

Ferrocarriles y población en Colombia, influencias de la economía cafetera de inicios del siglo XX¹

*Population and railroads in Colombia: the relevance
of the coffee plantation-economy at the beginnings
of the XXth century*

JORGE APONTE²

... cuando se reestablecieron del desconcierto de los silbatazos y resoplidos, todos los habitantes se echaron a la calle y vieron a Aureliano triste saludando con la mano desde la locomotora, y vieron hechizados el tren adornado de flores que por primera vez llegaba con ocho meses de retraso. El inocente tren amarillo que tantas incertidumbres y evidencias, y tantos halagos y desventuras, y tantos cambios, calamidades y nostalgia había de llevar a Macondo.

*Gabriel García Márquez
Cien años de soledad*

INTRODUCCIÓN

La historia de Colombia se puede ver desde las formas de la ocupación de su territorio. El río Grande de la Magdalena sustentó la colonización desde los tiempos coloniales y durante los primeros años republicanos fue el eje de la comunicación con el exterior. Sin embargo, los cultivos de café, la

1. Documento preliminar.

2. Departamento de Geografía UAM: jorge.aponte@uam.es

construcción de las vías para exportar el producto y la apertura del canal de Panamá, todos a inicios del siglo XX generaron condiciones para que se generara una particular organización del territorio nacional que determinaría las formas de ocupación posteriores y las características de los procesos de modernización del Estado colombiano articulado a sus particulares desarrollos regionales.

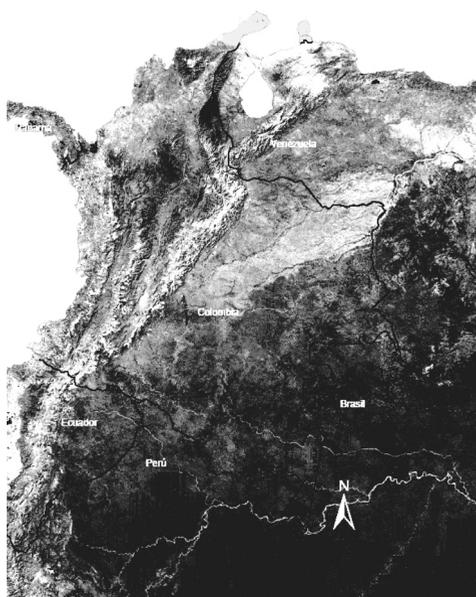
De este modo, se podría pensar que la primera mitad del siglo XX genera las bases del proceso industrializador de la segunda mitad del siglo y la conformación de un incipiente mercado interno. Ambos claro reflejo de una particular forma de construir el país como exportador de productos primarios hacia el exterior, a través de una red viaria poco articulada y dependiente de las necesidades de exportación mas que de integración del territorio.

ESPACIO Y TERRITORIO COLOMBIANO

Colombia, país intertropical suramericano ubicado en el extremo noroccidental del subcontinente, es un país cuya orografía marca fuertemente la configuración de su territorio. Una compleja cadena montañosa que hace parte del sistema andino, formada por tres unidades diferentes de relieve, fruto del encuentro de diferentes capas tectónicas y modelado por la incisiva acción de sus múltiples ríos, configuran un espacio de difícil comunicación aun en nuestros días (ver mapa 1).

La conjunción de estos factores conllevan a pensar a Colombia como un país fundamentalmente diverso. Dicha diversidad es no solamente expresada en sus paisajes y procesos físicos territoriales sino también en sus diferentes formas de ocupación a través de una particular acción atrópica sobre el espacio. De este modo, Colombia puede ser dividida en 5 subregiones (región caribe, pacífica, andina, orinoquia y amazonia) que configuran procesos físicos, ambientales y atrópicos que caracterizan su territorio (ver mapa 2). Es de resaltar que todo el sistema productivo colombiano se ha centrado en los valles interandinos del río Cauca y Magdalena, que configuran la región andina, razón por la cual es desde esta región dónde se han establecido los procesos productivos del país y donde se ha acentuado la mayoría del a población, dejando una indeleble marca en el territorio (ver mapa 3).

MAPA 1



Fuente: Elaboración propia.

MAPA 2. REGIONES DE COLOMBIA



Fuente: Elaboración propia.

MAPA 3



Fuente: Elaboración propia.

ECONOMÍA Y TERRITORIO DESDE LOS VALLES ANDINOS

Las economías de exportación y de explotación minera, se forjaron a través de las aguas turbias del caudaloso río Magdalena. El acceso a las áreas de explotación y cultivo, sólo fue posible a través de una amplia red de caminos y trochas que transportarían las riquezas que generaba el país desde los tiempos coloniales hasta la construcción de sistemas modernos de comunicación a lo largo del siglo XX (Salazar, 2000).

Sin embargo, las grandes haciendas cafeteras de Tolima, Cundinamarca y Santander ubicadas en las cercanías del valle del río Magdalena, vieron en la construcción de ferrocarriles una nueva forma de llevar sus productos al río, una forma que era más económica que la mula, principal medio de transporte hasta entonces y que conseguía colocar más rápidamente los productos en los barcos que los llevarían a los puertos del Caribe, y de ahí a los mercados internacionales.

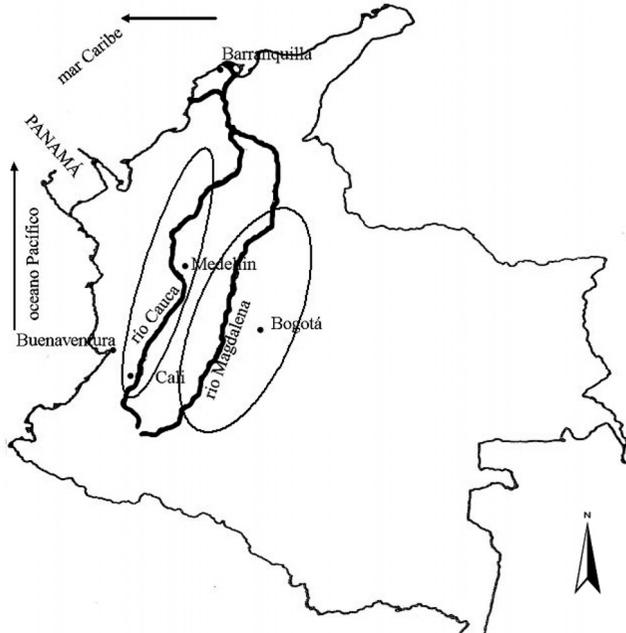
El ferrocarril entonces comenzó a desarrollarse como una tentativa de los grandes hacendados cafeteros para comerciar el principal producto de sus haciendas. Unos incipientes tendidos férreos que comunicaron las grandes haciendas con el río Magdalena y a través de este con los puertos en el

Caribe que llevarían el grano hacia Europa y Estados Unidos, fueron las primeras infraestructuras férreas colombianas a finales del siglo XIX.

ECONOMÍA CAFETERA EN LOS ALBORES DEL SIGLO XX

La Colombia andina se desarrolla territorialmente en dos ejes determinados uno por el valle del río Magdalena, donde se genera el modelo de gran hacienda cafetera y otro por el valle del río Cauca, que concentra la economía cafetera minifundista durante el segundo periodo productivo del café que condujo a hacer de este producto el principal motor de la economía colombiana (Palacios, 1983). Es a través de estos ejes y la configuración de centralidades como Bogotá para el eje del Magdalena y Cali o Medellín para el del Cauca, que se configura entre ellos y sus periferias cercanas todo el tejido secundario y terciario de la economía colombiana, y es asimismo en sus alrededores donde se genera un incipiente mercado interno que dinamizaría la economía colombiana a comienzos de siglo XX (Kalmanovitz, 2003) (mapa 4).

MAPA 4. EJES PRODUCTIVOS DE LA REGIÓN ANDINA



Fuente: Elaboración propia.

Entre la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX se consolida la industria cafetera, base de la economía colombiana hasta los años setenta, sin embargo sólo hasta la primera década del siglo XX se pudo mantener la gran hacienda cafetera. La época posterior a la Guerra de los Mil Días³, comienza a consolidar el pequeño propietario cafetero, que vendría a ser el grueso de la base productiva de la economía del grano (Palacios, 1983; Bejarano, 1980). La industria cafetera, no se caracterizó por ser un fenómeno rural de extracción campesina, sino que sus formas de producción y de acumulación de riqueza han estado ligados a sectores urbanos y al comercio desde las trilladoras de café de propiedad de las élites antioqueñas, bogotanas y extranjeras (Palacios, 1983). Los buenos precios del café en la primera mitad del siglo XX, y el creciente mercado estadounidense, impulsan un desarrollo continuado de la exportación cafetera, pese a la restricción del mercado europeo en la Primera Guerra Mundial.

Aunque según Palacios uno de los principales autores sobre la historia del café en Colombia, no fue determinante la construcción de ferrocarriles para el transporte del grano en el primer ciclo productivo cafetero centrado en el valle del Magdalena (Palacios, 1983), él reconoce su importancia en el segundo ciclo liderado por la colonización antioqueña de los valles interandinos de la vertiente del río Cauca (Palacios, 1983).

Pese al reconocimiento de Palacios, la poca efectividad de las redes ferroviarias de comienzos de siglo en la vertiente del Magdalena, se explica por el gran número de empresas estadounidenses e inglesas que dominaron el comercio en esos primeros años del siglo XX ya que estos, construían y abandonaban los tendidos férreos, dependiendo de sus intereses y cobraban fletes de transporte, muchas veces impagables, incluso por los mismos propietarios de las haciendas (Vega, 2002); el dominio extranjero sobre las rutas de comunicación entre el río Magdalena y los ferrocarriles que en él terminaban, suscitó fuertes protestas de los hacendados cafetaleros (Vega, 2002); sin embargo, es evidente que al crecer el negocio del café hacia la vertiente del río Cauca, también lo hacen los tendidos férreos, en busca de cargas que transportar, a través de iniciativas privadas como con el apoyo tácito y muchas veces discursivo de los gobiernos colombianos de la época a la construcción de vías férreas nacionales (Carrizosa, 2001).

3. La Guerra de los Mil Días fue una guerra civil que asoló a Colombia entre 1899 y 1902 que enfrentó a miembros de los partidos Conservador y Liberal por el control del Estado y que determinó su configuración y su organización política posterior.

Los años treinta del siglo XX, motivaron un decidido impulso al ferrocarril para comunicar las plantaciones con los puertos, constituyendo un decidido incremento de la red ferroviaria, la cuál representó según Mc Greevey, el 95% del aumento de las exportaciones de café (Carrizosa, 2001)⁴. Sin embargo aunque este desarrollo viario facilitó la exportación del grano por el puerto del Pacífico, no consiguió que este tejido viario pudiera enlazar las diferentes regiones del país, consiguiendo que el tejido viario que enlazaban los ferrocarriles, fuera solamente funcional a los intereses del comercio exterior que dinamizaban la economía colombiana y no como un mecanismo de integración territorial.

El río Magdalena que desemboca en el mar Caribe, fue el eje de la economía nacional hasta que fue desplazado por su deterioro y por el puerto de Buenaventura, en el océano Pacífico, lo cual hizo que se generara la fuerte relación entre la zona cafetera del sur oriente antioqueño y el Valle del Cauca, dirigiendo sus exportaciones a través de el puerto de Buenaventura. Este puerto, se comenzó a volver importante al abrirse el canal de Panamá (construido en 1914) que comunica el océano Pacífico con el mar Caribe, dando salida a los barcos que partían del puerto colombiano. Así desde comienzos de siglo, la ruta que de Pereira conduce a Buenaventura pasando por Palmira, fue bastante transitada por los sacos de café y de azúcar, llegando a transportar según Mc Greevey (citado por Latorre), el 60% de las exportaciones del país para 1944 (Latorre, 1986).

Pese al creciente auge del ferrocarril por la vía del pacífico, que se generó gracias a las economías agro exportadoras del sur occidente colombiano, el río Magdalena siguió teniendo importancia, en la parte media y baja de su cauce, siendo vital para Barrancabermeja, zona de extracción petrolera, Puerto Wilches que comunica con las zonas productoras de Santander y Puerto Berrio, que comunica a Medellín y Bello con el río.

Curiosamente, la totalidad de la malla férrea tendida en 1938 se puede ver concentrada en dos regiones: Una en la región dominada por la cordillera Oriental entre Santander, Boyacá, Cundinamarca, Tolima y Huila, que comprenden la primera región de explotación del café en una forma hacendaria y que unen sus caminos hacia Bogotá y desde allí, se comunican con el río Magdalena. La segunda, determinada por la colonización antioqueña entre Caldas, Valle del Cauca y Cauca, comunicándose con Cali para desde allí, sacar los productos hacia el puerto de Buenaventura (ver mapa 5).

4. Mc Greevey, W. (1975): *Historia económica de Colombia*. Bogotá, Tercer Mundo.

MAPA 5. FERROCARRILES DE COLOMBIA 193



Localidades Id, Ciudad: 1. Santa Marta. 2. Puerto Colombia. 3. Barranquilla. 4. Fundación. 5. Calamar. 6. Cartagena. 7. Gamarra. 8. Ocaña. 9. Cucuta. 10. Puerto Villamizar. 11. Encontrados. 12. Puerto Wilches. 13. Puerto Berrio. 14. Medellín. 15. Venecia. 16. La Pintada. 17. Tunja. 18. La Dorada. 19. Honda. 20. Mariquita. 21. Armero. 22. Engativa. 23. Bogotá. 24. La Caro. 25. San Miguel. 26. Ambalema. 28. Ibagué. 29. El Espinal. 30. Nata-galma. 31. Neiva. 32. Armenia. 33. Pereira. 34. Manizales. 35. Zarzal. 36. Palmira. 37. Cali. 38. Pradera. 39. Tim-ba. 40. Santander. 41. Popayán. 42. Buenaventura. 43. El Diviso. 44. Tumaco. 45. Sogamoso. 46. Barbosa. 47. Bucaramanga. 48. Puerto Santander.

Fuente: Elaboración propia. Basado en Latorre E., 1986.

Independientes a estas mallas férreas hay líneas aisladas de ferrocarriles como el de Bucaramanga a Puerto Wilches que comunica a la capital santandereana con el río, el de Ocaña a Gamarra, con la misma función, el de Cúcuta a Encontrados en Venezuela, con el objetivo de sacar los productos nortesantandereanos por el lago de Maracaibo, el de Fundación a Santa Marta, ligado a intereses extranjeros bananeros, el de Calamar a Cartagena que reactiva el puerto colonial y el de Medellín a Puerto Berrio, que sólo pudo ser completado hasta 1929 cuando se construyó el túnel de la Quiebra, pero que tuvo una gran importancia para el impulso de la industria antioqueña iniciada en los años veinte. Este último tendido férreo es explicado por el rápido crecimiento antioqueño que nunca fue realmente dependiente del ferrocarril sino de la mula, que a través de caminos de herradura movió los cargamentos de una industria que supliría las necesidades del incipiente mercado interno colombiano (Salazar, 2000).

Por lo tanto, durante el primer tercio del siglo XX, la construcción del sistema viario, dominado inicialmente por el ferrocarril, constituyó el mecanismo para integrar la economía cafetera de los valles interandinos colombianos al mercado mundial (Latorre, 1986; Bejarano, 1980). Pese a que dicha tendencia ha seguido siendo dominante en la construcción del viario colombiano, las dinámicas migratorias iniciadas con la colonización antioqueña⁵ empezarían a generar caminos y senderos que posteriormente darían las bases para configurar redes de comunicación que generarían las dinámicas regionales del país y de alguna forma conseguirían algún nivel de comunicación regional.

CONSTRUCCIÓN DEL VIARIO, POBLACIÓN Y MERCADO INTERNO

La construcción de ferrocarriles en Colombia puede ser descrita en dos etapas: primero, los ferrocarriles virtuales de 1875 a 1885 en donde es más el discurso sobre las bondades y los peligros del medio que su verdadera construcción y una segunda etapa entre 1884 y 1961 cuando es finalizando el ferrocarril del atlántico y las carreteras le ganan la batalla por el dominio del transporte a el ferrocarril (Carrizosa, 2001). Sin embargo, el gran auge del ferrocarril como medio de transporte de productos de exportación

5. La colonización antioqueña fue un muy importante movimiento migratorio interno entre finales del siglo XVIII y comienzos del XX surgido en la región de Antioquia al nororiente a través de la vertiente del río Cauca y la cordillera Oriental.

sólo se da hasta finales de los años treinta, cuando las carreteras comienzan a ganar la batalla. A partir de los años cuarenta, es cada vez menos regular la construcción de ferrocarriles.

Las vías de comunicación afectan las formas de poblamiento de una región, al igual que las zonas que son vinculadas a los sistemas de producción de una sociedad. Así en Colombia hasta finales de los años treinta dos factores de comunicación habían determinado los asentamientos humanos: los ejes ribereños del río Cauca y el Magdalena, y posteriormente los ferrocarriles ejercerían parte de esta función hasta finales de los años treinta, cuando las carreteras y el vehículo de transporte privado toman fuerza en el país (Latorre, 1986).

El río Magdalena, eje de la ocupación del territorio colombiano hasta inicios del siglo XX, comienza a degradarse paulatinamente por la acción atrópica en sus riveras, lo cual va haciendo que el cauce del río decaiga paulatinamente, haciendo inoperables los puertos de la cuenca alta del río. El proceso de degradación del río Magdalena en su parte alta, y la mutación del sistema productivo y su reposicionamiento en la vertiente del río Cauca, conducen a que los puertos del Magdalena vayan perdiendo paulatinamente su importancia aunque dejando una dispersión de asentamientos a lo largo del río que en algún momento fueron puertos de carga de la economía cafetera de finales del XIX y comienzos del XX.

Sin embargo, aunque las dimensiones de los poblados del río no son significativas, si se puede ver una dispersión de los asentamientos pequeños y medianos como Girardot, Ambalema y Matagaima a lo largo de todo el cauce del río, que no desaparece al dejarse de usar tramos de éste, sino que mantienen articulados de forma secundaria a través de las viejas líneas férreas y las nuevas carreteras que los comunican con el puerto de La Dorada, desde donde botes de gran calado pueden partir hacia Barranquilla a través del río (ver mapa 5).

Es por ello, que el río, más que un eje de desarrollo, representa un eje de doblamiento marginal y funcional a los centros capitalinos, ya que estos pueblos nunca lograron acumular capital suficiente que impulsara procesos de industrialización desvinculados de las dinámicas de puerto y la economía cafetera; pese a que se hubiera generado un proletariado dependiente del comercio portuario que desarrollaba su vida social en los pueblos del río, nunca llegaron a propiciar un consumo de productos que no fuese suntuario o que pudiese generar procesos de acumulación de capital o de distribución de la riqueza en el mediano plazo.

Por lo tanto, aunque el diseño de vías férreas dirigidas hacia el río Magdalena y que comunicaba las haciendas cafetaleras con el comercio mundial, generaron un interesante patrón de poblamiento desde comienzos de siglo XIX hasta inicios de la década de los cuarenta del siglo XX, con un fuerte incremento en la década de los veinte, la vida y el comercio de estos poblados, fue en su gran mayoría, poco planificada y dependiente de la efímera riqueza que dejaba las exportaciones de grano.

Así, la industria que producía velas, gaseosas, licores, cerillas, más una amplia gama de establecimientos comerciales entre los que resaltaban los prostíbulos y tabernas, especializadas en capturar los salarios del incipiente proletariado de puerto que salía a las ferias los fines de semana en busca de mujeres y licor, caracterizaban el mercado interno del país (Vega, 2002).

Estos asentamientos, aunque cada vez más pequeños, perviven incluso después de haber finalizado la economía cafetalera hacendaria, e inclusive después de haber desaparecido el ferrocarril, Esta pervivencia está fuertemente relacionada a la consolidación de Bogotá no sólo como capital política del país sino como gran centro económico emplazado en la Cordillera oriental, lo cual hace que estos poblados una vez desaparece el puerto como fuente importante de recursos, voltean su mirada hacia Bogotá, configurándose en la despensa de dicha ciudad y dirigiendo hacia ella los flujos migratorios que hacen de Bogotá la ciudad más grande e importante del país.

Por otro lado es curioso que en toda la vertiente occidental, la densidad de población por asentamiento no disminuye como en la región oriental, sino que se mantienen poblados grandes a lo largo del eje Medellín-Manizales que curiosamente no tienen grandes vías de comunicación como si se presentan en la región oriental. ¿Cuál es entonces la influencia demográfica de la construcción de una red viaria en regiones que no tienen un sistema productivo consolidado?

Hay una gran diferencia en el desarrollo urbano del sector dominado por la Cordillera oriental y el dominado por la Cordillera occidental. Al observar los datos propuestos por Latorre (1993), nos damos cuenta que las comunicaciones entre las poblaciones de ambas vertientes, no fueron ágiles hasta la construcción de carreteras, sólo pudiéndose ver el cable que por algún tiempo funcionó entre Manizales y Mariquita (1921) y la carretera de desde Manizales comunicaba a través de Cambao y desde ahí a Bogotá atravesando el Magdalena en ferri, o la vía que de Armenia conducía a Ibagué y por la ruta de Girardot a hacia Bogotá; por el sector norte estaba el ferrocarril de Antioquia que implicaba el paso en mula del sector de La quiebra hasta 1929.

Tales problemas en la comunicación se presentan hasta que comienza la segunda mitad del siglo, cuando se empiezan los planes nacionales viales de construcción de carreteras que logran completar vías de gran importancia como Bogotá-Cali, con el gran inconveniente del paso de la Línea, la de Bogotá a Medellín, de Bogotá a la Costa Atlántica, la vía que de Medellín conduce a Cali y de Medellín a la misma costa; obras que son terminadas hacia los años setenta. Tales condiciones conducen a pensar que las formas del desarrollo poblacional de los dos lados de la región andina del país son independientes, configurándose en el sector oriental Bogotá como centro y en el lado occidental Medellín y Cali como grandes núcleos urbanos en la vertiente del río Cauca.

Sin embargo es de resaltar que, el proceso mediante el cual se construyó el sistema viario de la Cordillera oriental, siempre fue funcional a Bogotá y al comercio exterior, mientras en el Occidente, gracias entre otras cosas a la colonización antioqueña, se configuraron centros poblados menos dependientes de sus centralidades, con lo cual hoy a lo largo de todo el eje del río del Cauca, se pueden ver poblaciones con sistemas productivos mucho más importantes que a lo largo del eje del río Magdalena, muerto como vía de transporte desde los años cuarenta en gran parte de su recorrido e incapaz de hacer resistencia a la potencia centralizadora que genera Bogotá.

El ferrocarril fue un factor influyente principalmente en las comunicaciones cortas en el sector oriental, ya que es en esta región donde se construyeron los ferrocarriles desde el siglo XIX hasta la segunda década del XX; fueron diseñados para extraer las cosechas de las haciendas y no para comunicar puntos distantes, así que las dinámicas que se desarrollan alrededor del ferrocarril, aceleran el movimiento de muchos poblados que crecen de manera dependiente y marginal, al igual que los puntos de carga del río Magdalena, gracias al consumo suntuario de los labriegos de la región. La llegada del tren acelera la movilidad de la mano de obra, generando un efecto de vaciado⁶ sobre estos lugares, concentrando la población en el centro de la red de comunicaciones (Bogotá). Dicho fenómeno se hace invidente en los mapas de población basados en la información censal que ha propuesto Latorre (1986); al compararlos podemos observar cómo la construcción de éstos ferrocarriles inducen a que haya un flujo migrante exógeno de las poblaciones atravesadas por las líneas férreas y no un desarrollo de las regiones que son comunicadas.

6. Se refiere al proceso mediante el cual la consolidación de un área de desarrollo implica el decrecimiento de sus áreas periféricas que se configuran como áreas de vaciado.

Esto conduce a pensar que el modelo de construcción de la malla viaria en la vertiente del Magdalena, no propició un desarrollo regional, sino que debido a las condiciones asimétricas de las poblaciones, las vías de comunicación acentuaron economías extractivas sobre la región y potenciaron el vaciado de población que migraría masivamente a las ciudades ante las situaciones adversas del mercado y empobrecimiento ligado al cambio de las estructuras de producción que, no logran ocupar la mano de obra sobrante y dependiente de las cosechas de café.

El sector occidental del territorio, dominado por el río Cauca, muestra otras formas de desarrollo muy diferentes y determinadas por la colonización antioqueña. En esta región no hubo un gran desarrollo del ferrocarril sino hasta los años veinte después de que en 1914 se construyera el canal de Panamá y por ello fuese pertinente construir una línea férrea al puerto de Buenaventura; el grueso de la colonización antioqueña se realizó por caminos y senderos a lomo de mula. Solamente hasta que la colonización antioqueña y el capital agroindustrial concentrado en la cordillera Occidental consiguió desarrollar una particular práctica moderna de cultivo y comercialización del café, se realizó la construcción de estas líneas que aceleraron el flujo de la industria de la vieja Antioquia, hacia sus áreas de colonización e igualmente hacia el exterior por la vía de Buenaventura.

Las vías que durante este periodo conducen de Medellín, principal centro antioqueño a Manizales, una de las principales ciudades surgidas de la colonización antioqueña, son insignificantes. Es curioso corroborar, que aunque no hubo un tendido férreo que comunicara del norte al sur la cordillera Occidental, si se consolidó en esta región un fluido intercambio comercial entre el norte antioqueño donde se confeccionaban textiles y aparecen las primeras industrias colombianas y el sur, principal productor de Café desde la primera mitad del siglo XX hasta nuestros días. Sin embargo si analizamos los mapas de jerarquía municipal de población y el de la red ferroviaria para 1938 (ofrecidos por Latorre), entre La Pintada y Manizales no hay grandes vías construidas, y sin embargo hay una alta concentración de poblaciones de primer y segundo nivel, lo que nos estaría indicando que la construcción de las vías de comunicación ágiles, no determina el asentamiento de población ni la consolidación de núcleos urbanos, como tampoco que la inexistencia de dichas vías, implica que no halla redes comerciales y culturales que consoliden núcleos poblacionales.

El efecto de vaciado, motivado por la construcción del sistema ferroviario en la vertiente del Magdalena (Latorre, 1986), no es evidente en el sector occidental. Esto se explicaría por el crecimiento del cultivo del café

en manos de pequeños propietarios (Palacios), a diferencia de la región oriental caracterizada por la gran propiedad agraria. Esta característica facilitó el proceso de colonización minifundista, el cual permitió fundar caseríos que más tarde se configurarían como asentamientos permanentes articulados a la economía cafetalera.

CONCLUSIONES

La construcción de ferrocarriles fue más que un elemento favorable a la integración del territorio, un mecanismo de extracción de productos, principalmente café, destinados al comercio exterior. Sin embargo, representó un pequeño aliciente que generó un incipiente mercado interno destinado a la producción de bienes de consumo, producidos por una naciente industria nacional dependiente casi de forma total de las cotizaciones internacionales del café.

Los diferentes lugares nacidos por las dinámicas ferroviarias así como los puertos del río Magdalena, constituyeron puntos de concentración de población fluctuante en los tiempos de las cosechas o dirigidos a las labores de los puertos. Por lo tanto, la economía de estos lugares dependía de una inflación del sector servicios, pujante solamente en los tiempos de la cosecha. Finalizada la cosecha y en la medida en que fue decayendo la economía del grano, asimismo fueron decayendo en importancia los diferentes poblados, dirigiéndose ahora sus poblaciones móviles hacia los centros que concentraban la riqueza, como Bogotá para la vertiente del Magdalena.

El desarrollo promovido por las élites de inicios de siglo, nunca consiguió realmente consolidarse. Los nodos centrales de la red vial (Bogotá, Cali, Medellín) se constituyeron en receptores de capitales y poblaciones provenientes de los puntos de vaciado, configurando las relaciones entre éstos y los diferentes puntos de la red, como puntos de extracción y puntos de acumulación y no en ejes de desarrollo como el discurso que supondría que extenderían los beneficios del desarrollo a las regiones más alejadas del país (Carrizosa, 2001).

Por lo todo lo anterior se puede asegurar que, en el territorio colombiano las relaciones entre la vertiente del río Magdalena y la del río Cauca son muy diferentes, aunque ambas hallan hecho parte de diferentes ciclos acumulativos ligados al cultivo del café, las expresiones que adquiere el sistema productivo en cada una de las vertientes, le ofrecen

una particular identidad que se expresa en el territorio con determinadas formas de ocupación del suelo. Asimismo, puede decirse que la ocupación del territorio colombiano no ha sido determinada por la realización de grandes empresas ingenieriles como ferrocarriles o grandes vialidades, sino por las circunstancias particulares de movilidad de los individuos que se esparcen en el territorio, bien sea por causas del conflicto interno, o por una idealización del colono como sujeto social.

Recibido 10.04.08

Aceptado 22.05.08

BIBLIOGRAFÍA

- BORJA, M. (2000): "La región y la nación en la sociedad global: entre comunidades reales y comunidades imaginadas", *IEPRI. Colombia cambio de Siglo*. Bogotá, Editorial Planeta.
- CARRIZOSA, J. (2001): "Vías de comunicación y cobertura arbórea", en PALACIOS, G. (ed.), *Naturaleza en disputa: ensayos de historia ambiental de Colombia 1850-1995*. Bogotá, Unibiblos.
- FLÓREZ, A. (2003): *Colombia: evolución de sus relieves y modelados*. Bogotá: Unibiblos.
- LATORRE, E. (1986): *Transporte y crecimiento regional en Colombia*. Bogotá, Cider-Uniandes.
- MC GREEVEY, W. (1975): *Historia económica de Colombia 1845-1930*. Bogotá, Tercer Mundo Editorial.
- SALAZAR MONTOYA, J. (2000): *De la mula al camión: apuntes para una historia del transporte en Colombia*. Bogotá, Tercer Mundo Editorial.
- VEGA, R. (2002): "Gente muy rebelde", *Enclaves, transportes y protestas obreras*. Bogotá, Pensamiento Crítico.
- PALACIOS, M. (1983): *El café en Colombia 1850-1970*. México, El Colegio de México.

Resumen

Colombia es un país cuya geografía ha determinado las formas de ocupación de su territorio. Su economía se ha desarrollado a través de los ejes del río Magdalena y el Cauca y privilegiado la consolidación de unos pocos centros urbanos que han dirigido las relaciones comerciales del país. Dicha condición ha afectado también la dinámica a través de la cual se ha estructurado su red vial a lo largo del siglo XX, en función de una economía exportadora que ha mantenido y perpetuado una fuerte regionalización de su territorio.

Palabras clave: Colombia, regiones, ferrocarriles, economía, café.

Abstract

Colombia is a country whose geography has determined its forms of occupation of its territory. Its economy has developed through the axes of the river Magdalena and Cauca, privileging the consolidation of a few urban centres that have led the country's commercial relations. This condition has also affected the dynamics through which it has structured its road

network throughout the twentieth century on the basis of an export economy that has kept and maintained a strong regionalization of its territory.

Key words: Colombia, regions, railroads, economy, coffee.

Résumé

La Colombie est un pays dont la géographie a déterminé les formes d'occupation de son territoire. Son économie s'est développée à travers des axes des fleuves Magdalena et Cauca et a privilégié la consolidation de certains centres urbains qui ont dirigé les relations commerciales du pays. La dite condition a aussi affecté la dynamique à travers de laquelle son réseau vial a été structuré tout au long du XXe siècle en fonction d'une économie exportatrice qui a nourri et perpétué une forte régionalisation de son territoire.

Mots clé: la Colombie, les régions, les chemins de fer, l'économie, le café.