da linha. O custo

---

<sup>5</sup> “La guerra de 1885 comenzó como un conflicto local en agosto de 1884 en el Estado Soberano de Santander en oposición a las medidas centralistas cada vez más fuertes de Rafael Núñez. A comienzos de 1885, el conflicto se extendió al Cauca y Antioquia. Los ejércitos liberales fueron derrotados en junio en la batalla de La Humareda, pero la rendición formal solo se dio en noviembre” (Correa Restrepo, 2013, p. 238, nota de rodapé 9). Francisco Cisneros foi um homem de negócios, um personagem histórico controverso, que enriqueceu ao promover alguns projetos ferroviários na Colômbia. Além da linha de Antioquia, ele também se envolveu na construção das ferrovias de Cauca, Honda e Girardot (Cruz Santos, 1973; Bonilla, 2019, p. 208).

por quilômetro assentado ficou em \$40.594, ao passo que o capital da companhia ascendeu a \$4.500.000 visando atender aos compromissos relativos à construção da via (Correa Restrepo, 2013, p. 235).

Já a *Panama Railroad Company*, reconhecida por sua alta rentabilidade, chegou a distribuir dividendos recordes de 44% em 1867, ainda que no ano seguinte tenha caído para 20%, nível este considerado expressivo para o padrão do setor ferroviário em termos mundiais. Os anos seguintes, contudo, não foram assim tão favoráveis, de modo que se registrou uma queda da distribuição de dividendos para 3% apenas, em 1870, até se chegar ao nível em torno de 9 a 16% nos seis anos subsequentes. Observa-se que essa ferrovia transportava quase a totalidade do ouro que se extraía à época da Califórnia, nos Estados Unidos, chegando a registrar, entre 1855 e 1867, um total de 700 milhões de dólares em ouro transportado. Em 1886, diante do controle francês, a companhia transportou 320.928 toneladas de carga e 799.264 passageiros, cifras consideradas históricas para o período. A despeito do incontestável êxito econômico, Correa Restrepo (2015, p. 156) observa que:

*[...] este tipo de situaciones se convirtió en un factor desestabilizador, pues independientemente del origen de la inversión, las empresas que obtuvieron estas concesiones estaban radicadas en países como Estados Unidos o Inglaterra. La protección diplomática, e incluso militar, que podían obtener de estos países ponía a Colombia en una situación asimétrica y desigual frente a las compañías. Además, la ruta tuvo poco efecto en el desarrollo económico de Panamá y de Colombia, pues no articuló mercados internos con el comercio internacional y tampoco se dieron efectos de eslabonamiento industriales que se presentaron en otras rutas. No obstante, ésta promovió la redefinición cosmopolita y moderna de Panamá a través de la conexión interoceánica, la cual le dio un nuevo protagonismo a partir de 1855.*

Para Alvear Sanín (2008), os projetos ferroviários à época da construção da Ferrovia do Panamá resultaram da euforia manifestada por políticos e pelas classes dirigentes que idealizavam modernizar a Colômbia. As condições de muitos dos contratos de concessão foram pensadas sem a necessária realização de estudos prévios sobre as características geográficas, econômicas e demográficas do país, de modo a inviabilizar uma adequada avaliação acerca das regiões que deveriam ser atendidas pelo serviço de transporte por trilhos. A partir do fracasso de alguns desses contratos, e das perdas financeiras a eles associadas, governo, investidores estrangeiros e empreiteiros colombianos foram paulatinamente percebendo que a conjugação entre a disponibilidade de recursos financeiros com as principais atividades econômicas do país, associadas também à estabilidade política interna, não seriam fatores suficientes para conformar uma rede ferroviária extensa e integrada.

Nessa primeira fase das construções ferroviárias, outra companhia cuja história se destaca é a *Ferrocarril de Bolívar*. Além de se caracterizar por uma série de relações com empresas radicadas no exterior, algumas delas sob a direção de empresários colombianos, tal linha foi pioneira na administração governamental direta e também no modelo de operação no país por particulares mediante arrendamento. O seu projeto se desenvolveu em meio a um processo complexo de contratações que gerou custos excessivos e ações litigiosas contra o Estado colombiano que acarretaram perdas financeiras ao país. Não obstante, sua operação contribuiu decisivamente para alterar as relações de poder econômico e político na região caribenha, ao produzir o deslocamento da importância de Cartagena e Santa Maria para Barranquilla. Esta cidade emergiu como polo econômico e centro de atração de fluxos migratórios interno e externo e, na medida em que as condições de exclusividade da conexão com o mar do Caribe foram mantidas, o trecho ferroviário Puerto Colombia-Barranquilla mostrou-se rentável, produziu amplas dinâmicas de comércio exterior e, ademais, foi capaz de gerar efeitos multiplicadores da renda ao estimular novos circuitos internos de comércio no país (Correa Restrepo, 2015, p. 157-58).

O fato é que a história do sistema de transporte na Colômbia se caracteriza como um processo complexo, de modo que a posição do país entre dois oceanos e três zonas fronteiriças favoreceu um uso regionalizado e heterogêneo dos meios de transporte. Se, ao final do Oitocentos Antioquia buscava investir grandes somas de capital no setor ferroviário, em Honda, Girardot, La Dorada, na região caribenha e em outras do interior do país seus sistemas de transportes seguiam se voltando mais intensamente para a principal via fluvial do país, o rio Magdalena (Bonilla, 2019, p. 199-200). De todo modo, entre fins do século XIX e o início dos anos 1990, o café figurou como o principal produto de exportação da Colômbia e, além disso, foi nos momentos de expansão da produção cafeeira que se observou um maior impulso à instalação de linhas férreas pelo seu território.

## **2. 1910-1955: cafeicultura e expansão ferroviária**

Até os anos de 1920, os movimentos de expansão econômica da América Latina resultaram, via de regra, do bom desempenho das exportações de produtos primários, agrícolas e minerais, no sentido de que o incremento destas se processou de modo mais célere do que o do PIB, determinando assim os ciclos de crescimento econômico. Nas zonas centrais da colonização espanhola, marcadas por numerosa população indígena, surgiram historicamente três cenários: um dominado pelo eixo fazenda-comunidade camponesa; outro, pela presença de pequenos e médios produtores; e, um terceiro, pela grande propriedade. O cenário mais característico, que nos permite uma maior generalização e visões estilizadas sobre a hispanoamérica rural, é aquele no qual predominava uma estreita relação entre a fazenda de origem colonial e as comunidades camponesas indígenas. Geograficamente, tal cenário se refere à região central do México, às terras altas da Guatemala e a maior parte da região andina. O segundo cenário, o das zonas em que predominavam pequena e média

propriedades, se aplica ao caso colombiano, especialmente às regiões onde se situam os principais departamentos cafeeiros, como Antioquia e Caldas (Bértola y Ocampo, 2013, p. 140-141).

A expansão do comércio internacional durante todo o século XIX até, ao menos, a Primeira Guerra foi em grande medida resultado de significativas mudanças tecnológicas como as que reduziram os custos de transporte, tanto o do tipo transoceânico como o terrestre, além do encurtamento de rotas proporcionado pela construção dos canais de Suez e Panamá. A dependência dos mercados europeus, principalmente, estadunidense foi decisiva para a performance das exportações da América Latina após 1914. As exportações destinadas à dinâmica econômica dos Estados Unidos fizeram com que os países latino-americanos, em seu conjunto, evitassem os efeitos negativos decorrentes da desaceleração europeia que se seguiu à Primeira Guerra Mundial. Bértola y Ocampo (2013, p. 114) afirmam que o peso relativo dos Estados Unidos foi maior na América Central, Caribe e México do que na América do Sul, embora uma decomposição dos fluxos de exportação nos permite observar que os países do norte do subcontinente, Colômbia e Venezuela, já vinham demonstrando desde antes uma forte relação comercial com os Estados Unidos.

Em 1898, o café já participava com mais de 50% do total das exportações colombianas (Ramírez, 2001, p. 102), tendo o seu principal mercado consumidor os Estados Unidos. Há também estimativas apontando que da totalidade da rede ferroviária em operação no ano de 1914, cerca de 80% se destinava ao transporte do café entre as regiões produtoras e os portos de exportação, com destaque para o porto de Buenaventura na região do Valle del Cauca atendido pela linha da *Ferrocarril del Pacífico* (Beyer, 1947). Mais de 70% da carga total transportada pelas ferrovias de Barranquilla, em 1891, de Antioquia, em 1895, e de Girardot, em 1908, era composta por sacas de café.

**Quadro 2. Colômbia: transporte do café por vias férreas, 1898-1949 (quilômetros)**

Ano	Extensão ferroviária total (a)	Trechos destinados ao transporte de café (b)	b/a (%)
1898	593	423	71,3
1914	1.143	919	80,4
1922	1.571	1.382	88,0
1933	2.892	1.943	67,2
1937	3.060	1.928	63,0
1949	3.426	2.246	65,6

Fonte: Ramírez (2001, Cuadro 5, p. 103).

Ramírez (2001) investigou quantitativamente a relação entre o desenvolvimento da rede de estradas de ferro na Colômbia com a expansão das exportações do café no período de 1905 a 1955, por meio da análise de séries temporais, de teste de causalidade (Granger) e da estimação de vetores autoregressivos (VAR). Semelhante ao caso de São Paulo, principal estado produtor de café no Brasil

nesse mesmo período, a autora encontrou uma dupla causalidade, isto é, ao mesmo tempo em que as ferrovias colombianas estimularam o aumento da produção cafeeira, elas também receberam um impulso que acarretou na ampliação dos trechos construídos. No entanto, a malha ferroviária se expandiu pouco, em comparação a rede paulista no Brasil, e também de modo pouco integrado dado a instalação das principais linhas férreas ter ocorrido em espaços físicos dispersos e apartados uns dos outros<sup>6</sup>.

Algumas conclusões da pesquisadora corroboram os resultados alcançados por McGreevy (1971) que, inclusive, estimou a poupança social (*social saving*)<sup>7</sup> gerada por um grupo composto por seis ferrovias cafeeiras colombianas (Antioquia, Cúcuta, Girardot, Tolima, Pacífico e La Dorada). O índice estimado pelo autor é de 3,5% do PIB da Colômbia de 1924, considerado baixo em comparação às estimativas calculadas para outros países latino-americanos.

Ramírez (2001) também realizou exercício de mensuração semelhante para o ano de 1927, ao chegar a um índice mais elevado de 7,8%, a partir de um cenário no qual o modo alternativo de transporte seria as já mencionadas bestas de carga. Para o caso do Brasil, em 1913, o índice da poupança social é significativamente mais elevado, de 22% do PIB, segundo cálculos de Summerhill (2003). Mesmo assumindo uma inelasticidade-preço da demanda do frete ferroviário (elasticidade de - 0,5), as poupanças sociais desses dois países continuam bem discrepantes: Colômbia, 4,1% do PIB de 1927; e Brasil, 11,2% do PIB de 1913.

De acordo com Herranz-Loncán (2014, p. 16-17), os países que lograram construir grandes sistemas ferroviários no período anterior à Primeira Guerra, tiveram pelo menos uma parte do aumento de suas taxas de crescimento econômico diretamente associada ao desenvolvimento do setor ferroviário. No caso da América Latina, tal argumento se aplica ao México, Argentina e Brasil. Já para os países que formaram pequenos sistemas ferroviários, a ideia é invalidada. São os casos, por exemplo, do Uruguai, Peru e da própria Colômbia, que juntos, em 1912, somavam 6.859 quilômetros de vias férreas contra 76.150 quilômetros, de Argentina, México e Brasil.

### **Quadro 3. Extensão ferroviária em relação ao território e per capita, 1870-1910/13-1930 (quilômetros)**

<sup>6</sup> A respeito das estradas de ferro de São Paulo, recomenda-se: Saes (1981) e Grandi (2013).

<sup>7</sup> A abordagem da poupança social (*the social saving approach*) se define pela diferença entre o custo real do frete de transporte por ferrovia, em um determinado ano, e o custo de transporte das mesmas quantidades, e pelas mesmas distâncias percorridas, sem a presença da ferrovia. Para um aprofundamento sobre o método contrafactual aplicado nesse tipo de abordagem, indica-se: Fogel (1964), Fishlow (1965), O'Brien (1977) e Summerhill (2003).

País	Total			km/1000 km <sup>2</sup> de território			km/1000 habitantes		
	1870	1910	1930	1870	1910*	1930	1870	1913	1930
Colômbia	107	988	3262	0.1	0.9	2.9	0.03	0.20	0.36
México	572	19797	23345	0.3	9.9	11.7	0.04	1.71	1.40
Peru	669	2043	4522	0.5	1.6	3.5	0.30	0.60	0.57
Brasil	745	21326	32478	0.1	2.5	3.8	0.08	1.04	0.99
Argentina	732	27994	38120	0.3	10.1	13.7	0.41	4.16	3.19
Uruguai	20	2373	2745	0.1	13.5	15.6	0.06	2.19	1.63

\* Para o Peru, o ano considerado foi o de 1904.

Fonte: Kuntz Ficker (2015, Apêndice); Bértola y Ocampo (2013, Cuadro III.8., p. 120).

Bignon, Esteves e Herranz-Loncán (2015) apontam para uma outra dupla causalidade relacionada às ferrovias latino-americanas, entre as receitas dos governos nacionais e o desenvolvimento do setor. Primeiro, eles identificam a correlação, corroborada pela historiografia, entre o crescimento das exportações e os investimentos ferroviários ao apontarem para o viés cargueiro dos trens que operavam na América Latina, principalmente na Argentina, Brasil, México, Peru, Uruguai e Costa Rica. O Quadro 3 acima, indica que Argentina e Uruguai são os países com melhor desempenho em relação ao investimento ferroviário, tanto em termos per capita como em relação à cobertura territorial. Em contrapartida, a Colômbia apresenta o pior desempenho relativo a esses dois parâmetros, atrás inclusive do Peru, que também constituiu um sistema ferroviário modesto em termos de extensão quilométrica no período de 1870 a 1930.

Também, a relação entre o tamanho da rede ferroviária e as exportações com a densidade demográfica coloca a Colômbia em último lugar segundo a amostra do estudo dos autores, composta por dezoito nações latino-americanas. Atrás de El Salvador, Equador, Honduras, Venezuela, entre outros países, a Colômbia é definitivamente um caso que chama a atenção em virtude do atraso e da letargia com que o país buscou desenvolver o seu sistema de transporte por trilhos. No que tange ao território, os países mais bem posicionados, em 1913, são por ordem: Porto Rico, Cuba, Uruguai, Costa Rica, El Salvador, Argentina, Chile e México. Já com respeito à população com base nesse mesmo ano, o ranking é liderado pela Argentina, seguida por Chile, Uruguai, Costa Rica, Cuba, México, Brasil e Honduras (Bignon, Esteves e Herranz-Loncán, 2015, Table 1, p. 1282). A isso, Ramírez (2001, p. 107-108) acrescenta que:

*Por lo tanto, aunque los ferrocarriles fomentaron y fueron importantes en las exportaciones de café, éstos fueron rápidamente reemplazados por las carreteras perdiendo los trenes importancia en el transporte de carga. El problema fue que los ferrocarriles en Colombia se construyeron relativamente tarde. El auge en la construcción de los ferrocarriles coincidió con la época en la cual el desarrollo del transporte automotor estaba tomando impulso y por esta razón éstos reemplazaron a los ferrocarriles en el transporte de carga, incluido el café. Las*

*políticas de transporte en Colombia no permitieron la consolidación de un sistema en el cual tuvieran cabida los diferentes medios de transporte. A lo largo del tiempo, estas políticas llevaron al fortalecimiento del transporte por carreteras en detrimento del transporte férreo y fluvial.*

O argumento da autora pode ser validado quando se analisa os dados do Quadro 4 a seguir, que sugerem uma evidente substituição do transporte ferroviário pelas estradas de rodagem. Em primeiro lugar, é notório o fato dos trechos ferroviários estarem situados exclusivamente nos departamentos cafeeiros, o que reforça ainda mais a evidente relação entre a cafeicultura e o desenvolvimento das ferrovias na Colômbia. Em segundo lugar, observa-se que a evolução da quilometragem rodoviária também ocorreu fundamentalmente nesses mesmos departamentos, nos quais a cafeicultura predominava em meados dos anos 1950 como atividade econômica principal destinada à exportação.

**Quadro 4. Colômbia: área, população e distribuição relativa de ferrovias e rodovias em 1955**

Departamentos	Área		População		Ferrovias		Rodovias	
	Total (Km2)	(%)	Total	Por Km2	(Km)	(%)	(Km)	(%)
<b>Cafeeiros</b>								
Antioquia	63.000	5,5	1.712.090	27,18	341	11,1	2.888	10,7
Boyaca	60.133	5,3	820.320	13,64	179	5,8	1.757	6,5
Caldas	12.963	1,1	1.183.310	91,28	376	12,3	2.702	10,0
Cauca	30.724	2,7	474.360	15,44	116	3,8	1.223	4,5
Cundinamarca	23.140	2,0	1.797.130	77,66	591	19,3	2.873	10,6
Huila	19.828	1,7	322.910	16,29	70	2,3	1.075	4,0
Magdalena	46.803	4,1	441.380	9,43	95	3,1	1.823	6,7
Nariño	52.193	4,6	599.680	11,49	105	3,4	1.303	4,8
N. Santander	20.193	1,8	400.370	19,83	60	2,0	1.480	5,5
Santander	30.138	2,6	793.330	26,17	162	5,3	2.174	8,0
Tolima	22.393	2,0	772.970	34,52	322	10,5	3.298	12,2
Valle del Cauca	20.430	1,8	1.335.410	65,37	417	13,6	2.267	8,4
<b>Não-cafeeiros</b>								
Atlântico	3.452	0,3	496.670	143,88	-	-	260	1,0
Bolívar	36.136	3,2	724.000	20,04	-	-	764	2,8
Córdoba	24.290	2,1	350.280	14,42	-	-	242	0,9
Chocó	47.468	4,2	137.770	2,90	-	-	209	0,8
Arauca	25.830	2,3	13.920	0,54	-	-	-	-
Caquetá	112.990	9,9	60.170	0,53	-	-	-	-
La Guajira	21.000	1,8	111.050	5,29	-	-	-	-
Meta	85.220	7,5	73.320	0,86	-	-	-	-
S. Andrés e Prov.	55	-	5.400	98,18	-	-	-	-
Amazonas	124.340	10,9	8.030	0,06	-	-	-	-
Vaupés	152.449	13,4	9.640	0,06	-	-	-	-
Vichada	102.990	9,0	13.560	0,13	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>1.138.158</b>	<b>100,0</b>	<b>12.657.070</b>	<b>-</b>	<b>2834</b>	<b>100,0</b>	<b>26.338</b>	<b>100,0</b>

Fonte: CEPAL (1958, p. 21-22).

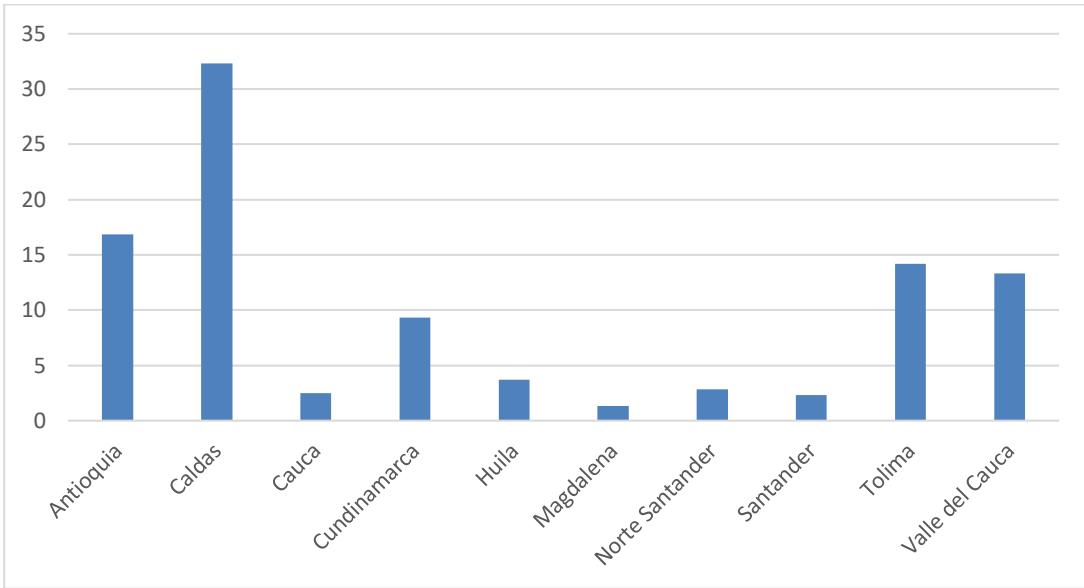
Como se refere Braudel (2015 [1949], p. 312), “não são os espaços geográficos que fazem a história, e sim os homens, senhores ou inventores desses espaços”. Nesse sentido, o espaço geoeconômico

colombiano é produto insofismável da cafeicultura e, portanto, os departamentos de maior densidade demográfica são, por ordem, Cundinamarca, com uma população de 1.797.130 habitantes, seguido por Antioquia (1.712.090 habitantes), Valle del Cauca (1.335.410 habitantes) e Caldas (1.183.310 habitantes), todos zonas cafeeiras. Nesses departamentos, se localizam também importantes centros urbanos como a capital Bogotá (Cundinamarca), Medellín (Antioquia) e Cali (Valle del Cauca).

Tal como em outras localidades ao redor do globo, as cidades colombianas vivem da ocupação do espaço por meio de seus “feixes de estradas, seus locais de escoamento, suas sucessivas adaptações, suas evoluções lentas e bruscas” (Braudel, 2015 [1949], p. 421). Portanto, as representações históricas que a vida econômica dessas cidades evoca são imagens de percursos, rotas, circulação de bens e serviços, de perpétuo movimento. É por isso que com respeito aos sistemas de transporte, no qual a concorrência se verifica em todas as épocas (Braudel, 2015 [1949], p. 390), observa-se também uma concentração espacial nessas mesmas regiões cafeeiras: Cundinamarca respondia por 19,3% da rede ferroviária total do país em 1955; Valle del Cauca por 13,6%; Caldas por 12,3%; Antioquia por 11,1%; e Tolima por 10,5%.

A localização dos trechos rodoviários não altera essa configuração, haja vista que Tolima computava 3.298 quilômetros de rodovias nesse mesmo ano de 1955, seguido por Antioquia (2.888 quilômetros), Cundinamarca (2.873 quilômetros), Caldas (2.702 quilômetros) e Valle del Cauca (2.267 quilômetros). Isto corresponde a um pouco mais da metade de toda a rede rodoviária colombiana no ano indicado, ou seja, aproximadamente 52% das rodovias existentes no país se situavam nesses cinco departamentos que, como já se pontuou, correspondem às regiões cafeeiras do país. De fato, as principais rodovias da Colômbia foram construídas nessas regiões, especialmente na parte centro-occidental do país, de modo que 92% das vias estão localizadas nos doze departamentos cafeeiros indicados no Quadro 4 acima. Destes, os cinco departamentos supramencionados se destacam entre os principais produtores de café da Colômbia e que, em 1955/56, foram responsáveis por mais de 85% da produção cafeeira total do país.

**Figura 1. Colômbia: produção cafeeira por departamentos, média trienal – 1954-56 (%)**



Fonte: CEPAL (1958, Cuadro 13, p. 26).

A figura acima nos permite definir quatro grupos distintos dentre os principais departamentos produtores de café da Colômbia. O primeiro grupo é composto por um único departamento, que desonta como líder absoluto, sendo responsável por um terço da produção cafeeira do país. Trata-se do departamento de Caldas, que, em valores médios para o triênio 1954-56, produziu 115.317 toneladas de café, equivalente a 32,3% do total produzido pelo país. O segundo grupo compreende quatro departamentos, Antioquia, Tolima, Valle del Cauca e Cundinamarca, ao passo que o terceiro reúne outros quatro, Huila, Norte Santander, Cauca e Santander. Por fim, o quarto agrupamento corresponde a tão somente um departamento, denominado Magdalena. Em média, sua participação relativa, no referido triênio, foi de apenas 1,4% da produção colombiana de café. O quadro a seguir apresenta o conjunto das proporções acerca dessa produção em meados dos anos 1950.

**Quadro 5. Colômbia: produção cafeeira por departamentos, safras 1953/54, 1954/55 e 1955/56**

Departamentos	1953/54		1954/55		1955/56	
	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%
Antioquia	62.163	16,71	58.758	17,67	59.600	16,29
Caldas	121.947	32,81	106.803	32,13	117.202	32,04
Cauca	9.070	2,44	8.103	2,44	9.464	2,59
Cundinamarca	37.725	10,15	33.242	10,05	28.547	7,80
Huila	11.976	3,22	12.184	3,67	15.498	4,24
Magdalena	4.503	1,21	4.963	1,49	4.963	1,36
Norte Santander	10.770	2,90	9.193	2,77	10.484	2,86
Santander	7.842	2,11	8.191	2,46	8.582	2,35
Tolima	50.446	13,57	45.188	13,59	56.075	15,33
Valle del Cauca	50.984	13,72	41.257	12,41	50.042	13,68
<b>Total</b>	<b>367.426</b>	<b>100</b>	<b>327.882</b>	<b>100</b>	<b>360.457</b>	<b>100</b>

Fonte: CEPAL (1958, Cuadro 13, p. 26).

Um olhar sobre os dados parece corroborar os argumentos de Ramírez (2001) sobre a relação entre café e ferrovias na Colômbia e de Bignon, Esteves e Herranz-Loncán (2015) sobre a dependência dos recursos e subsídios públicos para o desenvolvimento do setor ferroviário nos países da América Latina. A este respeito, o caso da Colômbia se mostra paradigmático em nossa avaliação e explica, em grande medida, as razões do atraso e da diminuta evolução da rede ferroviária do país. Buscar-se-á evidenciar melhor este ponto na última seção do texto a seguir.

#### **4. Considerações finais**

A historiografia especializada no tema deste estudo tem assinalado que a fase de maior expansão das estradas de ferro colombianas ocorreu entre 1910 e 1930, ou seja, durante o auge do *boom* exportador do café. Outra característica importante refere-se às origens do capital ferroviário. Em sua maioria, as empresas que construíram e operaram os trens na Colômbia eram provenientes da Inglaterra e Estados Unidos, principalmente, mas também, em menor grau, França e Alemanha. Kuntz Ficker (2015, p. 30) menciona que a política de subsídio governamental podia implicar em sobrecapitalização das companhias e no comprometimento da avaliação correta, por parte do governo, da questão do custo efetivo dos projetos de linhas que eram propostos pelos grupos empresariais interessados em adquirir as concessões ferroviárias. Tal situação podia também redundar na construção de trechos evidentemente pensados para fins especulativos, isto é, cujo objetivo se vinculava muito mais à obtenção das garantias de retorno ao capital investido do que, propriamente, à adequada provisão do serviço de transporte por trilhos.

É indubitável, contudo, a representatividade do frete cafeeiro para a garantia da lucratividade de algumas das principais ferrovias colombianas: Antioquia, Pacífico, Cúcuta, La Dorada, Girardot, La Sabana e Tolima. Algumas destas se articulavam à principal artéria de comunicação interior do país a qual já nos referimos, o rio Magdalena. Tal conexão ferro-fluvial se fez presente nos trechos das linhas de Antioquia (Puerto Berrío), Cúcuta (Puerto Villamizar), La Dorada (Honda) e La Sabana (Puerto Salgar), para citar alguns dos casos mais representativos.

À função de conexão das zonas cafeeiras com o mercado exportador proporcionada por essa intermodalidade de meios de transporte, por terra e por rio, se soma o papel exercido de integração das diferentes regiões do país e de abertura de novos eixos de colonização agrícola. Em outras palavras, as rotas ferro-fluviais dinamizaram a economia colombiana, em termos regionais, e induziram o surgimento de circuitos agropecuários e mineradores no interior dos departamentos, como aponta Kuntz Ficker (2015, p. 41). Não obstante a tais aspectos, a mesma pesquisadora observa o seguinte a respeito dos efeitos econômicos diretos decorrentes dos investimentos ferroviários na Colômbia:

*... no sólo la red ferroviaria fue pequeña y de construcción tardía, sino que la comunicación fluvial ofreció una alternativa eficiente y económica durante todo el periodo. Ello explica que, en la estimación máxima proporcionada por María Teresa Ramírez, el ahorro social haya sido a lo sumo de 8% del PIB en 1927. [...] En países dotados de medios de transporte fluvial, como Colombia, los ferrocarriles quedaron atrapados entre dos modelos que, por distintas razones, los marginaban: la carga de alto valor fue crecientemente movilizada mediante vehículos automotores, mientras que la de valor más bajo recurrió, siempre que fue posible, al transporte fluvial. De ahí que, en el mediano y largo plazos, la competencia de otros medios de transporte, fundamentalmente del carretero, actuó como un factor que ayudó al prolongado ocaso del sector ferroviario (Kuntz Ficker, 2015, p. 44 e 54).*

Ocaso ferroviário, esta é a imagem construída pela pesquisadora que devemos examinar nestas últimas linhas, à guisa de conclusão. O que se quer efetivamente dizer com o prolongado ocaso ferroviário e o que o explicaria? Vimos ao longo deste trabalho que as razões que levaram ao atraso e a letargia do desenvolvimento ferroviária na Colômbia são multifatoriais e nisso reside a explicação para o referido ocaso. Nestes termos, resta-nos sumarizar, de modo não hierárquico, os principais fatores causais, portanto, das dificuldades experimentadas pelas ferrovias colombianas entre 1870 até a estatização do setor em meados da década de 1950.

Em primeiro lugar, há estudos, como o de Guevara (1986), que apontam para o fato da classe empresarial da Colômbia ter optado, historicamente, por diversificar seus investimentos em outros setores em vez do ferroviário, por exemplo, no comércio, nos setores financeiro e bancário, na mineração, em fazendas e na produção agrícola. Este fator contribuiu para uma reiterada dependência do capital estrangeiro com respeito aos investimentos nos projetos de infraestrutura de transporte, diferença marcante em relação à origem do investimento ferroviário, por exemplo, em São Paulo, onde predominou as inversões de capital realizadas pelos cafeicultores nacionais.

Em segundo lugar, a concorrência e coexistência dos meios de transporte fluvial e terrestre prejudicou o setor ferroviário colombiano, como apontado no trecho supracitado. De fato, argumenta-se a respeito da separação entre cargas pesadas e baratas, de um lado, e leves e valorizadas, de outro. Kuntz Ficker (2015) destaca o fato dos veículos automotores terem absorvido parcelas significativas do tráfego ferroviário de bens de alto valor, ao passo que a “estrada móvel” representada pela navegação no rio Magdalena sempre se mostrou uma alternativa viável ao transporte das mercadorias de menor valor.

Em terceiro e último lugar, o recorrente ocaso histórico das ferrovias colombianas se associa intrinsecamente à sua dependência das receitas fiscais do Estado que, por sua vez, estiveram

invariavelmente condicionadas ao nível da arrecadação dos impostos sobre o comércio exterior do país, isto é, às tarifas alfandegárias. Estas são apuradas por meio do volume transacionado pela Colômbia com o resto do mundo. Como enfatizado por Bignon, Esteves e Herranz-Loncán (2015), a intervenção estatal foi fundamental para a implementação e expansão das ferrovias latino-americanas que, por sua vez, se mostraram um elemento crucial para a integração dos países ao mercado internacional de commodities agrícolas e minerais e para o desenvolvimento fiscal dessas nações.

As estimativas realizadas pelos autores indicam que alguns desses países, como é o caso da Colômbia, se depararam com dificuldades estruturais, conjunturais e institucionais caracterizadas por situações nas quais o comércio exterior e, consequentemente, as receitas governamentais não crescerem de modo consistente ao longo do tempo, em virtude do desenvolvimento insuficiente da rede ferroviária. Simultaneamente, tal possibilidade de evolução da rede foi obstaculizada graças ao baixo nível do comércio exportador-importador da Colômbia, que acabou por conduzir à escassez de recursos financeiros estatais. Assim, sustentam os autores:

*..., the prolonged stagnation of railway construction in Colombia, which originated in the difficulties that this country faced in its attempts to increase exports and government revenues, contrasts with the sustained expansion of the rail systems of Argentina, Uruguay, and Mexico (from 1879), which was closely associated with their growing involvement in world trade* (Bignon, Esteves and Herranz-Loncán, 2015, p. 1297).

Embora um exame mais aprofundado sobre o comércio exportador da Colômbia extrapole os limites deste estudo, há evidências estatísticas suficientemente coligidas pelos autores supracitados que endossam a validade desse argumento, que relaciona o desenvolvimento ferroviário insuficiente do país com sua baixa inserção no comércio internacional e o consequente impacto sobre os recursos fiscais do Estado colombiano que, por conta dessa identificada dupla relação causal, não foi capaz de prover o financiamento e estimular os investimentos, em níveis adequados, para a devida promoção do sistema ferroviário do país.

## Referências bibliográficas

- Alvear Sanín, J. (2008). *Historia del Transporte y la Infraestructura en Colombia, 1492-2007*. Bogotá, Ministerio de Transporte.
- Bértola, L. y Ocampo, J. A. (2013). *El desarrollo económico de América Latina desde la Independencia*. México, Fondo de Cultura Económica.
- Beyer, R. C. (1947). *The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1940*. Ph.D. Dissertation, University of Minnesota.
- Bignon, V., Esteves, R., and Herranz-Loncán, A. (2015). Big push or big grab? Railways, government activism, and export growth in Latin America, 1865-1913. *Economic History Review* 68, n. 4, pp. 1277-1305.

- Bonilla, Y. C. (2019). Historicidad del transporte en Colombia, un proceso de transición y rupturas. *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos* 69, pp. 193-217.
- Braudel, F. (2025 [1949]). *O Mediterrâneo e o mundo mediterrâneo na época de Filipe II*. Vol. 1. Trad. 2<sup>a</sup> ed. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL (1958). *El café en América Latina: problemas de la productividad y perspectivas*. I. Colombia y El Salvador (Informe preparado con arreglo al programa conjunto de la Comisión Económica para América Latina y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación). México, Naciones Unidas.
- Correa Restrepo, J. S. (2015). "Colombia". In S. Kuntz Ficker (coord.). *La expansión ferroviaria en América Latina*. México, El Colegio de México.
- Correa Restrepo, J. S. (2013). Café y transporte en Colombia: el Ferrocarril de Cúcuta. *Revista de Economía Institucional* 15, n. 29, pp. 227-251.
- Cruz Santos, A. (1937). *Por caminos de tierra, mar y aire*. Bogotá, Editorial Kelly.
- Fischer, T. (2002). El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera. *Monografía de Administración* n. 60. Bogotá, Universidad de los Andes.
- Fishlow, A. (1965). *American Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy*. Cambridge, Harvard University Press.
- Fogel, R. W. (1964). *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. Baltimore, John Hopkins Press.
- Grandi, G. (2013). *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. São Paulo, Alameda.
- Guevara, C. D. L. de (1986). *El empresariado colombiano : una perspectiva histórica*. Bogotá, Pontificia Universidad Javeriana, Programa de Postgrado en Economía.
- Herranz-Loncán, A. (2014). Transport technology and economic expansion: the growth contribution of railways in Latin America before 1914. *Revista de Historia Económica* 32, n. 1, pp. 13-45.
- Kuntz Ficker, S. (2015). "La experiencia ferroviaria en América Latina: una introducción". In S. Kuntz Ficker (coord.). *La expansión ferroviaria en América Latina*. México, El Colegio de México.
- McGreevey, W. P. (1971). *An Economic History of Colombia, 1845-1930*. Cambridge, Cambridge University Press
- O'Brien, P. (1977). *The New Economic History of the Railways*. London, Croom Helm.
- Ramírez, M. T. (2001). Los ferrocarriles y su impacto sobre la economía colombiana. *Revista de Historia Económica* 19, n. 1, pp. 81-122.
- Saes, F. A. M. de (1981). *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo, Hucitec.
- Summerhill, W. R. (2003). *Order against Progress: Government, Foreign Investment, and Railroads in Brazil, 1854-1913*. Stanford, Stanford University Press.