

¿Por qué perdió la costa Caribe el siglo xx?

I. Introducción¹

EN LA ACTUALIDAD LOS DEPARTAMENTOS de la costa Caribe colombiana constituyen la región más pobre del país². Ello se refleja tanto en un ingreso per cápita más bajo, como en menores niveles en la cobertura de los servicios públicos, infraestructura de comunicaciones y educación, entre otros indicadores económicos y sociales. En 2007, el producto interno bruto (PIB) per cápita de la costa Caribe fue apenas el 67,5% del país. Además, todos los departamentos costeros, con excepción de la Guajira, tienen un PIB per cápita que está muy por debajo del promedio nacional (véase Cuadro 1).

Cuadro 1. Producto interno bruto (PIB) per cápita de los departamentos de la costa Caribe (2007)

Departamentos	PIB per cápita (pesos del 2000)	PIB per cápita como porcentaje del PIB per cápita de Colombia
Atlántico	5.177.325	83,1
Bolívar	5.031.659	80,7
Cesar	4.445.387	71,3
Córdoba	3.576.957	57,4
Guajira	3.380.630	54,3
Magdalena	3.259.589	52,3
Sucre	2.543.021	40,8
Total costa Caribe	4.205.152	67,5
Colombia	6.231.163	-

Fuente: DANE y cálculos del autor.

Peor aún, si comparamos el PIB per cápita de Sucre en 2007 con el de Bogotá, el ente territorial que ocupó el primer lugar en el país, la brecha se torna

¹ Una primera versión de este trabajo se publicó en Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca (eds.). *El rezago de la costa Caribe colombiana*, Bogotá, Banco de la República-Fundesarrollo-Universidad Jorge Tadeo Lozano-Seccional Caribe, Editorial Presencia, 1999.

² Las cifras del PIB regional que produce el DANE sólo están disponibles hasta 2007.

abismal. Sucre tenía un PIB per cápita en ese año que sólo alcanzó a ser el 25% del de Cundinamarca, una disparidad que internacionalmente es comparable a la que hay entre Colombia y Suiza.

Si la comparación de Sucre la hacemos con otros países del mundo encontramos que su PIB per cápita es similar al de Zimbabwe o Ghana, mientras que el de Cundinamarca alcanza a ser como el de Uruguay o la República Checa.

El enorme rezago económico relativo de la costa Caribe de Colombia surgió en el siglo XX. Hasta comienzos del siglo pasado sus niveles de desarrollo eran similares o, en el peor de los casos, ligeramente inferiores a los del resto del país. Incluso no era percibida como la región más pobre, puesto que se veía al Departamento de Boyacá en esa posición³.

Como no existen cifras del producto interno bruto, PIB, departamental para antes de 1950, para la discusión de los hechos económicos con anterioridad a esa fecha es necesario usar mediciones indirectas del mismo. Una de esas medidas indirectas, o *proxy*, son los depósitos bancarios per cápita, los cuales están disponibles desde 1926. De acuerdo con esos depósitos el PIB per cápita de los departamentos costeros en 1926 estaba ligeramente por encima del promedio nacional y se mantuvieron en esa posición hasta fines de la década de 1930. Luego empezó una tendencia de largo plazo hacia una caída en relación con el promedio nacional⁴. En dicho proceso jugó un papel de primer orden el estancamiento económico relativo de Barranquilla en esos años.

Entonces cabe preguntarse: ¿por qué perdió la costa Caribe el siglo XX? Esa es la principal pregunta que tiene que hacerse un historiador económico interesado en esta región. *En este trabajo presentamos una tesis central: el fracaso del sector exportador de la costa Caribe en las primeras décadas del siglo XX llevó a que la economía de la región se rezagara con respecto a la del resto del país.* Para ello, hacemos uso del enfoque del producto clave (*staple theory*)⁵. A su vez, ese pésimo desempeño del sector exportador de la costa en la primera parte del siglo XX llevó a que la economía de la región llegara a la segunda mitad del mismo con muy pocas condiciones para competir con otras secciones del país en el proceso de industrialización y crecimiento económico. Sin embargo, el fracaso económico

³ A fines del siglo XIX escribió Salvador Camacho Roldán: “Boyacá es quizás la sección más pobre de Colombia”. *Notas de viaje*, Bogotá, Librería Colombiana, 1897, p. 83.

⁴ Jaime Bonet Morón y Adolfo Meisel Roca. “La convergencia regional en Colombia, 1926-1950”, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Regiones, ciudades*.

⁵ Se entiende por productos claves a los productos primarios (de la minería, la pesca o el sector agropecuario) que se exportan.

costeño en este siglo es un resultado sobre-determinado, es decir, que tiene muchas causas, razón por la cual también estudiaremos otros factores de importancia que ayudan a responder la pregunta que nos hemos planteado.

II. El crecimiento económico y el enfoque del producto clave (*staple theory*)

El historiador económico canadiense Harold Innis (1894-1952) es considerado como el principal exponente de la teoría de desarrollo económico conocida como el enfoque del producto clave o “*staple theory*”⁶. Innis elaboró esta teoría sobre la base de sus estudios acerca de la pesca del bacalao y el comercio de pieles en el Canadá. Otros historiadores económicos canadienses, como W. A. Mackintosh, también contribuyeron al desarrollo de la misma⁷.

La teoría señala que los productos clave, que son productos primarios que se exportan, constituyen el sector que marca el ritmo y la orientación del crecimiento económico. El esquema, en consecuencia, hace énfasis en el impacto del sector exportador sobre el resto de la economía.

En sus estudios sobre el crecimiento del Canadá, Innis argumentó acerca de la importancia crucial del producto clave para entender cómo se desarrolló esa economía. Este tipo de análisis, por lo demás, también ayuda para entender el desarrollo de las instituciones políticas y sociales⁸.

La teoría del producto clave se refiere a zonas de colonización recientes como el Canadá, Estados Unidos o Australia. La evolución de este tipo de territorios estuvo atada al producto clave, que determinó el ritmo de su crecimiento y el carácter de su economía y sociedad. En esos casos, el desarrollo se inició con la explotación de algún producto que tenía una amplia demanda en el centro de la economía mundial. Consideramos que el enfoque también es válido para regiones que a pesar de no ser de colonización reciente, estaban escasamente pobladas, como Colombia, por ejemplo.

Ahora bien, el tipo de crecimiento que ocurra dependerá de las características específicas del producto clave: unas serán las características que se deriven

⁶ Los trabajos clásicos de Harold Innis en esta materia son: *The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History*, Toronto, 1930 y *The Cod Fisheries: The History of an International Economy*, Toronto, 1940.

⁷ M. H. Watkins. “A Staple Theory of Economic Growth”, *Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. XXIX, núm. 2, May, 1963, p. 141.

⁸ W. A. Mackintosh, “Innis on Canadian Economic Development”, *Journal of Political Economy*, vol. LXI, núm. 3, June, 1953, p. 187.

de un producto de plantación y otras, muy distintas, las que se darán con un producto cultivado en granjas familiares.

En la literatura económica del desarrollo de las últimas décadas uno de los aportes más importantes es el enfoque de los encadenamientos de Albert O. Hirschman. Su enfoque se cristalizó a partir de sus reflexiones sobre los problemas del desarrollo económico con base en sus experiencias de trabajo en Colombia en la década de 1950⁹. Sus ideas fundamentales sobre el tema, que han tenido un enorme impacto entre los economistas que trabajan sobre desarrollo económico, las formuló en el libro *The Strategy of Economic Development*¹⁰, publicado en 1958.

El propio Hirschman ha reconocido que hay mucho en común entre el enfoque del producto clave y el de los encadenamientos. Sin embargo, la ventaja de este último, y de la cual deriva su enorme éxito, es que establece unos conceptos centrales a partir de los que se puede estructurar el análisis. Además, en su opinión, la teoría del producto clave tiene la limitación de que principalmente se concentra en un solo aspecto del proceso, aquel que está directamente atado a la obtención y elaboración del producto clave¹¹.

La principal ventaja comparativa de la teoría de los encadenamientos, tal como la formuló Hirschman, está en la formalización de las interrelaciones entre la inversión (pues su análisis no se limita al sector exportador) y el resto de la economía y la sociedad. Él definió los encadenamientos como las fuerzas generadoras de inversión que se ponen en movimiento a través de relaciones de insumo-producto. Le dio la denominación de encadenamientos hacia atrás en la producción, a aquéllos que llevan a nuevas inversiones en actividades que suministran insumos. En contraste, los encadenamientos hacia adelante en la producción son aquéllos que generan inversiones en actividades que utilizan el producto.

También se refiere Hirschman a los encadenamientos en el consumo y a los de tipo fiscal. Los primeros se refieren a los gastos en importaciones y en producción local a que llevan los ingresos generados por la inversión inicial.

⁹ Albert O. Hirschman. "A Dissenter's Confession: 'The Strategy of Economic Development Revisited'", en Gerald M. Meir and Dudley Seers (eds.). *Pioneers in Development*, USA, World Bank-Oxford University Press, 1984, p. 88.

¹⁰ Albert O. Hirschman. *The Strategy of Economic Development*, New Haven, Yale University Press, 1958.

¹¹ Albert O. Hirschman. "A Generalized Linkage Approach to Development", en Albert O. Hirschman, *Essays in Trespassing, Economics to Politics and Beyond*, USA, Cambridge University Press, 1981, p. 65.

Los de tipo fiscal son los impuestos que provienen de los nuevos ingresos y que el Estado capta con el fin de invertir en otras áreas de la economía.

Hirschman desarrolló el enfoque de los encadenamientos para analizar el proceso de industrialización, que era la principal preocupación de los especialistas en desarrollo económico en la década de 1950¹². Sin embargo, su aplicación más frecuente ha sido en el análisis de los patrones de crecimiento en los países en desarrollo durante la etapa en que las exportaciones primarias constituyeron su motor de crecimiento. En la medida en que los senderos de crecimiento de los países diferían de acuerdo con los distintos productos que exportaban —una cosa es exportar banano y otra café— las variables económicas tradicionales no parecían aportar mucho para establecer el origen de los contrastes¹³. En ese sentido, el enfoque de los encadenamientos resultó una muy útil herramienta de análisis, como se puede apreciar en los múltiples estudios empíricos que inspiró¹⁴.

En un ya clásico estudio donde unió la teoría de la localización desarrollada por economistas germanos como Thünen, Weber y Lösch, con el enfoque del producto clave, desarrollado por los historiadores económicos canadienses, Douglass C. North realizó una de las contribuciones más significativas para entender por qué crecen las regiones¹⁵. En su análisis, North diferencia entre el sector exportador o base económica, y el sector residente, que produce para el mercado local. En la medida en que el sector residente depende completamente de la demanda regional, su expansión está atada a la expansión de la base exportadora. Por lo tanto, la razón por la cual una región crece es el éxito del sector exportador¹⁶. El crecimiento ocurre por una expansión de la base exportadora que se da por una mejoría en la posición relativa de los productos exportados existentes o por la aparición de nuevos productos. En síntesis: “El éxito de la base exportadora ha sido el factor determinante del ritmo de crecimiento de las regiones. Por lo tanto, para poder entender este crecimiento debemos examinar los factores de localización que permitieron que los productos claves se desarrollaran”¹⁷. Es más, North sostiene que hay pocas

¹² *Ibíd.*, p. 97.

¹³ *Ibíd.*

¹⁴ Hirschman, 1981, *óp. cit.*, menciona varios estudios en los cuales se utilizó ese enfoque.

¹⁵ Douglass C. North. “Location Theory and Regional Economic Growth”, *Journal of Political Economy*, vol. LXIII, núm. 3, June, 1955.

¹⁶ North sostiene que la región debe ser definida no por sus atributos geográficos, sino por desarrollarse en torno a una base exportadora común. Este concepto nos parece muy acertado por cuanto le da cohesión a la región para efectos del análisis económico, North, *óp. cit.*, p. 57.

¹⁷ *Ibíd.*

excepciones al papel esencial del sector exportador en iniciar el crecimiento económico en las etapas iniciales del desarrollo¹⁸.

De la anterior discusión resulta claro que tanto el ritmo como el carácter del crecimiento económico de una región están determinados por el éxito de su sector exportador, las características del mismo y de la forma como se gasta el ingreso generado por él¹⁹.

III. El fracaso exportador de la costa Caribe en el siglo xx

En el siglo XIX el sector exportador colombiano fue muy poco dinámico. Como resultado, en 1912 Colombia era uno de los países latinoamericanos con exportaciones per cápita más bajas, superando solamente a Haití y Honduras²⁰. Sin embargo, entre 1905 y 1950 el país vivió, un tanto extemporáneamente, un vigoroso crecimiento exportador. Este crecimiento se debió al gran auge de las exportaciones de café, que entre 1905 y 1950 crecieron a una tasa anual promedio de 6,1%. Ello llevó a que en igual período, la participación de Colombia en el mercado mundial cafetero pasara del 3,8% al 20,4%²¹.

Cuadro 2. Participación de la costa Caribe en las exportaciones de Colombia (1891-1950)

Año	Porcentaje
1891	11,9
1916	11,7
1937	5,5
1950	4,5

Nota: en el caso de 1891 y 1916, para los cuales no se cuenta con una distribución de las exportaciones por departamento de origen, se procedió a aplicarles la participación existente en 1937 al total de cada grupo de productos exportados.

Fuente: *Anuarios de comercio exterior*, varios números y cálculos del autor.

En contraste con este gran dinamismo de las exportaciones colombianas en la primera mitad del siglo XX, entre 1905 y 1950 las exportaciones totales

¹⁸ Douglass C. North. *The Economic Growth of the United States, 1790-1860*, USA, W.W. Norton, 1966, p. 2.

¹⁹ North, óp. cit., p. 1.

²⁰ Mientras las exportaciones per cápita de Cuba y Argentina en 1912 eran de 64,7 y 62,0 dólares respectivamente, las de Colombia eran de 6,4 dólares, Victor Bulmer-Thomas. *The Economic History of Latin America Since Independence*, USA, Cambridge University Press, 1994, p. 69.

²¹ Robert Beyer. "The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1940", Ph.D. Dissertation, University of Minnesota, 1947, p. 234.

tuvieron una tasa de crecimiento anual de 4,9%, las exportaciones de la costa Caribe tuvieron un desempeño desastroso, perdiendo participación en el total nacional. Como se aprecia en el Cuadro 2, mientras que en 1916 la costa Caribe participó con el 11,7% de las exportaciones colombianas, en 1950 sólo lo hizo con el 4,5% del total.

El retroceso en la participación de la costa Caribe en las exportaciones nacionales ocurrió como resultado de una tasa de crecimiento anual promedio de sus exportaciones en términos per cápita de -0,3% en el período 1905-1950, mientras que las nacionales crecieron al 4,9% anual en igual tiempo²².

¿Por qué fracasó tan dramáticamente el sector exportador de la costa Caribe entre 1905 y 1950, precisamente cuando el país vivió la etapa más exitosa en este campo en toda su historia económica?

La teoría económica puede iluminarnos acerca de las causas de esta aparente paradoja. El argumento que desarrollaremos es el siguiente: las exportaciones de la costa Caribe se rezagaron en términos relativos como resultado de las consecuencias macroeconómicas del auge cafetero. El enorme crecimiento de las exportaciones de café llevó a una tasa de cambio real de equilibrio mucho menor, es decir, el peso se revaluó con respecto a la tasa de cambio que hubiera existido sin el *boom*²³. En términos absolutos esa revaluación se dio entre 1907 y 1950, con interrupciones en la tendencia por las caídas en la demanda por las exportaciones colombianas durante la Primera Guerra Mundial y por la Gran Depresión.

Esta situación en la cual el auge de un producto exportador perjudica a las demás exportaciones y al resto de los bienes que los economistas llaman transables, es lo que se conoce en la literatura económica como la “enfermedad holandesa”²⁴.

²² Mientras que de 1916 a 1950 las exportaciones reales per cápita de Colombia aumentaron en 295%, las de la costa Caribe cayeron en 11%.

²³ Con su habitual lucidez, en 1959 el profesor Lauchlin Currie analizó las consecuencias negativas del café sobre las posibilidades de desarrollo de otros productos de exportación: “Durante muchos años Colombia disfrutó de tales ventajas naturales con su producción de café que la rata de cambios resultante —o sea la que en defecto de un control de cambio, igualaba más o menos la oferta con la demanda de divisas— ejercía una influencia desalentadora no sólo para el desarrollo de otras exportaciones con menos ventajas naturales sino para la producción nacional de muchos productos y artículos de consumo”. Lauchlin Currie. *Programa de desarrollo económico del valle del Magdalena y norte de Colombia*, Bogotá, Litografía Arco, 1960, p. 57.

²⁴ En apariencia la primera vez que se usó el término “la enfermedad holandesa”, fue en noviembre de 1977 en un artículo de la revista inglesa *The Economist*. El término surgió porque en la década de 1960, Holanda tuvo un “boom” exportador como resultado de los descubrimientos de campos de gas natural en el Mar del Norte. El crecimiento de sus exportaciones energéticas llevó a una revaluación de la moneda, con los consecuentes efectos negativos sobre las demás exportaciones y sobre el sector manufacturero, su principal rubro de transables, W. M. Corden. “Booming Sector and Dutch Disease Economics: Survey and Consolidation”, *Oxford Economic Papers* núm. 36, 1984, p. 359.

En un artículo ya clásico, W. M. Corden y J. Peter Neary presentaron un modelo formal del caso de la “enfermedad holandesa” y sus manifestaciones en una economía pequeña y abierta²⁵. De su análisis se desprenden cuatro hipótesis que es necesario verificar para confirmar si una economía está siendo afectada por la “enfermedad holandesa”. Éstas son:

1. Revaluación de la tasa de cambio real.
2. Declive de las exportaciones del sector que no está en auge.
3. Descenso de la producción del sector de transables que no está en auge.
4. Posible aumento en la producción del sector de no-transables.

En otro trabajo he analizado en detalle la manifestación de la “enfermedad holandesa” en Colombia entre 1910 y 1950²⁶. Allí se comprueba que las cuatro hipótesis que surgen del modelo de Corden y Neary se confirman para Colombia entre 1910 y 1950. Queremos destacar las dos primeras hipótesis mencionadas. En primer lugar, en el Cuadro 3 y en el Gráfico 1 presentamos la evolución de la tasa de cambio real. Se puede observar que entre 1907 y 1950, la tasa de cambio real del peso con respecto al dólar siguió una clara tendencia hacia la revaluación. La excepción fueron los subperíodos 1914-1917 y 1930-1935, es decir los años anómalos de la Primera Guerra Mundial y los inicios de la Gran Depresión. Sin embargo, esos dos episodios de devaluación coincidieron con una caída en la demanda por los productos colombianos, razón por la cual la devaluación real no tuvo un efecto positivo.

Cuadro 3. Tasa de cambio real del peso con respecto al dólar (1927 = 100)

Año	Tasa de cambio real
1905	114,12
1906	152,25
1907	174,95
1908	151,89
1909	146,35
1910	156,31
1911	155,29
1912	135,40
1913	113,53
1914	126,39

²⁵ W. M. Corden and J. Peter Neary. “Booming Sector and De-Industrialization in a Small Open Economy”, *The Economic Journal*, núm. 92, December, 1982.

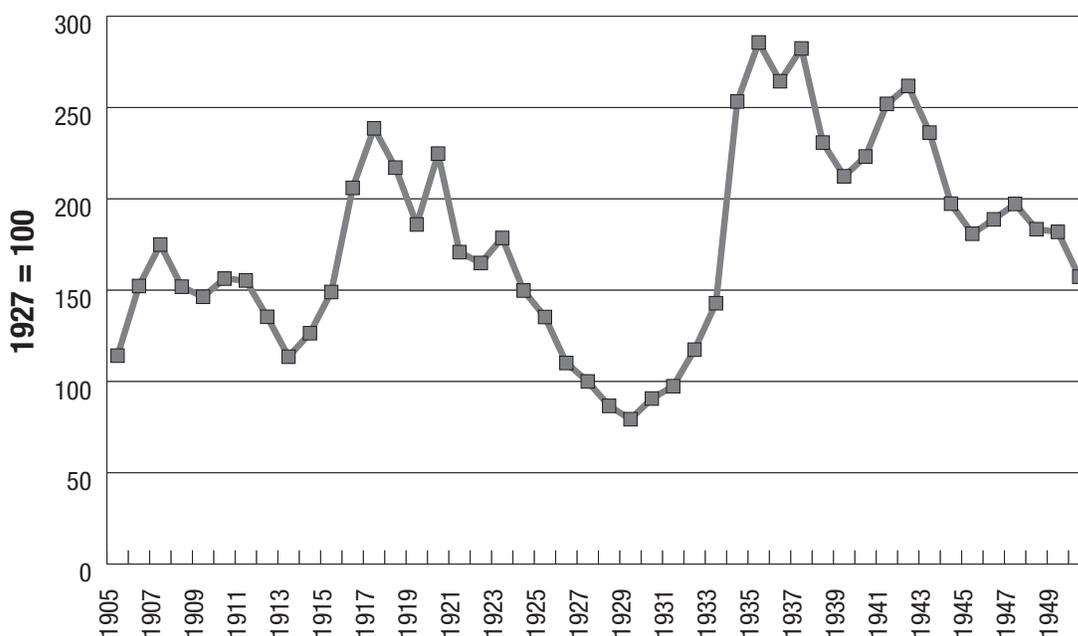
²⁶ Adolfo Meisel Roca. “Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950”, incluido en este volumen.

Cuadro 3. Continuación.

Año	Tasa de cambio real
1915	148,97
1916	205,99
1917	238,62
1918	217,09
1919	185,95
1920	224,76
1921	170,80
1922	164,85
1923	178,58
1924	149,77
1925	135,29
1926	110,09
1927	100,00
1928	86,59
1929	79,32
1930	90,64
1931	97,37
1932	117,40
1933	142,83
1934	253,29
1935	285,62
1936	264,38
1937	282,34
1938	230,80
1939	212,35
1940	223,15
1941	251,98
1942	261,79
1943	236,26
1944	197,35
1945	180,87
1946	188,74
1947	197,20
1948	183,35
1949	181,90
1950	157,35

Nota: el índice de los precios externos utilizado fue el índice de precios al por mayor de Estados Unidos; el índice de precios doméstico fue: de 1905 a 1922, el de Alberto Pardo. *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo, 1972, p. 221; de 1923 a 1937, se utilizó el índice de precios para 15 artículos alimenticios, calculado por el Banco de la República, *Revista del Banco de la República*, varios números; de 1938 a 1950, el costo de vida en Bogotá, *Revista del Banco de la República*, varios números.

Gráfico 1. Tasa de cambio real del peso con respecto al dólar (1905-1950)



Fuente: Cuadro 3.

Cuadro 4. Tasa de crecimiento anual promedio de los principales productos exportados por Colombia (1905-1950)

Producto	Tasa de crecimiento anual (%)
Café	6,1
Platino	2,4
Petróleo	1,2
Banano	0,8
Oro	0,6
Cueros	-1,7
Tabaco	-3,8
Caucho	-5,8
Sombreros	-7,2
Tagua	-13,2
Exportaciones totales	4,9

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números y cálculos del autor.

Cuadro 5. Participación del café en las exportaciones totales de Colombia (1905-1950)

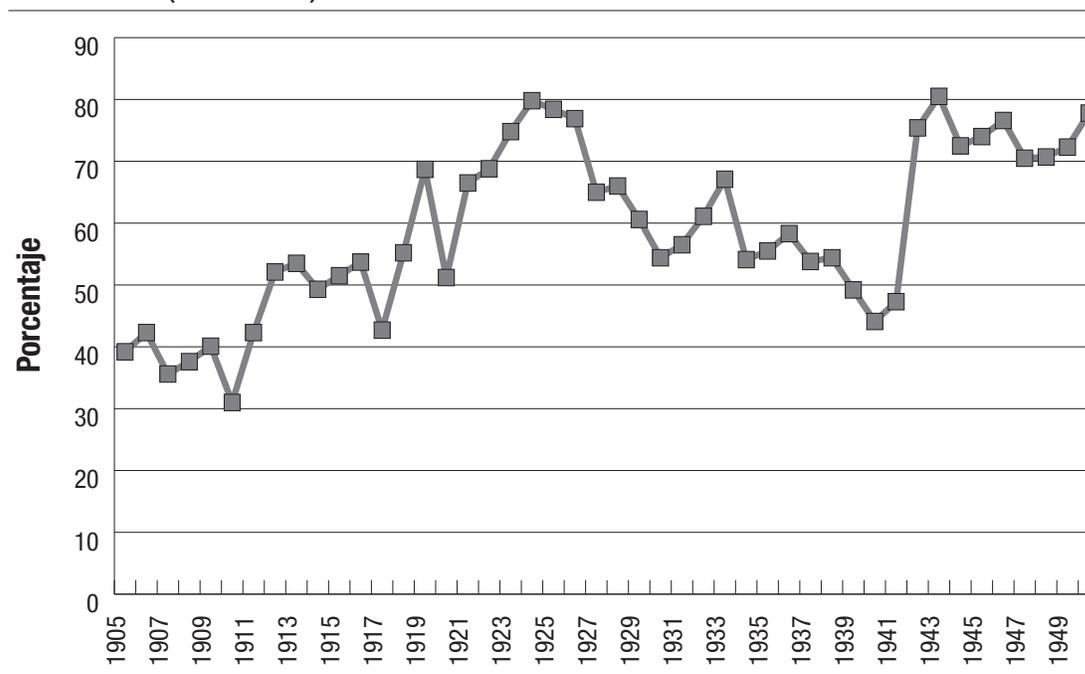
Año	Porcentaje
1905	39,2
1906	42,3
1907	35,6
1908	37,6

Cuadro 5. Continuación.

Año	Porcentaje
1909	40,1
1910	31,0
1911	42,3
1912	52,1
1913	53,5
1914	49,3
1915	51,5
1916	53,7
1917	42,7
1918	55,2
1919	68,7
1920	51,2
1921	66,5
1922	68,8
1923	74,8
1924	79,8
1925	78,4
1926	76,9
1927	65,0
1928	66,0
1929	60,6
1930	54,4
1931	56,5
1932	61,1
1933	67,1
1934	54,1
1935	55,5
1936	58,3
1937	53,8
1938	54,4
1939	49,2
1940	44,1
1941	47,3
1942	75,4
1943	80,5
1944	72,5
1945	74,0
1946	76,6
1947	70,5
1948	70,7
1949	72,3
1950	77,8

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números.

Gráfico 2. Participación del café en las exportaciones totales de Colombia (1905-1950)



Fuente: Cuadro 5.

Con respecto a la segunda hipótesis para confirmar la “enfermedad holandesa”, el declive de las exportaciones que no están en auge, debemos señalar que también ésta se cumplió. Ese declive, como lo señalan Corden y Neary, no necesariamente se da en términos absolutos sino que puede ser en términos relativos, es decir, por medio de una tasa de crecimiento menor que la del total de las exportaciones. En el Cuadro 4, podemos apreciar que entre los diez principales productos de exportación de Colombia en la primera mitad de este siglo, solo el café tuvo una tasa de crecimiento superior al total. Del resto, cinco tuvieron tasas negativas y únicamente el platino tuvo una tasa de crecimiento por encima de la de crecimiento de la población. Como resultado, el café pasó de representar el 31% de las exportaciones totales en 1910 al 77,8% en 1950 (véase Cuadro 5 y Gráfico 2).

Una de las consecuencias de la “enfermedad holandesa” fue el retroceso de las exportaciones de la costa Caribe que apreciamos en el Cuadro 2²⁷. La decadencia del banano, en términos relativos inicialmente y después de 1925

²⁷ Nathaniel Leff argumenta que en el caso del Brasil, el Nordeste sufrió en el siglo XIX las consecuencias de la “enfermedad holandesa” generada por el auge cafetero, que llevó a que las exportaciones de esa región, principalmente algodón y azúcar, perdieran competitividad, Nathaniel Leff. “Economic Development in Brazil, 1822-1913”, en Stephen Haber (ed.). *How Latin America Fell Behind, Essays on the Economic History of Brazil and México, 1800-1914*, USA, Stanford University Press, 1997.

en términos absolutos, no fue sino el caso más dramático del retroceso exportador costeño. Como se aprecia en el Cuadro 6 y en el Gráfico 3, en 1911 las exportaciones de banano provenientes del Caribe colombiano representaron el 9,7% de las exportaciones totales colombianas. Sin embargo, ya en 1950 participaban con solo el 2,4% del total.

Recientemente, Jeffrey Sachs y sus asociados han puesto de relieve la importancia del factor geográfico, a través de su influencia en la productividad agropecuaria, la salud y los costos de transporte, para entender el crecimiento económico en el largo plazo²⁸.

Cuadro 6. Participación de las exportaciones de banano del Caribe colombiano en el total de las exportaciones colombianas (1906-1950)

Año	Porcentaje
1906	3,3
1907	4,7
1908	5,2
1909	7,7
1910	9,4
1911	9,7
1912	4,2
1913	8,9
1914	9,1
1915	6,3
1916	4,4
1917	7,3
1918	6,5
1919	2,8
1920	ND
1921	5,8
1922	6,8
1923	6,1
1924	5,2
1925	6,5
1926	4,7
1927	5,0
1928	6,5
1929	7,0
1930	7,7
1931	5,0

²⁸ John Luke Gallup and Jeffrey Sachs. “Geography and Economic Development”, NBER, Working Paper No. 6849, December, 1998.

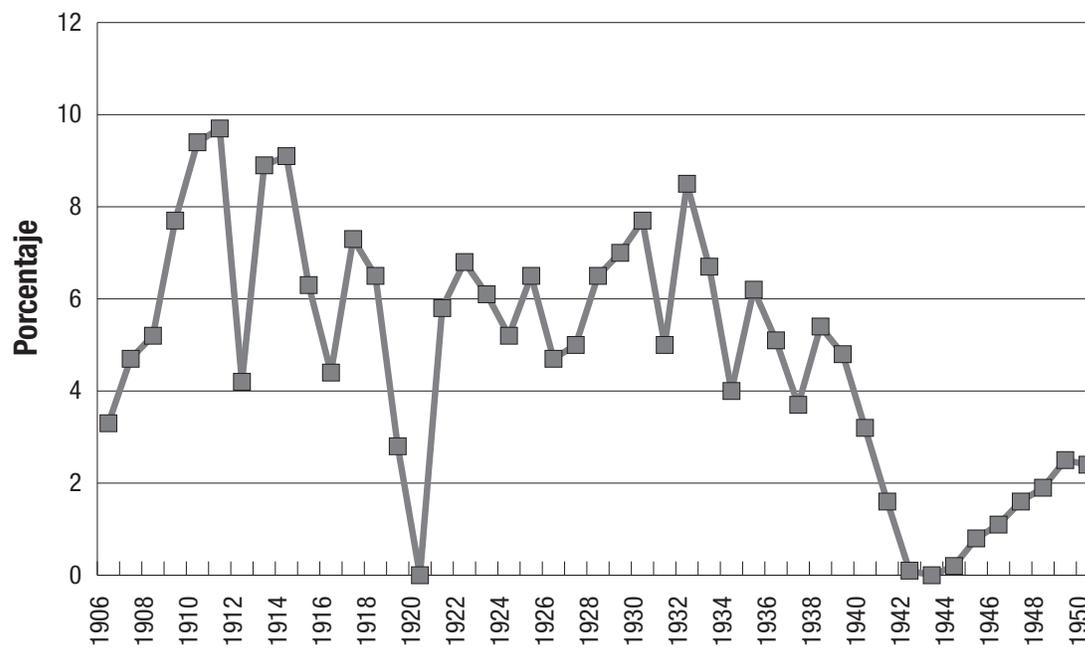
Cuadro 6. Continuación.

Año	Porcentaje
1932	8,5
1933	6,7
1934	4,0
1935	6,2
1936	5,1
1937	3,7
1938	5,4
1939	4,8
1940	3,2
1941	1,6
1942	0,1
1943	0,0
1944	0,2
1945	0,8
1946	1,1
1947	1,6
1948	1,9
1949	2,5
1950	2,4

Nota: ND: no disponible

Fuente: *Revista del Banco de la República*, varios números y cálculos del autor.

Gráfico 3. Participación de las exportaciones de banano del Caribe colombiano en el total de las exportaciones colombianas (1906-1950)



Fuente: Cuadro 6.

La redefinición de las ventajas comparativas regionales que implicó el auge exportador del café, llevó a que la costa Caribe se especializara en la producción de ganado vacuno para el mercado interno.

Ahora bien, la aritmética del crecimiento indica que las regiones que producen un producto final con una baja elasticidad ingreso, es decir menor que uno, a menos de que ocurra un rápido cambio tecnológico, están condenadas a crecer menos que el resto de la nación. Esto porque cuando el ingreso nacional aumenta en una unidad, el gasto en el bien que producen las regiones especializadas en productos que enfrentan demandas con baja elasticidad de ingreso crece solo en una fracción de ese crecimiento. Es decir, si la elasticidad de ingreso del único bien producido por la región es de 0,5, al crecer el ingreso nacional en un 5%, el gasto en el bien se incrementará en solo un 2,5%.

Infortunadamente para la costa Caribe, el bien para el cual tenía ventajas comparativas y al cual mejor se adaptó su dotación natural de recursos, el ganado vacuno, tiene una elasticidad ingreso menor que uno. Por lo tanto, el producto que debió ser el motor del crecimiento de las zonas rurales de la costa en el siglo XX tenía limitaciones estructurales que llevaron a que la región creciera menos que el resto del país. La evidencia empírica indica que en Colombia, en las últimas décadas, la elasticidad ingreso de la demanda de carne vacuna ha estado alrededor de 0,6²⁹.

Para el período anterior a 1950 no contamos con cálculos precisos de la elasticidad ingreso de la demanda de carne. Sin embargo, a través de cálculos indirectos hemos estimado que ese valor estaba alrededor de 0,6. Sabemos que para ese período el principal mercado para el ganado costeño lo constituía la región antioqueña. Precisamente en Medellín se desarrolló la más importante feria ganadera del país, la cual ha sido desde comienzos de este siglo el mayor mercado para los ganados flacos y gordos de la costa Caribe³⁰. Por ello, consideramos que resulta adecuado usar como “proxy”, o aproximación, de la evolución de las ventas totales de ganado costeño las ventas de éste en la Feria de Medellín.

Entre 1912 y 1950, la tasa de crecimiento anual promedio del valor real de las ventas de ganado costeño en Medellín fue de 3,0%. Si tenemos en cuenta que entre 1905 y 1950 la tasa de crecimiento anual promedio de PIB de Colombia

²⁹ Reed Hertford y Gustavo Nores. “Caracterización del sector ganadero de Colombia, 1953-1975”, Cali, CIAT, 1982, p. 69.

³⁰ Véase, Jaime Bonet. “El ganado costeño en la Feria de Medellín, 1950-1997”, *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, núm. 5, Banco de la República, Cartagena, 1998.

fue de 4,7%, podemos corroborar que el crecimiento de las ventas de ganado costeño en la Feria de Medellín corresponde a una elasticidad ingreso de 0,6³¹.

Al analizar las condiciones estructurales del mercado mundial de productos primarios en el período denominado de crecimiento hacia afuera y sus consecuencias sobre el desarrollo regional al interior de los países de la periferia, el profesor W. Arthur Lewis señaló que: “El resultado es un rango limitado de exportaciones tropicales, lo cual lleva a un desarrollo agropecuario perverso, en el cual la región que produce el cultivo que se exporta será comparativamente próspera, mientras que las regiones del mismo país que producen cultivos para alimentos o ganado permanecerán en la pobreza”³². Esto fue precisamente lo que ocurrió en Colombia, donde el interior del país se especializó en la exportación de café para los mercados mundiales y la costa Caribe en la producción de ganado vacuno, fundamentalmente para el mercado doméstico. Hacia 1950 la costa Caribe se había consolidado plenamente como la principal zona ganadera del país, con el 29,5% del inventario vacuno nacional (véase Cuadro 7)³³.

Si bien el fracaso exportador de la costa Caribe en la primera mitad del siglo XX constituye el factor que en última instancia explica el pésimo desempeño económico de la región en ese período, consideramos que éste fue un proceso que estuvo sobre-determinado, por cuanto hubo otros factores que también fueron adversos para la región. Estos factores adicionales los analizaremos en la siguiente sección.

Cuadro 7. Existencias de ganado vacuno por departamento (1950)

Sección	Número de cabezas	Participación (%)
Antioquia	1.557.389	10,04
Atlántico	325.749	2,10
Bolívar	2.898.333	18,68
Boyacá	1.451.910	9,36
Caldas	926.058	5,97
Cauca	671.663	4,33

³¹ Hay que resaltar que las exportaciones de ganado vacuno no fueron muy significativas entre 1905 y 1950, excepto en algunas coyunturas de gran demanda a nivel externo, como cuando se construyó el Canal de Panamá y durante la Primera Guerra Mundial.

³² W. Arthur Lewis. *Growth and Fluctuations, 1870-1913*, Great Britain, George Allen and Unwin, 1978, p. 201.

³³ Esto sin entrar a analizar el tipo de encadenamientos en la producción, el consumo y las finanzas públicas que produce la ganadería tropical extensiva que se desarrolló en la costa. Sin embargo, todo indica que esos encadenamientos son mucho menos fuertes que los de un producto como el café, especialmente por cuanto la ganadería tropical no es intensiva en mano de obra.

Cuadro 7. Continuación.

Sección	Número de cabezas	Participación (%)
Cundinamarca	1.088.932	7,02
Chocó	13.960	0,09
Huila	521.198	3,36
Magdalena	1.344.878	8,67
Nariño	470.009	3,03
Norte de Santander	356.772	2,30
Santander	463.804	2,99
Tolima	1.244.051	8,02
Valle del Cauca	1.110.649	7,16
Subtotal	14.445.355	93,12
Intendencias	236.619	1,53
Comisarías	829.883	5,35
Total	15.511.857	100,00

Fuente: Banco de la República, *XXIX Informe anual del gerente a la Junta Directiva*, 1 de julio de 1951-30 de junio de 1952, p. 123.

IV. Factores adicionales para el rezago económico de la costa Caribe

Hay por lo menos dos causas adicionales que incidieron en el fracaso económico de la costa Caribe colombiana en el siglo XX:

1. La redefinición de las redes de transporte nacionales en las décadas de 1920 y 1930.
2. Un mayor crecimiento demográfico que el resto del país.

Con las mencionadas en la sección anterior y con estas dos últimas tendríamos cuatro causas principales del rezago económico costeño. A lo anterior, habría que adicionar lo que denominaremos causas secundarias, no porque sean menos importantes sino porque consideramos que, en buena medida, son a su vez consecuencia del rezago de la región. Es decir, que son consecuencia del rezago relativo, pero a su vez contribuyen a ampliar el problema. Se trata, ni más ni menos, de lo que los analistas del crecimiento económico, como Gunnar Myrdal, denominan el círculo vicioso del rezago, en donde una región que se ha quedado atrás, incluso por factores aleatorios, sufre consecuencias negativas del crecimiento de la región avanzada (*backwash effect*)³⁴. Se magnifica así la brecha

³⁴ Gunnar Myrdal. "Trade as a Mechanism of International Inequality", en Gerald M. Mier, *Leading Issues in Economic Development*, USA, Oxford University Press, 1976, p. 688.

inicial, en un proceso de causación acumulativa circular. La ampliación de las disparidades resulta del predominio de las fuerzas polarizadoras sobre el efecto irrigación del crecimiento hacia las zonas menos avanzadas. Ello ocurre a través del efecto destructivo del polo del crecimiento sobre el aparato productivo de la región rezagada, por canales directos, como la producción, o indirectos, como la inversión pública y las políticas macroeconómicas.

A. La redefinición de las redes de transporte nacionales en las décadas de 1920 y 1930

Hacia 1913, el empresario vallecaucano Phanor Eder decía:

En materia de transporte, Colombia está aún en la Edad Media. Sólo unos pocos cientos de kilómetros de ferrocarril están en operación, los caminos para carreteras son pocos y son transitados principalmente por carros tirados por bueyes; los caminos para mulas son a menudo intransitables en la estación de lluvias, se necesitan puentes en muchos sitios; escasamente más de media docena de ríos conocen el silbido de los vapores; muchas secciones del país sólo son accesibles por medio de canoas o por trochas de exploradores, a través de selvas vírgenes. El caballo y la mula para viajeros, y nuestra paciente amiga la mula de carga, u ocasionalmente otros animales de carga (buey, caballo, burro, hombre y hasta mujeres) para los bienes, esto constituye, principalmente, el sistema actual de transporte de Colombia³⁵.

Paradójicamente, en semejante sistema de transporte tan precario, la costa Caribe colombiana estaba en una posición superior al resto del país y, dadas las condiciones imperantes, relativamente bien conectada entre sus subregiones, con el interior y con el resto del mundo. En parte, tenía la suerte de contar con un territorio fundamentalmente plano, en contraste con el interior, que se caracteriza por tener una de las topografías más accidentadas del mundo.

Pero la clave de la ventaja comparativa en materia de transporte que tuvo la costa hasta los primeros años de este siglo fue el agua. Buena parte de su población vivía a lo largo de sus costas marítimas, ríos y ciénagas. En efecto, sus tres principales ciudades en 1905, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, eran también los tres principales puertos del país. Otras poblaciones impor-

³⁵ Phanor Eder. *Colombia*, London, T. Fisher Unwin, 1913, p. 88.

tantes, como Lorica, Magangué y Montería, eran puertos fluviales, como lo era también Barranquilla.

A partir de la década de 1920, el país vivió una radical redefinición de sus redes de comunicación. Para el historiador Donald S. Barnhart: “Tal vez ninguna otra generación de colombianos ha vivido una transformación tan profunda en su sistema de vida como la de 1923 a 1948, un período que coincide con la más rápida expansión de la infraestructura de transporte”³⁶. Mientras que a comienzos del siglo XX el río Magdalena constituía la columna vertebral de las comunicaciones nacionales, las inversiones que se realizaron a partir de la década de 1920, primero en ferrocarriles y luego en carreteras, cambiaron por completo esta situación. Hacia 1947, por ejemplo, el 68,3% de la carga nacional se movilizaba por carreteras y ferrocarriles, mientras que por los ríos solamente se transportaba el 28,5%³⁷.

Colombia tuvo un escaso desarrollo ferroviario en el siglo XIX, hasta el punto que en 1913, con 0,2 kilómetros de vías férreas por cada 1.000 habitantes, sólo superaba en América Latina a Haití en la extensión de la red ferroviaria en términos per cápita³⁸. Esta situación resultó en parte por su topografía extremadamente abrupta, pero también por su escaso dinamismo exportador. Sin embargo, con el éxito de las exportaciones cafeteras, el país vivió, a partir de la década de 1920, un significativo influjo de préstamos externos que se canalizaron principalmente para la construcción de ferrocarriles y otras vías de comunicación, lo que se conoce en la historia económica del país como la “danza de los millones”. A partir de la década de 1930, con la difusión del transporte automotriz, el grueso de las inversiones se orientó a la construcción de carreteras.

La mayor parte de las inversiones en ferrocarriles y carreteras en las décadas de 1920, 1930 y 1940, se realizó en la zona andina del país, con exclusión de la costa Caribe. Por ejemplo, de las inversiones públicas realizadas entre 1918 y 1929 en ferrocarriles, carreteras, caminos y cables aéreos, sólo el 3,8% se invirtió en la costa Caribe (Véase Cuadro 12). Como resultado, en 1948 la costa Caribe sólo tenía el 8,3% de los kilómetros de la red de carreteras y el 6,7% de los kilómetros de la red ferroviaria³⁹. Por esa razón, la misión del Banco

³⁶ Donald S. Barnhart. “Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948”, Ph.D. Dissertation, University of Chicago, 1953, p. 190.

³⁷ *Ibíd.*, p. 186.

³⁸ Bulmer-Thomas *óp. cit.*, p. 107.

³⁹ Barnhart, *óp. cit.*, p. 56 y William Paul McGreevey. *Historia económica de Colombia, 1845-1930*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1982, p. 262.

Internacional de Reconstrucción y Fomento que, bajo la dirección de Lauchlin Currie visitó a Colombia en 1949, le otorgó prioridad a la construcción de carreteras para conectar la costa Caribe con el resto del país⁴⁰. Por supuesto, toda esta incomunicación, en términos comparativos, perjudicó el desempeño de la economía costeña. Ello pone de presente que a través del tiempo las ventajas comparativas en materia de localización y acceso a las rutas naturales de transporte pueden cambiar y que, además, son modificadas por las inversiones en infraestructura (Canal de Panamá, red de ferrocarriles y carreteras).

Citemos un ejemplo específico de cómo la redefinición de las redes de transporte a partir de la década de 1920 eliminó algunas de las ventajas comparativas que tenía la costa a comienzos de siglo: el caso del Ingenio Sincerín, o Central Colombia, que inició su producción en 1909 en el Canal del Dique, en cercanías de Cartagena. Sincerín fue la primera central azucarera del país. A comienzos de la década de 1930 llegó a tener 2.000 trabajadores, 3.000 hectáreas de cultivo y una producción anual de azúcar de más de 7.000 toneladas⁴¹.

La producción de Sincerín creció rápidamente en la década de 1910 y 1920. Sin embargo, en la década de 1930 su producción se estancó, luego decayó en la de 1940, para finalmente desaparecer en la década siguiente⁴². ¿Qué ocurrió? En opinión de María Teresa Ripoll de Lemaitre:

Una explicación del éxito inicial y posterior fracaso de los ingenios que se crearon en la costa Caribe estaría directamente relacionada con la evolución de las condiciones del transporte en el país en el transcurso de las cuatro primeras décadas del presente siglo. En 1910 Colombia era todavía un país de regiones aisladas, incomunicado, sin carreteras, sin puentes y con poquísimos tramos de vías férreas que cumplían con unir las ciudades con el río Magdalena. En la costa norte era mucho más fácil viajar en barco entre sus principales puertos que hacerlo por los caminos de herraduras que se volvían intransitables en épocas de lluvia. Cuando Santiago Eder importó la maquinaria para su ingenio en 1897, ésta demoró menos en ser transportada desde Liverpool hasta Buenaventura, que los dos años y medio que le tomó trasladarla desde

⁴⁰ BIRF. *Bases de un programa de fomento para Colombia*, primera parte, Bogotá, Imprenta del Banco de la República, 1950, p. 153.

⁴¹ María Teresa Ripoll de Lemaitre. “El Ingenio Central Colombia: inicios de la industrialización en el Caribe Colombiano”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Biblioteca Luis Ángel Arango, núm. 45, 1997, p. 79.

⁴² *Ibíd.*, p. 85.

el puerto colombiano hasta Palmira. Los Vélez Daníes, por el contrario, en unos cuantos días habían transportado una pesada maquinaria desde Cartagena hasta el corazón de Sincerín, y la utilería empleada (grúas, planchones, barcos remolcadores, líneas férreas) había sido muy ventajosa a las condiciones geográficas. Igualmente, cuando Francisco Burgos R. adquirió en Nueva York la maquinaria para el Ingenio Berástegui, ésta pudo fácilmente introducirse a través de la Bahía de Cispata por el río Sinú hasta Cereté. La proximidad al puerto, y la comunicación que ofrecían los ríos Magdalena, Atrato y Sinú fueron de vital importancia en la creación de estas empresas costeñas, tanto para el transporte de la maquinaria como para el acceso a los mercados⁴³.

Por supuesto, estas ventajas comparativas geográficas desaparecieron con la reconfiguración de las redes nacionales de transporte en las décadas de 1920 y 1930, a través de la construcción de vías férreas y carreteras.

Pero el caso más dramático de las consecuencias del cambio en las redes de transporte nacionales en el período 1920-1950 lo constituye Barranquilla. Entre 1871 y comienzos de la década de 1920, Barranquilla fue la ciudad colombiana con una mayor tasa de crecimiento demográfico y un caso muy exitoso en cuanto a su crecimiento portuario, comercial, industrial y a su desarrollo urbano⁴⁴.

Cuadro 8. Valor de las exportaciones por la aduana de Barranquilla (miles de pesos)

Año	Barranquilla	Total nacional	Participación de Barranquilla (%)
1922	30.304	52.731	57,47
1923	31.540	60.257	52,34
1924	40.738	85.166	47,83
1925	37.758	84.824	44,51
1926	46.481	111.717	41,61
1927	39.491	108.999	36,23
1928	40.104	133.606	30,02
1929	35.838	126.872	28,25
1930	34.207	113.288	30,19
1931	40.017	98.427	40,66
1932	19.480	70.335	27,70
1933	26.408	72.690	36,33

⁴³ *Ibíd.*, pp. 85-86.

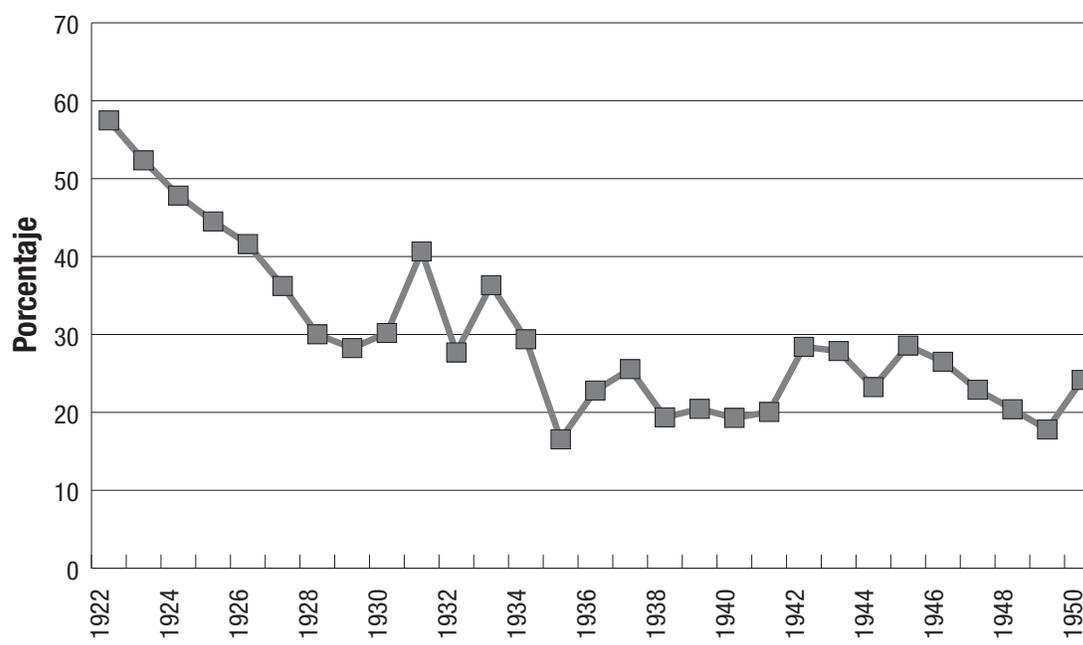
⁴⁴ Entre 1871 y 1918 la tasa de crecimiento anual de la población de Barranquilla fue de 3,7%, Adolfo Meisel Roca. “Evolución de la industria manufacturera de Barranquilla, 1953-1988”, *Revista del Banco de la República*, enero, 1989, p. 18.

Cuadro 8. Continuación.

Año	Barranquilla	Total nacional	Participación de Barranquilla (%)
1934	36.393	123.891	29,38
1935	20.443	123.602	16,54
1936	31.209	136.844	22,81
1937	38.886	152.169	25,55
1938	27.981	144.446	19,37
1939	27.907	136.471	20,45
1940	24.313	126.038	19,29
1941	26.772	133.543	20,05
1942	48.580	170.937	28,42
1943	60.903	218.520	27,87
1944	52.779	227.136	23,24
1945	70.355	246.175	28,58
1946	93.247	351.836	26,50
1947	102.191	446.272	22,90
1948	103.074	504.930	20,41
1949	111.438	625.912	17,80
1950	186.338	771.386	24,16

Fuente: 1922-1933, Contraloría General de la República. *Comercio exterior de Colombia año 1933*, vol. xxxvi; 1934, Contraloría General de Colombia, *Comercio exterior de Colombia año 1934*; 1935, Contraloría General de la República. *Anuario general de estadística*, 1936; 1936-1942, Contraloría General de la República, *Comercio exterior de Colombia*, varios números; 1943-1944, Contraloría General de la República. *Anuario general de estadística*, 1943, 1944; 1945, Contraloría General de la República, *Comercio exterior de Colombia*, 1949; 1946-1950, Dirección General de Estadística, *Anuario de comercio exterior*, 1950.

Gráfico 4. Participación del puerto de Barranquilla en las exportaciones totales de Colombia (1922-1950)



Fuente: Cuadro 8.

El ascenso vertiginoso de Barranquilla, que al finalizar el período colonial era apenas un modesto caserío, estuvo impulsado por su condición de puerto marítimo y fluvial y, especialmente por su ubicación estratégica en la desembocadura del río Magdalena, la principal arteria de comunicación del país. Hacia finales del siglo pasado entraba y salía por este puerto aproximadamente el 60% del comercio exterior colombiano⁴⁵. En las primeras décadas del siglo XX, Barranquilla era además el primer puerto marítimo y fluvial del país y la tercera ciudad industrial, después de Medellín y Bogotá. También era la principal ciudad del Caribe colombiano y uno de los motores de su crecimiento económico.

Infortunadamente para la costa Caribe, la redefinición de las redes internas de transporte que ocurrió en el país entre 1920 y 1950 tuvo consecuencias muy negativas sobre Barranquilla. Desde finales de la década de 1930 la ciudad sufrió el deterioro de su situación económica global, llevándola a una pérdida de su dinamismo industrial en los años cuarenta y cincuenta⁴⁶. El principal factor detrás de esta evolución fue la pérdida del liderazgo portuario de Barranquilla, como resultado de la competencia de Buenaventura. Ya para 1935, este último puerto se había convertido en el principal conducto para las exportaciones. Mientras que en 1922, el 57,5% de las exportaciones colombianas salían por Barranquilla, en 1950 sólo lo hacían el 24,2% (véase Cuadro 8 y Gráfico 4). Varios factores contribuyeron al desplazamiento de Barranquilla por Buenaventura como primer puerto del país. Uno de ellos fue la proximidad de esta última a las zonas productoras de café, el principal producto de exportación en esa época.

La apertura del Canal de Panamá en 1914 le dio un gran impulso al puerto de Buenaventura, pues le permitió el acceso a los mercados del este norteamericano y Europa. Además, una serie de mejoras realizadas en los años veinte y treinta en sus muelles la dotó con la infraestructura portuaria necesaria. Por último, la conexión en los años veinte de Cali con Manizales, Ibagué, Bogotá y Popayán, a través del Ferrocarril del Pacífico, ayudó a que Buenaventura se consolidara dentro de una nueva red nacional de transporte en la cual el papel del río Magdalena y, por lo tanto de Barranquilla, disminuyó significativamente.

⁴⁵ Eduardo Posada Carbó. *Invitación a la historia de Barranquilla*, Barranquilla, Cámara de Comercio de 1987, p. 25.

⁴⁶ Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?”, en Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó. *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos de historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico, 1993, p. 23.

Las consecuencias de largo plazo de la pérdida de liderazgo portuario por parte de Barranquilla fueron enormes, tanto para la economía de la ciudad como para la región (téngase en cuenta que en 1951 el 15% de la población costeña vivía en esta ciudad).

El estancamiento relativo de la economía barranquillera se ha prolongado hasta nuestros días. Por ejemplo, entre 1950 y 1995 la tasa de crecimiento anual promedio del PIB per cápita real del Atlántico, de la cual Barranquilla es la mayor parte, fue de 0,1%, mientras que en igual período el PIB per cápita nacional creció a una tasa anual promedio de 2,2%⁴⁷.

La crisis de la economía barranquillera parece haber sido especialmente aguda en las décadas de 1950 y 1960. Por ejemplo, en la década de 1950, cuando la ciudad dejó de ser el tercer centro industrial del país, al ser superada ampliamente en este aspecto por Cali, casi todas las principales variables económicas tuvieron un escaso dinamismo, por cuanto crecieron a una tasa anual promedio por debajo de la tasa de crecimiento de su población, como se aprecia en el Cuadro 9.

Cuadro 9. Tasa de crecimiento anual promedio de algunas variables económicas en Barranquilla (1950-1960)

Variable	Tasa de crecimiento (%)
Exportaciones en términos reales	-12,5
Importaciones en términos reales	2,5
Producto interno bruto per cápita	-2,0
Empleo industrial	3,8
Metros cuadrados construidos	2,5
Cabezas de ganado sacrificadas	-1,7
Población	4,4

Nota: el PIB per cápita se refiere al Departamento del Atlántico. La tasa de crecimiento de la población es para el período 1951-1964. El empleo industrial se refiere al período 1945-1958.

Paradójicamente, una de las razones por la cual la economía de Barranquilla tuvo tan mal desempeño en la década de 1960 fue por la competencia de la industria localizada en el interior del país. En la década de 1950 tal vez el principal objetivo de los dirigentes barranquilleros fue integrar a la costa Caribe con el interior del país por medio de carreteras y ferrocarriles. Ante los estrechos

⁴⁷ Adolfo Meisel Roca. “Rezago relativo y creciente integración, 1950-1994”, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1994, p. 295.

mercados regionales que enfrentaba la industria de la ciudad, se consideró que la solución era tener acceso al principal mercado colombiano, ubicado en el triángulo formado por Bogotá-Cali-Medellín. Por ejemplo, en 1955 José Raimundo Sojo Zambrano, director de la Cámara de Comercio de Barranquilla, veía esa integración como la gran solución para la industria costeña⁴⁸.

Sin embargo, cuando se produce la integración de una región central con una periférica, una de las dos regiones puede salir perjudicada en su crecimiento industrial. Cuál de las dos será la beneficiada debido a la integración, dependerá de tres variables: las economías de escala, las diferencias en los costos de producción y los costos de transporte.

En un artículo de Paul R. Krugman y Anthony J. Venables se demuestra que cuando los costos de producción son bastante más bajos en la periferia, debido, por ejemplo, a salarios más bajos, y además no hay costos de transporte, se producirá sólo en la periferia⁴⁹. Sin embargo, si hay costos de transporte altos o medianos se expandirá la industria en el centro, debido a las economías de escala, y exportará a la periferia, donde la industria se contrae. Precisamente esto último fue lo que le ocurrió a la industria de Barranquilla como resultado de la inauguración de la carretera Cartagena-Medellín, a finales de la década de 1950, y del ferrocarril Ciénaga-Bogotá y la carretera Santa Marta-Bucaramanga, a comienzos de la década siguiente.

B. Un mayor crecimiento demográfico

A lo largo de todo el siglo XX la costa Caribe colombiana ha tenido una tasa de expansión demográfica superior a la del resto del país. Entre los censos de 1905 y 1993, la tasa de crecimiento anual promedio de la población colombiana fue de 2,4%, mientras que en igual período la de los departamentos costeños fue de 3,1%, es decir, superior en 20,8%. Como resultado, la población de los departamentos de la costa Caribe pasó de ser el 11,6% del total nacional en el censo de 1905, al 21,1% en el de 1993.

Tal como se aprecia en el Cuadro 10, para todos los períodos intercensales en el presente siglo la tasa de crecimiento de la población de la costa Caribe ha

⁴⁸ José Raimundo Sojo Zambrano. *Barranquilla: una economía en expansión*, Barranquilla, Editorial Mejoras, 1955.

⁴⁹ Paul R. Krugman and Anthony J. Venables. "Integration and the Competitiveness of Peripheral Industry", *Discussion Paper*, No. 363, London, Centre of Economic Policy Research, January, 1990.

superado la nacional. Al igual que en el resto de Colombia, en la región se ha producido una transición demográfica con una caída inicial —abrupta—, de la mortalidad, seguida de un descenso gradual de la natalidad. Como resultado, inicialmente la tasa de crecimiento de la población se incrementó, alcanzando su nivel máximo en el período 1951-1964.

Cuadro 10. Tasas de crecimiento de la población de la costa Caribe y de Colombia en el siglo xx (tasas de crecimiento anual promedio)

Período	Costa Caribe (%)	Colombia (%)
1905-1918	3,5	2,5
1918-1938	2,7	1,6
1938-1951	2,3	2,2
1951-1964	4,0	3,2
1964-1973	3,9	3,0
1973-1985	2,7	2,4
1985-1993	2,8	2,7
1905-1993	3,1	2,4

Fuente: Censos nacionales y cálculos del autor.

¿Por qué fue más rápida la tasa de crecimiento demográfico de la costa Caribe en el siglo XX que en el resto del país? Sobre esto aún faltan estudios detallados que comparen, por ejemplo, la evolución de las estadísticas vitales, como la natalidad y la mortalidad, para poder establecer patrones regionales de comportamiento poblacional.

Sin embargo, sobre la base de una amplia evidencia descriptiva e indirecta podemos avanzar la hipótesis de que el mayor ritmo de crecimiento poblacional de la costa, en comparación con otras regiones, fue el resultado de una caída muy rápida en la mortalidad catastrófica, es decir, aquella que periódicamente hacía su devastadora aparición en los puertos del Caribe, como el cólera y la mortalidad que producían las enfermedades tropicales endémicas, como la malaria y la fiebre amarilla⁵⁰. Con los adelantos en la medicina tropical a lo largo del siglo XX, se redujo el impacto de muchas enfermedades cuyos efectos en la costa eran mayores dadas sus condiciones climáticas, puesto que en el interior del país la mayor parte de la población vivía en las montañas a alturas muy por encima del nivel del mar,

⁵⁰ Solamente en la epidemia del cólera de 1850 se calcula que pereció el 10% de la población de la costa Caribe, Eduardo Posada Carbó. “Progreso y estancamiento, 1850-1950”, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1994, p. 221.

donde la difusión de las enfermedades tropicales se morigera con la elevación (en la medida en que hay una correlación entre altitud y temperatura)⁵¹.

Cabe señalar que el mayor crecimiento de la población costeña durante el siglo XX no fue el resultado de una inmigración neta sostenida, sino de su propio crecimiento vegetativo. A lo largo de ese siglo la costa no se caracterizó por tener un flujo migratorio importante, ni como receptora ni como expulsora, y la tasa neta de migración inter-regional fue cercana a cero⁵².

El rápido crecimiento vegetativo de la población costeña, en razón de la caída en la mortalidad fruto de los avances de la medicina tropical, fue especialmente perjudicial para el crecimiento económico de la región, por cuanto coincidió con un largo período de crecimiento económico rezagado con respecto al resto del país. Además, hay una amplia evidencia empírica internacional que muestra que los países que tienen una tasa de crecimiento de la población más elevada suelen tener un menor ritmo de crecimiento de su PIB per cápita⁵³.

C. El círculo vicioso creado por el rezago económico y la consecuente pérdida de influencia política

Las diferentes causas del poco dinamismo de la economía costeña en el siglo XX que hemos enumerado son, en buena medida, variables independientes o exógenas. Es decir, que han sido factores determinantes del lento crecimiento de la economía regional, pero no son a su vez determinados por ese lento crecimiento. Sin embargo, la nueva correlación de influencias políticas regionales, la cual llevó el ascenso de los departamentos cafeteros, implicó un marginamiento en el manejo del Estado por parte de las zonas no cafeteras, como el Cauca y la costa Caribe⁵⁴. Esa pérdida de influencia política como consecuencia del rezago económico, y en un círculo vicioso, llevó a que las políticas económicas nacionales fueran desfavorables para la costa Caribe, agudizando aún más su estancamiento económico relativo.

⁵¹ Andrew M. Karmack. *Los trópicos y el desarrollo económico, reflexiones sobre la pobreza de las naciones*, Banco Mundial, Madrid, Editorial Tecnos, 1976, p. 111.

⁵² Al respecto véase: División Demográfica DANE. “La migración interna y el proceso de concentración de la población de los departamentos”, *Boletín mensual*, núm. 314, septiembre, 1977, Ciro Martínez Gómez y Manuel J. Rincón. “Tendencias recientes de las migraciones internas en Colombia”, *Desarrollo urbano en cifras*, Cenac, núm. 2, 1997.

⁵³ Robert J. Barro and Jong-Wha Lee. “Sources of Economic Growth”, *Carnegie-Rochester Conference Series on Public Policy*, 40, 1994, pp. 16-17.

⁵⁴ Gustavo Bell Lemus y Adolfo Meisel Roca. *Política, políticos y desarrollo socio-económico de la costa Caribe*, Documentos Uninorte, núm. 5, junio, 1989, p. 14.

Sobre este punto señaló el historiador Luis Eduardo Nieto Arteta: “El café, director de Colombia, ha entregado la primacía política a quienes lo producen y han creado con él la economía nacional”⁵⁵.

Esa preponderancia de los cafeteros en la conducción del Estado fue especialmente clara en las primeras décadas del siglo en el manejo de la política económica nacional. Entre 1900 y 1975 dos departamentos cafeteros, Caldas y Antioquia, participaron con el 40,5% de los ministros de hacienda, cuando sólo contaban con el 17% de la población nacional⁵⁶. En contraste, y para efectos prácticos, sólo un costeño ocupó la cartera de hacienda entre 1900 y 1975: el empresario barranquillero Tomás Surí Salcedo⁵⁷.

El marginamiento político de la costa Caribe se reflejó no sólo en su participación en la cartera de hacienda, sino en todo el ejecutivo. Lo más protuberante, por supuesto, es que no hubo un solo presidente oriundo de la costa Caribe en todo el siglo XX. Además, de los ministros que tuvo Colombia entre 1900 y 1975, sólo el 13% provinieron de los departamentos de la costa Caribe (véase Cuadro 11).

Cuadro 11. Origen regional de los ministros (1900-1975)

Lugar donde nacieron	Número de ministros	Procentaje
Costa Caribe	60	13,0
Región antioqueña	112	24,2
Región caucana	68	14,7
Santanderes	52	11,2
Región central	162	35,0
Extranjero	9	1,9
Total	463	100,0

Nota: costa Caribe: Atlántico, Bolívar, Sucre, Córdoba, Magdalena, Cesar, La Guajira y San Andrés y Providencia.

Región antioqueña: Antioquia, Caldas, Risaralda y Quindío.

Región caucana: Valle, Cauca, Nariño y Chocó.

Región central: Boyacá, Cundinamarca, Tolima, Huila y Meta.

Santanderes: Norte de Santander y Santander.

Fuente: John Laun. *El reclutamiento político en Colombia: los ministros de Estado 1900-1975*, Universidad de los Andes, 1976, Cuadro 3, (mimeo).

⁵⁵ Luis Eduardo Nieto Arteta. *El café en la sociedad colombiana*, Bogotá, El Áncora Editores, 1997, p. 37.

⁵⁶ John Laun. “El reclutamiento político en Colombia: los ministros de Estado, 1900-1975”, Universidad de los Andes, 1976 (mimeo).

⁵⁷ Surí Salcedo fue ministro desde el 17 de julio de 1916 hasta el 5 de enero de 1918. Hubo otros tres costeos que coyunturalmente, y sin dejar ninguna impronta, pasaron por la cartera de hacienda en este período: Rafael Delgado, Juan Antonio Gómez y Simón Bossa. Todos tres estuvieron en el cargo menos de seis meses, Andrés González. *Ministros del siglo XX*, Imprenta Nacional, 1982, pp. 26-121.

En el período posterior al Frente Nacional también ha continuado la escasa influencia de la costa Caribe en la orientación de las políticas económicas nacionales. Entre 1974 y 1998, la costa Caribe sólo ha participado con el 6,5% de las posiciones más influyentes del equipo económico (Ministerio de Hacienda, Dirección del Departamento Nacional de Planeación, Gerencia General del Banco de la República y Junta Directiva del Banco de la República). En contraste, en el mismo período el 43,6% de las personas que ocuparon esos cargos eran oriundas de Bogotá, que sólo tiene el 14,1% de la población nacional⁵⁸.

Pero lo importante de todo lo anterior, es que la falta de influencia en el manejo del Estado tuvo consecuencias sobre las políticas económicas y, por lo tanto, sobre las posibilidades de crecimiento de la región. Esto ocurrió a través de varios canales, pero el más obvio es el de la inversión pública, sobre todo en infraestructura.

En el caso de la costa Caribe ha sido muy evidente que en el siglo XX, sobre todo en las primeras décadas, se recibió menos inversión en infraestructura por parte del gobierno central que en otras regiones. El resultado ha sido su rezago relativo en este campo, reduciendo su potencial de crecimiento: un verdadero círculo vicioso.

Infortunadamente, es muy difícil documentar la distribución regional de la inversión del gobierno central, excepto para épocas muy recientes. Sin embargo, para este trabajo hemos podido regionalizar la mayor parte de la inversión del gobierno central en el período 1918-1929, tal vez cuando se invirtió relativamente más en infraestructura en toda la historia del país, como resultado de la indemnización por la pérdida de Panamá y del enorme influjo de créditos externos que recibió el país después de la primera Misión Kemmerer.

Entre 1918 y 1929 el gobierno central invirtió más de 226 millones de pesos en infraestructura (véase Cuadro 12). Hemos podido regionalizar el 76,5% de esa inversión. De los más de 173 millones de pesos de inversión que pudimos regionalizar, a la costa Caribe le correspondió sólo el 13,8%. Sin embargo, esa participación no refleja la situación real, por cuanto el 77% de las inversiones que se hicieron en la costa corresponden al río Magdalena, en obras que eran de interés económico para todo el país. Sin embargo, en un rubro tan importante como la construcción de ferrocarriles, el destino principal de las inversiones

⁵⁸ Adolfo Meisel Roca. “¿Por qué Colombia no ha tenido hiperinflación? Los determinantes de una política económica estable”, *Revista del Banco de la República*, 1997, pp. 97-137.

en ese período, la costa Caribe recibió apenas el 3,7% del total. Algo similar ocurrió con la construcción de carreteras, pues únicamente recibió el 4,3% de los fondos destinados para ese efecto.

Cuadro 12. Inversión del gobierno central en infraestructura realizada en el período 1918-1929

Tipo de inversión	Valor de la inversión (pesos)	Inversión en la costa Caribe (pesos)	Participación de la costa Caribe (%)
Construcción de ferrocarriles	96.541.640	3.518.832	3,6
Subvenciones ferroviarias	9.885.882	-	-
Edificios nacionales	7.915.243	293.067	3,7
Cables aéreos	3.140.586	-	-
Carreteras	28.472.467	1.217.275	4,3
Otras vías	1.505.801	-	-
Canalización de ríos	20.106.426	18.318.412	91,1
Caminos de herradura y puentes	5.514.150	444.295	8,1
Subtotal	173.082.195	23.791.881	13,7
Sin regionalizar	53.168.509		
Total	226.250.704		

Fuente: *El Tiempo*, 14 de agosto de 1930 y cálculos del autor.

Como resultado de lo anterior, la región se rezagó con respecto al resto del país en su dotación de infraestructura. Esto, por ejemplo, es muy evidente en el caso de la red ferroviaria. Mientras que en 1909 la costa tenía el 26,4% de los kilómetros de ferrocarril del país, hacia 1949 contaba con una lánguida participación del 6,7% del total⁵⁹.

La menor inversión pública en la costa Caribe en las primeras décadas del siglo también fue evidente en el campo de la educación. Como resultado, hacia mediados del siglo XX esta región estaba claramente rezagada en cuanto a su dotación de capital humano. En la década de 1950, señaló el economista Lauchlin Currie, en la costa Caribe: “La educación está en una situación crítica desde todo punto de vista. El índice educacional de esta región está muy por debajo del índice nacional, el cual, a su turno, está lejos de ser satisfactorio”⁶⁰.

⁵⁹ William Paul McGreevey. *Historia económica de Colombia, 1845-1930*, Bogotá, Tercer Mundo, 1982, p. 263.

⁶⁰ Lauchlin Currie. *Programa de desarrollo económico del Valle del Magdalena y Norte de Colombia*, Bogotá, Litografía Arco, 1960.

V. Conclusión

El fracaso económico de la costa Caribe es uno de los hechos más protuberantes del desarrollo económico regional de Colombia en el siglo XX. Entender por qué ocurrió el dramático empobrecimiento relativo de esta región del país es de la mayor importancia, si se quiere lograr el diseño de políticas económicas que la lleven a la convergencia con el resto de la nación.

En este ensayo hemos analizado las que, a nuestro entender, fueron las causas principales para que la región se quedara rezagada en la primera mitad del siglo XX y que determinaron, en gran medida, las condiciones que llevaron a su estancamiento económico relativo en la segunda mitad del mismo⁶¹. Para ello hemos hecho uso de tres enfoques analíticos complementarios (producto clave, encadenamientos y base económica) y del modelo de la “enfermedad holandesa”.

Del análisis realizado por medio de las herramientas analíticas y teóricas mencionadas se desprende que en la divergencia de la economía de la costa Caribe, con respecto al interior del país en las primeras décadas de este siglo, influyeron múltiples factores, es decir, hubo sobredeterminación. Sin embargo, tal como lo he argumentado, primaron los siguientes factores:

1. El fracaso del sector exportador.
2. La especialización en la exportación de ganado hacia otras regiones del país.
3. La redefinición de las redes de transporte nacional.
4. Una elevada tasa de crecimiento de la población.
5. El círculo vicioso creado por el rezago económico.

Sin lugar a dudas, éstos no constituyen la totalidad de los determinantes del atraso económico costeño, pero sí son los *principales factores* que llevaron a que la costa Caribe de Colombia perdiera el siglo XX.

⁶¹ En buena medida el desempeño económico de la costa Caribe entre 1950 y el presente estuvo determinado por lo que ocurrió en la primera mitad del siglo. Para un análisis de los factores que llevaron a que entre 1950 y 1995 el PIB per cápita de la región creciera a una tasa anual promedio que fue de menos de la mitad de la del país, 1,0% versus 2,2%, véase: Adolfo Meisel Roca. “Regazo relativo y creciente integración”, 1950-1994, en Adolfo Meisel Roca (ed.). *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte, 1994.

Bibliografía

- Barnhart, D. S. (1953). “Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948”, Ph.D. Dissertation, University of Chicago.
- Barro, R. J. y Lee, J.-W. (1994). “Sources of Economic Growth”, *Carnegie-Rochester Conference Series on Public Policy*.
- Bell Lemus, G. y Meisel Roca, A. (1989). *Política, políticos y desarrollo socio-económico de la costa Caribe*, Barranquilla, Documentos Uninorte, núm. 5.
- Beyer, R. (1947). “The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1940”, Ph.D. Dissertation, University of Minnesota.
- BIRF. (1950). *Bases de un programa de fomento para Colombia*, primera parte, Bogotá, Imprenta del Banco de la República.
- Bonet Morón, J. (1998). “El ganado costeño en la Feria de Medellín, 1950-1997”, *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*, núm. 5, Cartagena, Banco de la República.
- Bonet Morón, J. y Meisel Roca, A. (2002). “La convergencia regional en Colombia: una visión de largo plazo, 1926-1995”, en Meisel Roca, A., *Regiones, ciudades y crecimiento económico en Colombia*, Cartagena, Colección de Economía Regional, Banco de la República.
- Bulmer-Thomas, V. (1994). *The Economic History of Latin America Since Independence*, USA, Cambridge University Press.
- Camacho Roldán, S. (1987). *Notas de viaje*, Bogotá, Librería Colombiana.
- Corden, W. M. y Neary, P. (1982). “Booming Sector and De-Industrialization in a Small Open Economy”, *The Economic Journal*, núm. 92.
- Corden W. M. (1984). “Booming Sector and Dutch Disease Economics: Survey and Consolidation”, *Oxford Economic Papers*, núm. 36.
- Currie, L. (1960). *Programa de desarrollo económico del Valle del Magdalena y Norte de Colombia*, Bogotá, Litografía Arco.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, División Demográfica. (1977). “La migración interna y el proceso de concentración de la población de los departamentos”, *Boletín mensual*, núm. 314.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. Censos nacionales, información electrónica.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE. Cuentas departamentales, información electrónica.
- Eder, P. (1913). *Colombia*, London, T. Fisher Unwin.
- Gallup, J. L., Sachs, J. y Mellinger, A. (1998). “Geography and Economic Development”, USA, NBER, Working Paper No. 6849, December.
- González, A. (1982). *Ministros del siglo XX*, Bogotá, Imprenta Nacional.

- Hertford, R. y Nores, G. (1982). “Caracterización del sector ganadero de Colombia, 1953-1975”, Cali, CIAT.
- Hirschman, A. O. (1958). *The Strategy of Economic Development*, New Haven, Yale University Press.
- Hirschman, A. O. (1981). “A Generalized Linkage Approach to Development”, *Essays in Trespassing, Economics to Politics and Beyond*, USA, Cambridge University Press.
- Hirschman, A. O. (1984). “A Dissenter’s Confession: The Strategy of Economic Development Revisited”, *Pioneers in Development*, USA, World Bank-Oxford University Press.
- Innis, H. (1930). *The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History*, Toronto.
- Innis, H. (1940). *The Cod Fisheries: The History of an International Economy*, Toronto.
- Karmack, A. M. (1976). *Los trópicos y el desarrollo económico, reflexiones sobre la pobreza de las naciones*, Madrid, Banco Mundial, Editorial Tecnos.
- Krugman, P. R. y Venables, A. J. (1990). “Integration and the Competitiveness of Peripheral Industry”, *Discussion Paper*, No. 363, London, Centre of Economic Policy Research.
- Laun, J. (1976). “El reclutamiento político en Colombia: los ministros de Estado, 1900-1975”, Bogotá, Universidad de los Andes (mimeo)
- Leff, N. (1997). “Economic Development in Brazil, 1822-1913”, *How Latin America Fell Behind, Essays on the Economic History of Brazil and México, 1800-1914*, USA, Stanford University Press.
- Lewis, W. A. (1978). *Growth and Fluctuations, 1870-1913*, Great Britain, George Allen and Unwin.
- Mackintosh, W. A. (1953). “Innis on Canadian Economic Development”, *Journal of Political Economy*, vol. LXI, núm. 3.
- Martínez, C. y Rincón, M. J. (1997). “Tendencias recientes de las migraciones internas en Colombia”, *Desarrollo urbano en cifras*, Cenac.
- Meisel Roca, A. (1989). “Evolución de la industria manufacturera de Barranquilla, 1953-1988”, *Revista del Banco de la República*.
- Meisel Roca, A. (1993). “¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?, en Meisel Roca, A. y Posada Carbó, E., *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? y otros ensayos de historia económica de la costa Caribe*, Barranquilla, Ediciones Gobernación del Atlántico.
- Meisel Roca, A. (1994). “Rezago relativo y creciente integración, 1950-1994”, *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte.
- Meisel Roca, A. (1997). “¿Por qué Colombia no ha tenido hiperinflación? Los determinantes de una política económica estable”, *Revista del Banco de la República*.

- Meisel Roca, A. (2009). “Enfermedad holandesa y exportaciones de banano en el Caribe colombiano, 1910-1950”, incluido en este volumen.
- McGreevey, W. P. (1982). *Historia económica de Colombia, 1845-1930*, Bogotá, Tercer Mundo Editores.
- Myrdal, G. (1976). “Trade as a Mechanism of International Inequality”, en Gerald M. Mier, *Leading Issues in Economic Development*, USA, Oxford University Press.
- Nieto Arteta, L. E. (1997). *El café en la sociedad colombiana*, Bogotá, El Áncora Editores.
- North, D. C. (1955). “Location Theory and Regional Economic Growth”, *Journal of Political Economy*, vol. LXIII, núm. 3.
- North, D. C. (1966). *The Economic Growth of the United States, 1790-1860*, USA, W.W. Norton.
- Pardo, A. (1972). *Geografía económica y humana de Colombia*, Bogotá, Ediciones Tercer Mundo.
- Posada Carbó, E. (1987). *Invitación a la historia de Barranquilla*, Cámara de Comercio de Barranquilla.
- Posada Carbó, E. (1994). “Progreso y estancamiento, 1850-1950”, *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Barranquilla, Ediciones Uninorte.
- Posada Carbó, E. (1996). *The Colombian Caribbean: A Regional History, 1870-1950*, USA, Oxford University Press.
- Ripoll de Lemaitre, M. T. (1997). “El Ingenio Central Colombia: inicios de la industrialización en el Caribe Colombiano”, *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Bogotá, Biblioteca Luis Ángel Arango.
- Sojo Zambrano, J. R. (1955). *Barranquilla: una economía en expansión*, Barranquilla, Editorial Mejoras.
- Watkins, M. H. (1963). “A Staple Theory of Economic Growth”, *Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. XXIX, núm. 2.