



ARCHIVO DE LA ECONOMÍA NACIONAL
COLECCIÓN BICENTENARIO



COLOMBIA MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

DEPARTAMENTO DE COMERCIO OFICINA DE COMERCIO EXTERIOR Y DOMÉSTICO / ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

P.L.BELL

1921

PRÓLOGO DE

MIGUEL URRUTIA MONTOYA

bi-

CENTENARIO DE UNA
NACIÓN EN EL MUNDO



DEPARTAMENTO DE COMERCIO
OFICINA DE COMERCIO EXTERIOR Y DOMÉSTICO

SPECIAL AGENTS SERIES — NO. 206

COLOMBIA
MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

DEPARTAMENTO DE COMERCIO OFICINA DE COMERCIO EXTERIOR Y DOMÉSTICO / ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

POR

P. L. BELL
COMISIONADO COMERCIAL



PRECIO, 70 CENTAVOS
VENDIDO POR LA SUPERINTENDENCIA DE DOCUMENTOS, IMPRENTA DEL GOBIERNO,
WASHINGTON, D.C.

WASHINGTON
IMPRENTA DEL GOBIERNO

1921

Bell. P. L.

Colombia : manual Comercial e Industrial. Departamento de Comercio
Oficina de Comercio Exterior y Doméstico, Estados Unidos de América /
P.L.Bell ; prólogo Miguel Urrutia. -- Bogotá Banco de la República, 2011.

367 p. : il. ; cm. -- (Colección Bicentenario)

Título original : Colombia a Commercial and Industrial Handbook.

1. Colombia - Industria y comercio - Manuales 2. Colombia - Condiciones
económicas - Manuales 3. Colombia - Política económica - Manuales

4. Colombia - Política comercial - Manuales I. Urrutia Montoya, Miguel,
1939-, pról. II. Tit. III. Serie.

380.9861 cd 21 ed.

A1323363

CEP-Banco de la República-Biblioteca Luis Ángel Arango

Este libro es la traducción del texto original titulado
Colombia a Commercial and Industrial Handbook,
escrito por P.L. Bell.

ISBN 978-958-664-247-7

Comité Bicentenario

Malcom Deas,
Roberto Junguito,
Adolfo Meisel,
Jorge Orlando Melo,
Diego Pizano,
María Teresa Ramírez,
Miguel Urrutia.

Edición y adaptación:

Banco de la República.

Corrección de estilo:

Luis Fernando García Núñez

Traducción:

TRYC Ltda. Traducciones y consultorías

Diagramación:

Fredy Chaparro

Preparación e impresión:

Editorial Nomos S.A.

– Printed in Colombia. Abril de 2012

Copyright © Banco de la República 2012 para todo el mundo de habla hispana.
Reservados todos los derechos. Prohibida la reproducción total o parcial de este libro,
por cualquier medio, sin permiso escrito de la Editorial.

INDICE

	PAG.
PRÓLOGO	23
CARTA DE PRESENTACIÓN	25
INTRODUCCIÓN	27
Posición económica general, pasado y presente.....	27
Comercio Europeo versus Comercio Americano con Colombia	29
Idioma	30
Moneda	30
Pesos y medidas	31
Servicios postales.....	32
Telégrafo, cable y servicio inalámbrico.....	35
GEOGRAFÍA, TOPOGRAFÍA Y CLIMA	37
Posición geográfica	37
Área y fronteras	37
Resumen de las condiciones topográficas y sus efectos	38
Accidentes topográficos, divisiones y características	40
<i>Cordillera Occidental</i>	40
<i>Cordillera Central</i>	41
<i>Cordillera Oriental</i>	41
<i>Hidrografía</i>	42
<i>La península de la Guajira</i>	44
Clima y régimen de lluvias	46
<i>Zonas climáticas</i>	46
<i>Clima de la costa Caribe</i>	46
<i>Clima del interior</i>	48
<i>Efectos de las variaciones climáticas en el comercio</i>	49
<i>Clima de los "llanos"</i>	50
POBLACIÓN Y CONDICIONES DE VIDA	51
Estadísticas de la población	51
Características raciales de la población	52
<i>Habitantes de las regiones de la costa Caribe</i>	53
<i>Habitantes de la costa Pacífica</i>	58
<i>Habitantes del interior</i>	58
<i>Importancia de las consideraciones raciales</i> <i>desde el punto de vista comercial</i>	61

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

POBLACIÓN Y CONDICIONES DE VIDA — Continuación.	PAG.
Condiciones de vida	62
Sanidad pública y salud	64
<i>Medidas sanitarias en Santa Marta y Sincerín.....</i>	64
<i>Amenaza de la malaria y los esfuerzos para combatirla</i>	65
<i>Epidemias de fiebre amarilla</i>	
<i>— condiciones en Buenaventura y Cartagena</i>	66
<i>Medidas sanitarias e higiénicas que deben</i>	
<i>ser asumidas por las personas</i>	67
<i>Condiciones de salud en el interior.....</i>	68
<i>Mejoras en curso o contemplada.....</i>	68
<i>Vestimenta de viaje, ropa, etc.....</i>	69
<i>Tuberculosis</i>	70
<i>La educación en relación con la higiene</i>	70
GOBIERNO, EDUCACIÓN Y FINANZAS NACIONALES	71
Gobierno	71
<i>Rama legislativa</i>	71
<i>Rama ejecutiva.....</i>	71
<i>Rama judicial</i>	73
<i>Fuerzas militares</i>	73
<i>Cuerpos consulares y diplomáticos</i>	
<i>— representantes Extranjeros en Colombia</i>	73
<i>Constitución.....</i>	73
<i>Régimen tributario y rentas públicas.....</i>	75
<i>Códigos.....</i>	75
Educación.....	76
<i>Sistema de educación pública.....</i>	77
<i>Influencia de hombres jóvenes educados</i>	77
<i>y entrenados en Norte América.....</i>	77
<i>Estadísticas educativas</i>	78
<i>Educación superior</i>	79
<i>Carácter de las publicaciones periódicas</i>	
<i>— Posición cultural general de Colombia</i>	80
Finanzas nacionales	81
<i>Historia de las finanzas y de la banca colombianas.....</i>	82
<i>Situación actual de la moneda y de las finanzas del gobierno</i>	86
<i>Dificultades financieras del gobierno — Préstamos internos.....</i>	89
<i>Préstamos bancarios.....</i>	89
<i>Conferencia nacional financiera</i>	90
<i>Fracaso de los préstamos extranjeros durante la guerra</i>	91

CONTENIDO

GOBERNACIÓN, EDUCACIÓN Y FINANZAS NACIONALES — Continuación.	PAG.
FINANZAS NACIONALES — Continuación.	
<i>Esbozo de la situación fiscal</i>	92
<i>Deuda externa</i>	95
<i>Deuda interna</i>	100
CONDICIONES GENERALES QUE	
AFECTAN LAS INDUSTRIAS NACIONALES	105
PRODUCTOS FORESTALES	
Recuento general de recursos.....	109
Plantas medicinales	111
<i>Quinina</i>	111
<i>Ipecacuacana</i>	112
<i>Zarzaparrilla</i>	112
<i>Bálsamo de copaiba y bálsamo de Tolú</i>	113
<i>Otras plantas o productos medicinales</i>	114
Resinas, ceras vegetales y barnices	115
Semillas oleaginosas y almendras de palma	116
Cocos.....	117
Cortezas curtientes y extractos	119
Chicle	121
Caucho	123
Tagua (marfil vegetal)	126
Índigo.....	131
Maderas nobles y cedro	132
Ingresos del gobierno derivados de los productos forestales	
– Estadísticas de exportación.....	134
MINERIA	
Introducción	137
Descripción general de la minería en Colombia	139
Minas de cobre	145
Yacimientos de oro	146
<i>Principales compañías</i>	146
<i>Área de producción de oro</i>	148
La explotación de platino	151
<i>Área de producción de platino</i>	151
<i>Formaciones</i>	152
<i>Métodos utilizados en la industria</i>	153
<i>Compañías extranjeras de dragado</i>	154

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

MINERÍA — Continuación.	PAG.
LA EXPLOTACIÓN DE PLATINO — Continuación.	
<i>Metodos comerciales y precios</i>	154
<i>Exportaciones de platino a los Estados Unidos</i>	155
Depósitos de carbón	156
Ponderado general de las exportaciones	
minerales de Colombia.....	159
Exportaciones de metales desde Barranquilla	162
Exportaciones de metales desde Cartagena	163
Exportaciones de metales desde Buenaventura y Tumaco	164
Leyes mineras – posesión de títulos y petición de propiedad.....	164
<i>Disposiciones generales</i>	164
<i>Minas en tierras de propiedad del estado</i>	166
<i>Minas que no se encuentran en tierras del estado</i>	166
<i>Modo de adquirir propiedades en Colombia</i>	167
<i>Impuestos sobre propiedades mineras</i>	168
<i>Alcance legal de las solicitudes</i>	168
PETRÓLEO	169
Introducción	169
Regiones en las que se encuentra petróleo	170
Indicios en la superficie	171
Dificultades de exploración.....	172
Topografía y geología de los distritos petroleros	172
<i>Región de la costa Caribe</i>	172
<i>Región Cauca – Sinú</i>	174
<i>Formaciones en Santander</i>	175
Concesiones petroleras y desarrollos del pasado	177
<i>Inversiones Martínez- Compañía Standard Oil</i>	177
<i>La Concesión Armella De Mares al oriente de Cartagena</i>	178
<i>La Concesión De Mares en Santander</i>	
– <i>obras de la Tropical Oil Co</i>	179
<i>Estímulo a la inversión – actividades varias</i>	181
<i>La Concesión de Barco en Norte de Santander</i>	182
Títulos y legislación de campos petroleros.....	183
<i>Condiciones en tiempos de la colonia española</i>	183
<i>Desde la independencia hasta 1919</i>	184
<i>Legislación reciente y situación actual</i>	186
Resumen de los proyectos petroleros	188
Costos de operación y condiciones de trabajo.....	189

CONTENIDO

	PAG.
GANADERÍA	191
Resumen de las condiciones generales.....	191
La naturaleza variada de la industria	193
Oportunidades del capital extranjero en el negocio de la ganadería..	195
Mercado de los sueros, polvos medicinales, etc.	197
Exportaciones colombianas de ganado y productos animales	197
Método para la comercialización de cueros y pieles.....	202
Cría de ganado	203
Cría de ganado porcino	204
Productos lacteos – importación de quesos y mantequilla	204
 AGRICULTURA	 207
Introducción	207
Divisiones topográficas y climáticas agrícolas.....	208
Productos de las diversas zonas.....	209
Resumen de las condiciones	211
Oportunidades de desarrollo – proyectos futuros.....	212
Títulos prediales y leyes de tierras	214
Necesidad de grandes inversiones	216
Incremento en los precios de los productos agrícolas.....	216
Exportaciones colombianas de productos vegetales	217
Cacao.....	219
Arroz	221
Tabaco	226
Café	228
<i>Importancia de la situación cafetera como indicador</i>	
<i>de posibilidades de ventas.....</i>	<i>229</i>
<i>Efectos sobre las condiciones comerciales</i>	<i>230</i>
<i>Estadísticas de las exportaciones</i>	<i>230</i>
<i>Calidad del café colombiano.....</i>	<i>231</i>
<i>Regiones de producción- grados, precios, embarques, etc.</i>	<i>231</i>
<i>Incremento de los beneficios a pequeños productores.....</i>	<i>235</i>
<i>Compras americanas de café colombiano</i>	<i>236</i>
<i>Condiciones que determinan la prosperidad de la industria</i>	<i>236</i>
Mercado para maquinaria e implementos agrícolas.....	239
<i>Métodos generales para realizar operaciones agrícolas.....</i>	<i>239</i>
<i>Herramientas e implementos utilizados.....</i>	<i>240</i>
<i>Mercados posibles para los motores y equipos de gasolina.....</i>	<i>242</i>
<i>Importaciones colombianas de implementos y maquinaria.....</i>	<i>242</i>
<i>Necesidad de un adecuado empaque e instrucciones explícitas</i>	<i>243</i>

	PAG.
MANUFACTURA LOCAL	245
Estadísticas de las empresas industriales.....	245
Oportunidades de expansión	246
Industria de sombreros (panamá-hat) y exportaciones	247
Bolsas y sacos – fibras colombianas.....	248
<i>Las fibras de fique y pita y sus usos.....</i>	<i>249</i>
<i>Importaciones de yute y costales.....</i>	<i>250</i>
<i>Valor económico de las fibras nativas.....</i>	<i>251</i>
 CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS	
DE LOS NUEVE DISTRITOS COMERCIALES	253
Introducción: necesidad de analizar	
cada distrito por separado.....	253
Santa Marta y el distrito comercial.....	255
<i>Localización de la ciudad – clima – población</i>	<i>255</i>
<i>Región comercial adyacente a Santa Marta</i>	<i>256</i>
<i>Condiciones de vida – servicios públicos.....</i>	<i>257</i>
<i>Comercio de importaciones – mercado accionario.....</i>	<i>258</i>
<i>Industria</i>	<i>259</i>
<i>Agricultura</i>	<i>260</i>
<i>Pesca.....</i>	<i>260</i>
<i>Yacimientos mineros</i>	<i>260</i>
<i>Recursos forestales.....</i>	<i>262</i>
<i>Nuevas industrias y desarrollo de hidroeléctrica</i>	<i>263</i>
<i>Oferta, calidad y salarios de la mano de obra.....</i>	<i>263</i>
<i>Banca</i>	<i>264</i>
<i>Posibilidades de desarrollo del comercio</i>	<i>264</i>
<i>Bahía y muelles</i>	<i>265</i>
<i>Servicio de ferrocarril y extensiones proyectadas</i>	<i>267</i>
Distrito de Barranquilla, departamento	
del Atlántico y el río Magdalena	268
<i>Localización del territorio.....</i>	<i>268</i>
<i>Clima y régimen de lluvias</i>	<i>269</i>
<i>Población y condiciones de vida</i>	<i>270</i>
<i>Colegios y condiciones laborales.....</i>	<i>270</i>
<i>Agricultura y ganadería</i>	<i>271</i>
<i>Recursos carboníferos y petrolerosa</i>	<i>272</i>
<i>Industria – banca.....</i>	<i>272</i>
<i>Servicios públicos.....</i>	<i>273</i>
<i>Sector residencial – hoteles.....</i>	<i>274</i>
<i>Facilidades portuarias en Puerto Colombia.....</i>	<i>275</i>

CONTENIDO

CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DE LOS NUEVE DISTRITOS — Continuación.	PAG.
Distrito de Barranquilla, — Continuación.	
<i>Ferrocarril Barranquilla – Puerto Colombia</i>	275
<i>La ruta del río Magdalena hacia el interior</i>	276
<i>Volumen de las importaciones en Barranquilla</i>	282
Cartagena y el distrito comercial	283
<i>Ubicación y topografía</i>	283
<i>Clima y régimen de lluvias</i>	284
<i>Población y condiciones de vida</i>	285
<i>Educación</i>	286
<i>Características de las relaciones comerciales</i>	
<i>de los hombres de negocios</i>	286
<i>Demanda creciente de nuevos productos</i>	287
<i>Métodos empleados en los negocios – manejo de las importaciones</i>	
<i>y las exportaciones de los comerciantes Sirios</i>	287
<i>El territorio comercial de Cartagena</i>	288
<i>Transporte por carretera y construcción de vías</i>	289
<i>Importancia del Dique</i>	290
<i>Equipo actual de ferrocarril y proyectos de construcción</i>	291
<i>Facilidades portuarias y de la bahía</i>	292
<i>Transporte de agua por las arterias fluviales del Sinú y el Atrato</i>	293
<i>Servicio de carga marítimo y en el río Magdalena</i>	294
<i>Agricultura</i>	294
<i>Necesidad de inmigrantes – leyes laborales</i>	299
<i>Productos forestales de la región occidental de Cartagena</i>	300
<i>Petróleo</i>	301
<i>Yacimientos de oro y platino</i>	302
<i>Industria</i>	303
<i>Exportaciones</i>	304
<i>Moneda y banca</i>	304
Medellín y el distrito comercial	304
<i>Ubicación, topografía y clima</i>	304
<i>Población y características raciales</i>	305
<i>Condiciones de vida</i>	305
<i>Educación</i>	307
<i>Banca y finanzas</i>	307
<i>Ciudades principales y territorio comercial</i>	310
<i>Industria</i>	311
<i>Ferrocarriles</i>	315
<i>Navegación fluvial</i>	320
<i>Agricultura</i>	320

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DE LOS NUEVE DISTRITOS — Continuación.	PAG.
Medellín y el distrito comercial — Continuación.	
<i>Ganadería</i>	321
<i>Minería</i>	322
<i>Mercancía de mayor demanda en medellín</i>	322
<i>Métodos de distribución</i>	323
Bogotá y el distrito comercial	324
<i>Ubicación, área y población</i>	324
<i>Topografía, clima y régimen de lluvias</i>	324
<i>Características raciales de sus habitantes</i>	325
<i>Educación</i>	326
<i>Condiciones de vida en Bogotá</i>	326
<i>Servicios públicos en Bogotá</i>	329
<i>Bancos y compañías de seguros</i>	329
<i>Transporte entre Bogotá y la costa</i>	330
<i>Transporte de carga en el río Magdalena</i>	331
<i>Ampliación del ferrocarril de La Dorada</i>	331
<i>Ferrocarril de Girardot</i>	332
<i>Ferrocarril de la Sabana</i>	332
<i>Distribución de mercancía desde Bogotá</i>	333
<i>Ferrocarriles del Norte y del Sur</i>	333
<i>Ferrocarril del Tolima</i>	334
<i>Nuevo ferrocarril propuesto entre Ibagué y Ambalema</i>	335
<i>Agricultura</i>	335
<i>Industria ganadera</i>	337
<i>Minería</i>	338
<i>Industria</i>	340
<i>Volumen del comercio</i>	342
<i>Métodos comerciales</i>	343
<i>Importancia del cuidado en el empaque</i>	343
<i>Posición de los productos norteamericanos</i> <i>respecto a los productos europeos</i>	344
Manizales y el distrito comercial	345
<i>Posición geográfica y área</i>	345
<i>Topografía</i>	345
<i>Clima y pluviosidad</i>	346
<i>Población, características raciales y condiciones de vida</i>	346
<i>Factores económicos generales</i>	347
<i>La ciudad de Manizales</i>	348
<i>Educación</i>	348
<i>Publicaciones</i>	348

CONTENIDO

CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DE LOS NUEVE DISTRITOS — Continuación.	PAG.
Manizales y el distrito comercial — Continuación.	
<i>Banca</i>	349
<i>Ciudades principales y territorio comercial</i>	350
<i>Volumen de los negocios</i>	351
<i>Industria</i>	351
<i>Transporte</i>	353
<i>Finanzas departamentales</i>	357
<i>Agricultura</i>	357
<i>Minería</i>	360
<i>Condiciones para el comercio y métodos para el desarrollo</i>	361
Cali y el distrito comercial.....	362
<i>Localización y topografía</i>	362
<i>Clima y pluviosidad</i>	362
<i>Área, población y escuelas</i>	363
<i>Recursos económicos y desarrollo</i>	364
<i>Finanzas departamentales</i>	365
<i>Cali y su área comercial</i>	365
<i>Ferrocarril del pacífico</i>	366
<i>Navegación en el río Cauca</i>	368
<i>Carreteras y caminos</i>	368
<i>Ganadería</i>	369
<i>Agricultura</i>	370
<i>Industria</i>	370
<i>Depósitos de carbón</i>	371
<i>El puerto de Buenaventura</i>	372
<i>Buenaventura como centro de distribución</i>	
<i>para las regiones mineras del norte</i>	374
<i>Oro y platino producidos en el territorio sur del Chocó</i>	374
<i>Volumen de negocios en Buenaventura</i>	375
<i>Ingresos aduaneros</i>	376
<i>Importación de paquetes</i>	377
<i>Actividad bancaria en Cali – Cámara de Comercio</i>	377
<i>Métodos y medios para la publicidad</i>	378
<i>El futuro comercio norteamericano con el Distrito de Cali</i>	379
<i>Distrito comercial de Tumaco</i>	380
Bucaramanga y el comercio distrital	383
<i>Localización, topografía y clima</i>	383
<i>Área, población y educación</i>	383
<i>Volumen del comercio</i>	385
<i>Distribución y métodos comerciales</i>	385

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DE LOS NUEVE DISTRITOS — Continuación.	PAG.
Bucaramanga y el comercio distrital, — Continuación.	
<i>Rutas comerciales</i>	386
<i>Ferrocarril Puerto Wilches – Bucaramanga</i>	388
<i>Banca</i>	388
<i>Agricultura y semovientes</i>	388
<i>Industria del chicle</i>	388
<i>Intento para introducir el negocio de la seda</i>	389
Cúcuta y el Distrito Comercial.....	389
<i>Localización y Características Generales</i>	389
<i>Área, población y clima</i>	340
<i>Aspecto y servicios públicos de Cúcuta</i>	340
<i>Comercio</i>	391
<i>Medios de comunicación</i>	393
TRANSPORTE	395
Ferrocarriles.....	395
<i>Experiencias anteriores y oportunidades actuales</i>	
<i>en la construcción de vías</i>	395
<i>Línea contemplada desde la costa pacífica hasta Bogotá</i>	397
<i>Leyes ferroviarias</i>	401
<i>Estadísticas de operación de todos los ferrocarriles colombianos</i>	404
Navegación fluvial	405
Carreteras públicas	405
<i>Carreteras principales</i>	
<i>– condiciones técnicas que regulan su construcción</i>	405
<i>Legislación reciente sobre carreteras</i>	407
<i>Proyectos de carreteras del gobierno nacional</i>	408
<i>Obras de los gobiernos departamentales</i>	411
<i>Ingresos nacionales para las vías</i>	413
<i>Mercado para maquinaria utilizada en la construcción de carreteras</i>	414
<i>Mercado para vehículos de motor</i>	415
COMERCIO EXTERIOR	419
Reseña introductoria.....	419
Condiciones que afectan el establecimiento	
de relaciones más cercanas con los Estados Unidos	420
Crecimiento del comercio internacional.....	420
Estadísticas del comercio en un año normal.....	422
Condiciones comerciales antes de la guerra	424
Condiciones después de la guerra	426
Estadísticas del comercio en 1918	428
Posición de los Estados Unidos en el comercio colombiano	431

CONTENIDO

	PAG.
ARANCELES E IMPUESTOS A LAS IMPORTACIONES	433
Introducción: consideraciones generales	433
Desarrollo del sistema actual de aranceles	436
Impuestos aduaneros y tarifas	436
<i>Sobretasa</i>	<i>437</i>
<i>Tarifas aduaneras.....</i>	<i>437</i>
Procedimientos aduaneros	438
<i>Requisitos consulares.....</i>	<i>439</i>
<i>Necesidad de tener cuidado en el diligenciamiento de las facturas.....</i>	<i>439</i>
<i>Envíos “al portador”</i>	<i>439</i>
<i>Manifestos</i>	<i>439</i>
<i>Avalúo y multas</i>	<i>440</i>
<i>Liquidación y pago de impuestos</i>	<i>441</i>
<i>Apelaciones.....</i>	<i>441</i>
<i>Exención de impuestos</i>	<i>441</i>
<i>Admisión temporal.....</i>	<i>442</i>
<i>Importaciones en paquetes postales.....</i>	<i>442</i>
Ingresos internos e impuesto fluvial.....	443
 MARCAS Y PATENTES	 445
 BANCOS Y BANCA	 449
Lista de los bancos locales y extranjeros	449
Efecto comercial de las sucursales de los bancos norteamericanos en Colombia	450
Antiguas condiciones bancarias y progreso reciente	451
Leyes bancarias en Colombia	451
Oportunidad para un nuevo banco en Tumaco.....	454
 EL USO DE LAS LETRAS DE CAMBIO CON COLOMBIA	 455
 SEGUROS	 459
 PRÁCTICAS COMERCIALES Y REQUISITOS	 461
Agencias	461
Importancia de las casas comisionistas exportadoras en el comercio colombiano	463
Representación directa de fábrica	463
Condiciones generales que afectan los métodos comerciales	464
Ventajas del comercio con los Estados Unidos – perspectivas para el futuro	465

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

PRÁCTICAS COMERCIALES Y REQUISITOS — Continuación.	PAG.
Ventajas del comercio con los Estados Unidos, — Continuación.	
<i>Ventajas por la proximidad</i>	465
<i>Necesidad de instalaciones portuarias</i>	466
<i>y manejo cuidadoso de la mercancía</i>	466
<i>Estudio de necesidades y condiciones especiales</i>	467
<i>Información crediticia</i>	467
<i>Educación sobre el empaque para la exportación</i>	
<i>— cooperación entre los productores y los exportadores</i>	467
<i>Marcado de las muestras</i>	468
<i>Temporadas de compra</i>	
<i>— importancia de la información sobre las condiciones</i>	469
<i>Protección de los importadores mayoristas</i>	470
<i>Puntos esenciales para la retención del mercado norteamericano</i>	471
Comercio mediante paquetes postales con Colombia	473
Plazos de los créditos	476
Los préstamos como factores comerciales	478
Cartas a los cónsules, comisionistas comerciales	
<i>y firmas colombianas</i>	479
Catálogos	481
Muestras	482
Métodos efectivos de publicidad	483
 CIUDADANOS EXTRANJEROS	
— NATURALIZACIÓN — INMIGRACIÓN	485
 MERCADOS PARA CLASES ESPECÍFICAS DE MERCANCÍA	489
Textiles	489
<i>Industria textil local</i>	489
<i>Posición relativa de los textiles extranjeros</i>	
<i>en el mercado colombiano</i>	490
<i>Marcas exclusivas — protección a los grandes importadores</i>	492
<i>Clase y calidad de los textiles</i>	493
<i>Estadísticas de las importaciones</i>	494
<i>Empaque de textiles con destino a Colombia</i>	498
<i>Prácticas comerciales en los negocios de textiles</i>	498
Drogas, medicinas y otros químicos	499
<i>Uso y empaque de los químicos</i>	499
<i>Estadísticas de las importaciones</i>	500
Papel y productos de papel	502
Materiales de construcción y maquinaria — muebles	504

CONTENIDO

	PAG.
APÉNDICES	505
A. REQUISITOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA	
AL ENVIAR MERCANCÍA A COLOMBIA	505
Conocimientos de embarque	505
Requisitos consulares colombianos	505
Errores que deben evitarse	505
B. EMPAQUE ADECUADO DE LOS ENVÍOS A COLOMBIA	509
Relación del empaque con los impuestos aduaneros	509
Efecto de los métodos incorrectos de empaque.....	510
Necesidad de seguir las instrucciones de modo implícito.....	510
Casas exportadoras y fábricas.....	511
Ventajas del empaque adecuado	512
Especificaciones de empaque para Colombia.....	513
Uso de cajas de fibra.....	522
Ejemplos concretos de empaques norteamericano	
poco satisfactorios	522
Importancia del marcado	523
Manejo de la carga por parte de las compañías navieras y otras	524
Manejo de la mercancía en Colombia.....	525
Transporte en mula	525
C. NORMATIVIDAD Y PRÁCTICAS QUE AFECTAN	
A LOS VIAJEROS COMERCIALES.....	529
Pasaportes – poderes	529
Licencias	529
Tratamiento aduanero de las muestras	530
Varios	531
D. Notas de viaje	533
De Santa Marta a Barranquilla	533
De la costa Caribe a Puerto Berrío	534
<i>Condiciones del río</i>	534
<i>Los barcos de vapor y su servicio</i>	535
<i>Equipo para el viaje por río</i>	536
Departamento de Antioquia	537
<i>Hotel Magdalena</i>	537
<i>El pueblo de Puerto Berrío</i>	537
<i>Ferrocarril de Antioquia: División Nus</i>	538
<i>Paso de La Quiebra</i>	539

APÉNDICES— Continuación.	PAG.
D. Notas de viaje — Continuación.	
Departamento de Antioquía — Continuación.	
<i>Equipaje</i>	540
<i>Ferrocarril de Antioquia: división porce</i>	541
<i>Ferrocarril de Amagá</i>	541
<i>Tipo de ropa que se necesita</i>	543
<i>Viajes al interior</i>	543
<i>Caminos</i>	545
<i>Condiciones de salubridad</i>	545
De Medellín a Bogotá	546
<i>Distancia que debe recorrerse</i>	546
<i>Tiempo requerido para el viaje</i>	546
<i>Servicios de las agencias de equipajes</i>	548
<i>Inspección aduanera interdepartamental</i>	549
<i>Precauciones contra el robo</i>	549
<i>Detalles del viaje: Medellín a Puerto Berrío</i>	549
<i>El río Magdalena: de Puerto Berrío a La Dorada</i>	550
<i>Viaje en tren desde La Dorada hasta Beltrán</i>	552
<i>El río Magdalena: de Beltrán a Girardot</i>	553
<i>Viaje en tren desde Girardot a Bogotá</i>	554
<i>Bogotá</i>	555
<i>Ropa de viaje</i>	556
Del río Magdalena a Manizales.....	556
<i>Inicio del viaje desde Mariquita</i>	556
<i>Equipo</i>	557
<i>El camino</i>	558
<i>Costo del viaje</i>	559
De Manizales a Cali	559
<i>Distancias cubiertas y tiempo empleado</i>	559
<i>De Manizales a Pereira</i>	560
<i>De Pereira a Cartago</i>	561
<i>De Cartago a Buga la Grande</i>	561
<i>Viaje hasta Palmira en automóvil</i>	562
<i>Ferrocarril del Pacífico: de Palmira a Cali</i>	563
<i>Equipo para el viaje</i>	563
<i>Servicio de barcos en el río Cauca</i>	564
<i>Condiciones en Cali</i>	564
E. - Monografías y listas comerciales	
relacionadas con Colombia	565
Monografías del departamento de comercio	565
Listas comerciales disponibles	566

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Fig.		Pág.
1	Capitolio Nacional de Colombia, Bogotá	26
2	Edificio de gobierno, Santa Marta	55
3	Santa Marta Railway Co. – Talleres y muelles	56
4	Plaza de San Nicolás, Barranquilla (a la derecha, Banco Mercantil)	428
5	Escena callejera, Barranquilla	129
6	Barcos y casetas en el agua, Barranquilla.....	129
7	Vista general de Cartagena	223
8	Barcos de vapor en el río Magdalena	224
9	Mapa de las regiones de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena	269
10	Mapa de la región de Medellín.....	306
11	Estación del Ferrocarril de Antioquia en Medellín.....	317
12	Estación del Ferrocarril de Antioquia en Medellín.....	317
13	Plaza de Berrío, Medellín	318
14	Hotel Magdalena, Puerto Berrío	318
15	Mapa de las regiones de Bogotá y de Manizales.....	325
16	Calle Real, Bogotá	327
17	Facultad de Matemáticas e Ingeniería, Bogotá	328
18	Mapa de la región de Cali.....	363
19	Mapa de la región de Bucaramanga.....	384
20	Mapa de la región de Cúcuta.....	391
21	Parque de Bolívar, Manizales	399
22	Tren del Ferrocarril del Pacífico, de Buenaventura a Cali	400
23	Barco de vapor en el río Cauca	400

PRÓLOGO

COLOMBIA EN 1919, SEGÚN P. L. BELL,

COMISIONADO DE COMERCIO DEL DEPARTAMENTO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS

Interesado en explorar las posibilidades de comercio con Colombia, el Departamento de Comercio envía al señor P. L. Bell a estudiar el estado de la agricultura, la industria, la minería y el comercio de Colombia. Da la impresión que estuvo en el país en 1918 y 1919, y el informe se publica en 1921.

El “manual” de Bell es una combinación de geografía económica, historia económica y análisis de los sectores y las regiones con mayor potencial de desarrollo en los siguientes años. Lo sorprendente del trabajo es su detalle, fenómeno que lo hace muy útil para el historiador económico. Divide el país en nueve zonas económicas y describe la actividad productiva en cada una de ellas: tamaño del hato ganadero, productos sembrados y hectáreas por cultivo, población, principales industrias, bancos, comercio exterior y salarios más frecuentes de diferentes ocupaciones. Un buen proyecto de historia económica sería utilizar todos estos datos para armar unas cuentas nacionales de 1918-1919.

La historia de la política económica de la época también vale la pena. Considera que la economía tuvo una transformación en 1919, al terminar la Primera Guerra Mundial. El país había adoptado el patrón oro, y la gran cosecha cafetera y los altos precios del grano crearon una nueva prosperidad. Sugiere que esta bonanza externa superó la falta de liquidez tradicional de la economía con un aumento en la oferta monetaria en oro.

El ordenamiento monetario coincidió con el descubrimiento por la Tropical Oil Company de Pittsburgh de tres pozos en la concesión De Mares cerca a Barrancabermeja con producción de 6.000 a 8.000 barriles por día de crudo de la mejor calidad. Este descubrimiento trajo a Colombia a explorar a las principales compañías petroleras de los Estados Unidos. Sostiene que el éxito de la producción en el futuro dependerá de la inversión que hagan las compañías en salubridad y hospitales, debido a lo malsano de las regiones con potencial petrolífero.

Aunque los productos transables concentran el interés del Comisionado, es interesante su declaración de que la ganadería, tomando en cuenta el valor del hato en comparación

del valor de otros productos, es la principal riqueza del país, siendo mayor que la caficultura (pág. 192). Otro comentario que contradice las opiniones de algunos historiadores institucionalistas de la nueva escuela, es que los títulos sobre la tierra son seguros. Los extranjeros pueden comprar con seguridad si tienen buena asesoría legal (pág. 214).

El principal implemento moderno en la agricultura era el machete. El arado de acero era prácticamente desconocido fuera de la sabana de Bogotá. “Del total de las importaciones de maquinaria en la época, 50% es maquinaria para los ferrocarriles, 25% para equipamiento industrial, del cual la mitad es equipo textil, y el 10% es para la minería. Otro 10% es maquinaria agrícola y 5% es equipo eléctrico” (pág. 240).

El señor Bell quedó profundamente impresionado con la región antioqueña, donde se encontraba el mayor desarrollo industrial. Según escribió, el desarrollo de la industria local se debe a dos factores: primero, el enérgico y activo carácter de la gente antioqueña; y segundo, los aranceles que ha establecido el gobierno que protegen la industria nacional (pág. 366). La industria local sólo produce una pequeña parte de la demanda y por lo tanto los precios de mercado los fijan los precios de importación más el arancel, con el resultado de que la producción nacional resulta rentable.

En resumen, las fábricas modernas fueron el resultado de una política consiente de protección y sustitución de importaciones desde la segunda década del siglo. La sustitución de importaciones fue muy clara en textiles, pues éstos eran el 60% de todos los bienes importados, pero también justificó la creación de la Fábrica Nacional de Galletas y Confites y la industria de porcelana (pág. 313).

Sobre el tema del transporte Bell da mucho detalle e incluye los costos de transporte en diferentes trayectos. Sobre caminos dice que se planea construir cincuenta carreteras y sólo dos de ellas (1919) son lo suficientemente largas para que sean útiles. Acerca de los ferrocarriles dice que varias líneas existentes nunca se han debido construir o están mal localizadas y las concesiones extranjeras le han costado al gobierno muchos problemas y dinero, con pocos resultados en términos de líneas realmente construidas.

En esta introducción he dado ejemplos de algunos de los temas tratados por el autor y termino con la impresión de que el señor Bell era conocedor de la economía, e interesado en los detalles y la cuantificación. En resumen, el observador ideal para un historiador económico que trate de cuantificar nuestra economía cuando se iniciaba la prosperidad posterior a la Primera Guerra Mundial.

MIGUEL URRUTIA

CARTA DE PRESENTACIÓN

DEPARTAMENTO DE COMERCIO
OFICINA DE COMERCIO EXTERIOR Y DOMÉSTICO

Washington, abril 15, 1921

Señor:

Por medio de esta comunicación, me permito presentarle el *Manual de la República de Colombia*, por P. L. Bell, un comisionado comercial de esta Oficina. La información aquí contenida fue obtenida por el señor Bell durante el curso de una investigación integral y profunda en el país. Considero que los hombres de negocios interesados en vender mercancía a Colombia, comprar sus productos o invertir en sus proyectos, se beneficiarán sustancialmente del estudio de los datos que figuran en las páginas de este libro.

Este es uno de los ejemplares que forman parte de la serie de manuales sobre los países de América del Sur, que serán publicados por la Oficina. El titulado *Paraguay: un manual comercial*, por el comisionado comercial W. L. Schurz, ha sido recientemente publicado y otro sobre Bolivia, saldrá pronto a circulación. El comisionado comercial Bell, autor de la presente monografía sobre Colombia, está preparando un manual similar sobre la vecina República de Venezuela.

Atentamente,

C.E. HERRING
Director de la Oficina

PARA: HON. HERBERT HOOVER,
Secretario de Comercio



FIG. 1. CAPITOLIO NACIONAL DE COLOMBIA, BOGOTÁ

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

INTRODUCCIÓN

POSICIÓN ECONÓMICA GENERAL, PASADO Y PRESENTE

Colombia posee una particularidad que la hace única entre los países de América del Sur: tener costas sobre los océanos Atlántico y Pacífico. Colombia es también la república suramericana más cercana a los Estados Unidos. Ocupa un extenso territorio (sexto en área en Sur América) localizado en la parte noroccidental del continente y reposa a portas del Canal de Panamá, su posición geográfica es la más favorable para el comercio respecto a cualquier otra nación de América del Sur. Posee una línea costera de cerca de 465 millas sobre el océano Pacífico y cerca de 640 millas sobre el mar Caribe. La distancia de Cartagena a Nueva York es de tan solo 1.900 millas náuticas (si se compara con las 4.500 millas de distancia de Liverpool) y está a sólo 266 millas por mar de Colón, en el Canal de Panamá.

Posee, además, una gran variedad de recursos naturales y ocupa el tercer lugar en población; Colombia fue en algún momento el país más reconocido en América del Sur y el más desarrollado. Fue la colonia española más rica de Suramérica, y Cartagena fue el principal puerto marítimo del continente durante el período colonial temprano. Cuando la nación se liberó de la soberanía española, hace ya más de un siglo, se hicieron grandes predicciones respecto a los logros a los que este país estaba destinado, y así Colombia se hizo muy conocida en Europa, y recibió toda la atención de científicos y hombres de negocios, que comprendieron sus grandes potencialidades.

Por diversas razones, estas esperanzas de desarrollo y progreso no se han realizado plenamente. El país ha sufrido la negligencia del capital extranjero y la inmigración y ha padecido también del aislamiento de otras naciones del continente. Pero aun bajo condiciones desfavorables, el progreso en el comercio y la industria ha sido constante, mostrando un desarrollo moderno y permanente, y durante los últimos 15 años, el país ha entrado en una nueva época de actividad económica en la cual la explotación

de los recursos naturales, la ganadería y los cultivos de la caña de azúcar, los depósitos de carbón y los pozos petroleros, junto con el aumento de producción de café, le apuestan al desarrollo de Colombia que se convertirá en rival de Argentina y México en un futuro cercano.

Pese a su proximidad a los Estados Unidos, el intercambio cultural y comercial de Colombia se daba con Europa principalmente. Con pocas excepciones, el desarrollo del transporte y los recursos del país eran posibles gracias al capital europeo y a la influencia europea que predominaba en la vida de negocios del país hasta el comienzo de la Primera Guerra Mundial. Los Estados Unidos ha sido, por muchos años, el principal mercado para las exportaciones colombianas de café, cueros, etc., pero esta conexión comercial no creaba un nexo de total reciprocidad en el intercambio de productos entre los dos países.

Las condiciones impuestas por la guerra han cambiado estos factores significativamente, tanto que debido a la compra de productos de primera necesidad en los Estados Unidos durante la guerra, los comerciantes colombianos han abierto líneas permanentes de bienes americanos y la clase comerciante del país está viendo a Estados Unidos como una fuente de capital con la cual desarrollar recursos naturales, transportes y los muy requeridos servicios públicos, así como industrias de manufactura doméstica. Durante e inmediatamente después de finalizar la guerra, se dieron visitas frecuentes de los comerciantes colombianos a los Estados Unidos, en las que conocieron con mayor profundidad la industria americana y los productos y los métodos mercantiles de los americanos. Colombia era poco conocida en los Estados Unidos antes de la guerra, pero este acercamiento, combinado con la condición de prosperidad de Colombia, está dando como resultado un pronto y amplio conocimiento que, con seguridad, traerá un mayor intercambio comercial y la cimentación de intereses mutuos. Un factor de suma importancia en el desarrollo de mejores relaciones será el interés demostrado por el capital americano en los recursos naturales como el petróleo y el carbón, lo que estará acompañado de ayudas para la construcción de los tan necesitados medios de comunicación, liderando así un mayor desarrollo futuro de los recursos del país hacia el interior.

Comparativamente, el comercio de Colombia no es amplio en el momento, pero su crecimiento ha sido constante en el pasado y los grandes pasos se han dado durante los últimos años. El nuevo espíritu del país ha sido estimulado por la prosperidad y el aumento de riqueza e inevitablemente resultará en crecimiento industrial, educativo y cívico y una amistad comercial duradera con los Estados Unidos, que dará como consecuencia un intenso y cada vez mayor comercio que será favorecido en todos los aspectos.

COMERCIO EUROPEO VERSUS COMERCIO AMERICANO CON COLOMBIA

Europa conocía y valoraba el comercio con Colombia que se dio por muchos años, y aunque los Estados Unidos tomaron el grueso de las exportaciones colombianas, menos del 50 por ciento del total de las importaciones colombianas de mercancías extranjeras procedía de los Estados Unidos antes de la guerra. En 1915, Colombia compró el 52 por ciento de sus importaciones en los Estados Unidos; en 1916, el 55 por ciento, en 1917, el 56 por ciento, mientras que en 1918 se estima que los Estados Unidos abasteció más del 80 por ciento del total de las importaciones, porcentaje que representa más de \$11.000.000. De las exportaciones colombianas, Estados Unidos representó el 78 por ciento en 1915, 88 por ciento en 1916, 90 por ciento en 1917 y el 93 por ciento en 1918. Se puede entonces predecir que, cuando las estadísticas para 1919 estén disponibles, el porcentaje de importaciones adquirido en los Estados Unidos durante ese año sobrepasará los porcentajes previos. Durante 1919 comprar en los Estados Unidos era muy ventajoso dada la situación favorable del café en Colombia y la interrupción continua de la industria europea.

Al tener en cuenta los aspectos futuros del comercio colombiano con los Estados Unidos, debemos recordar los largos años de asocio comercial con Europa, en los cuales las conexiones se establecieron sobre la base del mutuo entendimiento y conocimiento y el hecho de no existir ningún pasado en el cual fundamentar el comercio de Colombia con los Estados Unidos. Los comerciantes colombianos aprecian el buen trato recibido por largo tiempo de Europa, y ya que la guerra les ha dado la oportunidad de conocer los dos mercados, el volumen de intercambio futuro con los Estados Unidos dependerá de la capacidad del industrial americano y del exportador para competir con los europeos, una vez las condiciones vuelvan a la normalidad y se fomente el comercio mediante un estudio más detenido de las condiciones y necesidades comerciales de Colombia, junto con el esfuerzo para cimentar las relaciones personales de todas las formas posibles.

Los Estados Unidos cuentan con la gran ventaja de una mayor proximidad con Colombia (siendo los centros del mercado europeo casi dos veces y media más lejanos que los americanos), y también el hecho de ser el mejor mercado para las exportaciones colombianas -un factor importante para fundamentar las relaciones comerciales en el futuro-.

Los principales factores que determinan el volumen del comercio futuro entre Colombia y los Estados Unidos se resumen así:

1. La capacidad de los Estados Unidos para continuar suministrando transporte marítimo rápido y barato desde y hacia puertos colombianos. Esto implica también la capacidad

para aumentar este servicio de transporte y satisfacer así las crecientes necesidades comerciales de Colombia.

2. La capacidad para suministrar créditos y brindar un sistema para atender la financiación del comercio colombiano -tanto en exportaciones como en importaciones-, siendo esto necesario si se tiene en cuenta el capital limitado disponible en Colombia, en relación con los recursos del país. Un factor determinante será la capacidad y el deseo de suministrar el capital y el crédito para el desarrollo del transporte y de las mejoras públicas.
3. Por último, y no menos importante, el deseo de los comerciantes americanos de estudiar las necesidades y condiciones del país (separándolo por sus diferentes distritos comerciales, determinados por la topografía del interior) y brindar una mayor atención a los detalles, junto con la consolidación de relaciones amistosas en su máxima capacidad.

IDIOMA

El idioma en Colombia es el español. Muchos hombres de negocios comprenden el inglés, y aumenta el deseo entre la juventud por aprender este idioma. Toda la correspondencia comercial es en español, a menos que se indique lo contrario. El conocimiento del español es necesario para las transacciones en los negocios en el país y es indispensable para todo agente de ventas que viaje alrededor de Colombia.

MONEDA

Colombia se rige por el patrón oro y su sistema monetario está inspirado en los sistemas inglés y el americano, en los que la unidad oro (de 5 dólares) tiene el mismo peso y finura del inglés. Cien centavos equivalen a un dólar o su equivalente en dólares a un quinto de libra esterlina, es decir, \$0.9733 de dólar americano¹.

Hay monedas de cinco dólares llamadas “Cóndor” y de 10 llamadas “Cóndor doble”; las de cincuenta centavos son monedas de plata o medio dólar, las de veinte y diez centavos son también monedas de plata y las de cinco centavos de níquel. También existe la moneda de cobre llamada “centavo”. En papel moneda se encuentran los billetes de 5

¹ La tasa de cambio del dólar americano oro, en términos de moneda americana, a comienzos de 1919 es la siguiente, de acuerdo con los datos del director de la Casa de la Moneda, Estados Unidos, Departamento del Tesoro: enero 1, 1919 \$1.15; abril 1, 1919 \$1.08; julio 1, 1919 \$0.91; octubre 1, 1919 \$1.01; enero 1, 1920 \$1.015; abril 1, 1920 \$0.9615; julio 1, 1920 \$0.9733; octubre 1, 1920 \$0.8333; enero 1, 1921 \$0.87; abril 1, 1921 \$0.84.

INTRODUCCIÓN

y 10 dólares del gobierno central de circulación general, y en algunos lugares del país, particularmente en las cercanías a Bogotá, circula otro tipo de papel moneda conocido como “cédulas hipotecarias”, expedidas por ciertos bancos en denominaciones de 1, 2, 5, 10, 20 y 50 dólares. Un nuevo decreto de 1919 reglamentó el uso del papel moneda inglés de curso legal y es aceptado por las aduanas, pero esta decisión no fue de buen recibo por el público en general, por lo que el papel moneda inglés no se pudo poner en circulación sino con un descuento importante del 30%.

En junio de 1919, otro decreto fue emitido y en él se dice que la moneda de oro americana -que por la época ingresaba al país- debía ser aceptada en las aduanas a cambio par con la moneda de oro colombiana y con la inglesa, y el efecto fue que la moneda americana entró en circulación general en el país junto con las monedas de oro colombiana e inglesa, a pesar de que la moneda americana tenía un valor intrínseco mayor de casi 14 centavos por cada 5 dólares. Hoy en día no hay reserva tangible respaldando las emisiones del gobierno de papel moneda y hay un faltante de papel moneda circulante el cual se ha suplido mediante frecuentes emisiones. Ningún banco en el presente tiene autorización de emitir billetes distintos a las “cédulas hipotecarias” ya mencionadas.

PESOS Y MEDIDAS

El sistema métrico es de uso general y además es el sistema oficial colombiano. Sin embargo, muchas de las medidas de la España colonial son de uso común a lo largo y ancho del país. La antigua “aroba” española (25 libras) es de uso frecuente.

La carga en el interior del país se mide por “cargas” -o el equivalente a una mula cargada al máximo- siendo su peso estimado entre 250 y 300 libras; la carga más usual es de 280 libras empacadas en dos paquetes. Cada paquete es un peso fijo llamado “bulto” y se cobra su transporte a lomo de bestia, procurando que cada bulto mantenga una cierta uniformidad en tamaño y peso.

Los textiles se venden por metros y también por yardas, y la yarda es una medida de 36 pulgadas, y esta es la medida que se emplea para vender textiles en mercados extranjeros y el precio se calcula usando el precio de venta doméstica.

Otras *commodities* de volumen menor, tales como el *lard*, el arroz, etc., se venden por “libras”, siendo la libra equivalente a 500 gramos o medio kilo.

El café, el producto de mayor exportación del país, se compra al productor por cargas de dos sacos, siendo el peso de cada saco de 65 kilos o 143 libras de peso neto. El precio de exportación del café se calcula en libras americanas estándar.

Las siguientes son algunas de las unidades de pesos y medidas usadas en Colombia, junto con sus equivalencias:

Medidas colombianas para la medición de la tierra

1 FANEGADA = 6.400 METROS CUADRADOS = 10.000 VARAS CUADRADAS = 1.9768 ACRES
1 HECTÁREA = 10.000 METROS CUADRADOS = 15.625 VARAS CUADRADAS = 2.471 ACRES
1 VARA = 80+ CENTÍMETROS = 31+ PULGADAS
100 VARAS = 80+ METROS

Medidas lineales, sólidos y líquidos

1 VARA = 0.83591 METRO LINEAL
1 VARA CUADRADA = 0.69875 METRO CUADRADO
1 VARA CÚBICA = 0.58409 METRO CÚBICO
1 BOTELLA = 0.70 LITRO (FLUÍDOS)
1 ALMUD = 0.791 LITRO (SÓLIDOS)

Medidas de oro y platino

1 LIBRA COLOMBIANA DE 16 ONZAS = 2 MARCOS
1 MARCO = 50 CASTELLANOS
1 CASTELLANO = 8 TONINOS
1 TONINO = 12 GRANOS
16 ONZAS COLOMBIANAS = 460.093 GRAMOS (MÉTRICOS)
1 LIBRA INGLESA = 453.598 GRAMOS (MÉTRICOS)
1 LIBRA TROY = 373.240 GRAMOS (MÉTRICOS) = 81 CASTELLANOS 12 GRANOS

En Colombia se ha vuelto costumbre dar 500 gramos por 1 libra aunque con exactitud corresponde a 460 gramos. Las balanzas y escalas están en sistema métrico y los comerciantes calculan el precio sobre el conteo de 500 gramos cuando venden manteca de cerdo, azúcar, café, chocolate y similares.

En lo que respecta a los pesos utilizados para la compra de platino y oro se ve que el uso del sistema dejado por los españoles es ventajoso para los comerciantes que venden bajo los estándares de los Estados Unidos, obteniendo una ganancia de alrededor del 20 por ciento.

SERVICIOS POSTALES

La administración postal de Colombia después de haber accedido a hacer efectivas (a partir del 1° de febrero de 1921 y aún pendiente de ratificación), las provisiones de la convención postal especial que concluyó en Madrid en noviembre de 1920, entre las Américas y España, en la cual el anuncio ha sido que a partir de la mencionada fecha,

INTRODUCCIÓN

las tasas domésticas americanas se aplicarán a cartas y postales, así como los periódicos y publicaciones frecuentes de segunda clase (1 centavo por cada 4 onzas o fracción del mismo), para la entrega en Colombia, mientras que las tasas domésticas de ese país aplicarán para artículos por entregar en los Estados Unidos, siempre y cuando los costos domésticos sean menores que las tasas internacionales.

En la fecha ya mencionada se hicieron efectivos los límites en el peso de periódicos, otros materiales impresos y papeles comerciales en 8 libras 12 onzas (4 kilos), mientras que el máximo peso límite para volúmenes sencillos de libros impresos es de 11 libras (5 kilos) y las máximas dimensiones para esta clase de correo son aplicables también para el correo que tenga forma de rollo, el cual no deberá ser más grande de 40 pulgadas de largo por 6 pulgadas de diámetro.

Otra regulación de esta convención exige el total prepago de todo correo, exceptuando las cartas, de las cuales se exige que se pague por anticipado por lo menos una de las tasas (2 centavos).

Las tasas postales domésticas colombianas se aumentaron en abril de 1918, de la siguiente manera:

	DÓLARES COLOMBIANOS
CARTAS: CADA 15 GRAMOS (APROXIMADAMENTE ½ ONZA) O FRACCIÓN	0.03
POSTALES:	
SENCILLA	.02
DOBLE	.03
MATERIAL IMPRESO: CADA 50 GRAMOS (1 ¾ ONZAS) O FRACCIÓN	.01
DOCUMENTOS	
PRIMEROS 100 GRAMOS (3 ½ ONZAS)	.03
CADA 100 GRAMOS DE EXCESO	.02
MUESTRAS:	
PRIMEROS CIENTO GRAMOS (3 ½ ONZAS)	.03
CADA 50 GRAMOS DE EXCESO	.02
TARIFA DE REGISTRO	.15
BUZONES DE CORREO (ALQUILER ANUAL)	7.50
TASAS URBANAS:	
CARTAS	.01½
POSTALES	.01½
ENTREGA ESPECIAL	.09
CORREO INTERNACIONAL	
CARTAS: CADA 15 GRAMOS (APROXIMADAMENTE ½ ONZA) O FRACCIÓN	.05
TARIFA DE REGISTRO	.15

La distribución de correo a través del país es con frecuencia lenta y se realiza con gran dificultad por cuenta de las constantes interrupciones en la navegación fluvial, debido a que los ríos son las grandes arterias de comunicación hacia el interior, y además por la necesidad de subir altas montañas en las que el correo es cargado a lomo de mula y se ve expuesto al mal clima.

Existe también el servicio de entrega de paquetes con los Estados Unidos y también hacia el interior del país. Esto permite deducir que se está haciendo cada vez más común el envío de mercancías para la clase alta entre los Estados Unidos y Colombia y el aumento en el peso límite de los paquetes de 5 kilos (11 libras) a los actuales 10 kilos (22 libras), efectivo a partir de 1919, que causó un aumento extraordinario en las importaciones de paquetes de Estados Unidos a Colombia y se estima que hasta septiembre de 1919, el negocio fue ocho veces mayor que el de años pasados.

Las tasas postales para paquetes se fijan entre Estados Unidos y Colombia a través de la Convención de Paquetes Postales de enero 19 de 1889, la cual permite cobros adicionales sobre envíos por parte de los Estados Unidos, los que no se obtienen en el caso de los países europeos. Las tasas postales de los principales países son las siguientes (tomando como base la antigua tabla de peso máximo de 5 kilos u 11 libras):

	DÓLARES COLOMBIANOS
ESTADOS UNIDOS	1.32
REINO UNIDO.....	1.45
ESTADOS UNIDOS	1.28
ALEMANIA.....	1.28
ITALIA.....	1.54
ESPAÑA	0.70

La tasa de 70 centavos de España fue fijada mediante un acuerdo especial en 1916 y aplica únicamente a la costa Caribe. Los paquetes desde España hacia la costa Pacífica de Colombia pagan 1 dólar.

Además del correo, los paquetes postales enviados por barco están sujetos a cargos adicionales: impuesto de importe: 2 centavos para el “fondo de Conversión”, 5 centavos de impuesto terrestre, 5 centavos para la factura consular; impuesto por corretaje o cargo por APPRAISAL y el impuesto municipal, que asciende a 10 centavos por paquete y el corretaje a 5 centavos por paquete desde cualquier país europeo; si el paquete procede de los Estados Unidos se cargan 5 centavos por cada 460 gramos de peso y 1 centavo por cada 115 gramos o 4 onzas de exceso.

Existen más de 700 oficinas de correo en Colombia.

TELÉGRAFO, CABLE Y SERVICIO INALÁMBRICO

El país está relativamente bien cubierto en cuanto a líneas de telégrafo, las cuales son propiedad del Estado que a su vez las opera. Hay más de 500 oficinas de telégrafo que cuentan con 20.000 kilómetros (12.000) millas de líneas en operación. Estas líneas ubicadas en diversas partes atraviesan grandes extensiones de territorio agreste e inhabitado del país y las comunicaciones, con frecuencia, se ven interrumpidas por inundaciones y tormentas que dañan los cables. El equipo es anticuado y está en reparación debido a la instalación de instrumentos dúplex en las principales ciudades.

Las tasas por palabra en servicio local se dividen en varias clasificaciones, así: mensajes ordinarios, 2 centavos; mensajes urgentes, 4 centavos; mensajes extraordinarios, 8 centavos; mensajes en lengua extranjera (no español), o códigos, doble tasa; mensajes de prensa de interés general, 1 centavo. El nombre del remitente, la dirección y la firma también se cobra, ya que toda palabra cuenta. Los números también se cobran como si fueran palabras; por ejemplo el número 69 se cobra como dos palabras. No hay cobros por el sitio de envío ni por la fecha -todo lo demás cuenta para calcular el cobro-. No hay tarifas especiales por envíos nocturnos.

Los mensajes extraordinarios tienen prelación sobre los demás, excepto las comunicaciones del gobierno. Luego están los “urgentés” y, por último, los telegramas ordinarios, lo cuales pueden tardar una semana o más en ser enviados debido al volumen de trabajo de la oficina desde la cual se envía y a la distancia a la cual se encuentre. Durante 1919, cuando se activaron los negocios en el país, el sistema de telégrafo nacional entre centros de comercio se tornó inadecuado, impactando negativamente el comercio por los retrasos.

Una estación de servicio inalámbrico que se usaba para trabajo comercial operaba en Cartagena y fue desmantelada durante la guerra, debido a que era de propiedad de una compañía alemana. La Marconi Co., tiene un contrato para instalar una estación inalámbrica en Barranquilla en los siguientes dos años, con un rango de cubrimiento equivalente a la distancia de La Habana. Otra estación inalámbrica será instalada por la misma compañía en Bogotá, para mejorar la comunicación hacia el interior del país. La Compañía The United Fruit tiene su estación en Santa Marta, con un radio de comunicación que alcanza hasta Colón y Bocas del Toro en Panamá.

El 24 de octubre de 1920, el servicio fue inaugurado con cable directo conectando a Cartagena con Colón. Cartagena ya había estado conectada con el mundo mediante telégrafo terrestre (*Land telegraph*) a la estación de cable de Buenaventura, en la costa occidental colombiana y por cable a los Estados Unidos a través de Panamá. El tiempo

promedio que se requiere para la transmisión de mensajes en estas condiciones, es de más o menos cinco días. La apertura del nuevo cable en Cartagena con conexión directa, hará que los mensajes solo tarden un día para su trasmisión a los Estados Unidos.

La Compañía de Cable Central & South American Cable Co., tiene oficina en Buena-ventura y los costos desde ese puerto son los siguientes:

GRUPOS (EN LOS ESTADOS UNIDOS)	COSTO POR PALABRA	PAÍSES	COSTO POR PALABRA
	<i>Cents.</i>		<i>Cents.</i>
CONNECTICUT	50	COLUMBIA BRITÁNICA	52
MISSISSIPPI	52	MONTREAL	65
NUEVA YORK - WASHINGTON	53	MÉXICO	43
ALABAMA	56	ALEMANIA	65
KANSAS	59	AUSTRIA	72
CALIFORNIA	62	ESPAÑA	80
		INGLATERRA	65
		FRANCIA	65

GEOGRAFÍA, TOPOGRAFÍA Y CLIMA

POSICIÓN GEOGRÁFICA

La República de Colombia se encuentra entre las latitudes 12° 24' norte y 4° 17' sur, y entre las longitudes 66° 7' y 79° oeste. Algunas de las características más sobresalientes de su posición geográfica ya han sido mencionadas al comienzo de este libro, en la Introducción.

La apertura del Canal de Panamá hace posible el vapor desde Buenaventura, el principal puerto marítimo de Colombia en el océano Pacífico, a través del Canal hacia Cartagena y Puerto Colombia en el Caribe, en menos de cuatro días; de esta forma se favorece el transporte entre la costa Pacífica y la costa Caribe del país en mucho menos tiempo del que se requiere al hacer el viaje por el interior del país, el cual es muy quebrado. La extensión de la vía férrea del Tren del Pacífico (Buenaventura-Cali) a Bogotá le permitirá al país sacar una mayor ventaja de su posición geográfica y obtener del territorio sobre la costa Pacífica una importancia similar a la que se tiene de la costa Atlántica.

En tiempos normales, y con un servicio de vapor similar, las mercancías de los Estados Unidos se podrán recibir en 30 días desde la fecha de la orden, comparada con los tres meses que de ordinario se requieren desde Europa. Con servicios de entrega y términos convenidos para el crédito, factores importantes en el comercio internacional, el intercambio entre Colombia y los Estados Unidos contará con la gran ventaja debido a la proximidad de los dos países. La distancia entre Puerto Colombia y Cartagena (el puerto antiguo sobre las bocas del río Magdalena, arteria principal hacia el interior de Colombia) y Nueva Orleans es de tan solo 1.300 millas, por tanto su acceso es fácil y rápido lo que lo convierte en la salida a los ricos y productivos centros del occidente americano.

ÁREA Y FRONTERAS

El área total de Colombia solo puede calcularse de manera aproximada, pues algunas fronteras se encuentran en disputa. Los cálculos sugieren que el área total es de 431.000, 440.846, 466.000 y la máxima de 476.000 millas cuadradas.

Las cifras oficiales del gobierno colombiano en 1912 dan como área total del país 463.155 millas cuadradas, sin incluir el territorio de la Intendencia del Chocó, una franja larga y angosta de tierra entre el río Atrato en la sección costera occidental del país. Estas cifras fueron obtenidas de las áreas totales de las diversas divisiones políticas del país, de las cuales se cuentan 14 departamentos o estados, 3 intendencias y 1 territorio. El total de las 463.155 millas incluye, sin embargo, el área de la actual República de Panamá, que se calcula en 31.917 millas cuadradas. La Intendencia del Chocó es mucho más pequeña que Panamá, probablemente con un área de 20.000 millas cuadradas.

Con el propósito de formar en el lector una idea del tamaño relativo de Colombia, se puede decir que el área del país equivale a los estados de la costa Atlántica de los Estados Unidos, desde Maine, Florida con la adición de Ohio y West Virginia. Es más extensa que Alemania y Francia juntas.

Colombia limita al norte con el mar Caribe; al oriente con Venezuela, cuyo territorio se extiende hacia el sur hasta el río Negro, uno de los cauces del Amazonas; al suroriente limita con Brasil y al sur con Perú y Ecuador. Al occidente, su límite es el océano Pacífico y la República de Panamá.

La costa Caribe colombiana se extiende desde la frontera con Panamá (al occidente de la bahía de Urabá) hasta el oriente del golfo de Maracaibo. La costa sobre el Pacífico se extiende desde la frontera con Panamá en la ensenada de Kelley, hasta el sur de la bahía de Panguapi en la frontera con Ecuador.

RESUMEN DE LAS CONDICIONES TOPOGRÁFICAS Y SUS EFECTOS

Las características más sobresalientes de la topografía de Colombia son (1) el sistema montañoso de los Andes, está unido en un solo nudo en la frontera con el Ecuador y luego se divide en tres grandes cordilleras que se extiende en dirección norte-sur y se conocen como la cordillera Oriental, la cordillera Central y la cordillera Occidental; (2) el grupo de montañas altas al nororiente del país, entre la península de la Guajira y el valle del río Magdalena, conocido como la Sierra Nevada; (3) la Sabana de Bogotá que se encuentra enclavada en la parte centro-oriental del país, al lado occidental de la cordillera Oriental, y (4) los grandes llanos en la parte suroriental del país que se extienden desde la cordillera Oriental hacia el oriente y sur oriente del país hasta las cuencas de los ríos Orinoco y Amazonas, siendo en área mucho mayor que el sector montañoso y habitado del país.

Los grandes llanos del Orinoco y el Amazonas se encuentran deshabitados con excepción de las tribus salvajes de indígenas. La gente prefiere vivir en la costa, en los valles de los ríos del interior y en las regiones menos insanas de las altas montañas.

Las montañas son un factor dominante que afecta las condiciones de vida y el comercio. Este aspecto impacta el transporte haciéndolo muy difícil y costoso y esto ha afectado la consolidación de la nación. Esta condición ha conllevado también la división del país en diversas regiones, cada una distinta de la otra en aspectos como el clima, los productos, las tendencias raciales y las necesidades comerciales. Por consiguiente, se hace necesario en este documento un estudio por separado de cada región en lo que respecta al panorama comercial de Colombia. (Ver pág. 253.)

Para efectos comerciales, la parte habitada de Colombia se divide en barreras geográficas que conforman cinco regiones, que se pueden tipificar de la siguiente manera:

La región de la costa Caribe, es una región tropical sobre la costa seca y semiárida que va desde la península de la Guajira hasta Santa Marta, con el régimen de lluvias y la vegetación cada vez más agreste, típicas de Barranquilla y Cartagena, hasta llegar a la región del río Atrato, en donde las condiciones tropicales extremas prevalecen y la precipitación es densa como en el resto del trópico y muy similar al clima de Panamá.

Departamento de Antioquia, ocupa la parte central hacia el norte del país, de naturaleza enteramente montañosa y con clima tropical en el sector norte en donde se encuentra con el litoral costero, y un clima templado hacia el interior del Departamento, con elevaciones de 5000 pies de altura sobre el nivel del mar.

La sabana de Bogotá, es una extensión de tierra plana en el altiplano, situado en la parte centro-oriental del país, justo al lado occidental de la cordillera Oriental de los Andes.

Región de la costa Pacífica, es una región montañosa que se extiende desde el sur en la frontera con el Ecuador hacia el Valle del Cauca y bordea la costa sobre el océano Pacífico. Esta región o división territorial incluye las estribaciones occidentales de la cordillera Central de los Andes en la porción central-occidental del país (entendido como un todo), y también la tierra plana y rica para la agricultura del valle del río Cauca, desde Cali hasta Cartago, en el Departamento del Valle. Otra subdivisión del territorio de la costa Pacífica es aquel del valle del río Atrato al norte, que se extiende hasta el mar Caribe en la bahía de Urabá o el golfo del Darién.

Región oriental, comprende el territorio entre el valle del río Magdalena y la frontera con Venezuela hacia el norte de la sabana de Bogotá. Esta región es tropical y muy montañosa e incluye el distrito del pueblo de Cúcuta, que se extiende en la frontera con Venezuela y exporta vía lago de Maracaibo en Venezuela y no tiene vínculos comerciales importantes con el resto de Colombia.

ACCIDENTES TOPOGRÁFICOS, DIVISIONES Y CARACTERÍSTICAS

En apariencia, Colombia presenta tres divisiones para su estudio, a saber: las regiones costeras, las grandes montañas del interior, con sus ríos, valles, mesetas y montañas y, por último, las planicies y llanuras del oriente y suroriente que se pueden, a su vez, subdividir en los llanos o pampas de la parte norte, que comprende campo abierto y llanuras verdes irrigadas por numerosos ríos poco profundos y la parte sur recubierta por selvas húmedas impenetrables llamadas selvas prácticamente inexploradas, solo pobladas por tribus salvajes de indígenas.

Además de las tres cordilleras de los Andes ya mencionadas, se encuentra al norte de Colombia, cerca del mar Caribe, la Sierra Nevada, un núcleo montañoso independiente del Sistema Andino y se extiende en dirección oriente occidente. Primero están las colinas bajas de la península de la Guajira y luego, al occidente, detrás de Santa Marta, la gran Sierra Nevada, la cual se eleva desde el mar hasta los picos nevados que alcanzan alturas de 23.000 pies.

Existe una cadena montañosa independiente de montañas bajas entre el Orinoco y el Amazonas que conforma una línea divisoria. Estas montañas son las sierras de Padavida, Tunahi y el Cocuy, de las que poco se sabe por ser inexploradas.

Además, existe otra formación montañosa independiente, la serranía del Baudó, que es una extensión de montañas bajas que se extienden a lo largo de la costa Pacífica desde el norte de las bocas del río San Juan hasta la frontera con Panamá. Se cree que éstas pertenecen a la misma cadena montañosa del litoral Caribe y de América Central. La verdadera cordillera Occidental de los Andes de Colombia se extiende hacia el oriente y está separada de la serranía del Baudó por los valles del río San Juan al sur y el río Atrato hacia el norte.

Cordillera Occidental

El lado oeste de la cordillera Occidental está expuesto a excesiva pluviosidad, dando origen a vegetación tropical, mientras que en el lado oriental está expuesto a menos lluvias y la vegetación es semiárida. El rango en Colombia empieza en el gran pico Chiles de 15.680 pies y Cumbal de 15.710 pies en la frontera con el Ecuador, el Chiles es el pico que conecta con la cordillera Central. Al norte, a lo largo del litoral occidental de Colombia, esta cordillera no es muy alta, y promedia los 6.000 a 12.000 pies de altura al nivel del mar y se divide en dos tramos, claramente definidos por el río Patía que la parte y la lleva hasta el Pacífico, justo al norte del puerto de Tumaco.

Cordillera Central

La cordillera central es la cadena montañosa más extensa y alta de Colombia. Constituye además el territorio más deshabitado del país. En la región, que se encuentra más al sur de estas montañas se ubican picos de gran altura, los centros de grupos de montañas y dos grandes mesetas sobre las cuales están Pasto y Popayán, que aunque extensas, no alcanzan el tamaño del altiplano bogotano. Cerca de Pasto se encuentran dos volcanes activos, el Puracé y el Sotará, y al norte de Popayán está uno de los picos más altos de Colombia, el Huila de 17.700 pies de altura, que se alcanza a ver desde el Valle del Cauca. Desde el Huila hasta el pico del Tolima (18.400 pies de altura) el rango varía en promedios de 12.000 pies, con vegetación tupida a los dos lados. Al norte de Tolima hay dos grupos de montañas altas, unas con nieve con una extensión de 40 millas y está situado en el Departamento de Caldas.

Al norte del Ruiz, en Caldas y Antioquia, la cordillera Central se esparce en terrenos quebrados con dirección norte, que gradualmente pierden tamaño y altura hasta desaparecer en la región donde el río Cauca hace su giro al oriente hacia el río Magdalena, en la parte norte del Departamento de Antioquia, en una latitud norte de aproximadamente 8°.

Cordillera Oriental

La cordillera Oriental se separa de la gran cadena montañosa cerca de Pasto y la frontera ecuatoriana y se lanza hacia el noreste con una altura promedio de 8.000 pies. No obstante, en el sur tiene altos picos, incluidos los de Chita y el Cocuy, este último con una altura de 16.800 pies. La cordillera Oriental es la línea divisoria entre las zonas montañosas del país (conformadas por las principales estribaciones de los Andes) y los grandes llanos del Amazonas y las riberas del Orinoco. Los ríos que fluyen hacia el Amazonas nacen en la cordillera Oriental y corren en dirección suroriental hacia el Amazonas, al sur de las montañas bajas llamadas Serranía de Padavida, en tanto que los ríos que se nutren de las aguas del Orinoco nacen en las secciones central y norte de la cordillera oriental y fluyen hacia el oriente y el noreste hacia el Orinoco.

Cerca de los 3° de latitud norte, la cordillera Oriental se ensancha formando la más impresionante topografía del país, la gran meseta de Bogotá, llamada “sabana de Bogotá” o la “alta planicie”, el área más densamente poblada del país y distante unas 700 millas de la costa Caribe hacia el norte. Esta gran meseta, que tiene 150 millas de ancho por 300 millas de longitud, se intercala con cerros y montañas que se extienden desde el sur de la ciudad de Bogotá hasta el corazón del Departamento de Boyacá, muy al norte de la capital, con una altura de 8.500 pies sobre el nivel del mar.

Esta cordillera Oriental bien puede subdividirse en tres zonas; la meseta de Bogotá, que conforma la zona central, la zona norte que comprende las grandes montañas que se extienden a todo lo largo de la frontera venezolana y las masas montañosas irregulares que cubren los departamentos de Santander y Norte de Santander y mueren en la península de la Guajira, llevando cadenas de montañas a Venezuela.

Hidrografía

Las tres divisiones de los Andes en Colombia dan origen a la hidrografía del país. El río más largo del país es el Magdalena, el cual nace en el lejano sur del Departamento del Huila, cerca al punto donde las cordilleras Central y Oriental se separan y corre entre las cordilleras Central y Oriental a lo largo de 1.060 millas hacia el mar Caribe; a éste se vierten el río Cauca, el segundo río más largo de Colombia que nace cerca de Popayán, entre las cordilleras Central y oriental y corre hacia el norte hasta alcanzar la cordillera Central donde gira hacia el oriente buscando el río Magdalena, justo debajo del encuentro con el Cauca. El Magdalena no cuenta con afluentes tributarios importantes en su lado occidental. No obstante, en el lado Oriental hay muchos ríos importantes, algunos de ellos navegables en barcos de vapor pequeños durante las temporadas de crecientes de las aguas, las cuales vienen de las laderas occidentales de la cordillera Oriental, entre ellos el río Carare y el río Sogamoso, el río Lebrija en Santander y el río Cesar en el Departamento de Magdalena, este último con corriente en dirección norte sur de la región entre la cordillera Oriental y la Sierra Nevada.

Dos grandes valles se forman en virtud del riego de los dos principales ríos mencionados; aquel del Magdalena empieza al norte de los rápidos en Honda, pero no es muy ancho el sitio del Banco, bajo la conjunción del río Cesar desde el Oriente, punto en el cual se abre a las grandes planicies aluviales del Atlántico y Bolívar y la región pantanosa del oriente. El valle del río Cauca se encuentra ubicado entre las cordilleras Occidental y Central. Este valle es muy distinto al del Magdalena y bien podría ser llamado un valle interior, en el que el clima no es el tropical característico del bajo Magdalena, sino un clima semi-tropical de 3.500 pies de altura sobre el nivel del mar. Esto también se aplica al Valle del Cauca entre un punto justo al norte de la ciudad de Cali y un punto muy al norte donde termina el territorio del Departamento del Valle en Cartago, en el que montañas quebradas de las cordilleras Central y Occidental se juntan cortando la navegación del río hacia el norte, dividiendo el río en dos secciones navegables, el inferior que comunica con el Magdalena y el superior que se extiende entre Cartago y Cali. El Valle del Cauca es una porción extensa y más bien estrecha de territorio que yace entre los límites descritos anteriormente y forma una de las tres regiones del

país (siendo las otras dos la meseta de Bogotá y los llanos del Magdalena, cerca de la costa Caribe), en las que existen grandes extensiones de tierra plana, óptima para desarrollo agrícola a gran escala.

En cada una de estas regiones las condiciones climáticas, de tierra y lluvias son muy diferentes y pueden resumirse así:

La sabana de Bogotá a 8.500 pies de altura es fresca y la temperatura varía poco a pesar de la temporada: las condiciones de vida en general son muy similares a aquéllas en ciertas partes de Europa y los Estados Unidos; hay abundantes cultivos de trigo y la lluvia es más o menos constante durante todo el año, sin clara diferencia entre la temporada seca y la húmeda.

El Valle del Cauca no es templado, pero tampoco es clima tropical como el de las tierras cercanas a la costa Caribe; la altura media se encuentra entre los 3.000 y los 3.500 pies de altura, y la tierra es menos profunda que la de las áreas de alta pluviosidad del Valle del Magdalena en el sector norte más cercano al mar.

Los valles del norte del Atlántico y Bolívar son muy tropicales, cubiertos por una densa selva virgen sin claros para la agricultura o la ganadería; tiene además temporadas definidas de lluvias y de sequía y las lluvias son intensas (más que en el Valle del Cauca).

El río Sinú es un río independiente, al occidente del Magdalena, que se levanta en las estribaciones de las cordilleras Occidental y Central y luego se unen en el norte. Sus aguas corren hacia el norte en dirección al mar Caribe a través de un terreno rural plano en el Departamento de Bolívar y se separa del valle del río Atrato mediante unas cadenas de montañas bajas que se desplazan de norte a sur.

El río Atrato fluye entre la cadena montañosa costera llamada serranía del Baudó y la Cordillera Occidental, vertiendo sus aguas en la bahía de Urabá en el golfo del Darién, cerca de la frontera de Panamá. Su nacimiento está en el punto exacto en el que la cordillera Occidental y las cadenas montañosas costeras se unen mediante un grupo de colinas. Desde este sitio, el río San Juan toma su cauce y fluye hacia el sur en dirección a Buenaventura, vertiendo sus aguas en el Pacífico, en el Punto Chirambira, que conforma la parte norte de la bahía del Chocó, en la que se encuentra el puerto de Buenaventura. El Atrato recibe grandes cantidades de agua de las lluvias torrenciales de la región y es navegable aún por grandes barcos de vapor, una vez se pasan los bancos de arena de sus bocas. El tráfico de barcos a vapor hacia Cartagena se mantiene abierto durante la mayor parte del año. La región de los ríos San Juan y Atrato es quizás la más tropical de Colombia en la que se encuentran muchas millas de grandes pantanos a lo largo de los ríos, a través de los cuales las canoas son el único medio de transporte,

aunque los ríos, en sí mismos, como ya se dijo, son navegables durante una parte del año, para vapores pequeños y para ciertas distancias desde sus salidas al mar.

El Patía es el río más largo de las regiones costeras occidentales que fluye hacia el Pacífico. Tiene su nacimiento en los nudos montañosos cercanos a Pasto, donde las tres cordilleras se separan y se abre su vía por entre una serie de increíbles barrancos hacia el océano Pacífico, justo al norte de Tumaco. A través de este río y alguno de sus afluentes, el pueblo de Barbacoas, situado al interior y a espaldas de Tumaco, se comunica con el Pacífico mediante vapores pequeños. En la región de Barbacoas, el río Patía forma un valle extenso adecuado para la agricultura tropical y está dedicado en su mayoría a la ganadería. El valle es muy tropical, a pesar de que las lluvias no son tan fuertes como las del norte en San Juan o el valle del río Atrato.

Durante casi 250 años en el período colonial, los ríos de Colombia constituían el único medio de transporte desde el interior hasta la costa Caribe o desde un departamento a otro; también se utilizaron la mula y el buey, para cargar los productos de exportación desde las montañas hacia los ríos, o las mercancías y bienes importados desde los ríos hacia los departamentos ubicados en las montañas. Las vías férreas construidas desde entonces, conectan con los ríos en ciertos puntos hacia el interior. Por ende, deducimos la importancia de los ríos y su rol en el comercio y el desarrollo. No obstante, ni aun los grandes ríos Magdalena y Cauca son suficientemente profundos ni tienen su caudal debidamente canalizado y su navegación por reducida que sea, está acompañada de peligros, altos costos y grandes demoras, por cuenta de la insuficiencia de agua durante las prolongadas temporadas secas. La hora de saturación de los ríos en su capacidad para transportar el comercio desde y hacia el interior del país ha llegado y el gran problema es la construcción de una línea ferroviaria para asegurar un medio seguro para transportar el comercio de importaciones y exportaciones y facilitar así los negocios del país.

(Para más detalles respecto al Río Magdalena, ver la página 276.

La península de la Guajira

La península de la Guajira se destaca en el Caribe, en la esquina nororiental de Colombia, entre Santa Marta y el golfo de Maracaibo, en Venezuela. El área del territorio de la Guajira es de 5.019 millas cuadradas. Está habitada por un total de 75.795 personas, principalmente indios guajiros de contextura robusta y carácter guerrero, así como otras tribus que han rechazado constantemente los avances de la civilización, quizás debido al carácter semiárido de la tierra peninsular, con tan poca atracción para el desarrollo empresarial.

La tierra es relativamente plana y es, ante todo, arenosa y árida a lo largo de la costa, en donde crecen los árboles de divi-divi (*Caesalpinia coriaria*), que produce el principal artículo comercial de esta región. Este tipo de tierra alterna en su composición con terrenos de arcilla gruesa en la que crecen los cactus y, a su vez, con los muchos pantanos. En el centro de la península se encuentran amplias zonas de sabana, que en octubre se cubren de pasto verde corto de excelente calidad (*Arestida*), pero son áridas y secas durante la mayor parte del año y no suministra el pasto necesario para la ganadería y se convierte en blanco de inundaciones en la corta temporada de lluvias.

En la parte suroccidental de la península la vegetación cambia y se transforma en un paisaje exuberante en las cercanías a la Sierra Nevada, donde hay más lluvias. En este sector se encuentran grandes extensiones de campos de pasto “guinea”, que fue originalmente importado por los españoles durante la Colonia. Extensiones de casi 10 leguas pueden ser apreciadas en la región, haciendo de la península un lugar apropiado para la ganadería. No obstante, el problema que enfrentan es la llevada del ganado al mercado en buenas condiciones.

El principal pueblo es Riohacha, sobre el mar Caribe, que cuenta con un puerto pequeño y poco profundo. Aquí el comercio no es importante. En la región de Riohacha hay grandes extensiones de fique natural, una especie de planta de maguey capaz de producir grandes cantidades de fibra. La ganadería y las pieles de cabra, la madera de Brasil y el dividivi son los principales productos de exportación.

Una descripción completa de las tierras de la península de la Guajira y las laderas orientales de la Sierra Nevada se encuentra en *An Account of a Journey Down the Magdalena River and Through the Magdalena Province and Peninsula of Goajira, Colombia* (*Un recuento del viaje por el río Magdalena y a través de la Provincia del Magdalena y la península de la Guajira*) del profesor M. T. Dawe, F. L. S., experto en agricultura para el gobierno de Colombia y en *Colombia* de Phanor J. Eder, en el cual consigue también una buena descripción.

Se ha reportado la existencia de grandes lechos de lignito (carbón) en la península cerca a las montañas del Cerrejón y también existen depósitos de caolín cerca del golfo de Maracaibo, pero no han sido aún debidamente explotadas.

La ruta de Bahía Honda -una bahía natural profunda cercana al extremo oriental de la península- pasando la península vía Valle de Upar, hacia el este de las Sierras Nevadas, se ha considerado una excelente ruta para el ferrocarril hacia Bogotá, debido a que es un extenso tramo de tierra prácticamente plano, en el que la construcción no sería tan costosa como por las montañas del interior. Como resultado de las frecuentes exploraciones realizadas en Valle de Upar, se han encontrado depósitos de cobre en la región de Soldado y Fonseca.

CLIMA Y RÉGIMEN DE LLUVIAS

En un país montañoso como Colombia, el clima está ligado a las alturas y éstas varían desde el nivel del mar hasta 16.000 pies de altura, por lo que se encuentran todas las variedades de condiciones climáticas. Es justamente esta diferencia en el clima la que impacta el desarrollo del país. Los conquistadores españoles buscaron las montañas frescas del interior en lugar de las tierras tropicales y calientes del nivel del mar en el norte del país, y hoy por hoy el gran desarrollo y la mayor población se encuentran en la alta y fría sabana de Bogotá.

Colombia está situada en los trópicos, en cuanto se refiere a la latitud, pero no es de ninguna manera en su totalidad un país tropical, pues las alturas de las montañas del interior generan muchos cambios en el clima.

Zonas climáticas

En el orden climático, el país está dividido en zonas, al igual que su topografía. Hay cuatro zonas climáticas principales: primera, la zona de las costas, tanto Atlántica como Pacífica es muy caliente y húmeda durante todo el año. Segunda, la región más enclavada del interior, conformada por pie de montes que alcanzan alturas de 3.000 y 4.000 pies. Aquí el clima es aún muy caliente y la vegetación agreste, pero la atmósfera se hace más fresca en tanto más alto sea el terreno. Por ejemplo, a 3.500 pies, el clima sería considerado semitropical, variando según su localización y régimen de lluvias. Tercera, la primera cadena de montañas bajas, de hasta 6.000 pies sobre el nivel del mar, en donde el clima es templado y constante, con lluvias moderadas.

Cuarta: las altas montañas y las altas planicies del interior, como la de Bogotá, Popayán y Pasto, todas por encima de los 6.000 pies de altura, en donde el clima es frío, con temperatura que oscila entre los 40° y los 64°F y heladas ocasionales por encima de los 9.000 pies. En esta zona hay poca variación en las temporadas, sin que esté claramente definida la estación húmeda y la seca. Las lluvias son frecuentes, pero livianas, y caen como aguaceros tropicales en los valles de los ríos medianos, y en la costa no se presentan.

Clima de la costa Caribe

Como ya se mencionó, el territorio de la península de la Guajira es muy seco y árido a lo largo de la costa. Las lluvias livianas suceden en los meses de verano, que comienzan en mayo, pero no son seguras. La parte central de la península recibe una mayor humedad por su cercanía a las vertientes de la Sierra Nevada, la que se extiende hacia el oriente

y el sur y envía un sinnúmero de riachuelos. Éstos son poco profundos en su paso por los valles del interior de la península, y la tierra se inunda con frecuencia debido al agua procedente de las montañas durante la temporada de lluvias que empieza en mayo y se extiende hasta octubre.

La región de Santa Marta recibe un poco más de humedad que Riohacha (al oriente de la tierra de la Guajira), pero no la suficiente como para madurar cultivos, y se tuvo que recurrir a la irrigación en el estado bananero, al sur de la bahía de Santa Marta. El promedio anual de lluvias en esta última región mencionada no excede las 14 pulgadas. Los 30.000 acres de banano de este sector se irrigan mediante los numerosos arroyos de la Sierra Nevada que se desprenden de su costado oriental. Si se sigue hacia el sur, en la región del río Cesar, la lluvia es más abundante y con frecuencia excede las 60 pulgadas anuales y el terreno es pantanoso hasta el río Magdalena y se cubre de una vegetación tropical muy agreste.

La región de Santa Marta padece con frecuencia de tormentas de viento o huracanes que vienen del sureste y le ocasionan gran daño a las plantaciones de banano, tumbando las plataneras jóvenes cargadas de fruta y causando pérdidas de cinco a seis meses en las áreas afectadas, debido a la necesidad de talar las plantas y volver a sembrar.

La costa Caribe en la región de Barranquilla y Cartagena recibe más lluvia que Santa Marta, pero aún no es suficiente para la siembra de cultivos y padece de extrema sequía entre los meses de octubre y mayo. El promedio anual de lluvias es de 26 pulgadas. Las temporadas en las que lluvias excesivas y tormentas violentas causan daños a la región suceden, en promedio, cada ocho años.

La costa entre Barranquilla y Cartagena es seca y relativamente árida en un terreno de 30 millas al interior, aunque algunas áreas bajas se inundan con frecuencia por las aguas del Magdalena durante las temporadas de aguas altas del río, el que se alimenta de muchas aguas tributarias y las intensas lluvias en las regiones altas del interior. Una mayor precipitación se da al sur de Cartagena, donde la tierra es de mejor calidad debido a que recibe en las aguas lluvias del sur del Dique, al sur del río San Jorge y más al occidente las del lado occidental del río Sinú.

En la región del Sinú la lluvia es mayor y excepto en años de extrema sequía, siempre hay lluvia suficiente para los cultivos, siendo la precipitación anual de 42 pulgadas en promedio. Al seguir hacia el sur del Departamento, la región es más húmeda y retiene mejor esa humedad. Más al occidente, las lluvias se incrementan rápidamente, volviéndose excesivas en la región del Río Atrato, en la que la lluvia es casi continua y la precipitación es torrencial como la de Panamá, y alcanza las 160 pulgadas por año, y aún más en el interior hacia la región del Quibdo. (Ver página 293).

Se dice que las regiones costeras son muy calientes y húmedas, con características tropicales.

No obstante, el calor extremo de las costas de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, y aún más hacia el occidente, el clima es templado durante los meses de otoño e invierno del norte, debido a que los vientos del norte que soplan de manera permanente durante el día, entre los meses de octubre y abril, coinciden con la temporada seca.

Durante el equinoccio de primavera se da un corto período de lluvias suaves, esperado en esta época y necesario para los cultivos que se sembraron en el otoño. Sin embargo, estas lluvias, en ocasiones no suceden.

Clima del interior

La tierra del interior está distante del Caribe, y es aún más caliente que la costa, debido a que el efecto de enfriamiento de los vientos del norte no alcanza a cubrir esta área. La vegetación se torna más densa y tropical y la temperatura sube diariamente hasta alcanzar los 95°F. La región está conformada por el valle del Magdalena hasta las tierras de Girardot y los terrenos alrededor de San Jorge y el Bajo Cauca en Antioquia y Bolívar. Existen dos temporadas claramente definidas, la de lluvia desde mayo o junio hasta diciembre y la temporada seca de diciembre a mayo.

Siguiendo en dirección sur a lo largo de las estribaciones de los Andes, en la región de la ciudad de Medellín, el clima cambia. Hay dos temporadas húmedas y dos temporadas secas, la primera entre abril, mayo y junio y luego en noviembre y diciembre. La temperatura varía según la altura. La altitud de Medellín es de 5000 pies sobre el nivel del mar y mantiene una temperatura similar a la de la primavera en los Estados Unidos; la temperatura oscila entre 64°F y 84°F diariamente, con un promedio de 76°F.

Si se continua en dirección sur de la cordillera -en el sitio de Manizales, a 7.000 pies de altura- las estaciones y la cantidad de lluvia (promediando las 60 pulgadas por año), son iguales pero las temperaturas son más frescas y se pueden denominar ideales, no muy frías como en la Sabana de Bogotá ni tan cálida como en Medellín, sino adecuada durante todo el año. Manizales cuenta con el mejor clima de Colombia.

En el Valle del Cauca las condiciones son similares a la segunda zona, con dos temporadas secas y dos temporadas húmedas y el clima semitropical con temperaturas que rodean los 76°F.

A lo largo de la costa Pacífica y las estribaciones occidentales de la cordillera occidental y la región montañosa costera hay lluvias incesantes y fuertes, similares a las de la

región del Atrato y Panamá. En el puerto de Buenaventura, sobre el Pacífico, llueve todos los días y la precipitación anual alcanza las 160 pulgadas. Esta lluvia fuerte de la costa disminuye al adentrarse al sur y en las inmediaciones del puerto de Tumaco se reduce a cantidades normales de 60 pulgadas anuales en promedio.

La tercera zona de elevaciones hasta 6.000 pies, tiene dos temporadas de lluvias y dos secas, y la lluvia llega un mes antes que en la regiones más bajas, pero con aproximadamente la misma cantidad. La temperatura varía entre los 58°F y los 72°F.

Efectos de las variaciones climáticas en el comercio

Considerando los antecedentes, se deduce que Colombia posee una gran variedad de climas que necesariamente afectan los hábitos y modos de vida de la gente, sus características, tendencias raciales y, por supuesto, todos los aspectos de su existencia. Por ejemplo, en la costa se usa ropa muy ligera, algodón, lino, lona, zapatos de lona blancos, sombreros de paja, etc. En Medellín se usan también trajes ligeros y blancos típicos de los trópicos, así como lanas y tejidos livianos y la gente antioqueña es más activa, sus casas están mejor amobladas con accesorios modernos y hay una mayor demanda de mercancía que en las regiones costeras, donde la vida es más básica entre las clases más bajas. El departamento de Manizales usa trajes menos livianos y tejidos ligeros, mientras que en Bogotá utiliza tejidos pesados, siendo un mercado ideal para las mercancías que se venden en los Estados Unidos. También hay demanda de materiales livianos, pues esta ciudad concentra bienes para mercado al por mayor en los departamentos cercanos del valle del Magdalena y Santander, Tolima y Huila, los que deben ser apropiados para las condiciones climáticas de las diferentes zonas desde el extremo tropical de los valles de los ríos hasta las tierras frías de Bogotá. En Bogotá hay un mercado amplio de accesorios impermeables, botas, paraguas, etc., y en Medellín y Manizales por cortavientos e impermeables delgados. Este tipo de prendas de vestir no se utiliza en la costa, debido al calor extremo que las haría insoportables e inoficiosas.

En la costa y en los valles cálidos del interior, los broches, hebillas y cierres de celuloide para tirantas, ligeros, cinturones, etc., están en auge debido a que este material no se corroe y evita el óxido causado por la humedad que daña las telas. En las regiones más frías se pueden usar los cierres de metal. Este pequeño ejemplo nos muestra como un estudio de las condiciones climáticas contribuirá en la incentivación del comercio y en la selección de bienes americanos útiles para las diferentes regiones de un país tan particular como Colombia.

Clima de los “llanos”

Si se toma como un todo los grandes territorios planos de los “llanos”, se puede afirmar que el clima es extremadamente tropical, a lo largo y ancho de toda su extensión. Como se ha dicho, esta inmensa región está inhabitada y en el presente tiene muy poca importancia comercial. En la parte norte, a lo largo de la cuenca del Orinoco, la tierra es más abierta y cubierta de pastos con matorrales que crecen junto a las aguas. Hacia el sur, las regiones denominadas “selvas” que se extienden a lo largo de la cuenca del Amazonas están cubiertas de un bosque tropical denso. Las lluvias son muy fuertes y se presentan entre los meses de mayo y diciembre. Durante la temporada de lluvias, los ríos poco profundos rebosan sus riberas e inundan franjas amplias de tierra, haciendo imposible el paso de personas ya sea a pie o a caballo, convirtiendo la canoa en el único medio de transporte. Toda suerte de fiebres tropicales prevalece en el área, junto con enfermedades propias de este territorio.

POBLACIÓN Y CONDICIONES DE VIDA

ESTADÍSTICAS DE LA POBLACIÓN

La tabla que aparece a continuación muestra la población colombiana, en 1896 y en 1912, de acuerdo con las divisiones políticas (el censo de 1918 está incompleto):

DEPARTAMENTOS	ÁREA	POBLACIÓN			No. DE PROVINCIAS	No. DE MUNICIPIOS
		CENSO DE 1896	CENSO DE 1912	CENSO DE 1918		
	<i>Millas</i>					
ANTIOQUIA (CAPITAL, MEDELLÍN).....	24.401	648.190	741.816	817.530	10	85
ATLÁNTICO (CAPITAL, BARRANQUILLA).....	1.082	112.261	114.887	.....	2	19
BOLÍVAR (CAPITAL, CARTAGENA).....	23.938	202.945	425.975	463.165	10	58
BOYACÁ (CAPITAL, TUNJA).....	17.654	508.989	586.499	.....	13	128
CALDAS (CAPITAL, MANIZALES).....	7.915	246.368	341.198	428.137	5	29
CAUCA (CAPITAL, POPAYÁN).....	21.882	211.891	211.756	.....	5	29
CUNDINAMARCA (CAPITAL, BOGOTÁ).....	8.629	632.847	721.615	.....	12	109
HUILA (CAPITAL, NEIVA).....	8.687	154.641	158.191	.....	3	29
MAGDALENA (CAPITAL, SANTA MARTA).....	20.463	127.806	149.557	.....	5	32
NARIÑO (CAPITAL, PASTO).....	10.039	244.330	311.791	.....	8	44
NORTE DE SANTANDER (CAPITAL, CÚCUTA)	6.708	164.290	204.481	.....	3	28
SANTANDER (CAPITAL, BUCARAMANGA).....	19.161	377.393	400.084	.....	9	71
TOLIMA (CAPITAL, IBAGUÉ).....	10.811	218.840	283.333	.....	5	3
EL VALLE (CAPITAL, CALI).....	4.179	217.096	217.147	.....	6	29
INTENDENCIA DEL META.....	85.328	7.497	14.220	.....	1	3
INTENDENCIA DEL CAQUETÁ.....	187.258	45.856	.....	.....	.....	.....
INTENDENCIA DEL CHOCÓ.....	13.761	.....	266.950	.....	2	6
INTENDENCIA DE LA GUAJIRA.....	5.019	75.795	75.795	.....	1	15
ISLAS DE SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA.....	.....	5.311	6.953	.....	2	.....
TOTAL.....	476.915	4.539.088	5.038.803	46.000.000	.....	.....

¹ Las cifras de la Intendencia del Meta incluyen las de la Comisaría de Arauca.

² Las cifras de la Intendencia del Chocó incluyen las población de la colonia de leprosos y las comisarías de Juradó y Urabá, recientemente asignadas al Departamento de Antioquia.

³ El total del censo de 1912 incluye una población de 6.555 personas en las colonias de leprosos; pueden añadirse 200.000 personas adicionales de las tribus salvajes de las cuales no hay cifras oficiales en este momento. Estas tribus podrían incluir aquellas de los Motilones en Santander, las diferentes tribus de los llanos y las selvas, así como los indígenas de la Intendencia del Chocó.

⁴ El total para 1918 es estimado, siendo calculado sobre el aumento, entre 1896 y 1912, y las cifras disponibles de algunos departamentos en el censo de 1918, el cual, a finales de 1919, no había sido aún aprobado debido a las discrepancias no aceptadas por el gobierno nacional.

El gran aumento en la población del Departamento de Bolívar, entre 1896 y 1912, se debe al hecho de habersele añadido territorio adicional de los departamentos del Atlántico y Antioquia.

Los departamentos de la costa recibieron influjo considerable de la población del interior, principalmente de Antioquia. El incremento natural no es muy grande en relación con la población, la tasa de mortalidad infantil es muy alta en todas las regiones tropicales del país, mucho mayor que en las áreas más sanas del interior.

El mayor aumento de la población se encuentra en el Departamento de Antioquia, donde el porcentaje de aumento entre 1896 y 1912 fue del 11.3 por ciento, y entre 1912 y 1918 fue del 10.2 por ciento. El incremento en Antioquia se debe a causas naturales y es aún mayor que el mostrado en estas cifras, ya que los habitantes de Antioquia emigran al Valle del Cauca, Caldas, Tolima, Cundinamarca y Boyacá.

El departamento más populoso es Antioquia, Cundinamarca está en un cercano segundo lugar y Boyacá en el tercero. Antioquia es también el de mayor área, Bolívar es su segundo rival y Cauca el tercero. Las intendencias del Caquetá y Meta son mucho más extensas, pero éstos son los grandes territorios no habitados de las cuencas del Orinoco y del Amazonas, que no son consideradas desde el punto de vista comercial en este reporte.

Las islas de San Andrés y Providencia están cerca de la costa de Costa Rica en el mar Caribe y son administradas desde Cartagena por un gobierno militar territorial. No tienen conexión comercial con Colombia, incluso su idioma es inglés y no español; estas dos islas están habitadas por negros antillanos. La industria principal es el cultivo y la exportación de cocos.

CARACTERÍSTICAS RACIALES DE LA POBLACIÓN

Al igual que en otros países latinoamericanos, hay amplias diferencias raciales y de estratos sociales en Colombia; también ha habido una gran infusión de sangre negra en las regiones de las costas y de los ríos. Al describir las características raciales de Colombia, uno de los escritores modernos más conocidos (Phanor J. Eder, *Colombia*, páginas 199 – 201) dice:

Fue hacia el interior de las regiones montañosas y planas, en alturas en las que el clima era parecido al de su lugar de origen, que los españoles se sintieron invariablemente atraídos, independientemente de las distancias que los separaban de la costa. En tierras altas de regiones frías, a lo largo de la América Hispánica, se fundaron importantes capitales: Ciudad de México, Cartago, Quito, Caracas, La Paz, todas situadas lejos del debilitante calor de las tierras bajas e,

incidentalmente, a salvo de los ataques de los enemigos que amenazaban las costas. La misma regla era observada en Colombia: los españoles buscaron las regiones andinas para fundar sus hogares. En las antiguas ciudades como Bogotá y Popayán, la capital de Benalcázar, las familias aristocráticas se alejaron y preservaron la pureza de su raza excepto, ocasionalmente, cuando en los primeros días no se consideraba un deshonor que un conquistador se casara con la hija de un jefe indígena. En los demás lugares hay una fuerte mezcla con los indígenas y los negros.

Como consecuencia de la mezcla, de las diferentes características de los grupos indígenas absorbidos y debido a la falta de homogeneidad entre los conquistadores españoles, ellos mismos de diferentes razas (celtas, teutones, vascos, moros, judíos) y de tipos ampliamente diferentes (castellanos, andaluces -estos últimos los colonizadores más numerosos en Colombia- gallegos, catalanes, etc.) además de los diferentes ambientes en los cuales se encontraban inmersas estas mezclas de sangre, muchas características fenotípicas se han desarrollado en Colombia en el transcurso de los siglos. Aunque hablemos de la masa de la población andina, las condiciones locales de altura, clima y tierras han tenido grandes diferencias. Aquí la vida se hizo más fácil, allá se requería el trabajo duro para la subsistencia; aquí la exuberancia de la naturaleza, allá el aire seco y el suelo árido; aquí la ardiente luz solar, allá la fría neblina y la bruma. Para la época de la Independencia, los tipos ahora reconocidos entre los colombianos “blancos” -con frecuencia el término “blanco” incluye las mezclas indígenas- estaban relativamente fijados. La evolución posterior se ha complicado debido a la dispersión gradual y al matrimonio con personas de las diferentes regiones, así como la infusión más o menos lenta de gotas de color por parte de advenedizos. Cada localidad tiene sus características particulares que vale la pena estudiar.

Habitantes de las regiones de la costa Caribe

Indígenas de la península de La Guajira

Se han mencionado los indígenas de la península de La Guajira, probablemente descendientes de los caribes, como aquéllos que realizaron la defensa heroica contra las invasiones de los españoles. En tiempos modernos los guajiros mantienen su independencia y son una raza fuerte y guerrera, dividida en tribus e involucrada en una guerra tribal.

El comercio se desarrolla con los blancos, y estos indígenas están nominalmente sujetos a la autoridad del gobierno y se resisten a todos los intentos de sometimiento o civilización. Ellos intercambian ganado, caballos, pieles, perlas, palo de Brasil, y dividivi por tela de algodón de colores vivos, artículos de ferretería, armas, maíz y ron. A lo largo de la costa, los indígenas se alimentan principalmente con pescado y los del interior con carne. Varias organizaciones misioneras católicas, asistidas por el gobierno, han establecido misiones en la península, donde los niños son educados por los sacerdotes

en “orfelinatos” (literalmente, orfanatos). Los guajiros de la costa oriental, a lo largo del golfo de Maracaibo, comercian con Venezuela por esa ruta.

Habitantes de las regiones de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena

En la parte posterior de Santa Marta, en las altas elevaciones de la Sierra Nevada, viven los indios arhuacos, una tribu dócil muy diferente de los guajiros. Estos últimos utilizan escasa vestimenta, mientras que los arhuacos usan telas pesadas de algodón y largas mantas. Estos indígenas viven en asentamientos permanentes de pequeñas chozas y son agricultores; tienen cultivos diversificados, desde plátanos hasta trigo, pero solo lo suficiente para su subsistencia. También se dedican a la ganadería, que es su medio para hacer trueque con los pueblos de las regiones bajas, como Santa Marta. La región de las montañas, habitada por estos indígenas, es adecuada para el cultivo del café hasta una altitud superior a 10.000 pies, pero estos indígenas no constituyen un abastecimiento de trabajo, que es el factor que ha determinado el lento desarrollo de la industria cafetera en la Sierra Nevada.

Al este y al sur de la Sierra Nevada se encuentra una rica y variada región, escasamente habitada, exceptuando unos pocos pueblos pequeños. El lugar no tiene carreteras y es inaccesible, y los colonizadores blancos han sido ahuyentados por los ataques de los indios motilones de la cordillera Oriental.

A lo largo de la costa Caribe, en los distritos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, la población predominante entre las clases bajas es el mulato o negro. Muchos de los trabajadores en las plantaciones de banano de Santa Marta son negros antillanos, que también trabajan en los muelles de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. Los negros y los mulatos también han reemplazado a los indígenas en el gran valle del Magdalena, pero no se les encuentra en las tierras altas del interior. Por ejemplo, ver un negro en Bogotá es algo raro, pues el clima es frío y húmedo y predomina, en número, la población indígena.

Durante la época colonial hubo un grupo considerable de tribus de indios caribes que vivían en el río Sinú pero, al igual que los indígenas del valle del Magdalena, han desaparecido casi en su totalidad, siendo reemplazados por los negros importados por los españoles para trabajar en las minas de oro aluvial y en las plantaciones de los ríos y para construir las grandes fortificaciones de Cartagena.

Un elemento importante de la costa es el número de extranjeros involucrados en negocios y en el comercio. Hubo un grande y floreciente grupo de alemanes, especialmente en Barranquilla, donde por más de medio siglo lideraron el comercio y la empresa,



FIG. 2. EDIFICIO DE GOBIERNO, SANTA MARTA.

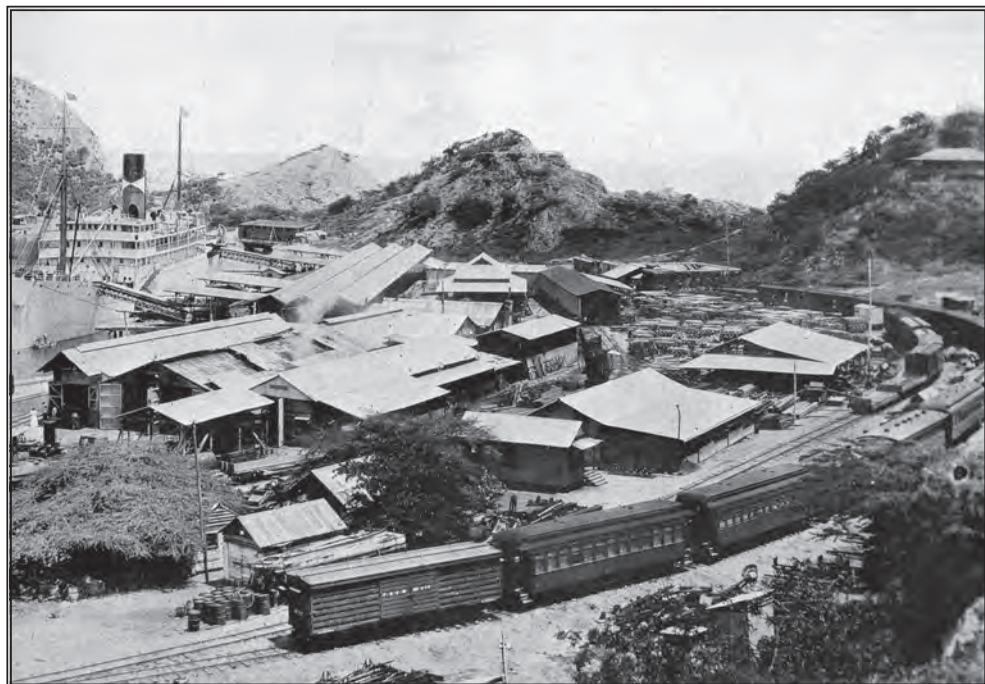


FIG. 3. SANTA MARTA RAILWAY CO. — TALLERES Y MUELLES.

siendo los primeros en traer barcos de vapor para el tráfico fluvial. Su número se ha visto reducido debido a la guerra.

Los sirios, erróneamente llamados “turcos” por los lugareños, posiblemente constituyen el elemento extranjero más numeroso e importante en la vida comercial e industrial de los centros de la costa. Estas personas tienen algunos de los almacenes más grandes y hacen negocios de ventas mayoristas con el interior del país, principalmente con comerciantes de su misma nacionalidad. También son compradores de exportaciones colombianas y han asumido una posición de liderazgo mediante sucursales establecidas en Quibdó (sobre el río Atrato) en la exportación y comercialización de platino. Su línea principal, que conocen muy bien, son los productos de algodón, pero también importan una línea general de mercancía. Los sirios, a pesar de no ser católicos, son generalmente bien recibidos por los lugareños y desempeñan un rol importante en la vida social y de negocios de los pueblos y ciudades en los que residen, haciéndose miembros de las cámaras de comercio, directores de bancos locales, etc. Sin embargo, ellos no se mezclan fácilmente con los habitantes del lugar; traen sus esposas de Damasco y Beirut, y cada almacén es el centro de un gran grupo familiar con muchas ramificaciones en Europa y los Estados Unidos, así como en Colombia.

Su principal ventaja radica en su habilidad para resistir los terribles climas tropicales de la costa y de las regiones de los ríos, mejor que cualquier otro extranjero, e incluso que aquéllos que son oriundos de esos lugares y que han vivido allí toda su vida. Los comerciantes sirios se encuentran en los sitios más distantes del casi inexplorado interior. Los miembros más ricos de las colonias sirias invierten en empresas locales, tales como fábricas de sombreros o de calzado, aserraderos, haciendas ganaderas, etc. y pueden considerarse uno de los elementos más progresistas y activos del país. Los sirios están en toda Colombia, excepto en Antioquia y Bogotá.

A continuación, en orden de importancia después de los alemanes y los sirios, están los italianos, quienes manejan grandes e importantes depósitos mayoristas en Barranquilla y Cartagena, pero son superados ampliamente por los sirios. También hay algunos franceses, unos pocos ingleses, unos pocos norteamericanos, todos comerciantes, y el grupo más importante es el de los representantes ingleses de las textileras británicas.

Al interior del Departamento de Bolívar, en la planicie aluvial y sobre el río Sinú, el tipo predominante es el de los negros que se pueden apreciar casi en la pureza de su tipo, descendientes directos de los esclavos negros importados por los españoles durante la colonia. Estos negros viven de modo muy primitivo y no pueden considerarse una fuente confiable de buena mano de obra.

Al oeste del río Sinú, a lo largo del golfo de Morrosquillo y hacia el Atrato, hay una escasa población consistente, mayoritariamente, de negros involucrados en el cultivo de coco sobre la costa inmediata, siendo el interior prácticamente deshabitada hasta el río Cauca, en Antioquia. En la boca del río Atrato hay unos pocos y pequeños asentamientos de negros y algunos indígenas.

Arriba del río Atrato hay una gran población negra que trabaja en las minas de oro y platino aluviales de los ríos hacia el sur. Se han establecido pequeños pueblos a lo largo del río Atrato donde se cultivan plátanos y maíz; también se cortan algunos cedros que son transportados río abajo en ciertas épocas del año. También se recoge tagua, el denominado marfil vegetal, así como caucho, chicle y plantas medicinales como la zarzaparrilla y la ipecacuana. La población total se estima en cerca de 80.000 habitantes; menos del 5% son blancos. Hay algunas tribus indígenas que son muy primitivas pero pacíficas. Estos indígenas no se mezclan con los negros, excepto en casos muy raros. No trabajan en las minas aluviales, pero se alimentan de frutas y pescado.

Habitantes de la costa Pacífica

Desde la frontera con Panamá hasta Buenaventura, la costa Pacífica colombiana está casi deshabitada excepto algunos pueblos indígenas que son muy pequeños y muy pobres. Al igual que en la costa Atlántica, los negros predominan en Buenaventura y, más al sur, en Tumaco. Por principio general, estos negros son holgazanes, se contentan con una existencia básica en una tierra de abundancia, en la cual siempre hay medios de riqueza a la mano para su recolección. No obstante, ellos son naturalmente inteligentes aunque carecen de educación.

Habitantes del interior

El mulato

No hay mejor descripción del mulato colombiano que aquella proporcionada por Phanor J. Eder en *Colombia*:

El mulato del interior y de los pueblos de la costa Atlántica es un * * * tipo interesante y constituye un elemento importante en la vida colombiana. Ha obtenido frecuentemente gran prominencia en la ley, en el periodismo, así como en la política y en las revoluciones, en las que usualmente está del lado liberal. Para generalizar: es animado, apasionado, sujeto de estados de ánimo alternos de energía e indolencia, *** es extremadamente sociable, artístico y musical, **

* es capaz de trabajar arduamente y con frecuencia demuestra coraje, y asume con facilidad la educación y la literatura. Físicamente hace honor a sus ancestros africanos, pero es más o menos atenuado, intelectual y temporalmente ha asimilado mucho de sus ancestros españoles.

Habitantes de Antioquia

Antioquia presenta el problema racial más interesante de todo el país. Los habitantes de este Departamento son diferentes a los de cualquier otra población o región de Colombia. Medellín fue primero colonizada por los españoles al mando de Robledo, y se dice que un número de familias españolas judías que habían aceptado el catolicismo en España emigraron a Colombia, estableciéndose en lo que hoy es Antioquia. Esta teoría está evidentemente respaldada por las características y el tipo físico de estas personas, que tienen piel clara (muchos tienen ojos azules y pelo rubio, incluso en las clases más bajas), por regla general complexión liviana, llenos de energía y trabajadores, ahorradores, y con pasión por poseer bienes propios -algo que no se encuentra en ningún otro lugar del país entre las clases bajas-. Por ejemplo, el esquema de venta de lotes para construcción en Medellín en un plan de pago parcial ha sido muy exitoso: los compradores son principalmente trabajadores de escasos recursos que han ahorrado, dólar tras dólar, para comprar un lote de terreno que puedan llamar propio. Se aprecia la misma influencia en el gran número de pequeñas fincas y propiedades, incluso las cimas de las montañas son cultivadas siempre que haya una parcela de suficiente tamaño que pueda trabajarse para cultivar unas plantas de caña o plátano.

La topografía antioqueña ha tenido mucho que ver con el desarrollo de estas personas trabajadoras. La minería ha sido siempre la industria principal, y requiere ingenio, perseverancia y trabajo duro. Ha sido más difícil obtener el sustento en las montañas que en las zonas costeras, y esta condición ha hecho del antioqueño una persona más práctica y firme que cualquier otra persona del país. El antioqueño se destaca en Colombia por su habilidad para los negocios y como astuto comerciante; ha invadido casi todas las regiones del país, involucrándose en las actividades de la vida cotidiana.

El mayor desarrollo de la industria se da en Antioquia; hoy día es el Departamento más rico, más poblado y más progresista de Colombia. También es un factor político muy poderoso.

El nuevo Departamento de Caldas, al sur, a lo largo de la misma cadena montañosa de los Andes, era antiguamente parte de Antioquia y presenta los mismos aspectos raciales.

Habitantes del Valle del Cauca y de la región al sur

El Valle del Cauca y la región al sur comprenden los actuales departamentos del Valle, Cauca y Nariño –antiguamente el Estado del Cauca–. En el Valle del Cauca propiamente dicho (un área de valle plano de aproximadamente 15 a 25 millas de ancho y cerca de 150 millas de largo, entre las cordilleras Occidental y Central, desde Cali hasta Cartago) la mayoría de la población es mulata. Sin embargo, aún hay algunas antiguas familias españolas de pura raza que son los líderes en la política y en los negocios.

En Popayán, más al sur, se localizó la fortaleza de los españoles durante las guerras de la independencia; allí se reverencian y preservan las antiguas tradiciones hasta el día de hoy. Escudos de armas, linaje familiar y consideraciones similares son factores de la vida social, pero el lugar está comercialmente estancado y la generación joven, en gran medida, se ha desplazado a Bogotá para participar en política o al Valle del Cauca para hacer negocios y para dedicarse a la ganadería. La ciudad de Popayán está situada en una meseta alta e irregular, a 5.900 pies de altura, que le proporciona un clima frío, como una eterna primavera, pero alterado por tormentas violentas o terremotos frecuentes causados por la cercanía de los volcanes activos hacia el sur, cerca de Pasto. En esta región hay indígenas emparentados con los de Bogotá y las razas de las tierras altas de Ecuador, una población poco agraciada, de baja estatura, sin ambición, no son receptivos a las influencias modernas y poco eficientes en el trabajo.

Más al sur, cerca de Pasto, están los indígenas pastusos, una tribu más activa y más inteligente que se dedica a la agricultura, manufactura sombreros, teje telas de algodón y lana y tiene sus propias artes, desconocidas entre las demás tribus del país. Son católicos y se denominan civilizados, aunque en realidad no tiene educación y se encuentran al borde del fanatismo.

Habitantes de Cundinamarca y Boyacá

La región de Bogotá presenta el mayor contraste racial. Este fue el asentamiento más intensivo de los españoles y se encuentra el mayor número de indígenas, los chibchas, diferentes de los indígenas del litoral Caribe, pero similares a los indígenas ecuatorianos. Hoy se encuentran allí los descendientes directos de las antiguas familias españolas, incluso algunas conservan la pureza de la raza; están los indígenas puros, más o menos civilizados, pero inmersos en el fanatismo y la ignorancia; son refractarios a las influencias modernas. También hay una clase comparativamente pequeña de “mestizos”, provenientes de sangres española e indígena mezcladas, quienes constituyen la clase media; son los artesanos, pequeños comerciantes, etc. de la comunidad. Los indígenas del altiplano de

Bogotá y del Departamento de Boyacá suministran abundante trabajo más bien eficiente, y son buenos granjeros. También tallan madera y tejen lana, en lo que son expertos.

No hay negros ni mulatos en esta región, excepto a lo largo del valle del río Magdalena, que es caliente y tropical. El mulato o el negro no va hasta el frío altiplano del país ni hasta las montañas.

Habitantes de Santander

En Santander, el mulato predomina a lo largo del río Magdalena, mientras que al interior de este Departamento las personas se parecen más a las de Antioquia, aunque no son tan activas ni tan recursivas.

Importancia de las consideraciones raciales desde el punto de vista comercial

Las grandes diferencias de los habitantes del país -diferencias raciales, de carácter y de modo de vida- moldean un individuo y estas características son importantes desde el punto de vista comercial y deben ser estudiadas. Por esta razón, se ha dado atención considerable a este tema en la sección sobre la división comercial del país (ver p. 253).

Al resumir los diferentes componentes raciales de la población desde el punto de vista comercial, puede decirse que los colombianos blancos y ricos, el comerciante, el banquero, el político o el hombre de negocios, están muy interesados en los temas foráneos, nuevos artículos comerciales, comodidades modernas, nueva maquinaria, nuevos métodos, nuevas industrias y nuevos mercados para exportar productos del país y, a causa de este interés, nuevos artículos comerciales, que no eran utilizados antes en Colombia, están siendo importados y llevados lentamente al uso general.

Los mulatos y los mestizos también están bien dispuestos con respecto a las influencias modernas y son rápidos para apreciar nuevas comodidades, sobre todo aquellas para el uso personal y doméstico. Estas clases están obteniendo una mejor remuneración por sus servicios o productos que antes (esto ha sido especialmente cierto en 1919 por cuenta de la situación cafetera) y son consumidores crecientes de mejores clases de mercancía extranjera. Estas clases constituyen ampliamente el mayor componente de compra del país, y es en este aumento de su poder de compra, debido a mejores precios para los productos de exportación tales como café y pieles, que se justifica la razón del incremento fenomenal de importaciones colombianas desde los Estados Unidos durante 1919.

En cuanto al futuro de los indígenas, poco puede decirse con tono positivo. Ellos se encuentran satisfechos con poco, y como se ha dicho, no son proclives a las influencias modernas. En cifras, ellos disminuyen en lugar de aumentar, y son absorbidos lenta-

mente por la clase mestiza. Su capacidad de compra *per cápita* es muy pequeña, si se compara con la de los mestizos o mulatos, que conforman el grueso de la población.

CONDICIONES DE VIDA

Las condiciones de vida varían en Colombia tanto como la topografía, el clima, el temperamento y la raza de las personas, así como las condiciones generales de cada región en las que el país se encuentra básicamente dividido.

Las personas de clase alta —conformada por los descendientes de las antiguas familias españolas y que comprende la clase gobernante del país, los principales comerciantes, banqueros y hombres de negocios— son por lo general muy ricos, tal como se mide la riqueza en Colombia, y viven al estilo moderno, rodeados de confort y comodidades. Se construyen casas magníficas que reflejan cada nueva característica de la construcción, siguen el estilo arquitectónico francés en lugar del inglés o el norteamericano. Se incluyen baños y agua corriente; las casas más modernas están localizadas en lotes individuales por jardines y, en los suburbios, están usualmente alejadas de la calle. Algo que falta, en la mayoría de los casos, es el mejoramiento de las calles que llevan a estas bellas casas y, también, con frecuencia no hay medios para el manejo de los desechos. Sin embargo, estos defectos son más bien una falla de los gobiernos locales que de los propietarios de estas residencias.

En épocas anteriores esta misma clase construyó grandes casas en el antiguo estilo español de arquitectura, esto es, con las habitaciones diseñadas alrededor de un patio central y, con frecuencia, los espacios al nivel de la calle estaban ocupados por oficinas o almacenes. Muchas de estas casas de estilo antiguo están siendo remodeladas, acondicionadas con tubería y electricidad, haciéndose modernas en todo lo que sea posible. En las casas más recientes de esta clase rica se observa la individualidad de estas personas: no hay dos casas que sean iguales y muchas de ellas son hermosas residencias.

Las personas de esta clase consumen vinos importados y licores, frutas y carnes enlatadas y en conserva, etc., utilizan ropa importada, zapatos y sombreros. Están interesados en los últimos estilos, las nuevas comodidades domésticas, tales como los aparatos eléctricos para el hogar, nuevos desarrollos en la vivienda, salubridad y educación, y son rápidos en la adopción de nuevas ideas de países extranjeros para sus hogares. La mayoría ha sido educada en el extranjero; y muchos de ellos fueron a Europa antes de la guerra, pero muchos están viniendo ahora a los Estados Unidos para educarse y tener entrenamiento profesional y experiencia.

Y son ellos quienes abren sucursales en Nueva York, Liverpool, Manchester, Hamburgo y en otros lugares; mantienen al país en contacto con otros países con los cuales éste comercia.

La hospitalidad es el orgullo y el placer de los colombianos de clase alta, combinada con cortesía formal, que de ninguna manera está ausente de la vida de los negocios del país. Estas personas ricas están acostumbradas a un grupo de sirvientes contratados de las otras clases, y su estilo de vida es comparable, hoy en día, con el de cualquier clase similar en Europa. El alto costo de los lujos importados está compensado por los bajos salarios de los servidores y el bajo costo de la alimentación básica.

Las masas de personas, conformadas por los mulatos y los mestizos, viven en gran contraste con los blancos (que constituyen el 10% de la población total, mientras que los mulatos y los mestizos, combinados, son por lo menos el 75%). Incluso entre esta clase hay muchas diferencias en sus modos de vida. El oficinista y el artesano viven en casas de ladrillo o adobe más bien buenas, usualmente de una planta, y tienen una cierta cantidad de muebles nuevos y comodidades tales como luz eléctrica. Algunas veces se contrata a un sirviente para que haga el trabajo más duro del hogar. El trabajador más común de esta clase, peón o artesano, vive en áreas más congestionadas, con un ingreso promedio menor a \$50 mensuales (en comparación con \$75 o \$100 para el artesano experto o el oficinista) y consume menos mercancías extranjeras -excepto los textiles-, y adquiere el grueso de la producción nacional en todas las líneas. Pocos miembros de esta clase utilizan zapatos de cuero, y los trabajadores en el campo y en los pueblos van descalzos o utilizan una sandalia de fibra en lugar de zapatos, que son muy costosos para ellos. Su dieta principal es el conocido plátano y el maíz, aunque se consume mucha carne *per cápita* -más que el promedio en Europa para estratos similares de la sociedad-.

Ahora pasemos al análisis de los negros de la costas y de los valles de los ríos. Viven de una manera muy primitiva, por decir lo menos, en minúsculas chozas de palma tejida de una sola habitación, sin mobiliario moderno o comodidades de ninguna clase, y su principal objeto de compra es el grado más común de tela de algodón; esto y un machete ocasional son prácticamente los únicos bienes extranjeros adquiridos por estas personas. La comida es barata y abundante para ellos (casi que solo con recolectarla en el campo) y en el clima cálido se requiere siempre ropa más liviana.

Las diferentes tribus de indígenas están a la par de los negros de los valles interiores.

Los pueblos y las ciudades importantes -aquéllos de 20.000 o más habitantes- tienen plantas eléctricas y un sistema de aguas (casi siempre inadecuado). Hay tranvías en Bogotá y Barranquilla; el servicio de alquiler de coches y de teléfonos se provee en Bogotá, Medellín, Cartagena y Barranquilla. El automóvil también está siendo exitoso en Colombia, y se están empezando a ver automóviles en Barranquilla, Cartagena, Medellín, Bogotá y Cali. También ha llegado al sur y se ven en la región montañosa de Pasto: y están circulando

en el nuevo camino para carros tirados por caballos que se construye desde Pasto, al norte, y que va a Barbacoas y Tumaco y luego llega al mar. El camino iniciado en Pasto, hizo necesario que los primeros automóviles fueran llevados sobre mulas y bueyes por tierra, por el camino de las mulas, desde el puerto del río en Barbacoas hasta el extremo de la carretera construida. Se hizo recientemente un pedido de 72 automóviles norteamericanos, de precio moderado, para un agente que cubre Barranquilla y Cartagena. Se están construyendo nuevas carreteras y otras se han ampliado y, con gasolina barata producida en el país y con los precios de Nueva York (de acuerdo con el contrato del gobierno con una compañía petrolera norteamericana), los automóviles y los camiones pueden considerarse un factor para el futuro de Colombia, a pesar del carácter montañoso del interior del país.

SANIDAD PÚBLICA Y SALUD

La sanidad pública y la salud quizás constituyen el mayor problema del gobierno colombiano; se han aprobado muchas leyes sobre la sanidad pública de los puertos marítimos y los pueblos sobre los ríos, etc. La malaria y la anemia tropical son la maldición del trópico. Los médicos en Colombia reportan que el 90% de las enfermedades tratadas son causadas, directa o indirectamente, por la malaria que mina la fortaleza y la psiquis de las personas. En 1917 el profesor Dawe, experto agrícola del gobierno colombiano, reportó que muchos de los indios guajiros estaban muriendo de malaria, y la epidemia fue causada por las lluvias excesivas de la región, causando inundaciones en el área y, por ende, un aumento en los zancudos. Se tiene la misma situación a lo largo del Magdalena y otras regiones pobladas en el país. En tiempos de inundaciones siempre sigue una epidemia de malaria perniciosa, tal como la de 1916 en el Magdalena, que tuvo serias proporciones y fue causa de considerable preocupación. Todos los pueblos costeros son afectados en alto grado, así como todos los valles de los ríos. Las condiciones son especialmente malas en el valle del Atrato, donde la precipitación es muy alta y la población de negros está en situación de ignorancia.

Medidas sanitarias en Santa Marta y Sincerín

La United Fruit Co., en Santa Marta, ha hecho un gran progreso por la salud pública y se le puede dar crédito por hacer el primer esfuerzo práctico para combatir la malaria en Colombia. Se ha abierto al servicio un hospital grande y moderno para el tratamiento de los empleados extranjeros (norteamericanos), así como de los lugareños sin lugar a exclusión. El servicio de este hospital se amplió para incluir las diferentes plantaciones tierra adentro desde el puerto de Santa Marta. Se hacen todo tipo de esfuerzos para educar a los locales y así obtener algún tipo de cooperación individual por parte de las personas como único método seguro para

mantener la insidiosa enfermedad dentro de los límites. Desde un punto de vista práctico es una muy buena política de negocios para esta compañía, que emplea miles de hombres en las plantaciones de banano, el organizar y mantener ese servicio de salud ya que, de otro modo, la eficiencia de los hombres se reduciría en por lo menos el 50%.

Al hacer un análisis más profundo, puede decirse que ninguna gran industria o empresa -especialmente agrícola- podría ser siempre exitosa en las áreas de la costa o de los ríos a menos que se adoptaran medidas sanitarias a gran escala. Ésta es una de las razones de por qué un esfuerzo pequeño o individual en la costa está, casi con seguridad, condenado al fracaso y por qué siempre deben recomendarse las grandes compañías.

Además del hospital y el servicio de la United Fruit Co. en Santa Marta, sólo hay otra organización bajo estos parámetros en las regiones costeras (y, por ende, en todo el país) en las propiedades azucareras de Sincerín, al sur de Cartagena. Aquí la administración, totalmente colombiana, ha provisto un pueblo limpio para sus trabajadores, quienes viven en casas cubiertas cuidadosamente con angeo sobre el suelo húmedo. La inspección médica es obligatoria. Incluso en los niños, se observa la presencia de malaria o anemia tropical (anquilostoma). El resultado se ve en el hecho de que en Sincerín se encuentra la mayor concentración de mano de obra del distrito, lo cual contribuye enormemente a la eficiencia de la organización de muchas maneras.

Amenaza de la malaria y los esfuerzos para combatirla

La malaria se presenta de diferentes formas, algunas son perniciosas, algunas son más o menos latentes y modificadas. Todo lo que los médicos locales pueden hacer es curar los casos individuales en las etapas más o menos avanzadas, sobre todo cuando ya el mal real está en el entorno público, y se presenta una carencia de alcantarillado y manejo de aguas residuales, así como de un concepto inteligente sobre la salud pública por parte de las clases bajas de la población. Muchos médicos colombianos jóvenes han estudiado y desarrollado trabajo clínico por años en Europa y en los Estados Unidos y entienden las condiciones plenamente, pero están indefensos frente a la apatía general y al fracaso para apreciar la gran necesidad de mejoras en los pueblos y en las ciudades.

Muchas compañías madereras, mineras y de productos derivados de los bosques se han organizado en el pasado para explotar los recursos naturales del país; muchas han fracasado por cuenta de la malaria que ha minado la fortaleza de los gerentes extranjeros, matado a algunos de ellos y los ha destrozado físicamente, siendo el fracaso el resultado final. Grupos completos de dragadores han sido aniquilados en el río Atrato en pocas semanas a causa de la malaria perniciosa.

Los ingleses, los norteamericanos y otras compañías mineras extranjeras en los distritos de los ríos San Juan y Atrato de la costa occidental, y en el distrito de Zaragoza en Antioquia, dos de las localidades con mayores índices de malaria, han descubierto a través de sus experiencias que la malaria puede mantenerse bajo control mediante la limpieza de la selva en una distancia considerable alrededor de los campos o de las dragas utilizadas en estos distritos, y mediante el drenaje, o rociando con aceite las áreas de las aguas estancadas, que son lugares ideales para la reproducción de los zancudos transmisores de fiebre. La quinina pierde pronto el efecto deseado, una vez que la fiebre alcanza un estado avanzado, y es valiosa sólo como un específico para la prevención. Cuando la fiebre ha avanzado, se deben utilizar otros agentes médicos o la quinina inyectada de manera intravenosa en grandes dosis.

Cada caso individual es diferente en su manifestación y en el tratamiento requerido, de modo que la única medida preventiva real es la limpieza del entorno, dotando el área de sistemas para el tratamiento de aguas residuales y alcantarillado, e introduciendo medidas de salud pública y salud individual en términos de la población, tal como se ha hecho en la Zona del Canal de Panamá.

El ejemplo de lo que se ha conseguido en la Zona del Canal por la Comisión del Canal de Panamá para la prevención de la malaria y la fiebre amarilla, así como el ejemplo de Cuba, demuestran lo que se puede hacer en Colombia si se cuenta con los fondos suficientes para el trabajo requerido y la decisión de educar a los individuos. Sin embargo, poco o nada se ha hecho. El gobierno nacional está plenamente consciente de estas condiciones y necesidades, pero las dificultades financieras y otros obstáculos siempre han evitado que se haga algo en gran escala, aunque hay hombres competentes, entrenados y con experiencia, para asumir esa tarea.

Epidemias de fiebre amarilla – condiciones en Buenaventura y Cartagena

De tiempo en tiempo ha habido epidemias de fiebre amarilla en Cartagena y en Buenaventura, así como en Cúcuta, sobre la frontera venezolana. Las estrictas regulaciones sobre cuarentenas impuestas desde el Canal han forzado al gobierno a tomar nota de las condiciones y a hacer algo al respecto. Sin embargo, una vez que el temor termina, las cosas vuelven a su curso original.

En febrero de 1916 las autoridades del Canal solicitaron que Colombia limpiara el puerto de Buenaventura sobre el Pacífico, donde las condiciones eran muy malas y se había desatado una epidemia de fiebre amarilla. El gobierno hizo una apropiación de \$20.000, y se enviaron dos expertos desde el Canal para erigir una estación de cuarentena en las altas colinas, detrás del pueblo. Se enviaron los materiales, tales como piretrina sulfúrica, lienzo, angeos o mallas,

y canecas de la basura. La epidemia fue solucionada y no ha habido nuevos brotes, pero Buenaventura está aún en estricta cuarentena en el Canal, y todos los barcos que llegan allí deben fumigarse bajo la dirección del inspector de la autoridad sanitaria del Canal.

Cartagena también se encuentra en cuarentena debido al Canal y a los puertos norteamericanos, aunque hace ya años que no hay una epidemia de fiebre amarilla, aunque se sabe de la presencia de casos latentes, no virulentos, que constituyen un peligro real.

Puede pensarse que la colonia de residentes extranjeros debe asumir acciones de orden local y actuar como una influencia para lograr las mejoras necesarias. La dificultad es que son muy pocos y los gobiernos locales cuentan con recursos muy limitados.

La fiebre amarilla, que es una enfermedad más mortal que la malaria, es solamente epidémica y no hace tanto daño como la segunda. La malaria está siempre presente, la reinfección se da constantemente, siempre que hay zancudos (y ningún lugar sobre la costa está libre de ellos). La generalidad e intangibilidad de los factores causales hacen que esta enfermedad sea difícil de combatir.

Medidas sanitarias e higiénicas que deben ser asumidas por las personas

Los extranjeros que residen en Colombia, en la costa o en clima caliente, donde hay malaria, deben asegurarse de vivir en la segunda planta de las viviendas (si esto es posible). Tanto las puertas como las ventanas deben estar provistas de angeos o mallas y deben asegurarse de que cierren bien, ya que la servidumbre no tiene idea de lo que esto significa. El mosquitero debe usarse siempre sobre la cama y debe revisarse cuidadosamente. Las habitaciones deben elegirse orientadas hacia el mar (en Santa Marta, Barranquilla o Cartagena), de modo que se obtenga el beneficio de los vientos alisios, que alejan los insectos, tales como los zancudos, y atenúan el calor en la noche y durante el día. La costumbre autóctona de llenar el patio interior o el jardín con toda clase de plantas, que son inundadas diariamente con agua, debe evitarse pues éstas se convierten en lugares para la reproducción y donde se posan los zancudos que al anochecer terminan siendo miles. Debe evitarse que la servidumbre no cumpla con estas medidas, por lo que es necesario escoger a la servidumbre personalmente, con mucho cuidado, forzándolos a mantener todas las cosas limpias.

El asunto de la comida también es de importancia capital y es un problema difícil de resolver en la costa. La comida se prepara mal. Se utiliza mucha grasa y mucha carne. La buena comida es un arte desconocido, excepto en las casas de las personas ricas. Los vegetales frescos, tan necesarios en los trópicos, son prácticamente desconocidos, excepto la papa y la omnipresente yuca, la mandioca -llena de almidones-, y el universal plátano, siempre agradable, que es el elemento principal de la dieta. Se debe tener cuidado con la leche y

debe conocerse bien su origen. El agua debe hervirse y filtrarse, ya que el tifo se encuentra siempre en las ciudades tanto de la costa como del interior. La mayoría de los extranjeros importa mantequilla enlatada, vegetales y frutas para usar en su mesa.

Incluso con todas estas precauciones, es imposible evitar la malaria. En la noche, cuando se está fuera de un espacio enmallado, o cubierto con angeos, las manos, tobillos, el cuello y la cara están expuestos a la picadura del zancudo y se recurre a la quinina, en alguna de sus formas, como un específico para su prevención.

Condiciones de salud en el interior

En ciudades tales como Medellín, Manizales y Bogotá no hay malaria, ya que el zancudo que produce la fiebre no se reproduce en alturas superiores a los 5.000 pies, y la naturaleza montañosa del país hace que las corrientes de agua sean pequeñas y rápidas, impidiendo que haya aguas estancadas. El drenaje natural es bueno y la naturaleza ha proporcionado entornos saludables en los que pueden vivir los europeos y los norteamericanos con comodidad y placer, en lo que al clima se refiere. El ser humano, sin embargo, no ha sido tan hábil como la naturaleza: la falta de manejo de aguas residuales, alcantarillado y una provisión saludable y adecuada de agua son causa de los siempre presentes tifo y fiebre tifoidea, padecido al igual por ricos y pobres. El agua es transportada desde las colinas cercanas mediante canales abiertos y se contamina antes de llegar al consumidor. El miembro promedio del público no sabe nada acerca de higiene o salud pública, y hay una amenaza constante contra la salud.

Mejoras en curso o contempladas

Las mejoras están en proceso. La ciudad de Medellín está considerando la construcción de un acueducto de cemento, y hay planes para un nuevo sistema para el tratamiento de aguas residuales. Cali tiene la tubería lista para un sistema enterrado de aguas, incluidas las aguas residuales. Bogotá ha trabajado para asegurar un préstamo extranjero de US\$5.000.000 con el cual llevar a cabo las mejoras, que incluye la ampliación del sistema de suministro de agua, de las aguas residuales, etc.

En 1912, Pierson & Son (Ltd.) desarrollaron planes integrales para el mejoramiento y las condiciones de salubridad del puerto de Cartagena, que incluye un sistema de tratamiento de aguas residuales para la ciudad. Las ciudades de la costa, Barranquilla y Cartagena, requieren estos trabajos más que las ciudades del interior pero, infortunadamente, estos lugares tienen menores ingresos municipales que las ciudades del interior, debido a la naturaleza más transitoria de su comercio y al mayor número de personas más pobres que viven allí. Barranquilla tiene las grandes ciénagas del río Magdalena, que se extienden

cien millas hacia Santa Marta y el sur. Cartagena está en una situación un poco mejor; de una parte, está sobre el mar, pero a lo largo de la costa, al sur y el suroeste, hay enormes ciénagas, y éstas la rodean por dos lados en las áreas vecinas.

Sin embargo, si Cartagena contara con un sistema de tratamiento de aguas residuales y con pavimento, si se limpiaran sus suburbios, si las ciénagas poco profundas fueran rellenadas con cieno dragado del puerto, y si se instituyera una campaña entre las personas de las clases bajas, forzándolos a utilizar canecas con tapa, así como ventanas enmalladas, o cubiertas con angeo (como en Panamá o en Colón), la ciudad se transformaría en uno de los lugares más sanos del trópico. Atraería miles de turistas anualmente, si se construyeran buenos hoteles para el invierno, debido a las antiguas fortalezas y otros lugares de interés histórico, que muy bien compensan una visita de una semana. La pesca del sábalo y del róbalo es muy abundante en la bahía protegida; también hay una playa extraordinaria a lo largo de la que se puede viajar por millas, extendiéndose hacia el noreste de la ciudad que termina en un cabo pintoresco. Sin embargo, bajo las condiciones actuales, sin tratamiento de aguas residuales, pavimento, etc., las posibilidades de Cartagena no pueden desarrollarse y, ciertamente, ahora no puede recomendarse como un lugar saludable o turístico.

Vestimenta de viaje, ropa, etc.

Para el vendedor o el ingeniero que tengan la intención de viajar extensamente por Colombia, es importante y aconsejable mencionar algunos artículos aquí. Debido a las variadas condiciones climáticas que se encuentran y también al gran contraste en las condiciones de viaje entre los ricos y los pobres, el pueblo y la ciudad, como se ha explicado, la vestimenta debe prepararse teniendo en mente que se van a experimentar todas las condiciones de los trópicos y de las zonas templadas, independientemente de la época del año en la que se haga el viaje. La vestimenta, excluyendo las muestras del viajero o los instrumentos del ingeniero, puede enumerarse brevemente como aparece a continuación:

1. La vestimenta usual de viaje, artículos de aseo, etc.
2. Ropa de peso medio y pesada, como la que se utiliza en los Estados Unidos, para Manizales y Bogotá.
3. Ropa liviana, vestidos de lona, de lino, etc., usualmente blancos. Zapatos blancos de lona, etc. Sombrero de paja.
4. Toallas, sábanas, etc., incluidas toallas de baño. Bastante jabón -suficiente para que dure todo el viaje, si es posible-.
5. Catre de campaña plegable (colchón de aire, o de otra clase), o una hamaca, según la preferencia. Dos cobijas de lana para cruzar las montañas nevadas. Una cobija liviana de algodón

o una colcha para el río. Mosquitero. Linterna eléctrica. Un poncho de caucho impermeable para cubrirse al montar a caballo bajo la lluvia.

6. Equipo médico. Quinina, en una de sus presentaciones. Bismuto o medicina contra el cólera. Ácido bórico para el calor irritante. Amoníaco. Alcohol. Polvo insecticida. Aceite de lavanda para evitar los zancudos (Algunos viajeros también utilizan botas contra zancudos hechas de lona liviana, y también una malla para la cabeza).
7. Silla para montar a caballo equipada con estribos amplios y cubiertos, bolsillos, etc., polainas, espuelas, cabestro y brida, etc.
8. El equipaje debe empacarse en pequeños baúles del tamaño de los baúles militares que pueden cargarse sobre una mula -dos unidades por paquete, de hasta 100 libras cada una si quiere tenerse buen tiempo en la travesía-. Todos los paquetes deben cubrirse con materiales impermeables para el camino. Un buen empaque son las valijas de cuero crudo que se hacen en el país para tal fin. Éstas tienen el tamaño adecuado para los paquetes de las mulas, son baratas, a prueba de agua, y soportan el uso intenso en el camino.

Con excepción de Bogotá, la comida en los hoteles y en los barcos es de muy baja calidad. Se recomienda llevar para el trayecto por el río una buena provisión de agua embotellada, así como frutas y verduras enlatadas.

Tuberculosis

La tuberculosis es común en Santa Marta y en Barranquilla, probablemente debido al polvo de la formación de piedra caliza descompuesta. Los lugareños de las clases bajas que viven en casas oscuras, húmedas y congestionadas, sin medidas sanitarias, son víctimas del flagelo -tanto que en 1915 el gobierno aprobó leyes estrictas para evitar la difusión de la tuberculosis-. Se exigió a todos los doctores que reportaran los casos que les llegan para su observación, así como otros requisitos fueron incluidos en la nueva ley.

La educación en relación con la higiene

La higiene no se enseña en los colegios, donde mucho bien podría lograrse para la población; tampoco es bueno el ejemplo dado por los profesores. Aun si no hay suficiente dinero con el cual lograr la salud pública de regiones completas, tal como sucede en el Canal de Panamá, no se requeriría costo adicional alguno en enseñar y dar ejemplo de salubridad e higiene en los colegios públicos.

Casi no hay buenos médicos, excepto en las ciudades más grandes. En el pequeño pueblo o en el campo o aldea se carece, con frecuencia, de médicos o cuentan solamente con talento médico indiferente.

GOBIERNO, EDUCACIÓN Y FINANZAS NACIONALES

GOBIERNO

Mediante la Constitución adoptada el 4 de agosto de 1886, que es la vigente, la República de Colombia abolió la Unión Federal y la soberanía de los varios departamentos o estados, y adoptó la forma de gobierno de república unitaria, con ramas legislativa, ejecutiva y judicial.

Rama legislativa

Al Senado y a la Cámara de Representantes, que constituyen el Congreso Nacional, se les confía el poder legislativo. El Senado está conformado por 35 miembros y la Cámara por 92. Los senadores son elegidos de manera indirecta por un período de cuatro años por electores escogidos para este fin; los representantes son elegidos mediante el voto directo del pueblo por un período de dos años, la tasa es de uno por cada 50.000 habitantes. Se eligen dos suplentes para cada senador y representante, para reemplazarlo en caso de ausencia o incapacidad para trabajar. El Congreso se reúne cada año en la capital nacional, Bogotá, el 20 de julio por un período de 90 días. Puede prolongar sus sesiones por un período de sesiones extra de 30 días, o ser citado a sesiones extras por el Presidente.

Rama ejecutiva

El Presidente es elegido por voto directo del pueblo por un período de cuatro años. No hay vice-presidente, pero el Congreso elige dos designados –primero y segundo– para suceder al Presidente en caso de ausencia, muerte o incapacidad para ejercer el cargo. El Presidente está asistido por un gabinete de ocho miembros, que son las cabezas visibles de sus respectivos departamentos.

El Departamento del Interior (Ministerio de Gobierno) tiene a su cargo la administración de los diferentes departamentos y territorios nacionales, las oficinas de correo y de telégrafos,

los hospitales y las instituciones de caridad, la salud pública y el mantenimiento de la salud pública; también está a cargo de las cortes y de las instituciones penales, ya que Colombia no tiene Departamento de Justicia. Este departamento está a cargo de la supervisión de la prensa del país. La policía rural y nacional también está bajo su jurisdicción.

El Departamento de Asuntos Extranjeros (Ministerio de Relaciones Exteriores) está a cargo de los cuerpos diplomáticos y consulares y del mantenimiento de las relaciones internacionales a través de ellos, así como de lograr acuerdos en las disputas fronterizas internacionales.

El Departamento de Finanzas (Ministerio de Hacienda) recauda y desembolsa todos los fondos públicos, está a cargo del servicio de la deuda pública, de las aduanas y de las oficinas de las rentas públicas internas, y controla los valiosos depósitos de sal y de esmeraldas.

El Departamento de Guerra (Ministerio de Guerra) está a cargo de todos los asuntos concernientes al ejército y a la marina, se encarga de la instrucción y enseñanza de los ciudadanos en las fuerzas de reserva del país. Las escuelas militares y navales están también bajo su control.

El Departamento de Instrucción Pública (Ministerio de Instrucción Pública) ejerce la supervisión y el control de las escuelas públicas, colegios de bachillerato, universidades, escuelas normales, e instituciones para la enseñanza especial, entre las cuales están la Escuela Nacional de Comercio, la Escuela Nacional de Bellas Artes y la Academia Nacional de Música. También controla el Museo Nacional, la Biblioteca Nacional y el Observatorio Nacional. También, a través de sus diferentes comisiones sanitarias y juntas de salud, interviene con frecuencia en asuntos de salud pública.

El Departamento de Agricultura y Comercio (Ministerio de Agricultura y Comercio) está a cargo de la promoción de la agricultura y el comercio en su sentido más amplio. Entre sus tareas está la promoción de la educación en todas las ramas de la agricultura, la ciencia veterinaria y la horticultura, el establecimiento de escuelas prácticas y experimentales, así como la administración y el desarrollo de los bosques y las minas nacionales. Bajo el encabezado 'comercio' está el estudio y control de las cajas de ahorro, las cámaras de comercio, las patentes y las marcas, pesos y medidas, así como las investigaciones acerca de las necesidades económicas y comerciales, los costos de transporte y los seguros, las estadísticas de producción y consumo, importaciones y exportaciones, zonas de cultivos y áreas, así como las rentas y los movimientos de las propiedades.

El Departamento de Obras Públicas (Ministerio de Obras Públicas) tiene a su cargo la promoción y regulación de la industria manufacturera, las minas, la agricultura, los

bosques y los terrenos públicos, la regulación de la navegación, la administración de los ferrocarriles nacionales, la construcción y el mantenimiento de las carreteras, puentes, edificios públicos y otras obras públicas.

El Departamento del Tesoro (Ministerio del Tesoro) está a cargo de todos los asuntos pertinentes al presupuesto. También tiene a su cargo las casas de moneda, la impresión y emisión de billetes, y la emisión de bonos.

Rama judicial

A la Corte Suprema de Justicia se le confiere el poder judicial de la República, y está compuesta por nueve magistrados; el sistema judicial también incluye un tribunal superior para cada departamento (estado) y un número de jueces menores. La Corte Suprema es elegida por el Congreso (a partir de nombres enviados por el Presidente) para un período de cinco años. Los jueces de los tribunales superiores de los departamentos son elegidos por los miembros de la Corte Suprema para un período de cuatro años y se escogen entre los nombres sugeridos por las correspondientes asambleas departamentales.

Fuerzas militares

El ejército permanente de Colombia está compuesto por cerca de 6.000 hombres. Sin embargo, el Presidente está autorizado para incrementar este número en caso de necesidad pública. El total del poder militar de las fuerzas armadas, incluidas las reservas entrenadas, se estima en 120.000 hombres. El servicio militar es obligatorio en el sentido que las fuerzas permanentes se reclutan por lotes, una tercera parte cada año, de modo que la totalidad del ejército se renueva cada tercer año.

Tres lanchas cañoneras hacen labores de guardia costera a lo largo de las costas. Se necesitan más barcos guardacostas pequeños que vigilen la costa Caribe para combatir el contrabando.

Cuerpos consulares y diplomáticos – representantes extranjeros en Colombia

Colombia tiene representantes diplomáticos en los Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania, España, Ecuador, Venezuela, Chile, Perú y en la Santa Sede.

Cuenta con un ministro en Washington, un cónsul general en Nueva York, y cónsules en Mobile, Chicago, Nueva Orleans, San Francisco, Seattle, Los Ángeles, Baltimore, Bos-

ton, Newark, San Luis, Cincinnati, Filadelfia, Norfolk (Virginia), así como en Ponce y San Juan en Puerto Rico. Cuenta con vice-cónsules en Nueva York, Nueva Orleans y Norfolk, y un agente consular en Gulfport (Missouri). También hay un agente postal que actúa como vice-cónsul en Colón y en Ciudad de Panamá, en Panamá.

Los Estados Unidos cuentan con un ministro en Bogotá y tiene cónsules en Barranquilla y Cartagena, con agentes consulares en Santa Marta, Medellín y Buenaventura.

Otros países extranjeros que tienen legaciones en Colombia son: Gran Bretaña, Francia, Alemania, España, Bélgica, Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, Italia, México (también asignada a Venezuela), Perú, Venezuela y la Santa Sede. Los países que tienen cónsules en Bogotá son: Alemania, Argentina, Austria, Bélgica, Bolivia, Costa Rica, Chile, Dinamarca, Guatemala, los Países Bajos, México, Noruega, Paraguay, Perú, Portugal, El Salvador, República Dominicana, Suecia, Uruguay y Venezuela.

Los países que tiene cónsules en Santa Marta son: Chile, Francia, Gran Bretaña, Noruega y España.

Los países que tienen cónsules en Barranquilla son: Alemania, Argentina, Bélgica, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Chile, Cuba, Ecuador, España, Francia, los Países Bajos, Gran Bretaña, Italia, México y Noruega.

Los países que tienen cónsules en Cartagena son: Alemania, Argentina, Bélgica, Costa Rica, Ecuador, España, Francia, Guatemala, los Países Bajos, Honduras, Gran Bretaña, Italia, México, Nicaragua, Noruega y Suecia.

Los países que tienen cónsules o agentes consulares en Buenaventura son: España, los Estados Unidos, Francia, Perú y Gran Bretaña.

Los países que tienen cónsules o agentes consulares en Cúcuta son; Alemania, Italia y Venezuela.

Los países que tienen agentes consulares en Medellín son: los Estados Unidos, Gran Bretaña, Ecuador, España y Francia.

Francia tiene un representante consular en Riohacha.

Los países que tienen representantes consulares en Pasto son: Bolivia, Ecuador, España y Gran Bretaña.

Gran Bretaña también tiene agentes consulares en Honda y Cali, así como Alemania y Francia.

Constitución

La primera constitución de Colombia, así como aquéllas de muchas de las naciones latinoamericanas, se basó en la de los Estados Unidos, y la actual estructura constitucional, independientemente del cambio de soberanía de estado al sistema centralizado, tiene muchos puntos de semejanza con la constitución de los Estados Unidos (Ver *Colombia*, por Phanor J. Eder, páginas 56–71).

Sin embargo, como lo han señalado los escritores, el antiguo fundamento fue la ley civil española, y esta influencia fundamental todavía se percibe. Los ministros son nombrados por el Presidente y él los puede remover libremente, aunque es responsable ante la legislatura, en cuyas deliberaciones ellos toman parte. En la práctica, el poder ejecutivo es mucho mayor que todos los demás. Los gobernadores de los departamentos son nombrados por el Presidente y ellos, a su vez, nombran y controlan los prefectos de las provincias y los alcaldes de los municipios. El poder de las asambleas departamentales y las juntas municipales, elegidas por voto popular, es nominal, y tiene en cuenta el interés del poder ejecutivo del departamento. Las juntas municipales o concejos están usualmente conformados por los comerciantes y los hombres profesionales de la comunidad, y hacen muy buena labor dentro de su limitado poder. Los prefectos y alcaldes son usualmente políticos y simpatizantes del gobierno.

Régimen tributario y rentas públicas

A nivel interno, no hay un sistema tributario adecuado. Las rentas principales del gobierno se derivan de los impuestos a las importaciones hechas al país, que son muy altos, y promedian anualmente cerca del 42 por ciento del valor de las facturas de los bienes importados y suman cerca del 75 por ciento del total de las rentas públicas. También están las rentas derivadas del monopolio nacional de las minas de sal y de esmeraldas, así como el pequeño impuesto sobre exportaciones como café, oro, platino, etc. Otras fuentes de ingreso son el impuesto de timbre (tan utilizado en América Latina pero más bien ignorado en Colombia), el impuesto fluvial para el mejoramiento de los ríos y los puertos, y las ganancias de los ferrocarriles de propiedad y bajo el control del gobierno. Las otras fuentes de ingresos son mínimas.

Antes el gobierno nacional también controlaba el impuesto al tabaco, el impuesto al licor, y el impuesto de degüello, pero estos ingresos debieron trasladarse a los departamentos y ahora constituyen el ingreso principal con el cual los departamentos, que ya no buscan la ayuda usual por parte del gobierno en Bogotá, están pagando por su funcionamiento y, en algunos casos, acumulando excedentes para desarrollar trabajos de construcción de carreteras y otras mejoras públicas muy necesarias.

Códigos

En cuanto a las leyes colombianas, se puede citar lo siguiente, del libro *Colombia* de Phanor J. Eder, páginas 69–70:

Las influencias legales francesas y españolas son predominantes para darle forma a las leyes del país. Los escritos de los juristas ingleses, alemanes y norteamericanos son poco conocidos, excepto cuando se filtran a través de fuentes francesas. Los comentaristas franceses son tenidos en gran estima por su autoridad y usualmente controlan las decisiones de las cortes cuando los códigos colombianos son oscuros¹. Esto es muy natural, pues el código básico, el Código Civil, está ampliamente fundamentado en el Código Napoleónico. El código colombiano, en su mayoría, es copia del chileno, pero mejorado.

Los códigos de comercio (hay dos, uno de ellos especialmente dedicado a la ley marítima) se basan en la ley española y con amplia influencia francesa. Podrían revisarse para ajustarlos a las condiciones comerciales modernas; están dominados por cierto formalismo y no son consistentes con la elasticidad y libertad requeridas por el desarrollo moderno de los negocios. Por consiguiente, ese formalismo es evitado o se le presta poca atención en la práctica. No se han establecido tribunales comerciales aunque están previstos en la Constitución. El cobro de las deudas, los acuerdos en las controversias comerciales y la liquidación de sucesiones insolventes son procesos largos y tediosos. Si se llevaran a cabo mejoras, sin duda los comerciantes colombianos obtendrían mejor crédito en el exterior.

Las diferentes leyes, fundamentales y recientes, con respecto a las tierras y a la agricultura se mencionarán en el capítulo dedicado a la agricultura en este reporte, y se llevará a cabo un proceso similar en el caso de las leyes para el petróleo y la minería.

Las leyes pertinentes para la regulación del comercio y de los negocios se analizarán en el capítulo de este reporte que trata sobre el comercio, en el cual también se incluirán los temas concernientes a las normas aduaneras, los “envíos al portador”, los seguros, las ventas a plazos, etc.

¹ Los principales códigos colombianos han sido traducidos al inglés, así: F. L. Joannini, *The Civil Code of Panama in Force in the Canal Zone* (El Código Civil vigente de Panamá en la Zona del Canal) y *The Law of Civil Procedure in Force in Panama and the Canal Zone* (La ley de Procedimiento Civil vigente en Panamá y la Zona del Canal) –parte del Código Jurídico–, publicados por la Comisión Ístmica del Canal, Washington, D.C., 1905; Edward S. Cox-Sinclair, *The Commercial Laws of the World* (Las leyes comerciales del mundo), Volumen II, *Colombia*, editado por el doctor A. J. Uribe (Londres y Boston, 1912), Phanor J. Eder. *Mining Laws of the Republic of Colombia* (Leyes mineras de la República de Colombia), Washington, D.C., 1912. Los demás códigos, que no han sido mencionados en esta nota son primordialmente administrativos, a saber: Código Tributario, Código Militar, Código de Fomento, Código de Policía y el Código de Instrucción Pública. – Phanor J. Eder, *Colombia*.

EDUCACIÓN

Sistema de educación pública

El sistema de educación pública fue establecido en Colombia en la década de los 70 del siglo pasado, pero ha sufrido muchos tropiezos y apenas ahora está empezando a incrementarse en alguna medida. De acuerdo con la ley, la asistencia a los establecimientos educativos públicos es libre, pero no es obligatoria. La educación primaria está dirigida por los departamentos y los municipios, que tienen que proporcionar las sedes, el equipo y los salarios de los maestros. En los pueblos de mayor tamaño, así como en las ciudades, hay mayor probabilidad de que los niños reciban, por lo menos, la instrucción primaria.

El número de estudiantes de primaria aumentó cerca del 13% entre 1911 y 1918, mientras que el aumento de la población entre el censo de 1912 y el censo de 1918 fue, por lo menos, el 10 por ciento para todo el país y, por lo menos, el 20 por ciento en las regiones costeras de Barranquilla y Cartagena.

Existe un elaborado código sanitario para los colegios, pero se permite que prevalezcan condiciones muy poco higiénicas dentro de las edificaciones y fuera de ellas; los componentes de la higiene no se enseñan, ni siquiera a través del ejemplo. Esta es una condición especialmente real en los pueblos del interior.

La ley fundamental en Colombia establece que toda la educación debe organizarse y dirigirse según la religión católica. Los anuncios estatales llaman la atención de los maestros, directores, etc., de todos los establecimientos educativos públicos y privados, así como de las universidades, sobre la obligatoriedad de la profesión de la fe.

El descuido de las ciencias a favor de las humanidades en las primeras etapas de la educación tiene efecto sobre la vida intelectual del país. Otra fase de este descuido general con respecto a las ciencias es la carencia total de universidades agrícolas que, en este país agrícola tan rico, se necesitan con urgencia. Así mismo, puede citarse la ausencia de entrenamiento manual en las escuelas primarias y secundarias. Hay carencia de mecánicos y artesanos en el país.

Influencia de hombres jóvenes educados y entrenados en Norte América

Un elemento que empieza a hacerse patente en Colombia (y cuya influencia es mayor a lo que generalmente se percibe) es el de los hombres jóvenes que han venido a los Estados Unidos para estudiar o involucrarse en negocios, o para trabajar en las fábricas. Estos hombres jóvenes, provenientes de las clases media y alta, representan el elemento

más valiente e independiente del país, y se dice que sólo en la ciudad de Nueva York, hay 16.000 de ellos, y algunos otros diseminados a lo largo de los Estados Unidos en centros industriales y educativos.

Estos hombres regresan a su país totalmente imbuidos del espíritu de progreso y ambición, trayendo consigo muchas ideas para el trabajo práctico y para el progreso, y es a través de estos hombres jóvenes que hoy existe en Colombia un pensamiento cambiante y un espíritu de progreso con sentido práctico. Su influencia será sentida aún más a medida que transcurra el tiempo.

El efecto de este contacto con los métodos y la organización norteamericanos se experimenta en todos los sentidos. El colombiano joven que ha trabajado en fábricas en los Estados Unidos regresa a su lugar de origen con ideas para iniciar una nueva industria, y el resultado se ve en las nuevas fábricas. Las sociedades anónimas se constituyen con ese propósito y estas industrias han sido, sin excepción, muy prósperas.

Estadísticas educativas

Para 1912 el número de establecimientos educativos de todo tipo, públicos y privados, era de 4.371, con 272.873 estudiantes.

El sistema educativo del país está bajo la supervisión del Ministerio de Instrucción Pública. El gobierno nacional provee los libros de texto, los útiles escolares y los enseres, mientras que los departamentos y los municipios proveen las edificaciones y los salarios de los maestros. Las apropiaciones de los departamentos son bastante inadecuadas, con la notable excepción de Antioquia, Caldas y el Valle donde, en la mayoría de los pueblos más grandes y en las ciudades, todos los niños en edad escolar asisten a los colegios públicos y religiosos y, al menos, están aprendiendo a leer y a escribir. En 1918 los estudiantes de los colegios públicos del municipio de Medellín incluían el 17.1% de la población que, comparada con el 19.65% en los Estados Unidos para 1908 habla favorablemente de la educación primaria en este Departamento progresista de Colombia. En 1918, el 7.31% en todo el Departamento de Antioquia asistía a la escuela, en comparación con un promedio de apenas el 3% para el resto del país, fuera de los departamentos de Antioquia y del Valle.

Además de los establecimientos educativos del gobierno, en los pueblos de mayor tamaño prosperan los colegios parroquiales a cargo de los sacerdotes y las monjas, así como algunos colegios privados. Es a estos colegios que asisten los hijos de las personas que pertenecen a la clase pudiente.

Las escuelas primarias, en 1912, son las siguientes (no hay datos detallados para 1918):

DEPARTAMENTOS	NÚMERO DE ESCUELAS	NÚMERO DE ESTUDIANTES	PORCENTAJE DEL TOTAL DE LA POBLACIÓN
ANTIOQUIA.....	649	54.263	7.31
ATLÁNTICO.....	67	4.273	3.71
BOLÍVAR.....	208	11.871	2.77
BOYACÁ.....	346	17.577	2.95
CALDAS.....	248	24.556	7.59
CAUCA.....	138	9.382	4.43
CUNDINAMARCA.....	563	27.027	3.75
HUILA.....	124	7.589	4.77
MAGDALENA.....	104	4.614	3.61
NARIÑO.....	176	15.103	5.33
NORTE DE SANTANDER.....	153	10.566	5.16
SANTANDER.....	389	14.614	3.65
TOLIMA.....	206	9.062	3.19
VALLE.....	285	18.925	8.16
TOTAL DE ESCUELAS PÚBLICAS.....	3.656	229,422	.....
COLEGIO PRIVADOS.....	354	13,584	.....
GRAN TOTAL.....	4.010	243.006	5.15

El Departamento del Valle, con un presupuesto total para el año 1919-1920 de 1.154.780 dólares colombianos (1 dólar = \$0.9733 dólar estadounidense), hizo una apropiación de 162.461 dólares para la instrucción pública, y el gobernador ha recomendado con vehemencia un sistema con una educación más práctica de la mano de las líneas industriales. El hecho de que los hombres jóvenes prefieran actividades políticas y literarias frente a la ingeniería o a la agricultura es infortunado en un país con una necesidad tan grande de desarrollo, y presenta toda suerte de problemas relacionados con la salud pública, la ingeniería, la industria y el transporte. No hay carencia de talento o inteligencia locales, pero los expertos deben importarse de países extranjeros para solucionar los problemas económicos del país. Las grandes oportunidades para el desarrollo de los ricos recursos naturales pasan inadvertidos o son subestimados por los mismos colombianos.

Educación superior

Los establecimientos educativos para la educación secundaria, llamados 'colegios', son muy pocos frente a su oferta y se encuentran únicamente en las ciudades más grandes. Hay 230 de estos colegios a lo largo del país, con una asistencia total aproximada de 20.000

estudiantes. Los mayores son San Bartolomé y la Escuela Nacional de Comercio en Bogotá, cada una con más de 600 estudiantes.

En toda Colombia hay un total de 9 escuelas normales para hombres y 12 para mujeres dedicadas a la educación y entrenamiento de los maestros para la educación primaria. Estas instituciones son mantenidas a un costo anual cercano a los \$180.000. Sus equipos son muy pobres, carecen de laboratorios, etc.

Las instituciones nacionales de educación superior son la Universidad Nacional y la nueva Escuela de Medicina (no terminada aún), el Conservatorio de Música y la Escuela Nacional de Bellas Artes, todas localizadas en Bogotá.

También hay universidades departamentales en Medellín, Popayán, Cartagena y Pasto, así como la Escuela Nacional de Minas en Medellín. La mayor de éstas es la Universidad Departamental de Cartagena, que cuenta con 260 estudiantes (1918) en tres facultades: derecho, medicina y filosofía. La razón principal de la poca importancia de las universidades departamentales es la preferencia universal por la Universidad Nacional en Bogotá, debido a sus altos logros culturales. Las facultades de derecho eclipsan a las demás, medicina es la segunda en importancia; las carreras con énfasis literario y periodístico tienen demasiados estudiantes, y representan la influencia pública predominante.

Carácter de las publicaciones periódicas – Posición cultural general de Colombia

Las publicaciones periódicas escasamente alcanzan el estatus de periódicos; usualmente representan la personalidad de un hombre y se publican, primordialmente, con el propósito de expresar sus opiniones políticas; también contienen mucha poesía y muestran una clara escasez de noticias transmitidas por cable o algunos otros temas extranjeros diferentes de los políticos. Los hombres públicos colombianos han sido hombres de letras o periodistas.

Estas personas se enorgullecen mucho por el hecho de que el español más puro se utiliza en Colombia, más que en cualquier otro país latinoamericano, y Bogotá es llamada por los colombianos la “Athenas de América”. Una manera preferida de pasar una velada en Bogotá es en un recital de poetas locales, por los cuales se expresa un interés manifiesto. Sin embargo, la prosperidad del país trae consigo una era de progreso definitivamente más práctica y atiende al desarrollo de los recursos naturales e industriales. Los ingenieros colombianos no dejan nada en el plano de los deseos en lo que concierne a su educación técnica; lo que se requiere es un mayor nivel de experiencia práctica en el campo.

FINANZAS NACIONALES

En tiempos pasados el papel moneda representaba el problema más serio del país. Constituía un obstáculo para el comercio y la industria y, debido a sus violentas fluctuaciones en la tasa de cambio, era un verdadero riesgo para el comercio. Sin embargo, se han hecho grandes esfuerzos para corregir esta situación y en la actualidad el sistema monetario colombiano deja poco que desear y se está logrando construir una base financiera sólida.

A partir de las antiguas dificultades de Colombia surgió la necesidad de arreglar la situación de la deuda externa del país con los poseedores extranjeros de bonos. La falta de confianza resultante del pasado ha evitado el pleno logro del avance que habría podido alcanzarse con abundancia de capital extranjero.

Esta situación ha mejorado con rapidez luego de culminar la última revuelta popular de 1903, y el renovado interés en Colombia ha empezado a manifestarse por parte del capital europeo y norteamericano cuando el advenimiento de la gran guerra detuvo cualquier desarrollo en este sentido. La situación ha mejorado considerablemente desde la finalización de la guerra.

A pesar de los graves desórdenes internos y de las crisis sucesivas originadas por el papel moneda durante el período y hasta 1903, las exportaciones colombianas han aumentado regularmente tanto en tonelaje como en valor (ver página 419). Durante la guerra, y después de ésta, los altos precios obtenidos por las exportaciones y la abundante cosecha cafetera de 1919 (vendida a precios extraordinarios en Nueva York) han contribuido materialmente a la prosperidad del país en general. Otro factor ha sido el establecimiento de bancos norteamericanos en el país, que ha permitido un medio para la consultoría y asesoría en inversiones, y bajado las tasas de interés a nivel local. Incluso un factor adicional ha sido la influencia del oro de los Estados Unidos durante 1919 y la situación cambiaria con países extranjeros, que ha operado para mantener la producción local de oro (cerca de \$4.000.000 anuales) en el país destinada para la acuñación de monedas, mientras que en el pasado éste se exportaba.

El antiguo papel moneda, cuyo valor estaba dado en una proporción de 100 a 1, luego de ser estabilizado por el gobierno, ha sido retomado habiéndose emitido un nuevo papel moneda (ver página 85). Sin embargo, durante la guerra el gobierno nacional se vio forzado a utilizar las reservas para cubrir las necesidades inmediatas, tras esta emisión, dejándola sin respaldo en metálico y ocasionando que el gobierno no pudiera emitir más dinero con el objeto de cumplir con las rápidas y crecientes demandas de los negocios colombianos.

La retención de oro producido en el país para la acuñación local, la influencia de la moneda norteamericana de oro durante 1919, y el aumento en los ingresos recibidos por el gobierno nacional durante 1919 por cuenta del aumento en las importaciones, le proporcionan al país una base financiera más sólida sobre la cual solucionar el problema monetario nacional, al aumentar el medio circulante del país hasta un punto en el que se hace adecuado a las necesidades de los negocios.

Historia de las finanzas y de la banca colombianas

Para poder entender las necesidades financieras actuales, es necesario tener algún conocimiento acerca de la historia anterior de las finanzas en Colombia y de las muchas crisis financieras y vicisitudes sufridas por el país. Lo que sigue a continuación se extrae de *Colombia*, por Phanor J. Eder (escrito en 1911-1912):

Hasta más o menos 1881, Colombia ha tenido una base bimetálica: la moneda del país era el oro y la plata, y no había papel moneda. Durante algunos años previos reinó la prosperidad y las exportaciones eran relativamente abundantes. Sin embargo, en 1883, independientemente de la base del oro, la tasa de cambio tenía un recargo del 20%. Había una crisis financiera. Una de las principales exportaciones había sido la corteza de la “chinchona” (quinina); en 1875 se había exportado más de £2.000.000 sólo por concepto de este producto, pero la enorme cantidad del mismo debido a su cultivo en Java y en las Indias Orientales Británicas redujo el precio; mientras que en 1879 el sulfato de quinina había alcanzado el alto precio de 16s. (shillings) 6d. (centavos de plata) por onza, en 1883 había caído a 3s. 6d. (en 1885 el precio había caído tanto que llegó a 2s. 6d. por onza, y el comercio de la chinchona (quinina) recibió el golpe de gracia en Colombia). Los bajos precios del café y del tabaco, las otras exportaciones principales del país, se sumaron a la gravedad de la situación. Ya había habido una exportación estable y progresiva de moneda de oro, pues se permitía la acuñación libre de oro y de plata; el valor de la plata como moneda de curso legal tenía un valor mayor que su valor de mercado según lo prescrito por la ley. Muy pronto, con poco oro disponible, el dinero acuñado en plata también empezó a salir del país. Se dice que durante la crisis de 1883 el dinero en circulación en Bogotá, la ciudad capital con 100.000 habitantes en la época, se redujo apenas a \$200.000. Los bancos privados empezaron a abusar del derecho que les otorgaba la ley para emitir billetes, y contribuyeron aún más a la eliminación de la moneda metálica.

Después del triunfo de Núñez en ***1885*** se decretó que, con fecha 1º. de mayo de 1886, la unidad monetaria del país debía ser el billete de dólar (peso) del Banco Nacional. El Banco Nacional era una institución fundada con enormes privilegios por Núñez en 1880; sus acciones habían sido ofrecidas al público pero ninguna fue comprada; el gobierno se convirtió en el único

dueño del mismo, invirtiendo \$1.047.009.30 de un capital autorizado de \$2.500.000. Le fue otorgado y aprovechó el derecho de emitir billetes *redimibles en especie*. Sin embargo, en 1886 se le otorgó el derecho de emitir \$4.000.000 en billetes sin ninguna obligación de redimirlos. Éste fue el inicio del dinero fiduciario. Mediante la ley de 1881, los bancos privados fueron obligados a aceptar los billetes del Banco Nacional por su valor nominal, bajo la pena de perder su propio derecho a emitir billetes. Peor que todo, fue prohibido por ley firmar contratos, por dinero en efectivo o por crédito, en cualquier otro tipo de dinero.

A pesar de esta poco sólida base y de una masa de leyes y decretos confusos, el país no sufrió materialmente por un número de años. No había una emisión excesiva de papel moneda, aunque la cantidad continuó aumentando regularmente. Disfrutó de una cierta cantidad de crédito, ya que era considerada, en última instancia, aunque no inmediatamente redimible; la tasa de cambio no fluctuó mucho y el papel se encontraba prácticamente en paridad con la plata.

Se acuñaron piezas de níquel y había libre acuñación de plata, pero de ley .500. El mensaje del Presidente, en 1892, reportó la moneda de base en circulación en el país así:

	DÓLARES
BILLETES DEL BANCO NACIONAL.....	12.000.000
MONEDAS DE PLATA DE LEY .500.....	4.243.298
NÍQUEL.....	3.427.298

Además de lo anterior, había una cantidad considerable, estimada en cerca de \$2.000.000, de papel moneda emitido ilegalmente. Las emisiones continuaron. En 1894 se aprobó una ley que prohibió cualquier nueva emisión, *excepto en caso de guerra extranjera o de conmoción interior*. *** En 1895 ***el derecho fue aprovechado. Cuando Caro terminó su mandato, en 1898, había en circulación, en números redondo, \$31.400.000 en billetes del Banco Nacional.

Efecto de los disturbios que empezaron en 1898

Una revolución se inició al año siguiente ***. El gobierno necesitaba dinero *** para mantener la guerra. Las imprentas estaban disponibles. *** Se emitió papel moneda, no solamente millones sino decenas y cientos de millones. El gobierno nacional emitió ese dinero. Los departamentos lo hicieron también. Incluso algunos generales lo emitieron en el campo. La tasa de cambio, que había pasado de 300 a 335 antes de la revolución (esto es, el billete de dólar había tenido un valor cercano a los 30 centavos de oro, casi en paridad con el dólar de plata) empezó a aumentar más y más. La tasa de cambio se incrementó en más de 1,000 en 1900; el billete de dólar tenía un valor de 10 centavos de oro. Hacia el final del año 1901, había alcanzado los 5,000; él (billete de dólar) tenía entonces un valor de sólo 2 centavos. Las fluctuaciones más violentas se dieron

-mil puntos diarios, a raíz de los rumores sobre las diferentes victorias o derrotas del gobierno-. En 1902 las cosas se complicaron aún más; la tasa de cambio subió una vez hasta 26,000; el valor del peso era apenas la fracción de un centavo. Sin embargo, el gobierno estaba ganando. La tasa de cambio empezó a bajar. Al final de la guerra (1903) era imposible determinar qué tanto papel moneda había en circulación -qué tanto si se tenían en cuenta las varias emisiones de las falsificaciones, con frecuencia mejor grabado que el auténtico-. La suma no era inferior al billón; solamente las emisiones nacionales sumaron \$746, 801,420 en p/m (papel moneda, o billetes de papel). No había ni esperanza ni pretensión de que podría redimirse, pero era moneda de curso legal. Las antiguas deudas fueron pagadas con esta moneda depreciada. El acreedor que había pedido prestados mil dólares de oro *** era forzado por ley a recibir mil pesos en papel moneda -con un valor de diez dólares en oro-.

Ante la ausencia de dinero en oro y plata, que había desaparecido por completo, excepto en algunas regiones privilegiadas (Chocó, Pasto y otros pueblos fronterizos, donde los habitantes se habían obstinado en no recibir papel moneda), era necesario contar con un medio de intercambio. Mediante un tipo de consentimiento común el papel moneda se recibió en el comercio después de la revolución con una tasa de cambio fluctuante en cerca de 10,000 -aproximadamente 1 centavo por dólar-. ***

Medidas adoptadas para la recuperación – El Banco Central

Había que encontrar un remedio para los acuciantes males. Se promulgó una ley en octubre de 1903 *** que prohibió emisiones adicionales de papel moneda y fijó la tasa de cambio; fijó un estándar de oro; permitió la circulación de moneda extranjera, y permitió libertad total en la contratación para estipular el pago en oro o en papel moneda (“libre estipulación”); y, finalmente, creó un Consejo o Junta de Amortización. Esta junta estaba autorizada para cobrar ciertos ingresos nacionales, algunos de los cuales eran pagaderos en oro; su obligación era subastar el oro que recibía y destruir el papel moneda recibido por el precio de compra del oro, así como lo que se recibía como pago por otros ingresos pagaderos en papel.

Mediante esta ley, también, los aranceles aduaneros podrían pagarse con oro o (un privilegio más especial) en papel moneda a la tasa de cambio actual. Al final, por lo menos se le había dado algún valor tangible. La Junta de Amortización cumplió bien con sus obligaciones; semanalmente se quemaban en público montañas del dinero depreciado. Sin embargo, su trabajo fue interrumpido por el general Reyes, quien ordenó que los fondos destinados para la amortización fueran pagados al tesoro público para el fondo de gastos generales de la nación. Con el propósito de reemplazar la Junta, concibió y desarrolló la idea de restablecer un banco nacional. Se le denominó Banco Central y recibió privilegios extraordinarios con el propósito no solamente de manejar

el problema del dinero sino de ayudar en la búsqueda de la solución a los problemas fiscales del gobierno. Lo organizaron un grupo de capitalistas colombianos *** y con intereses financieros poderosos. Sus acciones fueron ofrecidas en venta en todo el país, pero no fueron recibidas con entusiasmo desbordado. Del capital previsto y autorizado de \$8.000.000 de pesos oro (80.000 acciones a \$100 cada una) solamente unas 31.925 fueron eventualmente adquiridas; se pagaban \$50 en efectivo por cada acción, y los \$50 restantes dependían del cobro por parte de la Junta Directiva (pero nunca se han cobrado).

Entre las obligaciones, o derechos, del banco *** se encontraban: cobrar algunos de los ingresos del gobierno, recibiendo una comisión del 10% sobre el valor neto de los ingresos por esta labor, pero el gasto ocasionado por el recaudo estaba a cargo del gobierno; cambiar el papel moneda actual por una emisión bien grabada que fue solicitada a Inglaterra; ser el depositario del gobierno; prestar al gobierno (debe anotarse que se hace con sus propios recursos en proceso de cobro); emitir billetes, excluyendo cualquier otra institución, hasta por el doble del monto del capital pagado, manteniendo una reserva de efectivo en oro equivalente apenas al 30 por ciento de las sumas emitidas; (tener el privilegio por) franqueo postal y telegráfico, así como excepciones menores en los aranceles aduaneros y tarifas de registro; hacer lo que esté a su alcance para mantener la tasa de cambio en 10,000; amortizar el papel moneda del gobierno con el 25 por ciento (que sería incrementado después al 50 por ciento) de ciertos ingresos recolectados; y abrir un crédito en blanco al gobierno por \$1,000,000 que sería incrementado más adelante a \$2,000,000.

Ciertamente este Banco prestó muchos servicios útiles al gobierno, y entre los más importantes fue el de pagar los intereses de la deuda externa, contribuir poderosamente a la estabilidad de la tasa de cambio que, a la fecha de su fundación, estaba en el 2 por ciento y había llegado a subir hasta el 7 por ciento mensual, en el 1 por ciento mensual y aún menos para los títulos valores de primera clase y para los descuentos. Sin embargo, los exagerados privilegios con los que contaba *** originaron oposición. Después del retiro de Reyes, por consiguiente, se revocó el contrato del Banco con el gobierno; los daños y perjuicios a que hubiere tenido derecho por tal motivo fueron compensados con los intereses que el nuevo gobierno alegaba que se le debían a la Tesorería. A partir de entonces el Banco Central funcionó simplemente como un banco privado en pie de igualdad con los otros bancos.

Leyes posteriores

Al fijar la tasa de cambio del papel moneda por oro en 10.000 para el pago de derechos aduaneros e impuestos, las leyes posteriores a la creación del Banco Central han contribuido a mantener la estabilidad en esa proporción. También, mediante la legislación, se debían reemplazar los billetes desgastados y sucios con una nueva emisión (la última emisión fue grabada en los Estados

Unidos). También se puso en circulación una pequeña cantidad de monedas acuñadas en níquel y plata. La ley más reciente referente a la moneda ha sido la No. 69 de 1909, que creó una Junta de Conversión, diseñada bajo el modelo de la antigua Junta de Amortización, con la tarea de cambiar los billetes viejos por nuevos, por plata (ley .900) y por níquel, y de hacerlo como lo considerara necesario para evitar fluctuaciones en la tasa de cambio. En 1912 la antigua Casa de Moneda de Medellín fue reabierta también para acuñar oro. Sin embargo, las monedas de oro podían exportarse fácilmente como polvo de oro o lingotes y, bajo esta circunstancia, esto se haría siempre que el comercio internacional fuera rentable en este sentido.

Sin embargo, la insuficiencia de la cantidad total de dinero en circulación para cubrir las necesidades de los negocios del país ha sido inquietante. De otra parte, las disposiciones de la ley mencionada anteriormente, mediante las cuales los ingresos del gobierno (a saber, el producto de las minas de esmeraldas de Muzo y Coscuez, así como de otras minas, el 2 por ciento de recargo aduanero, el recargo por la acuñación de oro y plata y, mirando al futuro, los retornos por la cesión del derecho para emitir billetes y cualquier otro excedente posible) no se guardan para constituir una reserva en metal con el objeto de garantizar la conversión del papel moneda, asociados especialmente a las mejores condiciones de las finanzas nacionales, han sido los factores más importantes para el mantenimiento de la estabilidad de la tasa de cambio cercana a la tasa legal (de 10.000).

Situación actual de la moneda y de las finanzas del gobierno

Desde el momento en que la explicación anterior fue escrita, 1911–1912, ha habido una gran mejora en las finanzas nacionales. La Junta de Conversión fue reorganizada por el gobierno y se le autorizó cambiar nuevos pesos oro por lo que quedaba del viejo papel moneda en el plazo comprendido entre el 1º de noviembre y el 19 de diciembre de 1917. Esta medida logró retirar, efectivamente, todo el antiguo papel moneda que valía 100 a 1 bajo la tasa de cambio fija, y de este nuevo dinero (papel) hay en la actualidad \$10.180.000 dólares (1919), cotizado a la par de la libra esterlina a pesar del hecho que durante las dificultades financieras del gobierno en el período de la guerra (debido a la caída de las importaciones y la consecuente disminución en los ingresos aduaneros, que constituyen el 75 o el 80 por ciento de los ingresos nacionales), éste había sido forzado a utilizar el excedente de metales para otros propósitos que habían sido acumulados por la Junta de Conversión como respaldo para la emisión de nuevo papel moneda.

En 1918, y durante la primera mitad de 1919, la tasa de cambio en Nueva York sufría un fuerte descuento, a veces tan alto como el 15 o el 16 por ciento, con gran demanda por el nuevo papel moneda colombiano debido a la falta de medio circulante que no alcanzaba para cubrir las necesidades comerciales ordinarias del país. Sin embargo,

más adelante, en 1919, las grandes importaciones de monedas de oro de los Estados Unidos, estimadas en cerca de \$9.000.000 y la extraordinaria demanda de mercancía y materiales de los Estados Unidos, inducida por los altos precios del café comprado en cifras muy altas, borró el balance desfavorable del comercio en contra de los Estados Unidos, y la tasa de cambio en Nueva York fue cotizada durante la última parte del año casi a la par, estando las tasas promedios entre 98½ y 99.

En un principio se encontró una gran dificultad de poner las monedas norteamericanas en circulación debido al alto costo y al peligro de su transporte en el país, así como a la preferencia habitual de las personas por el papel moneda, a excepción, posiblemente, de Antioquia, donde acostumbraban manejar oro. Esto requirió la acuñación de las monedas estadounidenses en monedas colombianas con el mismo peso y pureza de las monedas inglesas de oro. Sin embargo, también se encontró la dificultad de la poca capacidad de la casa de moneda, que había sido desbordada con la acuñación del oro producido en el país y que ya no se exportaba debido a la condición reinante de la tasa de cambio. Quien poseyera oro en Colombia podía convertirlo a la tasa de Nueva York o de Londres con una ganancia del 15 al 20 por ciento, y así el oro permanecía en el país. La casa de moneda de Medellín no podía producir todas las monedas de oro con suficiente prontitud para suplir su demanda. Finalmente, en julio de 1919, el gobierno declaró que la moneda norteamericana de oro debía aceptarse en las aduanas en condición de paridad con la moneda de oro colombiana o inglesa, y para todos los impuestos que podían pagarse en oro. (NOTA.- Las personas que reciben oro norteamericano ganan, aproximadamente, \$0.14 por cada \$5 debido a la diferencia de peso entre las monedas de oro norteamericanas e inglesas.) El resultado fue que la moneda norteamericana de oro fue puesta en circulación libre en todo el país.

En mayo de 1919, un decreto presidencial ordenó que a partir del 15 de junio de 1919 había un impuesto de exportación del 5 por ciento sobre todo el platino exportado desde Colombia. El mismo decreto prohibió la exportación de oro, de cualquier calidad, sin la autorización previa del gobierno, en tanto que las restricciones existentes sobre la exportación de oro estuvieran vigentes en Europa y en los Estados Unidos. El decreto también reglamentó la autorización para exportar oro desde Colombia luego de que hubiera pruebas suficientes de que cantidades iguales habían sido importadas desde Europa o los Estados Unidos. No hubo cambio alguno en el impuesto a la exportación del oro desde Colombia.

Para satisfacer la demanda de más medio circulante en el país, otro decreto presidencial de enero de 1919, declaró que el papel moneda inglés podía recibirse en condición de paridad con el dinero colombiano en las aduanas. Se hicieron todos los esfuerzos para

poner la moneda inglesa en circulación nacional sin resultados. Algún dinero inglés fue importado, habiéndose garantizado con un descuento en razón de la baja tasa de cambio en Londres, y fue utilizado por los comerciantes para pagar aranceles en las aduanas. Las aduanas, por su parte, protestaron ante el gobierno ya que no podían utilizar este dinero de nuevo, a menos que lo hicieran con un descuento oneroso del 20 al 30 por ciento en los mercados locales, y el decreto fue finalmente derogado.

Un reporte entregado a principios de 1921 por parte de la Legación de los Estados Unidos en Bogotá dijo lo siguiente con respecto a la exportación de oro, su influencia en la tasa de cambio colombiana (que había sufrido un agudo retroceso desde 1919) y la cantidad de oro en circulación en Colombia:

En noviembre 20 de 1920, el Congreso colombiano aprobó una ley que permitía la exportación libre de oro en todas sus formas, excepto el dinero, una vez se probara que ese oro no era el resultado de la fundición de monedas de oro. Aparentemente la creencia general se reduce a que este permiso, en conjunto con la disminución en las importaciones debido a la alta tasa de cambio, afectará una disminución gradual de esta tasa. Hay poco espacio para dudar que la exportación haya contribuido a disminuir la tasa a pesar del hecho que, hasta el momento presente, esto último ha estado sujeto, globalmente, a un movimiento ascendente continuo. Esto ha sido ocasionado por el hecho de que la cantidad de las próximas libranzas extranjeras que se harán efectivas, mes a mes, ha sido más que suficiente para compensar el efecto del oro exportado. Por ejemplo, se ha afirmado que libranzas extranjeras por la suma de \$5.052.435 fueron cobradas, solamente a través de bancos en Bogotá, únicamente en el mes de septiembre de 1920.

La muy activa exportación de oro que ha sido llevada a cabo durante algunos meses por los especuladores en la costa, ha estado muy correlacionada con el hecho que la tasa de cambio se ha promediado considerablemente más bajo en la costa que en el interior del país. Esto, por supuesto, ha tenido el efecto de sacar oro del interior para la compra de libranzas en los Estados Unidos.

La cantidad de oro en circulación en Colombia en julio 1 de 1920, según el reporte oficial del Ministerio del Tesoro, era de 23.291.642 dólares colombianos, y la cifra proporcionada por la junta de conversión para la misma fecha es de 23.948.492 dólares. Esta es la información oficial disponible más actualizada. Desde la fecha dada ha sido cada vez más difícil determinar la cantidad de oro en circulación debido al acaparamiento por las condiciones económicas inestables del país. Sin embargo, en relación con una investigación adelantada por la Legación, el inspector nacional para la circulación monetaria estableció que aunque era virtualmente imposible proporcionar cifras exactas sobre el particular, él pensaría que la cantidad de dinero en oro en el país, a finales de noviembre de 1920, oscilaba entre 7.000.000 y 9.000.000 de dólares. El funcionario mencionado ha expedido una circular en la que muestra las proporciones de los diferentes medios

circulantes en los bancos de Bogotá en diferentes fechas de 1920. Es probable, sin embargo, que no se puedan obtener deducciones válidas de allí en cuanto a la circulación real de oro en el país, ya que ha sido tarea de los bancos, en su propio beneficio, disminuir, tanto como fuere posible, sus reservas de oro.

Dificultades financieras del gobierno – Préstamos internos

La Ley 43 de 1916 autorizó la emisión de bonos de deuda interna de tres denominaciones -A, 10 dólares; B, 50 dólares; C, 100 dólares- con un interés del 8 por ciento anual pagadero por trimestres; su inversión inicial y los intereses por recibir serían aceptados como pago de todos los impuestos nacionales. El propósito principal de este préstamo era el de estimular la agricultura en todo el país, pero la ley propuesta falló en su aplicación debido a la escasez de dinero disponible en el país. Los excedentes de capital no fueron atraídos por la tasa de interés ofrecida, ya que los retornos obtenidos en la empresa privada eran mucho más altos. En diciembre de 1918 la Ley 58 cambió esta ley, aumentando la tasa de interés al 10 por ciento, pagaderos mensualmente en lugar de trimestralmente y estos ingresos debían utilizarse para sufragar los gastos inmediatos y urgentes del gobierno y para promover la construcción de las líneas férreas.

La misma condición de escasez o excedentes de capital en el país se confrontó con el nuevo préstamo interno, que no fue bien recibido por los hombres de negocios del país, quienes argumentaban que se debía permitir y atraer el capital extranjero para la construcción de las vías férreas y para desarrollar mejoras en los servicios públicos, dejando el poco excedente de capital para el desarrollo industrial.

Hasta el final del año fiscal de 1919 se habían emitido un total de \$2.500.000 dólares colombianos en estos bonos de deuda interna, denominados “Cédula de Tesorería”, que habían sido asignados a los departamentos para la construcción de vías férreas y carreteras y, en muchos casos, a causa de la falta de respuesta de los hombres de negocios para invertir libremente en ellos, habiendo dispuesto de los mismos mediante suscripción popular para algunas muy necesarias obras en los ferrocarriles y en las carreteras, como en el caso de los \$500.000 asignados a Santander para la vía férrea entre Puerto Wilches y Bucaramanga. Cuando se dispuso de ellos en el mercado abierto, se vendieron con un descuento del 30 por ciento.

Préstamos bancarios

En 1918, surgió oposición al gobierno debido a la legislación desfavorable a la industria harinera de trigo y la de la sal de la costa Caribe, y esto condujo a la conformación

de la “Liga Costeña”, una organización de los intereses de la costa para la protección de la industria local. Como resultado de esta situación, el Presidente viajó a la costa en enero de 1919, y visitó todas las ciudades principales, incluyendo en el periplo a Medellín, y un total de 1.600.000 dólares colombianos se solicitaron en préstamo a varios bancos locales y a comerciantes ricos para satisfacer las necesidades apremiantes del gobierno, que estaba resintiendo la falta de los ingresos acostumbrados por cuenta de los aranceles aduaneros pagados por las importaciones hechas al país, que disminuyeron durante la guerra.

Mientras tanto, el gobierno hacía todo lo que podía para economizar. El mensaje del Presidente del 5 de noviembre de 1917, recortó las asignaciones en 1.000.000 de dólares como se explica a continuación (un dólar colombiano = \$0.9733 dólar estadounidense):

	DÓLARES COLOMBIANOS
REDUCCIÓN EN OBRAS SOCIALES.....	65.000
COSTOS DE LAS CÁRCELES QUE DEBEN PAGAR LOS DEPARTAMENTOS.....	600.000
DISMINUCIÓN DE 1.000 HOMBRES EN EL EJÉRCITO.....	200.000
DISMINUCIÓN EN LAS ESCUELAS DEPARTAMENTALES.....	55.000
DISMINUCIÓN EN EL NÚMERO DE EMPLEADOS FEDERALES.....	80.000
TOTAL.....	1.000.000

Conferencia nacional financiera

El 17 de junio de 1918 se celebró una conferencia nacional financiera, constituida por los miembros de las cámaras de comercio de Bogotá, Manizales, Barranquilla, Cúcuta, Tunja, Pasto, Medellín, Cartagena y Bucaramanga. Su objetivo era estudiar las necesidades financieras del país y descubrir algún método mediante el cual el medio circulante podría incrementarse en cantidad suficiente para satisfacer las necesidades comerciales del país en general, y también para ayudar al gobierno a enfrentar la crisis fiscal. A partir de esta reunión se desarrolló el plan de hacer que los billetes norteamericanos fueran moneda de curso legal, una medida deseada por las comunidades de la costa, pero con fuerte oposición de los círculos gubernamentales en Bogotá y de los hombres de negocios de Medellín. El Ministerio del Tesoro apoyaba decididamente este plan y, finalmente, renunció en enero de 1919, debido al fracaso del Congreso en la aprobación de la ley propuesta que habría dado paso al plan. Se recordaría que el gobierno no podía emitir más papel moneda debido a que los fondos de la reserva de la Junta de Conversión se habían utilizado para cubrir gastos actuales y no quedaba

reserva alguna sobre la que se pudiera hacer una emisión mayor de la que, se temía, llevaría a la depreciación del papel moneda como sucedió con la moneda fiduciaria de tiempos pasados -una situación que buscaba evitarse a toda costa-.

Fracaso de los préstamos extranjeros durante la guerra

De todo el conjunto de la nueva legislación relacionada con los préstamos extranjeros durante el período de la guerra, había dos leyes principales que autorizaban al ejecutivo a contratar cuantiosos préstamos en el extranjero con los cuales satisfacer las necesidades más apremiantes del gobierno y para realizar obras portuarias, de salubridad y para la construcción de vías férreas.

La primera de estas leyes era la 55 de 1916, que se refería al Ferrocarril del Pacífico (ver pág. 366) y que autorizaba al gobierno (el ejecutivo) a firmar un nuevo contrato con la Pacific Railway Co. (reemplazando todos los antiguos contratos por el del año 1905), mediante el cual la compañía aceptaba recibir una reducción de 8.000 dólares colombianos de oro por kilómetro en la nueva línea construida y aceptaba ceder el derecho sobre ciertos terrenos adquiridos bajo los antiguos contratos, algunos de los cuales tenían grandes y extensos depósitos de carbón. El gobierno, por su parte, debía cooperar con la compañía para asegurar un préstamo de \$10.000.000 de dólares que sería responsabilidad de la compañía mientras el gobierno pagaba los fondos ordinarios asignados a los trabajos del Ferrocarril del Pacífico. De esta suma, la compañía debía utilizar un millón de dólares para la mejora y la salubridad del puerto de Buenaventura; se debían utilizar 700.000 dólares en la reconstrucción de la línea férrea entre el puerto y Cisneros (tramo de la parte antigua de la vía férrea que tiene 30 años de antigüedad y está en muy malas condiciones. Debe además reubicarse debido al peligro que corre de quedar bajo las aguas del río Dagua). Al final la compañía rehusó aceptar las condiciones de esta nueva ley, aunque se hizo un esfuerzo para asegurar el préstamo tanto en los Estados Unidos como en Inglaterra durante el primer semestre de 1919. El resultado final fue la toma del Ferrocarril del Pacífico por cuenta del gobierno en el mes de septiembre de 1919.

Mediante la Ley 77 de 1917, el Congreso autorizó al ejecutivo para contratar un empréstito extranjero de 15.000.000 de dólares colombianos para utilizarlos en la sanidad de los puertos marítimos y en otras obras públicas. El producto de las minas nacionales de sal y otros ingresos garantizaban el pago del capital y de los intereses. El privilegio de la liquidación en cualquier tiempo estaba reservado para el gobierno. Nada de esto resultó debido a las condiciones generales que surgieron con la guerra.

Esbozo de la situación fiscal

Con el objeto de mostrar el incremento en los gastos gubernamentales, de donde surgieron las diferentes crisis fiscales de los últimos años, se proporciona a continuación una comparación entre el año 1911 y los presupuestos recientes.

El ingreso calculado del gobierno nacional para 1911, proveniente de todas las fuentes, fue de 9.779.500 dólares colombianos, con gastos autorizados de 11.768.450 dólares. Tal como está previsto por la Ley, el ejecutivo disminuyó estos gastos autorizados con el fin de evitar un déficit. De hecho los redujo, de acuerdo con la nueva política de una economía estricta, a \$8.937.688 dólares -una suma relativamente pequeña para una nación de 5.000.000 de habitantes-. Los ingresos totales de 1911 excedieron la suma calculada de 12.685.200, con rubros como los siguientes:

	DÓLARES COLOMBIANOS
ARANCELES ADUANEROS, DERECHOS PORTUARIOS, ETC.....	9.072.099
HONORARIOS CONSULARES	451.273
CORREOS Y TELÉGRAFOS	455.831
IMPUESTOS A LAS SUCESIONES	85.285
FERROCARRIL DE LA SABANA.....	1263.203
PROPIEDADES NACIONALES.....	10.323
HONORARIOS POR PATENTES Y MARCAS	486
MINAS DE SAL MARINA.....	598.716
MINAS TERRESTRES DE SAL Y FUENTES DE AGUA.....	797.958
IMPUESTOS Y ARRIENDOS DE MINAS	49.158
IMPUESTOS DE TIMBRE Y PAPEL SELLADO.....	476.680
IMPUESTOS DE TIMBRE, CIGARRILLOS Y FÓSFOROS	56.060
IMPUESTOS TERRITORIALES, CHOCÓ Y META.....	59.022
IMPUESTO A LA NAVEGACIÓN FLUVIAL	116.918
INGRESOS VARIOS.....	192.188
TOTAL.....	12.685.200

¹ Se gastaron 234.630 dólares en mejoras.

Los ingresos totales durante la administración de Restrepo, entre 1910 y 1914, fueron los siguientes:

	DÓLARES COLOMBIANOS
AGOSTO A DICIEMBRE DE 1910.....	4.940.276
DURANTE 1911.....	12.480.581
DURANTE 1912.....	13.995.492
DURANTE 1913.....	17.347.101
ENERO A JULIO DE 1914.....	8.831.966
TOTAL.....	57.595.416

Los ingresos totales durante la administración Concha, 1914 – 1918, fueron los siguientes:

	DÓLARES COLOMBIANOS
AGOSTO A DICIEMBRE DE 1914.....	4.814.626
DURANTE 1915.....	12.638.449
DURANTE 1916.....	¹ 21.045.224
DURANTE 1917.....	13.366.623
MARZO 1 A JULIO 31 DE 1918.....	4.197.846
TOTAL.....	56.062.768

La primera administración nombrada aseguró un préstamo extranjero de £300.000 y la segunda tomó la reserva de 1.500.000 dólares en metálico de la Junta de Conversión para ser utilizada por el gobierno, con autorización del Congreso.

Ambas administraciones enfrentaron un déficit al inicio de sus respectivos períodos y dejaron, a su vez, un déficit al terminarlo, independientemente de las medidas tomadas para mejorar la economía. A partir de las cifras, de 1910 y 1918, que aparecen a continuación puede hacerse una comparación que muestra los gastos incrementados de los departamentos menores del gobierno:

DEPARTAMENTOS	1910	1918	DEPARTAMENTOS	1910	1918
	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>		<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>
CONSEJO DE ESTADO		42.839	CORTES DE CIRCUITO ...	310.266	495.735
TRIBUNALES DE LO CONTENCIOSO...		65.990	CORREOS	303.185	842.737
MEDICINA (LEGAL).....		58.147	TELÉGRAFOS	543.178	1.186.374
HIGIENE	10.157	133.191	SERVICIO DE POLICÍA ...	484.196	1.017.475
DEPARTAMENTO FISCAL	31.845	57.931	PRISIONES	109.500	824.120
TRIBUNALES DE JUSTICIA	136.950	216.620			
ALTAS CORTES	40.282	64.653	TOTAL	1.969.559	5.005.812

¹ Enero de 1916 a febrero de 1917.

La Tabla anterior muestra cómo los gastos han superado los ingresos con mayor rapidez.

En su mensaje al Congreso el 7 de noviembre de 1918, el presidente Suárez llamó la atención sobre el hecho que, una vez asumió el poder el 7 de agosto, había un déficit de 3.824.497 dólares, que el déficit estimado para el 28 de febrero de 1919 era de 5.548.285 dólares y que, si el presupuesto adoptado por el Congreso para 1919 se mantenía, se haría necesario enfrentar otro déficit de 4.747.786 dólares para el 28 de febrero de 1920 -o, en su defecto, un déficit total de más de 10.000.000 de dólares

en oro-. La Ley 23 de ese año fue también criticada sobre la base de los 8.000.000 de dólares en bonos de deuda extranjera, autorizados para producir un interés del 89 por ciento anual, que no serían aceptables para el país en el largo plazo y cuya tasa de interés debía aumentarse considerablemente.

La Tabla que aparece a continuación muestra el presupuesto propuesto y el presupuesto “reformado” de gastos para 1920:

DEPARTAMENTOS	PROPUESTO	“REFORMADO”	DEPARTAMENTOS	PROPUESTO	“REFORMADO”
	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>		<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>
INTERIOR (GOBIERNO).....	6.392.301	5.937.842	AGRICULTURA Y COMERCIO.....	207.248	116.744
RELACIONES INTERNACIONALES	351.321	372.609	OBRAS PÚBLICAS.....	1.133.719	1.296.367
FINANZAS.....	995.298	796.116	TESORO.....	3.606.897	3.965.088
GUERRA.....	1.785.549	2.045.406			
INSTRUCCIÓN PÚBLICA.....	835.017	1.056.061	TOTAL.....	15.307.350	15.586.233

Se suponía que el cálculo “reformado”, adoptado finalmente, iba a ser más económico, pero en realidad terminó con una adición de 278.883 dólares. Los salarios de todos los miembros del gabinete se redujeron en un 20 por ciento, pero los servicios consulares recibieron 85.000 dólares en lugar de los 70.000 dólares que se recibían anteriormente, y se le asignaron 120.000 dólares al servicio diplomático. La suma calculada para el Departamento de Agricultura y Comercio en 1920 se disminuyó en un 43.7%, dejando a este importante departamento del gobierno con las manos atadas y sin esperanza de poder hacer nada constructivo para el país. Esta fue la causa de la suspensión de las obras del Ferrocarril de La Dorada, en el Tolima, de las que se esperaban grandes cosas para el futuro y el mejoramiento de la agricultura colombiana.

Los departamentos recibieron durante 1918 y 1919 los siguientes porcentajes de los fondos nacionales:

DEPARTAMENTOS	1918	1919	DEPARTAMENTOS	1918	1919
	<i>Porcentaje</i>	<i>Porcentaje</i>		<i>Porcentaje</i>	<i>Porcentaje</i>
INTERIOR.....	35.9	38.0	AGRICULTURA Y COMERCIO.....	1.2	0.8
RELACIONES INTERNACIONALES..	1.8	2.4	OBRAS PÚBLICAS.....	10.3	8.2
FINANZAS.....	8.1	5.1	TESORO.....	22.0	25.3
GUERRA.....	13.7	13.2			
INSTRUCCIÓN PÚBLICA.....	7.0	7.0	TOTAL.....	100.0	100.0

Deuda externa¹

La República de Colombia, que había cambiado su nombre de Estados Unidos de Colombia en 1889, diseñó un plan con el objeto de consolidar la deuda asumida por la República. Los nuevos bonos incluidos en este plan se conocieron como bonos de la deuda externa de 1890, que debían ser emitidos por la suma de £2.420.000 con intereses por una tasa del 3 por ciento hasta el 31 de diciembre de 1899, y a una tasa del 4 por ciento anual después de esa fecha. La suma de los antiguos bonos debía haberse convertido en nuevos bonos en condiciones de paridad e intereses sobre sumas adeudadas al 50 por ciento del valor nominal. El veinte por ciento del valor bruto de los recibos aduaneros debía asignarse para el pago de los intereses de los nuevos bonos, y se asignó la suma de £12.000 a un fondo de amortización, mientras el gobierno conservaba el derecho de redimir los bonos al retirar el 70 por ciento de la paridad hasta el 31 de diciembre de 1894, y el 80% después de esa fecha.

Este plan fue acordado con los representantes del gobierno y del Comité de los Tenedores Internacionales de Bonos quienes se reunieron en Londres sin la aprobación del Congreso colombiano. En 1896 se modificó el acuerdo anterior: la tasa de interés se determinó en el 1½ por ciento para los primeros tres años, el 2 por ciento para los siguientes tres años, el 2½ por ciento para los siguientes tres años, y el 3 por ciento anual de ahí en adelante. El fondo de amortización fue determinado en el ½ por ciento, acumulado, para los primeros tres años, el 1 por ciento para los siguientes tres años, y el 1½ por ciento acumulado de ahí en adelante.

En 1900 los intereses sobre el préstamo no se habían pagado; los pagos se reanudaron el 1º de julio de 1905, y el fondo de amortización, que también había sido suspendido fue reiniciado en enero de 1910. Los cupones no pagados fueron intercambiados por certificados sin intereses, de los que el 70 por ciento fueron cancelados en 1907 y en 1908; el 30 por ciento restante quedó sujeto a acuerdos sobre ciertas presuntas reclamaciones de Colombia contra otro gobierno.

En 1906 el gobierno emitió bonos por £300.000 al 5 por ciento, respaldados por la propiedad del Ferrocarril de la Sabana de Bogotá. Lo recaudado por el préstamo debía utilizarse para convertir el antiguo papel moneda del país. El fondo de amortización de esta emisión se fijó en el 1 por ciento anual acumulado. Cerca de £275.000 de estos bonos aún estaban pendientes de pago en 1916.

¹ Hasta el párrafo de la página 97 que se inicia con “El reporte del comité legislativo acerca de los créditos nacionales”, esta sección se ha tomado de “Investments in Latin America and the British West Indies” (*Inversiones en América Latina y en las Antillas Inglesas*), escrito por Frederic M. Halsey, publicado por el Bureau of Foreign and Domestic Commerce as Special Agents, Series No. 169.

Se emitieron bonos por 7.560.000 francos (£300.000) al 6 por ciento en Francia en 1911, y se ofrecieron para suscripción pública cerca del 98 por ciento. Estos bonos se declararon redimibles en 30 años mediante la operación de un fondo de amortización acumulado, y la suma total del préstamo está garantizada por la asignación del 3 por ciento de la totalidad de los ingresos aduaneros. Esta emisión se conoce como el préstamo de oro al 6 por ciento de 1911.

Durante 1913 se autorizaron £1.500.00 en bonos, y prácticamente la totalidad de ellos se emitieron para cambiar los bonos al 6 por ciento del Ferrocarril de Girardot, de acuerdo con los siguientes datos:

CLASE DE BONOS ANTIGUOS (COLOMBIAN NATIONAL RAILWAY)	CANTIDAD DE BONOS ANTIGUOS ADEUDADOS DEL FERROCARRIL	PORCENTAJE DE NUEVOS BONOS OFRECIDOS A CAMBIO DE BONOS ANTIGUOS	BONOS NUEVOS
OBLIGACIONES HIPOTECARIAS DE PRIMER GRADO AL 6 POR CIENTO.....	£200.000	107	£214.000
OBLIGACIONES HIPOTECARIAS DE SEGUNDO GRADO AL 6 POR CIENTO, INCLUIDO £84.000 DE INTERESES VENCIDOS.....	400.000	85	340.000
BONOS AL 6 POR CIENTO GARANTIZADOS POR LAS ADUANAS.....	430.000	95	408.500
OBLIGACIONES GARANTIZADAS POR LAS ADUANAS	450.000	95	427.500
TOTAL.....	1.480.000	.....	1.390.000

Cerca de £1.224.360 de los bonos del gobierno fueron emitidos a cambio de los bonos del ferrocarril y, de aquellos emitidos, cerca de £987.000 aún se adeudaban al final de 1917. Los bonos se cotizaron al 70 por ciento en enero de 1918, en comparación con el alto precio de 88 ½ desde 1911, y el bajo precio de 55. Estos bonos del gobierno deben redimirse mediante compra en el mercado, o ser retirados en condiciones de paridad el 27 de marzo de 1947, o antes. La suma anual se garantiza mediante la hipoteca del 7 por ciento de los recibos aduaneros anuales de la República. Cualquier faltante se compensará con los ingresos generales.

Al hacer nuevamente referencia a la deuda externa consolidada con la tasa actual de interés del 3 por ciento anual, se puede afirmar que los intereses han sido mantenidos regularmente desde 1906, incluso durante el extremadamente difícil período de la guerra. Los pagos al fondo de amortización se suspendieron durante parte de 1915 y parte de 1916. La suma de los bonos adeudados al final de 1917 era de £2.078.400, cuyo total se ha ido reduciendo levemente. Los bonos por £590.000 que se compraron para ser redimidos por el gobierno costaron £291.195, con un

promedio del 49.35 por cada bono. Los precios de los bonos en la emisión de enero de 1918 eran del 49 ½ en comparación con el 50¼ al cierre de la Bolsa de Londres el 27 de julio de 1914.

El gobierno de Colombia ha garantizado intereses sobre una pequeña cantidad de bonos de las compañías del ferrocarril que operan en la República.

El reporte del Comité Legislativo acerca de los créditos nacionales, entregado al Congreso colombiano el 3 de octubre de 1919, muestra que la deuda consolidada, al 3 por ciento anual, había sido reducida a £1.868.200, de £2.700.00 en 1905, indicando una reducción de la tercer parte. El reporte también muestra que los bonos de esta deuda estaban cotizados en la muy baja cifra del 14% cuando el servicio fue suspendido, pero las tasas actuales son del 69 y del 70 por ciento, lo que significa una valorización de aproximadamente el 50 por ciento. El alza en el valor de mercado de los bonos consolidados en Londres se atribuye al buen efecto de la habilidad manifiesta del gobierno y su deseo de cumplir con todas sus obligaciones extranjeras, incluso durante las dificultades financieras de los años de la guerra. El Comité recomienda que se hagan todos los esfuerzos posibles para aumentar y mantener el pago de los intereses de la deuda externa, factor clave para préstamos futuros y la prosperidad del país en el largo plazo.

El mismo Comité reporta que el total de la deuda interna de Colombia es de £4.079.870, 20.399.350 dólares colombianos de oro (1 dólar colombiano de oro equivale a \$0.9733 de la moneda de los Estados Unidos). En esta suma está incluida la garantía del gobierno sobre los bonos y las obligaciones del Ferrocarril de Girardot, respaldada por este bien público y de gran valor y futuro esperanzador. Se señala que la deuda pública total es apenas de \$3.30 *per cápita*, siendo la más baja de todas las naciones, y que cualquier deuda externa apenas llega a los productos de los ingresos nacionales de un año, o cerca del 1 por ciento de la riqueza nacional.

Este reporte plantea que de los 4.000.000 de dólares emitidos en las nuevas Cédulas de Tesorería (bonos de deuda interna, ver pág. 100), 140.907 dólares habían sido amortizados, en estricto cumplimiento de la promesa del gobierno. El producto de la ley de timbre ha sido asignado a la amortización de estos bonos de deuda interna.

Lazard Bros. & Co. son los agentes fiscales del gobierno colombiano en Londres, de acuerdo con el contrato prorrogado por cinco años adicionales a partir del final de 1916. Los balances mensuales y trimestrales del gobierno colombiano con esta firma son publicados en el *Diario Oficial* con regularidad; los Nos. 16.057, 16.227, 16.390 y 16.507 contienen la lista de los pagos efectuados a la deuda externa durante los últimos meses

de 1916, los dos semestres de 1917 y el primer semestre de 1918. Durante la segunda mitad de 1918, el gobierno colombiano pagó las siguientes sumas en Londres:

	DÓLARES COLOMBIANOS
DEUDA EXTERNA CONSOLIDADA, 3 POR CIENTO	359.691
PRÉSTAMO DE 1913	335.949
PRÉSTAMO DEL FERROCARRIL DE LA SABANA	35.294
PRÉSTAMO DEL FERROCARRIL CENTRAL DEL NORTE.....	13.065
PRÉSTAMO DE 1911	52.085
TOTAL.....	796.084

Durante los años previos de la guerra, Colombia también pagó en Londres las siguientes sumas a través de Lazard & Co. para aplicar a los préstamos:

	DÓLARES COLOMBIANOS
DEUDA EXTERNA CONSOLIDADA, 3 POR CIENTO	
1915.....	445.331
1916	359.692
TOTAL	805.023
PRÉSTAMO DEL FERROCARRIL DE LA SABANA:	
1915.....	55.297
1916	35.297
TOTAL	90.594
PRÉSTAMO DE 1913, FERROCARRIL DE GIRARDOT:	
1915.....	423.709
1916	429.161
TOTAL	852.870
FERROCARRIL DE PUERTO WILCHES:	
1915.....	26.634
1916	26.513
TOTAL	53.147
PRÉSTAMO DE 1911:	
1915.....	109.787
1916	103.761
TOTAL	213.548
PRÉSTAMO PERIER (ESMERALDAS DEPOSITADAS EN PARÍS) DE 1916.....	34.375
GRAN TOTAL.....	2.049.557

De acuerdo con lo anterior, puede apreciarse que el gobierno ha estado pagando sus deudas a una tasa superior a 1.000.000 de dólares colombianos anualmente, y que la suma pagada durante el segundo semestre de 1918 se incrementó en cerca de 800.000 dólares, independientemente de la muy difícil situación fiscal y de los gastos crecien-

tes. Si se pudiera mantener una estricta economía en todos los gastos del gobierno, el futuro financiero de Colombia sería más que satisfactorio, y la obtención de un nuevo préstamo, lo suficientemente grande para cubrir todos los rubros pendientes de pago ayudaría muchísimo al país en lo financiero y a solucionar los problemas fiscales.

Las industrias del país están progresando constantemente. Las exportaciones han aumentado en tonelaje con regularidad y en mejores condiciones que las existentes con anterioridad. Los ingresos del gobierno han aumentado considerablemente debido a las importaciones que siguieron a la cosecha de café de 1919 que fue vendida a precios extraordinariamente altos en Nueva York. La exportación de mercancías desde Nueva York hacia Colombia aumentó el 900 por ciento durante el segundo semestre de 1919 en comparación con el mismo período en los años normales antes de la guerra. La deuda *per cápita* es la más baja en todas las naciones latinoamericanas.

Incluso hay evidencia de la confianza creciente y de una nueva era de progreso y prosperidad en la que el desarrollo de los recursos naturales del país, carbón y petróleo, jugarán un papel de liderazgo si la legislación puede volverse compatible frente a los intereses justos del capital extranjero. Por último, y no por ello menos importante, la mayor riqueza de las clases baja y media, en conjunto con las condiciones adicionales en pro de la educación y el desarrollo, traen con celeridad nuevas condiciones al país y una nueva manera de pensar, imbuida de los conceptos modernos.

Ciertas condiciones actúan en contra de los préstamos extranjeros en Colombia. El gobierno ha sufrido en el pasado a causa de errores y contratos desacertados para los ferrocarriles y los empréstitos, que se han convertido en una pesada carga que no se compensa con los beneficios obtenidos. El país aún está pagando por aquellos errores en una época en la que el dinero se necesita más para nuevas mejoras, especialmente para el transporte (vías férreas).

Además, puede citarse un extracto del libro de Phanor J. Eder, *Colombia*:

Se requiere diplomacia de alto rango *** para llevar a cabo negociaciones con resultados exitosos; el gobierno colombiano y el pueblo *** no están dispuestos a asumir la primera oferta de un préstamo, bajo ninguna circunstancia; los colombianos se muestran reticentes ante algunas cláusulas de los contratos en las que insisten los prestamistas extranjeros, basados en los mercados de sus países. Por ejemplo, el muy razonable requerimiento de que si hay fallos en el pago de los intereses el capital se cumple y debe pagarse, encuentra *** oposición.

Es un hecho que ciertas negociaciones recientes en Colombia (1919) para obtener grandes préstamos (una de ellas, un préstamo departamental de 6.000.000 de dólares) han fracasado debido a que las partes no logran ponerse de acuerdo sobre los términos.

La garantía ofrecida era adecuada, la condición financiera de la división política era excelente en todos los sentidos, con abundantes ingresos para cumplir sus obligaciones, y el dinero sería invertido en el pago de servicios públicos. La única dificultad estribó en la incapacidad para ponerse de acuerdo sobre los términos.

Se evidencia un panorama más claro, sin embargo, por cuenta de dos préstamos -uno de 1.000.000 de dólares y otro de 2.500.000 dólares- hechos por norteamericanos a departamentos en Colombia durante 1919 y se espera que se abra el camino para un mejor entendimiento en el futuro cercano en cuanto a estos temas. El valor de la influencia de tales préstamos sobre las relaciones comerciales no puede sobrestimarse.

Al fallar en la consecución de préstamos extranjeros durante la guerra, tal como se había previsto en las leyes nuevas de 1916 y 1917, el gobierno se orientó hacia la política de préstamos internos en línea con los bonos denominados “Cédulas de Tesorería”, a las que se ha hecho referencia aquí, pero este método ha encontrado gran oposición por parte de los hombres de negocios del país con base en que, de esa manera, el gobierno toma el escaso excedente de capital que hay en el país y lo utiliza para mejoras públicas, en especial las vías férreas, que deberían construirse con capital extranjero, dejando así solo una pequeña suma para el desarrollo de las industrias y de los recursos nacionales que proporcionarían tonelaje para las nuevas vías férreas.

Deuda interna

Como se ha visto, el principal ingreso del gobierno se deriva de los derechos aduaneros sobre la mercancía enviada al país, que suman cerca del 75 o el 80 por ciento de los ingresos nacionales totales. Siguen, en orden de importancia, los ingresos derivados de las minas nacionales de sal, y en tercer lugar el impuesto de timbre. Los fondos disponibles se aseguran al obtenerse de las aduanas en la forma de “vales” o cupones que en realidad son garantías del tesoro pagaderas por las aduanas del país. Estos bonos del tesoro eran aceptados como parte de pago de los derechos aduaneros sobre las importaciones y son utilizadas por los comerciantes y los bancos, quienes los utilizan para pagar derechos aduaneros, impuestos nacionales, etc., pues su valor de mercado es determinado por la ley de oferta y de demanda, con frecuencia se venden hasta con el muy bajo 30 por ciento de descuento.

La deuda interna de Colombia se divide en dos clases: la “deuda pública consolidada” y la “deuda pública flotante”. La primera está constituida por la denominada “tributación nominal”, así como la suma anual que debe pagarse a la iglesia de acuerdo con las estipulaciones vigentes del Concordato celebrado entre la iglesia y el gobierno.

Mediante la Ley No. 23 de 1918, todas las sumas de capital de la deuda pública consolidada se consideraron impuestas en valores de moneda de plata que debían reducirse al nuevo patrón oro a la tasa de 250 por cada 100. Esta disposición, aunque considerada equitativa, no ha encontrado oposición de las partes interesadas y, por lo tanto, se hace cumplir.

Los siguientes rubros fueron reservados en enero de 1919:

	DÓLARES COLOMBIANOS
INSTRUCCIÓN PÚBLICA.....	660.662
INSTITUCIONES DE CARIDAD.....	149.500
HOSPITAL DE SAN JUAN DE DIOS:	
AL 6 POR CIENTO.....	179.728
AL 12 POR CIENTO.....	89.864
VARIAS INSTITUCIONES ECLESIASTICAS	854.048
FUNDACIONES NO RELIGIOSAS	436.680

El capital de la suma adeudada al Departamento de Instrucción Pública gana el 10 por ciento anual; el de las instituciones de caridad gana el 6 por ciento anual, y en él se incluye aquél de las fundaciones religiosas y las fundaciones del San Juan de Dios (al 4½ por ciento anual) y las fundaciones no religiosas el 3 por ciento anual. El cargo por los intereses totales causa un desembolso anual cercano a los 137.340 dólares colombianos, y a ello debe añadirse la suma de 82.000 dólares anuales, en efectivo, recibidos por la iglesia en calidad de indemnización, de acuerdo con el Concordato (el tratado entre el gobierno colombiano y la Santa Sede). El pago de esta deuda se hace cada seis meses, pero se suspendió durante 1918 y 1919 debido a las dificultades financieras del gobierno.

La deuda interna flotante está compuesta por los siguientes rubros:

VALES DE LA GUERRA DE 1898.
 VALES DE LA GUERRA DE 1899.
 VALES DE COMPENSACIÓN MILITAR.
 BONOS COLOMBIANOS.
 NOTAS DEL TESORO.
 BONOS DE LA CARRETERA DE CAMBAO.
 LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE AMAGÁ.
 LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.
 LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE CALDAS.
 LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DEL TOLIMA.
 LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DEL CAUCA (PACÍFICO).
 BONOS EXTRANJEROS.
 BONOS DE DEUDA INTERNA.
 PROMESAS DE PAGO DEL TESORO.

¹ Las "libranzas del ferrocarril" son garantías del tesoro entregadas en lugar de pagos en efectivo de subsidios permitidos por la legislación ferroviaria, usualmente a una tasa de 10.000 a 15.000 dólares colombianos por kilómetro de línea férrea construido, aunque la suma para algunas vías es mayor, según el contrato.

El gran total de todas estas obligaciones alcanzó la suma de 18.989.861 dólares colombianos, pero 14.802.406 dólares habían sido retirados hasta el inicio de 1919, dejando únicamente un total efectivo de 4.187.453 dólares. Muchos de quienes han escrito sobre la economía colombiana han insistido en la unificación de la deuda interna y la suspensión del carácter perpetuo del “impuesto nominal” y de la indemnización anual pagada a la iglesia, pero nada de esto se ha llevado a cabo. Nuevas obligaciones de características similares están siendo constantemente generadas debido a la situación fiscal del gobierno durante la guerra, cuando se adoptaron recursos similares con el fin de cumplir con las necesidades apremiantes. A continuación aparece una lista de estas obligaciones internas, con el dato de su situación real al final de 1918:

CLASE DE OBLIGACIÓN	TOTAL <i>Dólares colombianos</i>	PAGADO <i>Dólares colombianos</i>	SALDO <i>Dólares colombianos</i>
LIBRANZAS DEL TESORO.....	40.860	23.257	17.603
BONOS AL 4 POR CIENTO (EMISIÓN ESPECIAL).....	385.700	382.700	3.000
BONOS FLOTANTES AL 3 POR CIENTO.....	15.861.158	15.582.343	278.815
BONOS DEL GOBIERNO COLOMBIANO.....	166.722	165.765	957
BONOS CARRETERA DE CAMBAO.....	127.500	115.000	12.500
BONOS DE DEUDA INTERNA.....	120.000	63.330	56.670
LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE LA DORADA ¹	281.460	228.800	52.660
LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE CARTAGENA.....	710.000	683.500	26.500
LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA.....	1.138.134	1.022.351	115.783
LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO.....	190.000	183.000	7.000
LIBRANZAS ESPECIALES DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO.....	215.000	78.000	137.000
LIBRANZAS ESPECIALES DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO.....	2.536.129	2.294.971	241.158
LIBRANZAS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO.....	2.972.520	1.228.122	1.744.398
LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE GIRARDOT.....	300.000	263.000	37.000
LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DEL TOLIMA.....	303.187	301.987	1.200
LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE OCCIDENTE.....	887.300	877.300	-----
LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE AMAGÁ.....	542.328	481.750	60.578
LIBRANZAS DEL FERROCARRIL DE CALDAS.....	150.000	-----	150.000
PROMESAS DE PAGO DEL TESORO:			
ANTIGUAS.....	82.034	150	81.884
NUEVAS.....	827.000	826.425	575
BONOS DE GUERRA DE 1895.....	57.334	55.605	1.729
BONOS DE GUERRA DE 1899.....	3.554.841	3.180.789	374.052
LIBRANZAS EXTRANJERAS.....	2.860.400	2.853.560	6.840
VALES POR DAÑO MILITAR.....	821.229	805.421	15.808
VALES DEL TESORO (NUEVOS).....	1.426.000	369.114	1.056.886
VALES DEL TESORO.....	2.382.339	2.370.653	11.686
VALES DE IMPUESTOS, TESORO.....	8.182	500	7.682
VALES, PRIMAS DE EXPORTACIÓN.....	458.222	457.664	558
VALES, CESES MILITARES.....	244.768	244.766	2
TOTAL.....	39.640.347	35.139.823	4.500.524

A partir de las cifras anteriores se verá que al final de 1918 la deuda interna pública de Colombia sumaba 4.500.524 dólares colombianos, con un cargo anual de intereses de aproximadamente 220.000 dólares. La cifra proporcionada está prácticamente de acuerdo con el total previo de 4.187.455 dólares, cuya diferencia se debe a la fecha de inicio de los balances y la inclusión en esa suma de varios rubros pequeños que no se tuvieron en cuenta en las primeras cifras indicadas.

El balance de la situación fiscal real, publicada por el ministro del tesoro el 30 de junio de 1919, mostró las siguientes cifras:

	DÓLARES COLOMBIANOS
TOTAL DEL PRESUPUESTO ACTUAL, INCLUYENDO RUBROS ANTERIORES	21.800.000
GASTOS NO ORDENADOS EN EL PRESUPUESTO	2.500.000
BALANCE DE LOS GASTOS ORDENADOS.....	19.300.000

	DÓLARES COLOMBIANOS	
PRODUCTO DE LOS INGRESOS REALES.....	10.300.000	
BONOS DEL TESORO EMITIDOS	1.100.000	
BONOS EMITIDOS	2.500.000	
PRÉSTAMOS BANCARIOS	1.600.000	
	15.500.000	
DIFERENCIA	3.800.000	
	19.300.000	19.300.000

Al déficit anterior deben añadirse los préstamos bancarios por 1.600.000 dólares, así como los bonos del tesoro redimidos, que reducen lo producido por los ingresos en 500.000 dólares, que dejan un déficit total para febrero de 1919 de 5.900.000 dólares, en números redondos. También hay una diferencia cercana a 1.000.000 de dólares en la suma de los gastos ordenados para abril y marzo de 1919, así como la suma calculada del ingreso total para estos dos meses, haciendo que el déficit probable sea de 6.900.000 dólares. Si a la suma de las “Cédulas de Tesorería” (bonos de deuda interna) emitidos hasta el 28 de febrero de 1919, 1.900.000 dólares, se deducen de lo anterior, el déficit neto es entonces, aproximadamente, de 5.000.000 de dólares.

De acuerdo con el mensaje presidencial del 30 de junio de 1919, la moneda en circulación en Colombia, al cierre del año fiscal (todos valores en dólares oro colombianos – 1 dólar equivale a \$0.9733), tenía las siguientes cifras:

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

	DÓLARES COLOMBIANOS
MONEDAS COLOMBIANAS DE ORO.....	7.700.000
PAPEL MONEDA COLOMBIANO.....	10.180.000
MONEDAS COLOMBIANAS DE PLATA	6.460.000
MONEDAS COLOMBIANAS DE NÍQUEL.....	1.194.000
PAGARÉS DEL TESORO Y VALES.....	3.200.000
NOTAS BANCARIAS HIPOTECARIAS	1.200.000
TOTAL	29.934.000

A la suma anterior debe añadirse una pequeña cantidad de monedas inglesas de oro y cerca de 9.000.000 en monedas de oro de los Estados Unidos importadas a Colombia durante 1919.

El cálculo final del presupuesto de 1919-1920 muestra: ingresos por 19.740.750 dólares colombianos; gastos autorizados por 19.324.000; saldo a favor de los ingresos por 416.750 dólares. Se notó un gran aumento en las importaciones entre mayo y septiembre de 1919, debido a la compra masiva de toda clase de mercancía en los Estados Unidos. Los ingresos totales fueron indudablemente mucho mayores frente a la suma calculada.

CONDICIONES GENERALES QUE AFECTAN LAS INDUSTRIAS NACIONALES

Las industrias colombianas pueden dividirse básicamente en cuatro grandes clases: agricultura, minería, productos forestales y manufactura, esta última de reducida importancia. La industria más importante es la agricultura, que puede dividirse en cultivos y ganadería. La minería, en el siguiente nivel de importancia, incluye minas aluviales de oro y platino, minería de vetas, carbón, sal y petróleo, este último promete ser de suma importancia en el futuro cercano y capta más atención que cualquiera de las otras ramas del desarrollo del país. Los productos forestales incluyen las plantas medicinales, resinas, bálsamos y madera.

Así como las personas, las condiciones de vida y el transporte en Colombia están afectados por la quebrada topografía del país, también las industrias están alteradas y se dividen en zonas o distritos. Cada uno de ellos es diferente y, por lo tanto, requiere de un estudio individual. Esto es especialmente cierto en el caso de la agricultura.

Con dos o tres excepciones notorias, la agricultura se desarrolla en Colombia de la manera más primitiva. La maquinaria moderna y los implementos son prácticamente desconocidos, y hay regiones enteras que no tienen un arado de acero de fabricación moderna, y el machete es el único elemento universal. Sin embargo, el capital local está siendo atraído por la agricultura en los distritos costeros, que han sido los más atrasados en el desarrollo de los recursos agrícolas, y puede predecirse que la maquinaria será importada en mayores cantidades en los próximos años, sobre todo para la caña de azúcar, el arroz y el algodón.

En cuanto a la minería, se ven grandes contrastes en el país. Los mineros aluviales locales no hacen ni siquiera mecedoras ni canelones, pero dependen mucho de la batea de madera para hacer el lavado, mientras que cerca pueden encontrarse las dragas más modernas, diques y equipo para minería de aluvión, que cuestan millones de dólares y son propiedad de las compañías extranjeras, en especial las norteamericanas y las inglesas. Se puede observar el mismo contraste en el caso de las minas de cuarzo y en las minas de vetas.

Se observan mayores mejoras y modernidad en la industria que en cualquier otro campo. Las plantas textiles están muy bien equipadas y las nuevas fábricas cuentan con la maquinaria y el equipo más actualizados. Es en esta rama que puede esperarse el mayor desarrollo en los siguientes años. Los pedidos de nuevas plantas productoras de textiles y equipo sólo están limitados por la capacidad de los productores de enviar la maquinaria. Las nuevas fábricas de textiles tienen capitalizaciones muy altas, hasta de 600.000 dólares colombianos. En el interior se encuentra abundante desarrollo de energía hidroeléctrica fácilmente obtenida y se han diseñado nuevas plantas para esta clase de energía. Muchos pueblos pequeños, que hasta el momento no contaban con plantas para la generación de energía eléctrica, están ordenando estos equipos.

La localización de una refinería de petróleo en Barrancabermeja de la Tropical Oil Co., sobre el río Magdalena, aumentará la compra y el uso de muchas clases diferentes de maquinaria, principalmente de pequeñas unidades. La producción de *fuel oil* residual en esta refinería también contribuirá a la navegación de barcos de vapor al reducir el peso del combustible (ahora se utiliza madera). Permitirá más tonelaje y menos calado cuando el nivel del río esté muy bajo, y obviará la pérdida de tiempo en el cargue de la madera, facilitando de ese modo el movimiento de carga en la principal vía de transporte del país, el río Magdalena.

Antes de la guerra, grandes cantidades de trigo, algodón, manteca de cerdo y arroz se importaban a Colombia, principalmente desde los Estados Unidos. Durante la guerra estos artículos no podían ser garantizados en cantidades suficientes y los altos precios imperaban debido a las dificultades por la disminución en el tonelaje marítimo. Por tanto, se hacían ingentes esfuerzos para estimular la producción doméstica de estos productos básicos. Se suspendió por completo la importación de manteca de cerdo debido a que el país está produciendo la suficiente para el consumo interno y ya está exportando a Cuba y Panamá. Se está produciendo más trigo en el interior del país, sobre todo en la sabana de Bogotá y se embarca hacia las regiones de la costa o es molido en Bogotá y Medellín. Se ha sembrado y cosechado más maíz en el país y durante la guerra un excedente de este producto se ha exportado a los Estados Unidos, debido a los altos precios que tiene allí. La producción de algodón para las hilanderías locales ha ido en aumento en el distrito de Barranquilla de donde se lleva algodón a Medellín, lugar en el que se encuentran muchas textileras. Así mismo, se ha prestado mayor atención al cultivo de arroz en la región de Cartagena-Sinú, en donde las condiciones de tierra, clima y humedad son adecuadas. Hasta 1920, sin embargo, la producción no satisfacía siquiera la demanda de la región costera, en la que el arroz es un alimento importante, y se debía importar en grandes cantidades de los Estados

Unidos, pero se puede predecir que la producción, en un futuro cercano, aumentará significativamente, debido a la adopción de métodos modernos para el cultivo de arroz a una escala nunca antes intentada en Colombia.

La manufactura también ha tenido un gran impulso debido a las restricciones comerciales del período de la guerra. Los precios de las manufacturas domésticas se fijan con base en el costo de los artículos importados de igual calidad, y el masivo aumento en los costos de todas las mercancías significó una ampliación en las ganancias y en la prosperidad para el fabricante colombiano, y permitirá la creación de un gran superávit para la inversión en instalaciones de mayor productividad, que garantizan así el acceso a maquinaria y equipo para fábricas de diversas clases.

La industria colombiana (conformada principalmente por hilanderías) está protegida por un alto arancel de importación, el cual, junto con el bajo costo de la mano de obra, compensa ampliamente la desventaja del fabricante colombiano de tener que importar la mayoría de las materias primas, todo su equipo y maquinaria, así como los suministros para las fábricas. Se puede predecir que la manufactura local tendrá un importante incremento durante los próximos años.

Como resultado directo de la escasez, los altos precios de los artículos importados y el creciente costo de vida, los salarios en todas las líneas del mercado han aumentado y tales incrementos han sido continuos para mantenerse al ritmo con los precios cada vez más altos de los artículos de primera necesidad. El efecto se ha sentido, más que todo en Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, y en la parte alta del Valle del Magdalena, en lo referente a la mano de obra del sector de los transportes. Al interior, en los distritos de Bogotá y Boyacá el impacto no ha sido tan grande aún en la línea de la agricultura, debido a que los empleados de oficinas han recibido aumentos sustanciales.

Hubo, sin embargo, una disminución en la mano de obra en 1919 en el amplio y muy robusto sector cafetero, que llevó a un aumento del grano en Nueva York y el pago de salarios nunca antes vistos a los recolectores y lavadores de café, promediando en algunos distritos (particularmente en Caldas), a un diario tan alto como \$1.20 pesos oro.

Todas las ramas de la minería se vieron también afectadas en Colombia durante la guerra, no solo para los mineros locales que utilizan métodos primitivos de explotación, sino también para las grandes compañías extranjeras que operan las minas de aluvión y de socavón mediante maquinaria moderna, dragas, etc.

Los precios extraordinariamente altos del platino, un artículo de primera necesidad en la guerra -fijados por el gobierno de los Estados Unidos a \$105 la onza durante la guerra y que alcanzó niveles aún mayores durante el armisticio- atrajo un número importante

de trabajadores de la región fluvial costera hacia el occidente de Cartagena, del occidente y del norte de Antioquia y de la región costera de Buenaventura, a la tierra de aluvión del alto Atrato y del río San Juan, y la producción aumentó a pesar de las condiciones climáticas tan desfavorables de 1918, cuando las lluvias abundantes eran, por entonces, escasas y la falta de agua en muchos distritos perjudicaba el lavado del platino.

La producción de oro a gran escala la realizan grandes compañías de dragado, ubicadas en el norte de Antioquia y en los distritos de las costas occidentales ricas en oro y platino. Estas compañías se vieron afectadas directamente por las restricciones a la producción a través de los impuestos de guerra, impuesto a los ingresos altos (o las ganancias sobre el producido), haciendo que las empresas dejaran de producir y se quedaran con las tierras hasta que quitaran esos impuestos y, mientras tanto, produjeron lo mínimo para cubrir los costos de operación y mantener sus empresas en funcionamiento. De este modo, se restringió la producción de oro y los costos de operación aumentaron enormemente debido al alto precio de la maquinaria, el equipo y las herramientas de trabajo.

La demanda de platino durante la guerra y el cierre de suministro por parte de Rusia, estimuló la producción en Colombia; viejas compañías de dragado se unieron, nuevas plantas se abrieron y un nuevo campo minero fue abierto para la explotación por dragado. No obstante, las demoras en la entrega de maquinaria y su instalación en sitio, demoró la producción hasta después del armisticio y el aumento significativo en la producción fue gracias a los mineros nativos.

La guerra también afectó el desarrollo de la nueva minería de socavón y las propiedades hidráulicas en el interior. No se logró el cumplimiento en las entregas de equipo nuevo, y los altos costos de la maquinaria y de los equipos y los altísimos costos de operación, redujeron el nuevo desarrollo, excepto en algunos casos aislados, de probadas propiedades y riqueza. Desde el armisticio, sin embargo, ha habido un interés creciente en Colombia por las propiedades mineras, y se puede pensar que esta industria recibirá una mayor atención.

PRODUCTOS FORESTALES

RECUENTO GENERAL DE RECURSOS

A diferencia de los productos agrícolas del país -que son de gran variedad, por incluir la zona tropical y la templada- los productos forestales de Colombia son de naturaleza tropical. Pueden agruparse en grandes clases, como son, plantas medicinales, gomas y bálsamos, extractos naturales para tinturar materiales y madera, siendo esta última de menor importancia debido a que involucra la exportación. Los aceites de almendras, cocos y fibras son también productos potencialmente importantes, pero están poco desarrollados. Existen varios sitios con reservas cuantiosas de recursos provenientes de las palmas, como la palma de corozo y también áreas extensas de fibras naturales como el fique (una especie de penca de henequén) y la pita, de la familia de la piña, que produce una fibra larga, fina y fuerte, utilizada particularmente por los nativos. Las resinas naturales son poco conocidas e inexploradas, aunque existen en cantidades abundantes. Otro producto forestal es la tagua o marfil vegetal, que es de particular interés para los Estados Unidos, debido a que el mencionado país se está convirtiendo en el principal productor de botones del mundo.

El valor relativamente bajo y las cantidades abundantes de recursos forestales, combinados con la falta de facilidades de transporte del país, restringieron la explotación a las áreas medianamente cercanas a las costas Caribe o del Pacífico, o a aquéllas cercanas a vías fluviales del interior que tuvieran salida a la costa. Vastas áreas aisladas del interior contienen grandes cantidades de tagua, chinchona (quinina), corteza, caucho, chicle, divi-divi y otras fibras similares, pero permanecen intactas por la escasez de mano de obra y población y la ausencia de transporte, ya sea por mula de carga o canoa.

Entre los productos forestales de Colombia están los siguientes:

CORTEZAS, RAÍCES Y EXTRACTOS MEDICINALES

CORTEZA DE CHINCHONA (QUININA)

IPECACUANA

ZARZAPARRILLA

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

CÁSCARA AMARGA (TÓNICO DE CORTEZA DE HONDURAS)
CORTEZA DE INVIERNO (*DRIMYS WINTERI*: TÓNICO Y REMEDIO PARA EL ESCORBUTO)
SIMARUBA (TÓNICO: CORTEZA DE RAÍZ)
KRAMERIA (CORTEZA DE FATANA)
SPIGELIA (REMEDIO CONTRA LOS GUSANOS)
EXTRACTOS DE SÁBILA

BÁLSAMOS Y GOMAS

BÁLSAMO DE COPAIBA
BÁLSAMO DE TOLÚ
ALGARROBILLO

RESINAS, CERAS, Y BARNICES

CERA DE CARNAUBA (*CARNAUUBEIRA*)
RESINA QUIKA (*CERCIDIUM SPINOSUM. TALANE*)
PALMA DE CERA (*CEROXYLON ANDICOLA*)
PALMA DE COROZO (TAMBIÉN LLAMADA “CUESCO” O “ALMENDRA DE COROZO” EN LAS INDIAS OCCIDENTALES)
PALMA DE NOLI (ESPECIE *ELAEIS*, DE LA FAMILIA DE LA PALMA AFRICANA O PALMA DE ACEITE)
COCOS
TAGUA (MARFIL VEGETAL)

CORTEZAS Y EXTRACTOS TINTÓREOS

CORTEZA DE MANGLE
DIVIDIVI
ALGARROBO
JENGIBRE (SE ENCUENTRA SILVESTRE CERCA DE RIOHACHA)

CAUCHO Y GOMAS DE CHICLE

BALATA (*SAPOTACEAE*)
GOMA DE LIRIO
CHICLE
CAUCHO (*CAUCHO NEGRO*)
CAUCHO (DE LA ESPECIE *HEVEA* O *SIRINGA*)

MADERAS TINTOREAS Y COLORANTES

MADERA DEL BRASIL (EXPORTADA DEL DISTRITO DE RIOHACHA).
ÍNDIGO

PLANTAS MEDICINALES

Quinina

Cincuenta años atrás, Colombia era líder en la producción de corteza de chinchona o quinina. En 1875, cerca de \$9.733.000 pesos de ese producto correspondían a exportaciones, pero el cultivo en Java y en las Indias Británicas, en donde el contenido del alcaloide se aumentó significativamente mediante el uso de métodos científicos del cultivo, destruyó la industria colombiana, por la baja del precio. Ya no era rentable la recolección de la corteza en Colombia, donde la producción había disminuido gradualmente por los métodos de recolección en los que se aplicaban métodos de alto desperdicio y poco cuidado a los árboles, haciendo que la valiosa corteza en algunas ocasiones fuera inutilizable o destruida. También el producto colombiano estaba desacreditado debido a la adulteración con cortezas de apariencia similar, pero que no contienen la alta concentración del alcaloide. En Colombia hay una gran variedad de árboles de chinchona, con un contenido variable del alcaloide.

En 1879, el sulfato de quinina alcanzó un precio tope por onza de 16s. 6d (\$4.01), pero en 1883 bajó a 3s 6d. (\$0.85) y en 1885 la quinina valía tan solo 2s. 6d (\$0.61) la onza, recibiendo así la industria colombiana la estocada final.

Las grandes áreas de producción de quinina del momento eran las selvas húmedas de la cuenca sur del Amazonas, a lo largo de las cabeceras de los ríos Apaporis y Caquetá, y el árbol también se encuentra en las estribaciones de la cordillera de los Andes, al oriente y sur de Pasto.

En 1917, la visita del doctor H.H. Rusby a Colombia, decano de la Facultad de Farmacia de la ciudad de Nueva York, acompañado de un grupo de asistentes, tenía como propósito llevar a cabo una expedición para buscar drogas medicinales, en particular las diversas clases de chinchona, con la idea de descubrir una especie que pudiera producir un porcentaje mayor del valioso alcaloide en cantidades superiores a las conocidas.

Se había pensado hasta entonces que la industria de quinina de Colombia podría ser reavivada si se descubría un método sencillo de refinamiento de la corteza cruda, extractando la corteza de la selva y luego refinando el alcaloide en laboratorios. Desde entonces, no ha habido exportaciones de corteza de chinchona desde Colombia.

El país es excesivamente rico en toda suerte de plantas medicinales, palmas de cera, semillas y almendras de aceite, tintes, etc., pero como se ha mencionado, su explotación solo se ha llevado a cabo en aquellas regiones de fácil acceso, adyacentes a ríos navegables o cercanos a las costas.

Ipecacuacana

La mayor reserva de ipecacuana se encuentra en el puerto de Cartagena y se recolecta en el valle del río Sinú, al sur-occidente de Cartagena, donde la planta crece silvestre. En años recientes, se ha obtenido también en cantidades considerables a lo largo del valle del río Atrato.

La ipecacuana comercial (en forma de raíces secas), es transportada en barco desde Cartagena, y las cantidades exportadas a los Estados Unidos son:

AÑOS	LIBRAS	VALOR
		<i>En dólares americanos</i>
1915.....	115,078	\$248,524
1916.....	64,781	155,323
1917.....	26,458	42,506
1918.....	47,181	98,564
1919.....	28,071	59,167

Zarzaparrilla

La zarzaparrilla crece en las selvas más áridas de las cordilleras en los dos lados del valle del río Magdalena y se vende principalmente en Cartagena. La raíz se obtiene de una de las especies de *Smilax* (probablemente la *Smilax Ornato, Hook F.*), una planta trepadora que se enreda en los árboles grandes e imponentes. Esta planta tiene un rizoma grueso del cual se desprenden delgadas raíces cilíndricas que se arrastran varios metros a varias pulgadas de profundidad de la superficie del suelo. Estas raíces son recolectadas por los pobladores nativos y luego son secadas y empacadas en atados. Después, estos paquetes son embarcados hacia la costa para su exportación.

No se cuenta con estadísticas que muestren la cantidad exacta de zarzaparrilla que se exporta de Colombia, pero el total exportado es pequeño, comparado con la de ipecacuana ya mencionada.

El trabajo de recolección de estas plantas es irregular, pues es por temporadas, debido a que los nativos prefieren la estación seca para poder penetrar en las profundidades de la selva. No hay un sistema organizado de trabajo, a pesar de que se han otorgado muchas concesiones a extranjeros y locales para la explotación a gran escala de los productos forestales.

Estos esfuerzos han sido en vano, debido a las condiciones topográficas y climáticas y a la escasa y poco confiable mano de obra disponible, los negros y los mulatos de la

PRODUCTOS FORESTALES

regiones ribereñas no son muy dados a ir a trabajar a las zonas del interior, a no ser por una mala racha en la cosecha o por la falta de trabajo en la región de origen.

Unos pocos comerciantes de mercancías en general de Cartagena y Barranquilla tienen un amplio conocimiento de las plantas medicinales y durante años, han desarrollado el negocio recibiendo las plantas de agentes ubicados en el interior del país y que comercian con bienes (sobre todo textiles de algodón barato) con recolectores nativos.

Bálsamo de Copaiba y bálsamo de Tolú

El bálsamo de copaiba y el bálsamo de Tolú se exportan de Cartagena y Barranquilla, y se recolectan en diversas zonas del país, incluidos los valles del río Magdalena y la región sur y oriente de Cartagena. El bálsamo de Tolú toma su nombre del pueblo de Tolú localizado en la Bahía de Morrosquillo, al suroccidente de Cartagena, cerca de las bocas del río Sinú, ya que desde este puerto el mayor suministro es embarcado a Cartagena.

Cartagena y Barranquilla han exportado bálsamos a los Estados Unidos, por los siguientes valores:

AÑOS	CARTAGENA		BARRANQUILLA
	BÁLSAMO DE COPAIBA	BÁLSAMO DE TOLÚ	(TODO TIPO DE BÁLSAMO)
	<i>En dólares americanos</i>	<i>En dólares americanos</i>	<i>En dólares americanos</i>
1913	31.887	10.165	29.638
1914	14.189	.....	15.584
1915	12.517	.....	27.944
1916 .....	.....	3.726	22.150
1917	1.750	1.463	13.180
1918	3.804	.....	42.066
1919	1.767	.....	119.198
1920	(a)	(a)	97.264

(a) Cifras no disponibles

El árbol de canaima o copaiba (*Copaifera officinales. L.*) del cual se extrae el bálsamo de copaiba es una resina oleaginosa que corre a lo largo de los ductos de secreción del árbol y se encuentra en la Colombia tropical y semi-tropical, incluida el área del oriente del valle del río Magdalena, el sector sur del interior y la costa occidental. Se recolecta mediante cortes en forma de incisiones en V al tronco del árbol. Una vez hecha la cavidad en forma de plato, se descarga la resina, la cual se almacena en canecas viejas de kerosene. De un solo árbol se llenan entre tres y cuatro canecas, de 5 galones de

capacidad cada una; no obstante, el rendimiento es variable y algunos árboles apenas producen algo de resina. Cada árbol produce una determinada cantidad de resina una sola vez en la vida, pues las incisiones afectan el corazón del árbol e impiden que secreten resina una segunda vez.

Lo que sucede con las raíces medicinales y las cortezas, también sucede con el chicle y el caucho: poca organización en el proceso de recolección de los productos, un trabajo casual al destajo y por temporadas llevado a cabo por pobladores locales. En algunos casos los negros y mulatos de los valles de los ríos han vaciado las zonas aledañas a sus caseríos y ejercen un tipo de propiedad sobre el área, en un mutuo reconocimiento de posesión, que les permite abrir a machete algunos caminos y el descapote frecuente de árboles durante la temporada de corte.

El número de árboles de copaiba en un área dada varía enormemente, y en el mejor de los casos están regados por toda la selva, con muy pocos árboles por acre. No se ha hecho ningún intento por hacer cultivos extensivos de este árbol, como se ha hecho con el caucho, pero no hay duda alguna que la producción de bálsamo de copaiba se podría aumentar seriamente en Colombia, siempre y cuando se mejore el tema de la mano de obra.

Otras plantas o productos medicinales

A pesar de la gran variedad de plantas medicinales que abundan en el país, Colombia exporta, además de la ipecacuana, la zarzaparrilla y los bálsamos de copaiba y Tolú, los extractos de sábila que se producen en Riohacha en la península de la Guajira, en la plantación de un colombiano progresista, el señor Luis C. Henríquez. La cantidad exportada en 1915 fue de 253 kilos (557.7 libras) y durante los seis primeros meses de 1916, 460 kilos (1.014 libras). No se cuenta con estadísticas recientes. Esta industria está apenas en su tierna infancia, ya que es nueva en la localidad y en Colombia, a pesar de que estas plantas crecen silvestres en las inmediaciones. La sábila necesita de una tierra seca y se cosechan las hojas para extraerles el extracto de sábila durante la temporada seca, en la que el color de la planta adquiere un matiz más intenso. La sábila es muy usada a nivel doméstico en Colombia como medicina casera y se siembra en casi todos los jardines de las regiones tropicales y subtropicales del país y las hojas secas se venden en la mayoría de los mercados de los pueblos grandes. Se cree que las hojas de sábila secas se han exportado ya a otros países, pero no se cuenta con estadísticas que registren las cantidades exportadas.

RESINAS, CERAS VEGETALES Y BARNICES

En Colombia existen una gran variedad de resinas, ceras vegetales y barnices, pero su explotación ha sido menor y casi desconocida por la gente del mismo país. Sin duda alguna, muchas de estas plantas son de gran valor comercial, pero las dificultades son la falta de mano de obra y el difícil acceso a las zonas de producción.

La palma de cera es muy abundante en Colombia y dos de las especies están ya reconocidas y estudiadas. La palma de cera del oriente de los Andes es, en apariencia, distinta a la *Ceroxylon andicola* del Quindío, región de la cordillera central, pues tiene un tronco delgado de 20 o 30 centímetros de diámetro, pero crece unos 30 metros de altura y tiene una apariencia hermosa. Esta palma crece en altitudes de 1300 a 9000 pies de altura del nivel mar y se puede ver en las regiones andinas de Colombia, algunas veces en grandes extensiones y otras veces de manera aislada. Las especies de esta palma que se encuentran en la parte oriental de los Andes producen menor cantidad de cera que la variedad del Quindío, cuyo producto se asemeja a la cera de carnauba del Brasil y a la cera de candelilla propia de México, excepto que su punto de fusión de 93°C es mayor que el de la cera de carnauba que es de 84°C y el de la cera de candelilla de 70° y 72°C.

Esta cera se encuentra en las hojas de la palma y si se raspa el tronco la planta también se extrae en forma de una sustancia quebradiza, de color grisáceo-amarillento, y textura dura. La cera se refina depositándola en agua hirviendo. Esta cera ha sido empleada durante siglos por los pobladores nativos de la región andina para la elaboración de velas, pero nunca ha sido usada para fines comerciales, ni se han hecho intentos organizados para su explotación.

Al igual que la palma de carnauba del Brasil, la palma de cera colombiana satisface muchos propósitos domésticos. Los troncos, por ejemplo, se usan para hacer cercos y para la construcción de chozas; el corazón de la palma o “palmito” se usa para comer, y es un bocado delicado y agradable; las raíces tienen propiedades medicinales y las fibras se utilizan para la elaboración casera de implementos de hogar como son escobas, cuerdas, esteras, etc. La palma tiene la virtud de ser extremadamente seca, lo que la hace particularmente valiosa. La producción de cera es variable, pero en promedio, se requieren 10.000 hojas para producir 100 libras de cera.

La cera se utiliza de diversas maneras en la industria moderna. Su alto punto de fusión y la propiedad de alto brillo al ser pulida, la convierten en un ingrediente atractivo para los pisos, los muebles de madera, fonógrafos, cubiertas de cable, aislamientos eléctricos, tizas para sastres, papel carbón para copias, etc. La industria en Brasil ha aumentado

desde que estalló la guerra. Hamburgo era el mercado principal, aunque grandes cantidades de cera se quedaban en Liverpool. La cera de carnauba viene en varios grados de calidad: “pisos amarillos”, “amarillo perfecto” y “amarillo”. Las dos últimas calidades son derivados de plantas viejas y su precio es menor. La cera de carnauba se refina industrialmente mediante los procesos de fusión, presión y filtrado y se decolora mediante un tratamiento con bicromato de potasio o tierra de batán (*Terra Fullonica*). Con frecuencia se le agrega parafina para bajar el punto de fusión de la cera.

La resina “quika” es un producto reciente encontrado en la península de la Guajira en Colombia. Esta resina la produce un árbol pequeño (*Cercidium Spinsum*, *Tulsane*) cuyas hojas y tronco están recubiertas de esta sustancia, al igual que las raíces cuando se exponen a la acción del aire. Se dice que un solo árbol produce varias libras de resina, y como este árbol es muy abundante en la península de la Guajira, se cree que sería de gran utilidad comercial debido a la posibilidad de exportación.

El Departamento de Agricultura del gobierno colombiano ha enviado muestras del producto a Europa y los Estados Unidos para su análisis e introducción en el comercio.

Los indígenas de la región de Pasto tienen una industria ancestral y producen el renombrado barniz “Pasto” que utilizan para recubrir calabazos y otros utensilios de madera. Este barniz es también un producto de la palma, posiblemente de la especie *cyroxylon*, común en áreas situadas más al norte de la región.

SEMILLAS OLEAGINOSAS Y ALMENDRAS DE PALMA

En Colombia se encuentra una gran variedad de palmas de almendra, pero la industria no se ha explotado a ninguna escala, aunque un molino de aceite se construyó en Barranquilla en asociación con una compañía americana, experta en procesamiento de aceite vegetal. Esta nueva planta tritura el “corozo” o almendra de palma y refina el aceite para exportación, principalmente a Francia, donde este aceite tiene un mayor mercado que en los Estados Unidos.

La palma de corozo es abundante en toda la Colombia tropical y se encuentra de manera numerosa en las regiones costeras del Caribe, en donde crece en las espesas selvas. En aquellas tierras en las que se ha desmontado el terreno para sembrar pastos especiales para la ganadería, estas palmas se dejan para dar sombra a los animales y a futuro está el proyecto de utilizarlas para la producción de aceite vegetal, que se encuentra en grandes concentraciones y de purísima calidad en las almendras de dichas palmas. Este aceite ha sido extraído durante siglos y ha sido usado por los indígenas y los negros de las regiones tropicales como un tipo de mantequilla vegetal y como producto culinario.

La almendra de corozo es parecida a la de la palma de corozo de América Central. Esta palma crece en todas las localidades del valle del río Magdalena y en el valle del Bajo Cauca, en la región occidental de la costa.

La producción de almendras de las palmas es muy abundante, siendo de 100 libras o más el producido de cada palma en cada temporada y el porcentaje de extracción de aceite es también muy alto. Este producto será de gran importancia para las regiones costeras y el valle del Magdalena, debido a que estas almendras se recolectan fácilmente y son muy abundantes en áreas extensas; pero el problema radica nuevamente en la escasa mano de obra y los altos costos de transporte fluvial que asciende a 5 centavos por libra desde el interior en el valle del Magdalena hasta los pueblos costeros. En 1915 al señor C.T. Matías, oriundo de Bogotá, le fue otorgada la concesión del gobierno nacional por 20 años de exportación de corozo y otras almendras de palma desde las regiones del río Chiriguaná en los departamentos de Santander y Magdalena. Se espera que el pequeño molino en funcionamiento en Barranquilla sea el comienzo de una nueva y rentable industria para el país.

Otras almendras de palma que podrían ser explotadas comercialmente son las de “tucán”, conocida entre los exportadores como “almendras panameñas”. Estas almendras son más duras y gruesas que las comunes y producen entre 37 y 48 por ciento más cuando su apariencia es cremosa y grasosa; su punto de fusión es mayor al de las almendras comunes. Las almendras de tucán reportan entre \$5 y \$10 pesos menos por tonelada que las almendras de Panamá y corozo. Otras variedades de almendra de palma son producidas y embarcadas desde Brasil, Paraguay, Ecuador y Venezuela.

Cocos

La principal región productora de coco en Colombia es la costa suroccidental de Cartagena, en la que existen cultivos pequeños de propiedad de las poblaciones negras y mulatas de la región. Esta es la única parte de Colombia en donde crecen los cocos en cantidades comerciales, aunque la presencia de palmas es evidente en toda la frontera desde Riohacha hasta Panamá y a lo largo de la costa Pacífica, y es en la población de Tumaco donde se produce un coco de buena calidad debido a su ubicación en el cinturón de lluvias fuertes.

El coco es un alimento básico en la dieta de todos los estamentos sociales que viven en la costa, los valles de los ríos e incluso en ciudades al interior como Medellín. En mercados locales el precio del coco alcanza los 20 centavos por fruta, precio más alto que el que se paga en Colón por este producto, factor que asociado a la baja producción,

hace que este producto no sea para la exportación, a pesar de ser previsibles las buenas condiciones para su cultivo extensivo a lo largo de la costa de Cartagena hasta la Bahía de Urabá. Hasta la fecha, los cultivos más importantes se encuentran bordeando el Golfo de Morrosquillo, cerca de las bocas del río Sinú al occidente de Cartagena, y las almendras son llevadas al mercado de Cartagena en pequeñas lanchas y canoas de los pobladores nativos.

Existe también un comercio considerable de coco a Colón, llevado a cabo por goletas pequeñas que negocian con los nativos a lo largo de la costa e intercambian mercancías (principalmente textiles baratos de algodón) por almendras de palma, platino, polvo de oro, carne seca y productos derivados, manteca y aves vivas, que son en esencia productos de contrabando.

El valor de las exportaciones de coco en moneda americana, desde Cartagena hasta los Estados Unidos, durante los últimos seis años ha sido el siguiente: 1914, \$31.798; 1915, \$1.870; 1916, \$35,176; 1917, \$18.626; 1918, \$2.656; 1919, \$5.369.

La baja en las exportaciones de coco en 1918 y en 1919 ha sido causada por el aumento del comercio en goletas provenientes de Panamá, como ya se explicó y los bajos precios de la pulpa seca de coco en los Estados Unidos hacen más rentable el mercado de las almendras pulpas para el consumo doméstico en Cartagena.

También ha aumentado la manufactura de dulces de coco en el interior del país, en nuevas y modernas fábricas que están empezando a operar, lo que causa una mayor demanda de coco en el mercado interno. Otro factor asociado es el movimiento de población proveniente de distritos de la periferia hacia las ciudades costeras, atraídos por mejores oportunidades de empleo, mejores condiciones de vida y buenos salarios en muelles y puertos en las tareas de carga y descarga, etc. Este movimiento poblacional tiende a disminuir la salida de comestibles hacia el interior, haciendo la demanda mayor en los pueblos de la costa.

Por estas razones, los precios de los cultivos son casi tan altos como los de las Indias orientales, Centroamérica, México y las islas del mar del Sur, donde una plantación tiene un valor aproximado de \$5 por cada palma productiva mayor de seis años. Se calcula que cada palma produce en retorno \$1 neto y produce el 20 por ciento anual de su avalúo.

No se puede predecir que la producción de coco aumente en Colombia; la mano de obra es muy escasa, a pesar de que las condiciones son buenas. Recientemente se han despachado embarques grandes desde Tumaco y Buenaventura. En el primer sitio mencionado, las condiciones son ideales debido a las playas arenosas y bajas o por la amplitud de las orillas que se adentran hasta la línea de mar abierto y el poco peligro

de fuertes vientos. Al parecer, la producción de coco ha aumentado en Tumaco, pero la mano de obra afecta cualquier posibilidad de progreso.

CORTEZAS CURTIENTES Y EXTRACTOS

En el renglón de los materiales curtientes o tintóreos, Colombia exporta tres tipos: corteza de mangle, vainas de dividivi y madera de quebracho, esta última en cantidades pequeñas. El extracto de mangle se exporta a los Estados Unidos desde Cartagena en donde se abrió una importante fábrica para elaborarlo, pero tuvo que suspender operaciones por su rotundo fracaso.

La corteza de mangle se recolecta en las regiones de Barranquilla y Cartagena (siendo este último distrito el más rico en pantanos de mangle), y se consigue también en el delta del río Sinú, al suroccidente de Cartagena.

El dividivi (*Caesalpinia coriaria*) se encuentra abundantemente en la región de la península de la Guajira hacia el este y oeste de Riohacha. Este árbol crece en tierras arenosas mezcladas con arcilla, en regiones semiáridas. Las vainas que contienen los extractos curtientes son recolectadas por los nativos pobladores y exportadas desde el puerto de Riohacha. Ésta es una de las principales exportaciones de esta parte del país. Para aspectos particulares del dividivi y otros materiales tintóreos de Colombia, el lector puede remitirse al ejemplar No. 165 de la publicación *Special Agents Series*, "Tanning Materials of Latin America" ("Materiales curtientes de América Latina"), páginas 16 a 29.

Durante la guerra el dividivi alcanzó un precio de \$75 la tonelada. Una compañía en Barranquilla contrató con importadores de Nueva York a \$30 la tonelada, pero no pudo cumplir con la entrega. Las cargas marítimas de dividivi se realizan a través de pequeñas embarcaciones, en las que se pagaba \$8 por tonelada antes de la guerra y ahora de Colombia a Nueva York la tonelada vale \$24. Riohacha produce 6000 toneladas anuales y la mayoría se embarca en pequeñas goletas a compañías comerciales en Curazao, a pesar de que una firma americana, especializada en la importación de materiales tintóreos, cuenta con tres goletas con capacidad de 800 toneladas cada una y las envía a Riohacha y Maracaibo en Venezuela para recoger el dividivi y la corteza de mangle, y reciben productos comerciales para el intercambio.

El almacenamiento del dividivi empacado en sacos cubre un área de 110 pies cúbicos por tonelada. El proceso de envío resultó ser un fracaso y ahora las vainas deben empacarse en bolsas pequeñas para evitar que durante su tránsito de un sitio a otro, se pierda el fino polvo que se encuentra en las paredes interiores de las vainas. Este polvillo se remueve fácilmente una vez las vainas están secas.

Antes de la guerra los alemanes tenían prácticamente controlado el mercado de materiales para tintura o curtientes de América del Sur y se obligaba a los americanos e importadores a adquirir tales productos en Hamburgo y reenviarlos a Estados Unidos. El depósito más grande de suministro de dividivi esta en Curazao y en Riohacha, Colombia, donde en 1918 había 500 toneladas disponibles para su exportación inmediata, pero no contaba con los barcos para el envío.

La importación de Estados Unidos de materiales tintóreos de Colombia se muestra detalladamente en la siguiente Tabla:

MATERIALES TINTÓREOS	AÑO FISCAL 1916		AÑO FISCAL 1917		AÑO FISCAL 1918		AÑO FISCAL 1919	
	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR
CRUDO:								
CORTEZA DE MANGLE (TON.).....	790	\$18.220	442	\$9.169	3	\$75	230	\$5.764
MADERA DE QUEBRACHO.....	.....	.....	170	2.887	.....	.....	.....	.....
OTROS.....	.....	4.182	.....	37.445	.....	117	.....	410
OTROS EXTRACTOS EN LIBRAS...	3.221.955	281.949	2.295.932	142.064	260.687	16.154	.....	.....
TOTAL .....	.....	304.351	.....	191.565	.....	16.346	.....	6.174

El valor de las exportaciones de materiales tintóreos desde Cartagena a los Estados Unidos durante los pasados seis años se muestra en la siguiente Tabla, en moneda americana:

MATERIALES TINTÓREOS	1914	1915	1916	1917	1918	1919
DIVIDIVI	\$2.600	\$4.132	\$16.414	.....	.....	\$1.336
EXTRACTO DE TANINO	50.866	125.146	229.174	44.223	24.764	19

Nota: La cantidad de extracto de tanino embarcado desde Cartagena hacia Estados Unidos en 1917 fue de 733.751 libras, y en 1918 fue de 375.881 libras.

Unas estadísticas que resumen la actividad en los últimos ocho años, suministradas por el gobierno colombiano, muestran los totales en las exportaciones de dividivi:

(KILO = 2.2046 LIBRAS; DÓLAR COLOMBIANO = 0.9733)

AÑOS	CANTIDAD	VALOR	AÑOS	CANTIDAD	VALOR
	<i>Kilos</i>	<i>Dólares colombianos</i>		<i>Kilos</i>	<i>Dólares colombianos</i>
1906	3.531.113	124.389	1910	3.998.446	91.369
1907	5.831.827	186.118	1915	1.375.958	48.047
1908	4.688.046	125.766	1916	4.688.685	134.826
1909	3.873.272	100.588	1917	1.615.385	52.474

Nota: estas cifras muestran el total de los retornos de las exportaciones de todos los embarques desde puertos colombianos e incluyen cantidades exportadas desde Riohacha, el principal punto de salida de este producto, donde las exportaciones van a Curazao y las Antillas Holandesas.

CHICLE

Aunque muchas variedades del árbol de la especie “zapote” se encuentran fácilmente en las regiones tropicales de Colombia, tan solo en dos regiones la industria de recolección y exportación de goma de chicle tiene alguna importancia, como son el valle del Magdalena y la costa Pacífica. En la región del Magdalena el área de explotación es el Departamento de Santander, localizado al oriente del río Magdalena, bordeando el río Sogamoso. En la costa Pacífica el territorio que se destaca en este producto es la región del río Atrato, en el alto y bajo Quibdó, aunque están empezando a florecer las exportaciones de goma de lirio desde el puerto de Buenaventura en el océano Pacífico y allí se reciben chicle y goma de lirio que se envía desde el río San Juan al sur del Distrito de Quibdó; esta última región exporta a través del golfo de Urabá en el bajo Atrato, vía a Cartagena.

Antes de 1917 la existencia del árbol de zapote en Colombia era poco conocida y las exportaciones de goma de chicle a los Estados Unidos en 1916 ascendían a solo 5.218 libras por valor de \$1.784 y aún menores en 1917, cuando 2.010 libras que valían \$515 fueron exportadas a los Estados Unidos, siendo este el único comprador de chicle colombiano.

La situación de inestabilidad en México giró la atención hacia Colombia; un experto en chicle mexicano realizó una inspección de los recursos forestales colombianos y descubrió importantes extensiones del valioso árbol y les enseñó a los pobladores nativos cómo identificar los árboles correctos, cómo drenarlos y recolectar la goma, refinarla y empacarla para su exportación. En los puertos de Cartagena y Barranquilla a los comerciantes se les estimulaba para que negociaran el chicle con los nativos del interior y a los propietarios de los bosques vírgenes se les insistía en organizar la explotación de sus tierras. Durante la guerra los precios se elevaron, llegando a promedios de 70 centavos por libra una vez estimulado el interés por la exportación de este producto, pero a comienzos de 1919 los precios del producto en Nueva York bajaron vertiginosamente a tan solo 42 centavos por libra; los comerciantes suspendieron sus intentos por incentivar el comercio de este producto y lo guardaron esperando mejores condiciones del mercado.

Hay reportes oficiales de la abundancia del árbol de zapote en las selvas tropicales de Santander, así como en las regiones de los ríos Atrato y San Juan en la costa Pacífica, y muy abundante en la región de Nariño y el valle del río Patía, desde donde se están sacando pequeñas cantidades de zapote por Tumaco. No obstante, los árboles no se encuentran en cultivos extensivos, sino que se encuentran dispersos en la selva y se requieren caminos de penetración, el establecimiento de campamentos y convencer a los nativos pobladores para trabajar en su explotación. Como regla general, la oferta de trabajo es al destajo

por la recolección durante temporadas específicas del año, durante la temporada seca y cuando no se está sembrando maíz, y a baja escala en las áreas cercanas a los ríos. Los pobladores negros de la región del Atrato penetran a la selva para recolectar chicle, lirio y goma de balata cuando no están dedicados a las actividades de minería de aluvión de oro y platino por lo que la industria se desarrolla de manera irregular y su venta se realiza a través de almacenes de Quibdó, Istmina o Negria. Estos almacenes son sucursales de importadores y exportadores de Cartagena o Buenaventura y el comercio se da por el intercambio, en particular por textiles baratos de algodón.

Es muy difícil hacer que los nativos no adulteren la goma o que adopten mejores métodos de limpieza. Con frecuencia las gomas se mezclan con otras de más fácil extracción y los nativos parecen ser expertos en este tipo de adulteración para su propio beneficio. Los métodos de limpieza consisten simplemente en hervir la savia y lavarla abundantemente en agua mientras esté aún tibia, y luego la savia que ya es una masa dúctil, se presiona en moldes de madera para formar bloques en forma de ladrillos para exportación. Por norma general, la goma es de color carmelita oscuro, pero esta coloración depende del tiempo que se deje hervir y la calidad del lavado que reciba. Con mucha frecuencia los embarques del interior hacia la costa deben ser devueltos para ser hervidos y lavados de nuevo antes de su exportación. El no exponer la savia a un proceso de hervido adecuado hace que adquiera un color blancuzco y la textura sea quebradiza, y si se exagera en el proceso, adquiere un color muy oscuro y tiene muy mala apariencia. El chicle colombiano es de calidad inferior al chicle mexicano y, por tanto, su precio es menor.

El chicle más puro y de mejor calidad de Colombia se obtiene en la región de Sogamoso en Santander y se lleva a Cartagena en vapor por el río Magdalena desde Puerto Wilches para ser exportado a los Estados Unidos, vía Barranquilla. En la costa Pacífica hay muchos árboles de “lirio” (una de las especies del zapote) y son más comunes en esta región que el verdadero árbol de chicle. La goma de lirio tiene el mismo proceso de recolección y se vende localmente bajo dos nombres: “lirio de goma” cuando se exporta por Cartagena y “cauchillo” cuando se exporta por Buenaventura desde la región sur del río San Juan en la división entre el Atrato y el San Juan. La goma de lirio es muy parecida al chicle verdadero y se utiliza como sustituto del chicle y el caucho. En la costa Pacífica la goma de balata (látex o caucho natural), es mezclada con frecuencia a la goma de lirio, debido a que la de balata es más común. Los embarques para la exportación no manejan un concepto diferenciado de las clases de gomas o cauchos, pero la goma de cauchillo no debe confundirse con el cauchillo del suroriente de Colombia. El “cauchillo” en el contexto de la exportación hace referencia a la goma de lirio que sale del país por Buenaventura.

Durante 1918, 86.585 libras de chicle y goma de lirio representaron \$41.450 y fueron embarcadas desde el puerto de Cartagena hacia los Estados Unidos. Las exportaciones del país desde el puerto de Cartagena en 1919 fueron de 84.022 libras, por valor de \$37.445.

Desde Barranquilla, la carga de cauchillo a los Estados Unidos fue la siguiente: 1918, 226.872 libras, por \$65.233; en 1919, 465.043 libras, valuadas en \$136.554.

El total de importaciones realizadas por los Estados Unidos desde Colombia en 1918 fue de 690.496 libras valuadas en \$278.654, mientras que en 1919 la cantidad fue de 1.777.747 libras por valor de \$570,864.

Se tienen dudas sobre un posible aumento de la producción de chicle en Colombia en el futuro. Los árboles existen en cantidad significativa, pero se encuentran dispersos en la selva en regiones de difícil acceso y la situación de la mano de obra, como ya se mencionó, es precaria, a menos que se obtengan altos precios por los productos forestales.

CAUCHO

Varios tipos de árbol de caucho se encuentran en Colombia a lo largo de todo el territorio y se han hecho ingentes esfuerzos, a escala limitada, por cultivar las mejores calidades de caucho; las plantaciones se encuentran localizadas cerca a las bocas del río Atrato en el Departamento de Santander al interior del país y en las tierras de la costa occidental del puerto sureño de Tumaco. Recientemente, un agricultor inglés, especialista en caucho, ha mostrado interés en desarrollar cultivos en lo que ha denominado “franjas ideales de tierra”. La dificultad central que este inversionista ha enfrentado para el desarrollo de cultivos extensivos de caucho es la escasez de mano de obra seria en los distritos tropicales y los bajos precios registrados en los últimos años, debido a las exportaciones desde el Brasil que tienen poco motivados a los cultivadores locales, quienes tienen otras opciones para invertir su superávit en áreas más rentables. Una plantación de caucho en el valle del Atrato de propiedad de un comerciante sirio muy rico y de ideas progresistas cuenta con 160.000 árboles, pero su producción permanece intacta debido a los bajos precios. Esta es la plantación más grande en Colombia. En la región de valle del Magdalena a la altura de Santander hay cerca de 10.000 árboles recientes, en cultivos de iniciativa privada en procura de un lento desarrollo de esta industria en la región.

Sin lugar a dudas, las áreas más copiosas en árbol de caucho se encuentran al sur del país en la región de la cuenca del río Amazonas, en dirección a las cabeceras de los ríos Putumayo y el Caquetá. Los colombianos han establecido puestos de comercio del caucho a lo largo de tales ríos, pero este comercio ha sido invadido por mercaderes

procedentes de Iquitos, Perú, por el fácil acceso del sitio y la cercanía en su ruta. El pueblo colombiano más cercano a estos puestos es Pasto, pero no tiene salida al mar. El caucho que se saca por Iquitos no se cuenta dentro de los retornos por exportaciones colombianas, ni como originadas en Colombia.

En el censo de 1909, el territorio de Chocó reflejaba un total de 1.197.728 árboles de caucho plantados o existentes en el distrito del río Atrato, siendo quizás la fuente capital del caucho del país, fuera de la existente en las selvas del Amazonas.

Parte del caucho se lleva a Neiva, capital del Huila, cercana a las riberas del río Magdalena, pero este caucho se recolecta del sureste de la cordillera oriental, cerca de la cuenca del Amazonas. Este caucho se envía por el Magdalena hacia Barranquilla o Cartagena para su exportación. Al oriente, en los ríos Apaporis y Vaupés, los colombianos se han posicionado más firmemente en el comercio del caucho y controlan varias tribus de indígenas vigorosos. Vastas áreas de selva han sido despejadas para la recolección del caucho, tanto de la especie balata como de la especie para, pero el comercio se da hacia el sur desde el río Negro hacia Manaos en el Amazonas. La producción anual de caucho desde esta región se dice que ronda las 125.000 libras.

Para una descripción completa de los llanos y las selvas de Colombia y de las tierras del caucho al sur de los ríos Caquetá, Negro y Putumayo, el lector puede recurrir al libro *Colombia* de Phanor J. Eder.

La industria de caucho en Colombia padece de una seria carencia de mano de obra y de medios de transporte, y es poco probable que las cifras actuales de exportación de este producto aumenten de manera extraordinaria los precios del caucho en los Estados Unidos, o que en Europa se renueve el interés por el cultivo del caucho y se reactive la actividad de explotación en las selvas de la cuenca del Amazonas.

Las importaciones de caucho colombiano hechas por los Estados Unidos son las siguientes:

CLASES	AÑO FISCAL 1915		AÑO FISCAL 1917		AÑO FISCAL 1918		AÑO FISCAL 1919	
	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR
BALATA	106,727	\$ 39.200	540.616	\$243.322	316.520	\$136.058	197.113	\$89.425
GUTAPERCHA	606	190	.....	.....	.....	.....	.....	.....
CAUCHO DE LA INDIA ...	750,120	327.023	1.317,509	492.432	884.792	356.226	699.790	273.975
SUSTITUTOS DE CAUCHO DE LA INDIA....	.....	.....	.....	1,521	.....	.....	.....	.....

El caucho es el octavo producto de las exportaciones colombianas, seguido en el renglón superior por el tabaco. El caucho exportado de Colombia en 1917, sin contar el que sale del país a través del río Amazonas y de Iquitos en Perú, asciende a 723.043 dólares colombianos (1 dólar = 0.9733 de dólar americano) incluidas todas las clases y todos los puertos.

El área más productiva de caucho en Colombia (excepto las regiones selváticas) es la Intendencia del Chocó, en la región del río Atrato, donde se ha dado alguna importancia al cultivo y comercio de este producto que se exporta por el puerto de Cartagena en la costa Caribe.

Como se ha dicho antes, la industria de recolección de caucho es la más sobresaliente en ese extenso, salvaje y poco conocido territorio, siendo los comerciantes de Manaos e Iquitos los agentes más activos en el área. En los bancos del Apaporis y el río Negro, los colombianos han organizado la recolección de caucho y el mercadeo a través de acuerdos. En el resto del país, con excepción de algunos pocos cultivos, el mercado del caucho está a cargo de comerciantes de la costa que tienen sucursales o agentes establecidos en lugares como Quibdó, en la Intendencia de Chocó, Barbacoas al interior de Tumaco y Negria en el río San Juan, en el Distrito de Buenaventura. Estas sucursales intercambian mercancías (fundamentalmente textiles baratos de algodón y similares) por caucho suministrado por los nativos, los indígenas y los negros que se adentran a la selva en temporada seca y sangran los árboles con la ayuda de sus familiares o grupos de familias que acuerdan previamente las áreas por explotar y entre ellos despejan la maleza y hacen caminos a machete. Este comercio está particularmente bien organizado y cuidado en la región del río Atrato donde las firmas sirias de Cartagena han abierto varias sucursales cuyas ramificaciones alcanzan las aldeas pequeñas de negros del campo ribereño. Estas sucursales de almacenes negocian también con platino, oro, goma de lirio, chicle. Plumas de garceta, cedro y caoba, así como una variedad de productos forestales como la ipecacuana, la zarzaparrilla, etc.

Los principales almacenes en Cartagena están en permanente contacto con el mercado de Nueva York a través de sus agentes, usualmente representados para la exportación por casas de comisión que mantienen sus sucursales bien informadas respecto a la fluctuación de los precios y un muy concienzudo cálculo de los costos de transporte. La mayor dificultad ha sido protegerse de la adulteración de la goma por parte de los recolectores nativos, que conocen de sobra el ciclo de vida de las plantas forestales y están acostumbrados a mezclarlo con cauchos de más fácil recolección y menor calidad. Esta adulteración no es fácil de detectar a menos que expertos en caucho examinen y prueben la calidad. Las historias de pérdidas monumentales sufridas por exportadores

inexpertos tan solo en el puerto de Cartagena, llenarían capítulos de grandes libros, y se incluye para ilustrar cómo solo los conocedores pueden involucrarse en el negocio sin el prospecto de pérdidas.

La producción de caucho del territorio de Chocó estuvo restringida durante la guerra debido a muchos años de altos precios que se pagaban por el platino, industria de aluvión que atraía muchos trabajadores a las regiones aledañas a los ríos y quebradas.

Las condiciones de la tierra y el clima parecían ser ideales para el cultivo del caucho, en tierras adentro del puerto de Tumaco en el Pacífico, donde existe el servicio de vapor muy económico para transportar mercancías hasta puerto. Aquí el clima no es tan malsano como el de la región de Chocó. Las dificultades son las usuales, fundamentalmente relacionadas con la escasa mano de obra calificada. El promedio de la población está conformado por mulatos y negros que prefieren trabajar independientes; construyen chozas pequeñas con techo de paja cerca a algún río, ponen hojas de plátano alrededor de estacas de caña de azúcar, y luego con sus canoas o piraguas pescan del río su alimento que, junto con frutas que recogen en los campos cercanos, les permiten ser muy independientes y darse el lujo de no aceptar un empleo de ningún tipo. Cuando necesitan productos del comercio o dinero para comprar ropa, un machete o cualquier otro implemento de uso doméstico o mercancía del extranjero, se adentran en la selva y sangran su propio caucho o recolectan almendras de tagua en muy pocos días, las negocian al precio que ellos definen y vuelven a quedar desocupados durante un largo período.

TAGUA (MARFIL VEGETAL)

La almendra de tagua, también llamada marfil vegetal, es la semilla de una especie de palma (*Phyteliphas macrocarpa*, Retp.), que crece silvestre en el Perú, Ecuador, la parte occidental de Colombia y el interior de Brasil. La almendra de marfil natural al secarse y cortarse tiene la apariencia del marfil y por su consistencia puede ser cortado, tallado, brillado y tinturado con gran facilidad, por lo que se utiliza para elaborar botones, perillas para cajones y puertas, juguetes y accesorios, y reemplaza el hueso y el marfil.

La palma de tagua es de uso cotidiano y se encuentra en muchas áreas preferiblemente secas y arcillosas. La palma tiene de altura unos 10 a 20 pies y empieza a dar fruto después del sexto año. Solo las plantas hembras dan fruto y más o menos el 50 por ciento de las palmas son hembras. Las almendras nacen en vainas o cabezas que pesan alrededor de 20 libras y son casi tan grandes como una cabeza humana y producen

entre seis y nueve almendras cada una. Las almendras son del tamaño de una papa pequeña y tienen forma ovalada, de grano diminuto y duro, de composición blanca y se parece muchísimo al auténtico marfil en todas sus características.

El gobierno colombiano otorga la explotación libre de los cultivos de tagua a las personas del país y grava en un 3 por ciento, *ad valorem*, por la exportación, impuesto que se cobra en el puerto de salida.

Las almendras de Tagua se recolectan en muchas regiones de Colombia, pero la naturaleza pesada y gruesa del producto, junto con su bajo precio en relación con el peso y el volumen, restringe la industria de recolección de almendras a las áreas adyacentes a la costa o los ríos navegables para un rápido y económico acceso a los mercados. La recolección de tagua es una actividad propia de la región que rodea el río Magdalena en Colombia hasta Puerto Wilches y su afluente para el mercado es el río Carare en su punto de confluencia, que es Puerto Berrío, a unas 460 millas de Barranquilla. En este distrito del Departamento de Santander parece que existen extensiones naturales de palma de tagua, mayores que las existentes en áreas accesibles a lo largo del río. Esta actividad comercial es la que genera mayor ocupación de los pobladores nativos de este distrito. Sin embargo, no se mueve mucha carga de tagua a través de vapores, debido a que las tasas por embarco son muy altas. La forma de transporte más utilizada es la canoa de los nativos, hechas de madera o bambú que al llegar a Barranquilla son también vendidas junto con la carga de tagua.

También hay tagua en cantidades a lo largo de la costa Pacífica, al norte de Buenaventura y comerciantes pequeños se están organizando para recolectarla y llevarla a Buenaventura y Panamá en goletas y pequeños veleros. Las taguas son llevadas a puerto por negros nativos que reciben a cambio del transporte otras mercancías. Las mismas condiciones se dan en la costa sur donde abunda la palma de tagua, lo mismo que en Ecuador y Perú, siendo Ecuador el principal exportador de tagua de toda América del Sur. Cantidades considerables de almendra de tagua se despachan a Cartagena a través del río Atrato y la región suroccidental del puerto, mientras que Barranquilla exporta la tagua que llega desde el Magdalena.

El comercio de la tagua no tiene mayores dificultades, aparte del transporte. Solo requiere que se recojan las almendras del suelo una vez caen del árbol por estar ya maduras. El transporte se organiza con comerciantes de ciudades costeras quienes compran la carga directamente a los que la tienen lista en el interior y de esta manera controlan el mercado. Hasta la fecha, estos comerciantes dependen para sus ventas, por completo, del mercado de los Estados Unidos, aunque antes de la guerra la Gran Bretaña y



SPECIAL AGENTS SERIES # 2006.

FIG. 4. PLAZA DE SAN NICOLÁS, BARRANQUILLA (A LA DERECHA, BANCO MERCANTIL).

SPECIAL AGENTS SERIES # 2006.



FIG. 5. ESCENA CALLEJERA, BARRANQUILLA.

SPECIAL AGENTS SERIES # 2006.



FIG. 6. BARCOS Y CASSETAS EN EL AGUA, BARRANQUILLA.

Alemania demandaban grandes cantidades de este producto. Alemania era el mayor consumidor. El cierre del mercado alemán durante la guerra afectó de tal manera los precios que se apiló el producto en los puertos, sobre todo en Ecuador, esperando que mejoraran las condiciones. A los comerciantes de tagua se les ofrecían tan bajos precios que los nativos dejaron de recolectarlas.

La fabricación de botones es el uso principal de la tagua o marfil natural, aunque tiene otras aplicaciones, por ejemplo para fabricar juegos de ajedrez, mangos para sombrillas, fichas para póker, etc., y últimamente las usan para una gran variedad de adornos y utensilios. El proceso de elaboración de botones es variado y complejo y requiere de maquinaria específica. Las indias occidentales, Centro y Sur América perciben al año alrededor de \$2.3000.000 por la tagua y no producen los botones, tan solo suministran la materia prima, de acuerdo con un informe de octubre de 1917 de la Pan American Union. La compañía fabricante de botones de Newark (The Button Manufacturer Corporation of Newark, N.J.), abrió una sucursal de su fábrica en Ciudad de Panamá (1917) para hacer botones de marfil natural; esta planta está en capacidad de procesar hasta 100 toneladas de materia prima al mes y planea aumentar dicha capacidad a 6000 toneladas anuales. Las almendras proceden de Ecuador, Colombia y Panamá y deben ser sometidas al proceso de secado durante tres semanas antes de ser cortadas para la hechura de botones. Solo se contrata personal local.

Las almendras de tagua que se exportan desde Cartagena se obtienen de las regiones aledañas a los ríos Sinú y Atrato y se transportan en canoa. Usualmente, se mezclan los lotes de procedencia lo que hace necesario que se tenga que secar toda la carga y luego seleccionarla. A menudo hay que pelar la almendra antes de su exportación. Por la tagua debidamente secada y seleccionada, como es natural, se paga un mejor precio en los mercados extranjeros. Durante la recolección de la almendra se tiene poco cuidado en pre seleccionar la tagua y, por este motivo, con frecuencia se le califica como defectuosa, recibiendo el nombre de “tagua cartagenera”, nunca comparable con la “tagua ecuatoriana”. No se ha hecho ningún esfuerzo por cultivar la tagua de manera organizada, tal vez debido a su crecimiento profuso en los distritos en los que también se consigue el caucho silvestre.

En tiempo ordinario, Alemania era el mejor mercado para la tagua procedente de Cartagena seguido por Italia, en menor proporción, debido a que exigía tagua de alta calidad. Las taguas peladas y lavadas han obtenido precios de hasta \$75 y \$90 por tonelada. Como ya se dijo, Ecuador es el mayor productor de marfil natural, habiendo exportado en 1913 un total de \$2.000.000 en tagua. Colombia exportó,

PRODUCTOS FORESTALES

ese mismo año, \$900.000, equivalentes a 11.600 toneladas cúbicas, lo que significa que la tonelada métrica se pagó a \$77.57. El precio más alto obtenido por la tagua colombiana fue de \$128 por tonelada pagado por Alemania en 1914. El impuesto a la exportación fue del 3 por ciento.

Las importaciones de los Estados Unidos de tagua colombiana se muestran a continuación:

AÑOS	LIBRAS	VALOR
		<i>En dólares americanos</i>
AÑO FISCAL 1916	11.119.019	335.545
AÑO FISCAL 1917	14.423.369	494.806
AÑO CALENDARIO 1918	10.782.517	386.720
AÑO CALENDARIO 1919	5.534.369	254.828

Las estadísticas del gobierno colombiano de las exportaciones de tagua entre 1906 y 1917, inclusive, son:

AÑOS	KILOS	VALOR	AÑOS	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
1906	5.354.276	192.661	1912	11.598.512	754.708
1907	7.521.239	262.657	1913	11.650.762	819.422
1908	4.419.740	178.334	1914	7.120.835	327.086
1909	8.457.530	468.796	1915	7.056.048	343.264
1910	10.096.825	788.096	1916	8.555.057	451.292
1911	10.989.605	739.420	1917	5.135.241	300.898

ÍNDIGO

Durante tiempos coloniales, Colombia producía grandes cantidades de índigo que se obtenía de amplias plantaciones de propiedad de los españoles, ubicadas en las costas, cerca a Cartagena, donde la mano de obra se basaba en el uso de esclavos. Con la independencia y la liberación de los esclavos, la industria tuvo una fuerte caída de la que nunca se ha recuperado, y ahora en tiempos modernos, la invención de los colorantes de anilina ha afectado el mercado de todos los colorantes naturales, como es de público conocimiento.

Aun así, pequeñas cantidades de índigo se exportan de Colombia. En 1915, por ejemplo, exportaciones por \$3.093 fueron enviadas a los Estados Unidos y en 1916 por \$3.298, principalmente desde el puerto de Cartagena.

MADERAS NOBLES Y CEDRO

Para mayor información sobre los recursos madereros, el lector puede consultar el libro *Lumber Markets of the West and North Coasts of South America* (*Mercados madereros de las costas norte y occidente de Sur América*), Serie Agentes Especiales, No. 117, páginas 104-117. Este libro contiene nombres, precios, usos, etc., de las maderas nobles nativas de valor comercial, cifras relacionadas con las importaciones de maderas extranjeras precios y otros datos importantes.

La riqueza natural de Colombia es inmensa, pero la mayoría es inaccesible, y entre las mayores dificultades que se afrontan está el transporte, la escasa mano de obra y el clima tropical. En el pasado el gobierno ha otorgado muchas concesiones sobre grandes extensiones de tierra con el privilegio exclusivo de explotación de selvas, pero dichas concesiones han demostrado ser un fracaso del tan deseado desarrollo en carreteras e industrias, que tampoco surgieron de tal decisión. Hay muchas clases de maderas nobles que se usan en el país para uso doméstico y las maderas finas abundan en el territorio, pero de manera esparcida en la selva. Estos árboles no se encuentran concentrados y tan solo una o dos especies están sembrados en un área de un acre o posiblemente una milla cuadrada, con frecuencia en lugares en los que el costo del transporte es muy alto.

Se ha hecho poca tala de árboles. Existen pocos aserraderos en el país y están localizados en la costa o cerca de ríos navegables. El aserradero más importante del país es el de los hermanos Abuchar en Sautatá, situado a 30 millas de las bocas del río Atrato y a 6 millas del mar por vía aérea. Este aserradero tiene una capacidad de 15.000 pies-tabla diarios de cedro y su demanda promueve el cultivo de 10.000 nuevos árboles anuales para los troncos que requiere el aserradero para trabajar a plena capacidad. Algunas compañías americanas han mostrado interés en el desarrollo de la industria maderera en Colombia, sobre todo caoba o cedro, pero su experiencia no ha sido muy motivadora. Un inversionista gastó \$11.000 en el trabajo de reconocimiento del Magdalena, pero encontró que este emprendimiento era muy riesgoso a cualquier escala de operación. La mayor dificultad es el área y la industria ha mostrado un retroceso en lugar de crecimiento; las demandas del mercado local son muy reducidas y los costos de envío son demasiado altos para permitir la operación a gran escala.

PRODUCTOS FORESTALES

El roble colombiano es de gran demanda en Europa y en los Estados Unidos, pero no es en realidad el auténtico roble, aunque su calidad, para ser una imitación, es excelsa en el mercado de hoy. Se dice que el roble auténtico crece en Colombia, pero no en cantidades comerciales. El roble colombiano es de la especie *Cariniana pyriformis*, mientras que el auténtico es de la especie *Swietenia mahogany*. Desde una perspectiva botánica, los dos árboles son diferentes, a pesar de que las maderas son similares en grano y color¹.

Una compañía americana abrió en 1916 un aserrío en el puerto de Guapi en el Pacífico (en el Departamento del Cauca), al sur de Buenaventura, centrando su acción en el cedro que se pensaba abundante en la región, pero esta planta cerró muy poco tiempo después de haber iniciado sus operaciones y ya no presta servicio. Hay informes de la existencia de mucho cedro y caoba en ciertos sectores a lo largo de la costa norte de Buenaventura, al norte del río San Juan en la frontera con Panamá, pero hasta donde se conoce, no ha habido intento alguno por explotar la madera en esta región.

Las siguientes son las cantidades anuales estimadas de madera que se importa de los Estados Unidos a Colombia, con base en la demanda normal:

TIPOS	BARRANQUILLA	CARTAGENA	SANTA MARTA	MEDELLÍN	BOGOTÁ	TOTAL
	<i>Pies</i>	<i>Pies</i>	<i>Pies</i>	<i>Pies</i>	<i>Pies</i>	<i>Pies</i>
PINO AMARILLO DEL SUR.....	1.000.000	600.000	60.000	.....	.....	1.660.000
PINO BLANCO AMERICANO.....	120.000	40.000	20.000	.....	.....	180.000
MADERAS NOBLES NATIVAS.....	2.500.000	1.800.000	300.000	3.400.000	2.960.000	10.960.000
OTRAS MADERAS AMERICANAS	100.000	35.000	20.000	.....	.....	155.000
TOTAL.....	3.720.000	2.475.000	400.000	3.400.000	2.960.000	12.955.000

Las exportaciones de cedro y caoba a través del puerto de Cartagena hacia los Estados Unidos durante 1917 fueron de 1.277.249 pies, avaluado en \$63.863; durante 1918, 1.200.639 pies por un monto de \$71.887; y durante 1919, 603.900 pies avaluados en \$49.339. Las cantidades mencionadas corresponden a cedro del río Sinú y del río Atrato puesta en Cartagena mediante barcazas y planchones desde el aserradero de Sautatá, a 30 millas de las bocas del río durante la estación de aguas altas y con destino a Puerto Rico para intercambiarlo por cajas de cigarros.

Las estadísticas del gobierno colombiano muestran las maderas exportadas entre 1906 y 1917, en la siguiente Tabla:

¹ Ver la circular de Servicio Forestal – Forest Service Circular - 185 (Washington, 1991).

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

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

AÑOS	CANTIDAD EN KILOS	VALOR	AÑOS	CANTIDAD EN KILOS	VALOR
		<i>En dólares americanos</i>			<i>En dólares americanos</i>
1906	4.276.038	92.331	1912	686.768	15.268
1907	6.342.538	117.381	1913	347.839	41.601
1908	2.738.458	49.565	1914	2.654.702	49.398
1909	5.558.957	101.290	1915	2.360.114	46.892
1910	6.197.184	124.109	1916	2.204.464	46.740
1911	5.394.742	123.685	1917	3.597.607	74.723

No existen estadísticas detalladas que muestren las medidas de estas maderas o las clases en las cuales estas cantidades puedan ser agrupadas; el cedro y la caoba son, no obstante, las maderas más comunes.

El Departamento de Aduanas de los Estados Unidos reporta los siguientes retornos de importaciones procedentes de Colombia:

CLASES	AÑO FISCAL 1916		AÑO FISCAL 1917		AÑO FISCAL 1918		AÑO FISCAL 1919	
	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR
MADERAS PARA MUEBLES SIN PROCESAR	<i>1,000 pies</i>		<i>1,000 pies</i>		<i>1,000 pies</i>		<i>1,000 pies</i>	
CEYRO.....	25	\$1,250	847	\$49,158	993	\$84,064	450	\$32,322
CAOBA.....	1,444	90,000	413	30,686	318	31,664	368	29,624
OTRAS.....	.....	.....	.....	70	.....	51	.....	.....
ASERRADA CORTADA.....	.....	.....	38	1,520	.....	.....	.....	.....

Hay poco movimiento de maderas nobles y troncos de cedro de Tumaco y Buenaventura para el embarque en Colón hacia los Estados Unidos, y hay mayor movimiento de caoba y guayacán (*lignum-vitae*). Estos embarques son de bajo costo debido al corto recorrido y las embarcaciones son dos pequeños vapores que se mueven entre el Canal de Panamá y los dos puertos ya mencionadas.

INGRESOS DEL GOBIERNO DERIVADOS DE LOS PRODUCTOS FORESTALES ESTADÍSTICAS DE EXPORTACIÓN

El gobierno colombiano recibe ganancias anuales por la exportación de productos forestales, entre ellos de los impuestos *ad valorem* del 3 por ciento por la tagua. A partir del 1 de marzo hasta febrero 28 de 1919, estas ganancias fueron de 16.721 dólares

PRODUCTOS FORESTALES

colombianos. El año fiscal que finalizó el 28 de febrero de 1918 reportó entradas de 24.526 dólares. Las estadísticas del gobierno colombiano para 1916, bajo el renglón de “productos vegetales”, reportan las siguientes exportaciones de productos forestales:

(KILO = 2.2046 LIBRAS; DÓLAR COLOMBIANO = 0.9733.)

CLASES	KILOS	VALOR	CLASES	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
ÍNDIGO	3.070	7.326	TÉ DE MATE.....	996	102
SÁBILA	460	80	CORTEZA DE MANGLE.....	780.397	9.743
BÁLSAMO DE COPAIBA.....	5.322	2.823	MADERAS.....	1.873.047	41.639
BÁLSAMO DE TOLÚ.....	49.228	22.076	MADERA DE BRASIL.....	142.000	2.440
CAUCHO.....	459.883	356.527	QUEBRACHO.....	70.000	1.100
CAUCHO DE BALATA.....	124.011	95.210	MADERAS:		
GOMA DE NÍSPERO.....	10.528	8.947	• MORA.....	111.811	1.498
COCO.....	698.265	36.185	• LIGNUM VITAE.....	7.500	60
ACEITE DE CANAIMA.....	237	680	CORTEZA DE QUININA....	860	140
DIVIDIVI.....	4.688.685	134.826	IPECACUANA.....	29.717	90.611
EXTRACTOS DE TANINO	1.261.531	108.039	ZARZAPARRILLA.....	5.379	13.767
GOMA DE COPAL.....	1.890	691	ALMENDRAS DE TAGUA....	8.555.057	452.292

Los retornos del gobierno por exportaciones de productos forestales durante 1918 fueron:

CLASES	KILOS	VALOR	CLASES	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
INDIGO	650	1.600	CORTEZA DE MANGLE	81.120	2.843
BÁLSAMO DE TOLÚ	48.070	34.034	MADERAS DE CEDRO Y CAOBA	2.402.000	73.995
BÁLSAMO DE COPAIBA.	1.906	1.412	OTRAS MADERAS.....	115.620	3.019
CAUCHO.....	228.586	155.521	CORTEZA DE QUININA.....	2.925	960
CAUCHO, BALATA.....	455.449	315.823	ZARZAPARRILLA.....	22.301	64.856
ACEITE DE CANAIMA....	12.914	7.188	IPECACUANA.....	201	321
COCO.....	333.356	10.517	RESINA DE ALGARROBA.....	454	100
DIVIDIVI.....	3.237.621	123.636	MADERA DE SANDE.....	39.854	35.980
GOMA DE CHICLE.....	12.377	2.743	CAGUA.....	6.352.311	387.202
TINTES NATURALES.....	15.608	339	ACEITE DE COCO.....	16.546	2.320
MADERA TRATADA.....	8.000	260	ACEITE DE COROZO.....	36.200	10.503
TRONCOS DE CEDRO....	66.100	3.652	ACEITE DE CASTOR (RICINO)....	1.695	1.780

MINERÍA

INTRODUCCIÓN

Durante los tiempos coloniales, la minería del oro era la fuente principal de riqueza y la industria más importante del país. Colombia era, entonces, el país de mayor producción de oro de las colonias españolas del Nuevo Mundo y el segundo después de Perú y México en otros minerales. Se estima que para el tiempo de la conquista (1537) hasta 1882, un total de 876.774 kilos de oro (kilo = 2.2046 libras) fueron producidos por Colombia, por un valor estimado de \$582.704.000 con un adicional de \$47.000.000 de ingreso por cuenta de las exportaciones de plata. Otros cálculos de 1875 estimaron que el gran total de producción de oro alcanzó \$818.454.000 con un adicional del 6 al 10 por ciento por el producido de la plata.

La minería es aún la industria principal de dos sectores grandes del país y se cree que el potencial en recursos mineros del país supera los recursos agrícolas, comerciales e industriales y atraerá la inversión de capital extranjero. La historia pasada de la minería en Colombia y las observaciones realizadas por investigadores modernos en el campo minero justifican este interés. Tan solo en tres productos Colombia es dueño de grandes recursos: platino, petróleo y carbón. Colombia es ahora la principal fuente de platino, ya que los campos de Rusia no están produciendo a plena capacidad. El petróleo es un desarrollo reciente que promete una altísima producción de crudo de alto grado en el futuro cercano. El carbón es otro producto importante debido a la proximidad de los depósitos sobre todo al Canal de Panamá, lugar en el que se requiere el carbón como combustible para las embarcaciones que utiliza el Canal.

Se encuentran también depósitos de hierro en la región donde están las reservas de carbón, pero no es de tan fácil transporte al mar. Existen evidencias de la existencia de cobre, tanto al oriente como al occidente de la región. Minerales como aluminio, níquel, plomo, mercurio líquido y otros se encuentran también en abundancia. Hay grandes bancos de diatomita, materiales de cemento y asbesto y en el alto Magdalena se encuentran importantes depósitos de asfalto.

Se han explotado dos depósitos de hierro, pero a baja escala. Los metales de menor valor no han sido explotados debido a las dificultades que se presentan por la topografía y el clima del país y, en general, por la falta de medios de transporte ágiles y de bajo costo.

Los costos de importación para maquinaria y equipo moderno para la explotación minera son muy altos debido a la naturaleza quebrada del terreno y sólo se justifica para depósitos de alto grado en donde queden ganancias bajo las condiciones ya descritas.

Antes del descubrimiento de oro en California y Australia, Colombia cubría la demanda de oro de Europa. Las cifras oficiales del gobierno registran que la producción de oro entre 1876 y 1892 fue de 79.437 kilos, avaluados en \$52.792.973 y de plata entre 1880 y 1891 fue de cerca de 234.000 kilos, avaluados en \$11.676.000. Las siguientes estadísticas de exportaciones de polvo y barras de oro sacadas del país de manera privada para evitar el pago de impuestos de exportación, pueden parecer un poco conservadoras, para describirlo de alguna manera y no son exactas:

AÑOS	ORO			PLATA		
	KILOS	ONZAS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>	KILOS	ONZAS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>
1893	4.353	.....	2.892.800	52.511	1.688.230	1.320.126
1894	4.339	139.516	2.892.800	52.511	1.688.230	1.063.610
1895	4.890	154.000	3.183.000	53.500	1.720.025	1.122.965
1896	5.416	174.165	3.600.000	51.200	1.646.080	1.104.384
1897	5.868	188.679	3.900.000	51.200	1.646.080	985.191
1898	5.567	179.003	3.700.000	51.200	1.646.080	971.187
1899	3.462	111.272	2.300.000	109.531	3.521.563	2.098.147
1900	3.462	111.272	2.300.000	87.089	2.800.000	1.719.480
1901	3.114	100.145	2.070.000	78.380	2.520.000	1.485.540
1902	3.561	120.831	2.500.000	.....	.....	.....
1903	4.098	131.785	2.724.000	.....	.....	.....
1904	2.970	95.520	1.974.000	.....	.....	.....
1905	2.970	95.520	1.974.000	31.103	1.000.000	603.500
1906	3.296	105.966	2.190.522	30.482	980.000	654.552
1907	4.898	157.471	3.255.311	.....	.....	.....
1908	4.530	145.649	3.010.565	.....	.....	.....
1909	4.660	150.000	3.100.500	.....	.....	176.127
1910 .....	.....	279.342	3.369.941	.....	.....	407.690
1911	10.574	.....	3.751.632	.....	.....	210.233

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA MINERÍA EN COLOMBIA

El siguiente es un recuento tomado de *Colombia* escrita por Phanor J. Eder, páginas 168-178¹:

En términos generales se puede afirmar que los distritos mineros de Colombia son aquéllos que fueron descubiertos y trabajados por los españoles en las divisiones políticas históricas de Antioquia, Cauca, Santander y Tolima. Hacer mención de todas y cada una de las minas de socavón y lugares de explotación de aluvión llenaría una gaceta de información exclusivamente de Colombia; podemos mencionar datos generales de las regiones más importantes y de aquéllas en las que están más interesados los inversionistas de capital extranjero.

Antioquia, la región minera por excelencia

Antioquia ha sido siempre la principal región minera y mantiene aún liderazgo en posesión tanto de depósitos de cuarzo como de minas de aluvión. Muchas de estas minas han sido explotadas desde el tiempo de los españoles y aun antes, cuando el territorio era puramente indígena. Un ingeniero francés lo señaló así²: “los depósitos mineros de Antioquia son quizás los más ricos del mundo, a la espera de una mano generosa de capital que reconozca su inmenso valor”.

Se puede afirmar que esta región de empinadas montañas circundadas por barrancos, riscos y quebradas, casi todas con contenido aurífero, constituyen el capital inmenso de oro de este país. A duras penas sólo una milésima parte de los depósitos han sido explotados. Hay oro por doquier -en cantidades variables, es cierto, pero vale la pena su explotación y arduo trabajo-”.

Entre las minas de aluvión más activas a la fecha se encuentra la del río Nechí cerca a Zaragoza, el pueblo principal de la región en el que hay navegación de vapor desde Nechí, Cauca y el Magdalena hacia Barranquilla. La gran cantidad de oro que ya ha sido extraída de las arenas auríferas de este sector no ha impedido su presente explotación. La producción la realizan los nativos pobladores, de manera independiente, pues prefieren trabajar por su cuenta y un buen número de extranjeros, especialmente americanos y franceses, que han tenido éxito trabajando con monitores hidráulicos a gran escala y explotan el oro mediante zanjas y túneles.

Los desarrollos más interesantes en el momento son las operaciones de dragado de Pato Mines (Colombia), (Ltda.) una compañía subsidiaria de Oroville Dredging Company, de reconocido éxito en California. La compañía ya se ha expandido en 1911 al precio de compra de sus propiedades, las cuales han sido pagadas mediante acciones equivalentes a casi medio millón de dólares para construir una

¹ El objetivo de la reproducción de este texto es presentar al lector un panorama concreto y comprensible de la minería en general y la posibilidad de que se convierta en una excelente industria en Colombia.

² Demangeon: *L'industrie Aurifère en Colombie* (Paris, 1906, 1907). Ver también Granger and Treville: *Mining Districts of Colombia* (Tr. Am. Inst. Mining Eng., vol. 28, 1898).

represa permanente de 65 pies de alto, con recubrimiento en mampostería de 15.000 yardas cuadradas, la más grande que se haya construido en Colombia. Esta compañía requerirá de \$174.000 adicionales, para solventar éstos y otros cuantiosos gastos. Los depósitos de gravilla existentes en la cuenca de Pato hacen más gravosa la inversión y se pondrá mucha atención al tema de salud. Con la experiencia de la compañía en otros países y los recursos con los que cuenta, sin duda será una industria exitosa que borraré el pasado infortunado de los emprendimientos de dragado en Colombia.

Las minas de veta se abrieron en Antioquia hacia 1581 y su explotación se mantuvo durante el dominio español, pero con resultados inferiores debido a los métodos rudimentarios utilizados en esa época. En 1825 se explotaron las minas de Anorí y poco tiempo después un inversionista inglés, el señor James abrió los primeros molinos en Anorí para triturar la malaquita, ejemplo que pronto fue imitado en las minas de Amalfi, Remedios, la Bolivia, Zancudo y Frontino. En 1851, el señor Tyrrell Moore, otro ciudadano inglés, abrió en Titiribí una planta para la fundición de metales de esa rica región, incluidas las minas de Zancudo, a pesar de que sus propietarios hicieron su propia fundición bajo la dirección del alemán Reinold Pascke y los trabajos de Moore, con una inversión de 120.000 libras esterlinas, resultó ser un fracaso. Otros fracasos desastrosos, en especial los sufridos por compañías inglesas (los ingleses han preferido las minas de cuarzo, mientras que los americanos se han orientado por el aluvión), han afectado la larga y exitosa historia minera de Colombia, pero no fueron causados por la introducción de maquinaria de mayor costo que las ganancias, ni por la calidad de la aleación, sino por la administración, tanto de las empresas mineras locales como de las extranjeras.

Uno de los ejemplos más recientes es el de Frontino & Bolivia Mining Co. (Ltd.) que compró en 1852 la mina Frontino y algunas otras vecinas a Remedios (el sector minero más importante de Colombia). Luego de los desaciertos administrativos, se ha convertido en un emprendimiento exitoso por su buen manejo y las ganancias obtenidas de la minas de Colombia. Durante los últimos años los costos se han incrementado y los costos apenas se compensan con las ganancias, pero se ha dedicado a invertir en equipo, en una planta generadora de energía y otros desarrollos que asegurarán, en concepto de los ingenieros, ganancias por 3000 libras esterlinas mensuales. Informan, además, que las dos minas principales, “La Salada” y “El Silencio”, están todavía en etapa incipiente y la otra propiedad “Marmajito-Cogete” es muy prometedora. Otra mina prominente del mismo distrito, que se pensaba que era de la misma veta, es la de “San Nicolás”, explotada por una compañía francesa; esta mina fue la primera en introducir el proceso con cianuro en Colombia.

Escasamente inferior en producción a la de Remedios es la mina de Titiribí. Aquí se encuentra la gran mina de oro y plata de “Zancudo”, que ya hemos mencionado, y sus anexos, de propiedad y administración, muy exitosa por cierto, de colombianos¹; originalmente se explotaba el oro y

¹ La mayoría de las acciones o derechos están en cabeza de la Compagnie Unifiée du Zancudo (capital 4.000.000 francos), pero los accionistas son en su mayoría colombianos.

luego la plata que pronto se convirtió en la explotación más importante, alcanzando en algunos años los tres cuartos de millón de dólares. Cuenta además con la ventaja de estar situada al pie de un gran depósito de carbón, con cómodo acceso a Medellín, el centro comercial y capital política del Departamento de Antioquia, el segundo de la República. Se abrió una oficina de fundición y ensaye en Medellín en 1858 y otras dos en la década de los ochentas. La sede para la acuñación de monedas de oro y plata cerró por largos años y recientemente reabrió sus puertas. Existe también una Facultad de Minas muy bien acreditada en donde se forman ingenieros competentes; los antioqueños son mineros por naturaleza. Las clases bajas proveen una mano de obra excelente¹, lo que hace que esta saludable región (saludable debido a sus montañas que se elevan hasta los 5000 metros de altura), tenga una ventaja sobre otras partes de Colombia; entre las clases media y alta se consiguen ingenieros y administradores de minas. Algunas de las minas mejor administradas y más rentables del país, además de “Zancudo”, son “La Constancia” y “Solferino” en Anorí y “La Cascada” en Manizales, que son operadas y dirigidas por ingenieros colombianos; muchos antioqueños se han vuelto ricos gracias a la industria minera.

Región de Marmato y Supía

Otra región rica es la de Marmato y Supía. Las minas que llevan los mismos nombres, pertenecen al gobierno y se encuentran arrendadas. En 1825 la firma londinense Goldschmidt & Co., tomó en arriendo las minas y aportó mucho al mejoramiento de los métodos de explotación minera. En el momento, se encuentran arrendadas a la compañía Mining & Exploration Co., de Londres la cual le paga al gobierno una renta anual de 3200 libras esterlinas. Les están instalando luz eléctrica y en un informe oficial se reporta que “El desarrollo energético en las profundidades de una de las minas arrendadas a esta compañía ha dado tan excelentes resultados que ya se ha confirmado anticipadamente la adquisición de una planta de 6000 toneladas, la que ya ha sido embarcada para el envío”. Cercana a ésta, se encuentran las minas “Echandía”, causantes del enriquecimiento de un colombiano de apellido Chávez, y la mina de “Pantano” que ha sido administrada exitosamente por la Western Andes Mining Company. Todas estas minas están situadas en la cordillera occidental, no muy lejos del río Cauca, a todo lo largo de las montañas que rodean el Valle del Alto Cauca, donde se explota el aluvión y el cuarzo, aunque hasta ahora, a escala insignificante. Las recientes adquisiciones de sindicatos franceses y belgas, que han comprado diversas opciones, prometen un desarrollo más activo en el sector. Hacia el sur, cerca de Pasto, en la frontera con Ecuador se ha abierto una nueva región reciente, donde se ha reportado la existencia de cientos de minas, sobre todo en el distrito de Samaniego y Mallama, en las que un número importante de ingleses y americanos han instalado maquinaria moderna y están explotando cuarzo de buena calidad.

¹ La mano de obra es escasa debido a que los hombres prefieren extraer oro por su cuenta, y no los motiva ni siquiera la buena remuneración ni los beneficios ofrecidos por la grandes compañías exploradoras.

Laderas orientales de la cordillera Central de los Andes - la cordillera Oriental

En las laderas orientales de la cordillera Central de los Andes hay varios sitios de interés. La región de Mariquita, que era famosa en tiempos de los españoles, está activa de nuevo; en este rango se encuentran “Santa Ana” y “La Manta”, minas de propiedad del gobierno, adquiridas mediante herencia de la corona española, con más importancia histórica que real a la fecha. Fue aquí donde en 1785 un ingeniero de minas de reconocido nombre, d’Elhuyar fue traído a estas tierras por el virrey para iniciar la explotación mediante el método de toneles (Proceso de Freiberg). Durante los 11 años que estuvo a cargo, se registraron costos de operación de \$232.641, contra una producción bruta de \$27.247. Cuarenta años más tarde la firma inglesa Herring, Graham & Powles tuvo una experiencia similar, y abrió obras de fundición a alto costo por un lapso de 13 años a un precio de 200.000 libras esterlinas y ganancias por ventas de plata de 28.000 libras esterlinas. Los años siguientes a esta experiencia les permitieron tomar correctivos y lograr mejores ganancias en los años siguientes.

En la actualidad las minas están arrendadas a la compañía anglo-colombiana, Colombian Investment Co., de Londres. Las minas de oro en el Distrito de Tolima, con muy pocas excepciones, son ricas superficialmente, pero el oro es escaso a profundidades de 10 a 20 brazas (1 braza = 6 pies = 1.83 metros), siendo más abundante la explotación por aluvión, ya que da mejores resultados. En esta región las minas más importantes son las explotadas por la North Tolima Mining Co., de Londres, localizadas en Frías. Desde su redescubrimiento en 1870, el trabajo de explotación ha sido continuo; en 1895 la plata obtenida de la explotación era un poco menos de \$800.000. La compañía fue organizada en 1910 con un capital de \$100.000 libras esterlinas y ha realizado exportaciones cercanas a 1600 sacos (65 kilos cada uno) de plata anuales, que se sacan a lomo de mula al ferrocarril en La Dorada.

La cordillera Oriental es de menor importancia que las otras dos, aunque se ha encontrado oro en diversos puntos. Aquí también se dio la tan nombrada bonanza que jamás se haya dado en Colombia; la mina de Pie de Gallo que produjo en unas pocas horas 64 kilos de oro en tiempo de los españoles. A la fecha, la única compañía extranjera importante es la Francia Gold Mining Co., una compañía francesa que se encuentra cerca de Bucaramanga, la cual estuvo particularmente activa en 1911 en la adquisición de otros títulos para la explotación minera.

Ríos del litoral pacífico

Los ríos del litoral pacífico son casi todos de naturaleza aurífera, y algunos de ellos son sorprendentemente ricos. En los primeros tiempos, la región de Barbacoas fue en particular productiva, pero con la abolición de la esclavitud en 1851 se disminuyó la explotación de las minas. De nuevo, en la década de 1860, hubo un auge importante y gran influencia de mineros californianos, pero el clima demostró ser un agente disuasivo.

Recientemente ha habido un resurgimiento del interés a lo largo de la costa; una compañía francesa se ha establecido en Timbiquí por ya un buen número de años con producción no muy alta, pero sí muy estable.

Una compañía australiana ha iniciado también trabajos, pero sus primeros emprendimientos han sido poco exitosos. No se ha hecho aún nada a gran escala, pues la producción de la región se obtiene fundamentalmente del trabajo de los nativos pobladores que siguen aferrados a sus métodos primitivos de lavado de arenas en bateas de madera, utilizadas en lugar de soperas.

La región del Chocó

Ya hemos hablado del platino y la abundancia de ese material en la región de Chocó, los ríos Atrato y San Juan y sus afluentes. Esta era una región aurífera, inferior en productividad a la de Antioquia que era explotada por esclavos (de la que se obtenían cerca de un millón de dólares a comienzos del siglo XIX), pero hasta hace poco las dificultades de acceso, el mal clima, el temor bien fundado a las fiebres y la baja calidad de la mano de obra (en su mayoría negra) hace poco atractiva esta región y los mineros prefieren la zona de Antioquia. Con un mayor conocimiento y una práctica más moderna en las áreas de sanidad y métodos científicos de explotación han contribuido a superar dichos obstáculos que permitirán que el Chocó se convierta en una región importante para la explotación del oro a nivel mundial. Robert Blake White, ingeniero inglés que ha contribuido inmensamente al conocimiento de Colombia, dijo en referencia a Chocó: “Yo no conozco otros ríos fuera de Colombia en los que haya tantas condiciones favorables para la extracción del oro”. Su opinión fue confirmada por los exploradores que lo sucedieron. Un reconocido ingeniero americano, el señor Henry Granger, quien ha descubierto y reclamado más derechos de explotación que cualquier otra persona en la región y quizás en Colombia, inició la explotación minera, pero fracasó. A pesar de ello, no se amilanó y siguió en el negocio con el apoyo financiero de reconocidos inversionistas mineros de Nueva York. También la Anglo-Colombian Development Co., le ha aportado gran estímulo a esta región, de la cual ya otros han hecho mención. Esta compañía, además del trabajo de exploración, provee un servicio público de sentida necesidad, como es el vapor para la comunicación y el transporte entre el río San Juan y Buenaventura.

Colombia: “un país no apto para mineros pobres”

Una noticia de alerta del cónsul Isaac A. Manning en su informe publicado en el *Daily Consular* del 31 de octubre de 1912, dice: “Este no es un país de mineros pobres”. Un inversionista sin un capital importante no tiene nada que hacer en Colombia, en esencia por la falta de facilidades de transporte, la naturaleza escarpada del país, los rigores del clima y la dificultad para conseguir provisiones y comida, servicios por los cuales se deben pagar altos precios. Esto es especialmente cierto debido a que los exploradores no recuperan prontamente sus inversiones. Se prevé que sólo los proyectos científicos

serán rentables en Colombia. Muy pocos depósitos se han hallado recientemente y contienen más que todo, vetas de roca estéril. No hay duda de que existen muchos depósitos que están por descubrirse; pero en términos generales, requerirán de mucha maquinaria para extraer satisfactoriamente los depósitos de cuarzo y otros minerales. La mayoría de las minas de oro en Colombia son de naturaleza refractaria y solo pueden ser trabajadas con sistemas y tecnología más avanzadas.

Regulación minera

Las leyes mineras son muy liberales y cada mina es asignada a un proyecto para su exploración tanto en tierras del Estado como en terrenos privados. También hay liberalidad en la concesión de facilidades para la debida explotación de las minas, las cuales reciben el mismo trato de los servicios públicos gozando de los mismos beneficios, el derecho de expropiación o condena. Existe, no obstante, mucha burocracia y papeleo, lo que abre espacio para demoras antes de la adjudicación de los títulos por parte del gobierno, pero el peligro de “saltarse” los derechos se reduce a un mínimo. Los gastos de la adjudicación, posesión y adquisición de títulos son comparativamente menores, y los impuestos anuales son muy bajos y si se paga el equivalente a 40 años de impuesto de antemano, se obtiene un título irrevocable, exento a perpetuidad de impuestos.

Otro aspecto importante de la ley, aunque atractiva desde algunas perspectivas, sobre todo aquel para la inversión por parte de grandes compañías en planta y maquinaria que desean adquirir más reservas vecinas, ha logrado entorpecer el desarrollo minero del país, debido a que si los impuestos son pagados, no se necesita trabajar por la preservación de los derechos del poseedor. La consecuencia de esto es que hay muchas minas que han sido denunciadas o adquiridas (total o parcialmente) y sus dueños, por falta de capital o de iniciativa, no hacen nada y esperan que alguien se las compre. También por causa de ideas exageradas del valor real de las propiedades, las que no han sido exploradas científicamente, se piden cifras infladas a precios prohibitivos. En consecuencia, una buena parte del área donde se sabe que existen buenas minas, permanece improductiva debido a que sus propietarios ni las explotan ni permiten a otros hacerlo bajo unos términos razonables. Las políticas contenidas en la ley minera fluctuaron de manera importante en este aspecto durante muchos años, pero el sistema actual está vigente desde 1896¹. Existen, por supuesto, muchas facetas ante una misma situación: un equilibrio efectivo mediante una enmienda a la ley respecto de futuros hallazgos en que se exija que sean explotados, excepto en los casos en los que sean de un mismo dueño y que éste tenga otras minas activas en operación. La ley respecto del uso de las aguas podría ser también enmendada de modo que éstas no sean adjudicadas de manera preferente al primero que descubrió la mina en el sector

¹ Nota del comisionado del comercio. Ver decisión de la Corte Suprema, Decreto de Petróleos Número 1255 de 20 de junio de 1919, con fecha de 21 de noviembre de 1919. En este Decreto se encuentra la historia de las leyes y la regulación minera en Colombia.

circundante, sea que la explote o no y, por último, urge la revisión de los procedimientos de evaluación de los daños, pues hasta el momento, abre una posibilidad muy grande a la extorsión.

Un privilegio valioso agregado a la adjudicación de minas es el derecho preferencial a la entrega de un tramo largo de tierras del Estado en la vecindad a la “pertenencia”, término con el que se designa la unidad de tierra minera asignada. Con raras excepciones, las tierras del Estado en las regiones mineras están por lo general cubiertas de monte, lo que le asegura al minero la obtención de la madera necesaria para llevar a cabo las operaciones mineras. La nación puede, por tanto, ser generosa con sus tierras y bosques. Inclusive, aparte de los llanos y las selvas del Amazonas y el Orinoco, cerca de un tercio del área total del país es todavía pública.

Casi todos los minerales de importancia comercial se encuentran en Colombia, pero el futuro de la minería colombiana, además del oro y el platino, depende del desarrollo de un mejor sistema de transporte que incluya el ferrocarril y la construcción de carreteras. Numerosas minas y algunas regiones mineras riquísimas se encuentran usualmente aisladas debido a que son inaccesibles, y los costos de la minería serían tan elevados, que solo se verían compensados si los depósitos descubiertos tuvieran inmensas cantidades de mineral.

Las compañías extranjeras que desean invertir en la minería colombiana deben estar preparadas para financiar grandes expediciones, debidamente equipadas y con recurso humano con amplia experiencia en el trabajo en los trópicos. También se debe pensar en el equipo médico si se desea tener éxito en esta empresa. Todo esto solo se logra con un capital importante porque los costos de operación y de equipo son ingentes. La opinión general de experimentados mineros e ingenieros de minas que conocen el país y sus condiciones es que se deben hacer inversiones únicamente en el terreno más valioso, para no correr riesgos, dadas las circunstancias.

A finales de 1915 el número de minas reconocidas en cinco de los departamentos más importantes del país era de 18.386 -12.181 en el Departamento de Antioquia, 2452 en el Departamento de Nariño, 2610 en el Departamento de Caldas, 641 en el Departamento del Valle, y 502 en el Departamento de Tolima-. Adicionalmente a esta lista, muchos minerales, en su mayoría oro, se pueden encontrar en los departamentos de Santander y Bolívar y la Intendencia del Chocó, así como en otras regiones.

MINAS DE COBRE

El cobre era explotado por los indígenas, y esta industria fue desarrollada de manera muy primitiva por los españoles durante la colonia. El producido se dedicaba al consumo local exclusivamente; las fuentes principales de este metal se obtienen de minas oxidizadas

cercanas a la superficie o en afloramientos sobre el suelo. Las viejas minas de cobre están ubicadas en los departamentos de Antioquia, Boyacá y Tolima. Los yacimientos ubicados en Boyacá son explotados de manera muy rudimentaria y con la capacidad muy inferior a la real. El cobre extraído de estas minas se emplea en la elaboración de teteras y para los procesos de producción de azúcar y jabón. Este mineral es también abundante en los departamentos de Bolívar, Cauca, Cundinamarca, Santander y Norte de Santander y recientemente en las áreas vecinas a los pueblos de Fonseca y Villanueva en el Distrito del Valle de Upar, lugar en el cual un ingeniero americano informó de la existencia de grandes depósitos de cobre en yacimientos cercanos a la superficie y, además, alledaños a extensas camas de carbón bituminoso, tan solo a 150 millas del mar Caribe, en el sitio de Riohacha, en la vía a la península de la Guajira y al sur de las montañas de la Sierra Nevada.

En el Departamento del Cauca los principales depósitos de cobre están en San Lorenzo, Cali, Pichincha y Andrágueda, pero al igual que muchos otros en el país no se encuentran en explotación y están a la espera de mejores condiciones de transporte y que serán brindadas por la rama sur del Ferrocarril hasta Popayán. Como no se manifiesta un interés importante en el cobre colombiano en el momento, tampoco existen estudios ni informes relativos a este mineral en lo referente a su naturaleza y geología.

YACIMIENTOS DE ORO

Principales compañías

El oro es el mineral más importante producido por Colombia, y las exportaciones de barras de oro en 1915 alcanzaron los \$3.580.108 y de polvo de oro \$1.126.904. En monedas de oro se alcanzó la cifra de \$415.212. La compañía americana "Breitung Mines Co.", de Delaware, con un capital de \$1.527.590, adquirió hace ya algún tiempo la propiedad de la "Marquette Magdalena Co.", situada cerca del pueblo de Cáceres en el río Cauca a la altura de Antioquia. Estos derechos no estaban activos y en 1916 no se habían pagado aún los dividendos.

La Compañía Minera de Zancudo con sede en Medellín, continuó las operaciones de las minas de "Zancudo", "Chorros", "Cateador" y "Muriel" para la obtención de oro y plata, así como la pequeña fundidora ubicada en Sitio Viejo. Los metales principales son el oro y la plata, siendo más abundante el segundo y el cobre es considerado un subproducto.

La Gran Bretaña ha entrado de manera exitosa en el campo de la minería en Colombia, y la propiedad inglesa más importante es la mina de Pato, las minas de Nechí y las minas de Frontino-Bolivia. Las minas de Pato cubren un área aproximada de 40.000 acres cerca del pueblo de Zaragoza, Antioquia, sobre el río Nechí, con bancos de tierras

de gravilla y oro. La compañía se capitalizó en £ 212.000 en efectivo, notas sobre el ingreso al 8 por ciento y acciones por £100.000 y se convirtió en una filial de la Oroville Dredging Co., de California, que controla la propiedad mediante la pertenencia de £70.000 del total de las £100.000 del inventario. La misma compañía es propietaria también de las Minas de Nechi Ltda., bajo la misma administración de la Minas de Pato Ltda., dueñas de £70.000 de las acciones ordinarias. Durante los 10 meses, con vencimiento en junio 30 de 1916, la producción de oro fue evaluada en \$525.130.

Las minas de Pato y otros yacimientos de veta y aluvión se vieron afectadas por la guerra. No sólo aumentó el costo de operaciones, nueva maquinaria, equipo y provisiones, sino también los impuestos a los respectivos países que suspendieron la producción activa de oro, debido a que las industrias no están obligadas a pagar el impuesto a la renta de industria y en cambio tiene el efecto de inducir a las empresas a abandonar los predios hasta restablecer las condiciones.

El oro producido en lugar de exportarse (como era antes, por cuenta de las primas de Londres y la bolsa de Nueva York) se enviaba a la ceca de Medellín para su acuñación, cuando la tasa de cambio estaba en descuento, sobre todo en 1919 cuando las compañías se beneficiaban con una ganancia extra sobre las compras al cambio de Nueva York y Londres y se obtenía la diferencia en dinero por oro colombiano. Sin embargo, las ganancias obtenidas por la tasa de cambio no compensaron los altos costos de operación durante la guerra ni los impuestos a la renta o corporativos, y se llegó al punto de hacer improductiva su actividad.

La compañía “Minas de Frontino & Bolivia” fue registrada en la Gran Bretaña en 1911 como sucesora de una compañía de nombre similar constituida en 1886, para adquirir la original Frontino & Bolivia Co., que inició operaciones en 1864. Las minas tenían una extensión de 5.000 acres y están localizadas cerca de Medellín, Antioquia. Las exportaciones de oro alcanzaron las £86.972 entre 1912 y 1913, £88.311 en 1914 y 1915 y £115.460 en el período comprendido entre 1915 y 1916.

La Tolima Mining Co., otra empresa británica posee también las minas de plata de Frías y los derechos de aguas en Tolima.

La compañía Timbiquí Gold Mines Ltda., es propietaria de la explotación del aluvión del río Timbiquí y los derechos de explotación cubrían 865 kilómetros cuadrados del territorio. El oro producido en 1913 fue evaluado en £33.390 y en 1914 en £38.750.

La empresa Colombian Mines Corporation Ltda., posee grandes yacimientos en el Distrito de Remedios en Antioquia. Las operaciones se iniciaron en 1883 y ya ha pagado importantes dividendos. Los arriendos en propiedades de “Sucre” y “Provi-

dencia” expiraron en 1913, y se suspendieron durante la guerra y las propiedades se arrendaron para otros intereses.

La compañía colombiana Mining and Exploration Co., registrada en Londres en 1908 tiene el usufructo de minas localizada en los distritos de Supía y Marmato y en los municipios de Apía, San Clemente, Ansermaviejo, Sucio, Riosucio, Nazaret y Marmato. La propiedad más importante es la mina de Marmato en la zona baja.

El Sindicato de Palenque Gold Mining fue constituido en 1898 y es dueño de la propiedad hídrica de Palenque, cerca de Honda, Tolima, y dio en usufructo las minas en 1909 a otra compañía por el 25 por ciento de las ganancias.

Otra propiedad extranjera es la Platinum & Gold Concessions of Colombia Ltda., una compañía belga que explota oro y platino por aluvión en sus propiedades ubicadas en el bajo Opogado en Chocó, cerca del pueblo de Nóvita, en una extensión de 15 kilómetros de largo (9.32 millas) por 2 kilómetros de ancho (1.24 millas).

Una compañía francesa conocida como San Antonio Gold Mines Co., compró yacimientos cerca de Cali, Departamento del Valle, en 1912 e instalará equipo moderno tan pronto como las condiciones de la posguerra mejoren.

Área de producción de oro

El Departamento de Antioquia es la región más destacada en la producción de oro en toda Colombia y las montañas del interior contienen yacimientos profusos de oro, mientras que en la región del norte, a lo largo del Porce, Nechí, Cauca y otros ríos menores se encuentran grandes depósitos de aluvión. En todas partes del interior del país se encuentran pequeñas quebradas donde se evidencia la explotación de oro aluvión.

En Antioquia todo el río Porce, desde Medellín hasta Nechí, ha sido explotado por los nativos pobladores y aún prevalecen bancos ricos que requieren de maquinaria y técnicas modernas, para extraer el oro de los grandes peñascos y el suministro de agua para su lavado. Una compañía americana ha instalado equipo hidráulico y ha probado ser una técnica exitosa en las cercanías a la Estación Porce de Antioquia.

Antioquia es un conglomerado de montañas al extremo superior de la cordillera Central de los Andes y se ramifica formando múltiples laderas y planicies cercanas a la frontera, entre Antioquia y Bolívar. Existen en estas tierras grandes yacimientos de oro y se sabe que entre las montañas al este y sudeste de Remedios, en la región formada por los ríos Tamar, Ite y Alcante, hay extensiones inexploradas, así como en los bancos de los

afuentes del río Magdalena, como lo son el San Bartolomé, el Nare y la Miel, donde hay yacimientos de aluvión y cuarzo que no han sido aún explotados. También en la región, al noreste de los ríos Sucio, Dabeiba, Ituango y Simitaba, las exploraciones son prácticamente inexistentes.

El oro se encuentra en formaciones de cuarzo, pero también en las de esquisto, lo que exige un mayor trabajo y más alto costo que el requerido para la explotación por aluvión. Todas las minas conocidas de oro tienen su propia historia, un poco exagerada por los nativos de la región que son expertos buscadores de yacimientos.

Las minas de aluvión de la región de Antioquia comienzan en Medellín en la cabecera del río Porce y se extiende hacia el norte hasta el río San Jorge en el Departamento de Bolívar. El Porce surte sus aguas al Nechí y el Nechí al Cauca, dando origen a innumerables quebradas, formando una red de ríos y pantanos con gravilla aurífera depositada en los bancos de los ríos así como en los lechos de los arroyos. La región completa es una formación aluvial y se puede afirmar que está prácticamente virgen, en lo que se refiere a la industria minera. Hay oportunidades ilimitadas para el dragado y la explotación hidráulica a gran escala. Aquí se encuentran localizadas las minas de Pato en el río Nechí cerca de Zaragoza.

Todo el Distrito es muy tropical y el paisaje está formado por cerros de baja altura cubiertas por un manto denso de vegetación intercaladas con pequeños arroyuelos. El clima es muy malsano y con gran dificultad se logra que los mineros del interior de Antioquia se desplacen hacia esta región por temor a las fiebres propias del área. La mayoría de la población (que es pequeña en cantidad) es de raza negra o mulata y constituye la mano de obra de las compañías de dragado y por su cuenta realizan el lavado del oro.

El dragado se lleva a cabo mediante pequeñas dragas y es la única forma de explotación existente en la región de Tiguí. Las operaciones de exploración y perforación han demostrado que los cimientos se hallan a una profundidad de 12 a 15 pies y en consecuencia el metraje es bajo, sin superar las 10.000 a 15.000 yardas por acre.

Los salarios de los nativos lavadores y exploradores aluviales promedian \$0.25 a \$1 por día y las fluctuaciones dependen del estado de la tierra, es decir, si la exploración es antes o después de las inundaciones que causan la formación de bancos de arena naturales, en forma de barras, a lo largo de las quebradas. En esta época, la mano de obra es abundante. Una compañía americana de minería es propietaria y se beneficia de la operación de minas de cuarzo localizadas en este distrito y su planta tiene un molino con capacidad de 15 a 20 toneladas y genera ganancias de \$15.000 de oro mensuales.

En la cabecera del río Tiguí se encuentra una mina de una compañía americana; la propiedad es un yacimiento con una capacidad promedio de \$40 por tonelada. El trabajo se inició hace

algunos años y ya ha alcanzado ganancias por más de \$2.000.000. El equipo es un molino tipo California, de 10 pulgadas, operado por maquinaria eléctrica. Para llegar a la mina es necesario tomar un vapor en Barranquilla y desde allí dos días en canoa hasta el río de la Raya y de ahí se toma un camino de herradura durante dos días hasta llegar a la mina.

Adyacente al Distrito de Tigüí se encuentra el Distrito de Caño Urales, localizado en el Departamento de Antioquia, un centro de yacimientos mineros muy prometedor en el que se encuentran ubicados varios molinos de mazos nativos con ganancias de \$25.000 a \$30.000 mensuales. Este Distrito ha sido recorrido por mineros americanos y es un sector propio para búsquedas. La energía hidroeléctrica es abundante y de fácil desarrollo. El distrito es muy aislado y sólo hay algunas fincas distantes; la comida aquí es barata y abundante.

La formación es de granito y pizarra y existen innumerables yacimientos de cuarzo. Se emplea poco la técnica de voladura, prefiriéndose el uso de la pica y la pala. Los mejores yacimientos se encuentran en el pie de monte de las cordilleras y en las áreas de contacto de la pizarra con el granito que surgen al oriente y a lo largo del río Tigüí. Este contacto se da prácticamente de norte a sur. A mayor distancia se hallan grandes depósitos de cuarzo ojo de toro, que no tiene ningún valor económico.

En este Distrito se evidencia la posibilidad de introducir maquinaria eléctrica procedente de Estados Unidos que sustituya la vieja práctica de explotación de los nativos basada en el nivel del agua.

En la ruta al alto Cauca, sobre la entrada al Nechí, se encuentran las minas del Distrito de Cáceres en las que varias compañías americanas están, actualmente en operación. En este territorio aún se puede hacer explotación masiva, dadas las cantidades de gravilla existentes y se puede hacer dragado hidráulico debido a las condiciones favorables, abundancia de agua, corrientes apropiadas y facilidad para el manejo de desechos, siendo estos los tres requisitos cardinales para la minería tanto de socavón como de aluvión. A Cáceres se puede llegar en vapor por el Magdalena, en tiempo de altas lluvias, es decir, durante dos meses del año, pero el resto del tiempo el acceso es mediante lanchas y canoas por el Nechí y hacia Zaragoza que es la población más densa del distrito minero de Antioquia.

En el vasto territorio antioqueño entre los ríos Cauca y Porce hay aún áreas inexploradas que contienen yacimientos de oro y depósitos de aluvión del mismo mineral en el pie de monte de las laderas al occidente de Purificación, Natagaima y Nieve. Esta es una región de montañas bajas siendo las mayores alturas de 3000 pies al nivel del mar y el clima no es tan malo como en la región más baja del norte y el oriente de Zaragoza.

LA EXPLOTACIÓN DE PLATINO

Antes de la guerra, Colombia ocupaba el segundo puesto en la producción de platino, después de Rusia y suministraba un décimo de la demanda mundial. El metal fue descubierto por primera vez en Chocó por un científico español, don Antonio de Ulloa, en 1737, pero durante muchos años se extraía junto con el oro y se desechaba por considerar que solo el oro era valioso. El agotamiento de la producción rusa hacia 1910 y el aumento constante de los precios en los productos finales de joyería justificado por la guerra hizo que Colombia se convirtiera en la principal fuente de suministro y la industria se estimuló¹ y atrajo la atención internacional sobre los yacimientos colombianos, como la fuente principal de suministro de platino en el futuro.

Durante los primeros años de explotación de los depósitos de Chocó, como ya se mencionó, el platino se extraía junto con el oro y luego se desechaba para obtener solo el oro del lavado. En el pueblo de Quibdó, el centro de explotación de aluvión del alto Atrato en la región del Chocó, hasta de las calles y patios de las casas se ha extraído mineral mediante el lavado de tierra para obtener el material otrora descartado como poco valioso en el proceso de extracción de oro. Un solo hombre extrajo de los cimientos de su propia casa un total de 17 libras de platino por un valor de \$28.500.

Área de producción de platino

El platino se encuentra en Colombia en toda la región occidental del país, desde el río Atrato al norte de la frontera ecuatoriana, pero en especial dos distritos son abundantes en dicho material: la región de Barbacoas a lo largo del río Patía y sus afluentes en el Departamento de Nariño, con acceso por vapor desde el puerto de Tumaco sobre el Pacífico, y la región de yacimientos de platino ubicada en las cabeceras de los ríos Atrato y San Juan. El Atrato corre hacia el norte, atravesando la Intendencia del Chocó entre el litoral de la costa Pacífica y la cordillera Occidental de los Andes colombianos y desemboca en el golfo de Urabá, cerca de la frontera con Panamá, mientras que el río San Juan fluye tímidamente entre mesetas de baja altura al sur de la cabecera del Atrato en dirección sur entre la línea divisoria que separa la Intendencia del Chocó y el Departamento del Valle, donde gira al occidente y desemboca en el océano Pacífico, justo debajo del cabo Chirambira al norte del puerto de Buenaventura en el Pacífico.

¹ Los precios durante la guerra eran fijados por el gobierno de los Estados Unidos: \$105 por onza. Esta cifra aumentó debido a que el control gubernamental fue removido después del armisticio en noviembre de 1915 y alcanzó los \$168 por onza, aunque las ventas en Nueva York superan dicha cifra.

Los ríos de platino de la cuenca del San Juan son el Condoto, Platina, Iro, Tamaná, Berbara, Negua, Andagueda, Certegui, Agua Clara y Negría, entre otros.

El pueblo de Quibdó es la sede de la industria de explotación minera del Atrato y está ubicada a la cabeza de la navegación en dicho río, pues cuenta con un vapor que comunica a Chocó con Cartagena (ver página 292). El pueblo de Tado, localizado en la cabecera del río Raspadura, un afluente de Atrato, se comunica con Quibdó por canoa, y el distrito minero de Quibdó se extiende desde Tado hasta el norte de Quibdó sobre el río Atrato. Otro río en el sector es el Baudó, que corre hacia el occidente en dirección al Pacífico, al occidente de Tado. El pueblo de Baudó es el punto principal para la explotación minera sobre el río Baudó.

En el río San Juan, al que se llega por vapor pequeño desde Buenaventura, se encuentra el pueblo de Negría. Desde este sitio se puede llegar a Quibdó por canoa en dos jornadas completas hasta Istmina y luego dos días de viaje a lomo de mula; después se debe llegar a Quibdó por lancha. Durante este viaje se puede ver cómo se dividen los cerros entre las dos vertientes de agua. El río Condoto se une al San Juan 6 millas debajo de Istmina y en las bocas de este río se puede ver la Anglo-Colombian Development Company (Pacific Metals Co, Adolph Lewisohn & Sons, New York).

El platino nunca se encuentra por sí solo en los depósitos y siempre está combinado con oro. En algunos ríos el oro predomina mientras que en otros es el platino. Es un hecho curioso que en toda situación se encuentra más platino que oro en el sector del sur en la división entre los ríos Atrato y el San Juan.

El centro de mayor producción de platino es el Distrito del río Condoto, que ha sido trabajado intensamente durante 1917, 1918 y 1919, y muchos mineros locales fueron atraídos a la región debido a los altos precios del platino y de esa forma se estimuló la industria. El área de mayor producción en el sector de Quibdó durante los últimos dos años es el río Quito, un afluente menor del Atrato, y las actividades de explotación se llevan a cabo en la cabecera del río.

Formaciones

Los campos que rodean los ríos Atrato y San Juan son de formación aluvial debido a la topografía quebrada de la región y la densa vegetación y no se tiene un estimativo de la producción. No obstante, se dice de fuentes con autoridad en el tema, que la producción de esta tierra es muy inferior a la pensada y que una vez se extingan las barras y los bancos de los depósitos mediante la explotación primitiva de los nativos, será cuestión de dragado moderno y equipo adecuado para asegurar la extracción diaria

de gravilla de baja densidad y arena, siguiendo los protocolos de dragado empleados en California en tiempos modernos.

Métodos utilizados en la industria

La población total (principalmente negros e indígenas) de la costa Pacífica, en la región minera de oro y platino, es de aproximadamente 100.000 en la región de la Intendencia de Chocó, de la cual el 60 por ciento es de negros, 20 por ciento de mulatos, 15 por ciento de indígenas y 5 por ciento blancos. Esta población vive en los pueblos mineros a lo largo de los diversos ríos -siendo el más largo y poblado el Quibdó, con 6000 habitantes- y en campamentos de paso de personal flotante que llega a la región solo por la temporada de explotación minera o por rumores de nuevos hallazgos, etc. Es posible que no más de 6000 personas entre hombres y mujeres estén involucradas en la minería, donde las mujeres trabajan hombro a hombro con los hombres, sosteniendo las grandes bateas para lavar el sedimento de lecho de río que recolectan los hombres. Los negros que participan en esta industria no parecen interesarse mucho por las riquezas y trabajan por cortas temporadas, pero luego se van río abajo o a la costa a cosechar plátano y pescar, actividad que les agrada más.

Los mineros negros usan la canoa como transporte río abajo y río arriba en casi todos los arroyos. Sus herramientas son solamente bateas de madera, similares a las que usan los americanos para la extracción del mineral y almocafres, similares a hoces metálicas para escarbar la arena de aproximadamente 4 pulgadas de ancho y con una curva afilada con punta arqueada con cara al operador y con mango de madera de unas 18 pulgadas de largo. Esta herramienta hecha por herreros locales tiene un costo que oscila entre \$0,80 y los \$2, según el material utilizado: hierro o acero. La “barra” es una adaptación del almocafre que se usa como taladro, de 1¼ pulgadas de diámetro, 32 a 40 pulgadas de largo y afilada en el extremo, tiene una cuña para poder usarla en vez de la pica. Cuando la pica tiene punta de acero cuesta entre \$1.20 y \$2.00, cuando es de taladro de puro acero puede llegar a costar \$3.00 en las regiones mineras. Las bateas de madera se consiguen localmente y valen \$1 a \$2 cada una y es un medio de comercio en toda la región minera, en la que se usa la moneda de plata y no la moneda del país.

Los negros son expertos en seguir los ríos y encontrar bancos de gravilla y depósitos aluviales. Lluve de manera ingente y en las regiones del Atrato y el San Juan la lluvia es casi incesante. En ninguna otra parte de los trópicos se registran las lluvias de esta región. Como cosa habitual, se hacen pozos en los bancos para recolectar agua para lavar la arena y hasta para sumergirse y lograr arenas más ricas de partes más profundas

y de las fisuras de roca del lecho de río. Después de semanas de trabajo, los hombres se desplazan a la costa hasta la siguiente temporada.

Compañías extranjeras de dragado

Compañías mineras francesas, inglesas y americanas han invadido la región y ya se operan dragas en el país. Las principales compañías son la South American Gold & Platinum Co., en el río Condoto, la Paris-Transvaal Gold Mines Ltda, en consorcio con la Consolidated Colombian Platinum & Gold Mines Ltda., en el río Guapi y el Odogodo y la Anglo-Colombian Development Co., en el río Condoto.

La combinación de la Paris-Transvaal Gold Mines Ltda., y la Consolidated Colombian Platinum & Gold Mines Ltda., se conoce como la British Platinum & Gold Mines Corporation. Esta compañía cuenta con un capital reciente de £250.000 sobre el platino y el oro contenido en el nuevo terreno adquirido. Las propiedades de dragado de las dos compañías mencionadas cubren un área de 19 millas cuadradas de terreno con reconocidas existencias de material.

La Anglo-Colombian Development Co., de Nueva York es una combinación de intereses americanos e ingleses y ha instalado la última tecnología en dragas eléctricas en Antioquia.

Las grandes compañías mineras adquieren montos importantes de acciones mineras, con el propósito de hacer proyectos de perforación de forma tal que la producción de platino y oro por yarda cuadrada pueda ser calculada de antemano.

Estas compañías están además instalando campamentos modernos e higiénicos en los que la operación de dragado es más segura y las inclemencias del clima menos fuertes para el hombre blanco. El gran beneficio derivado de esto es el desmonte de selva alrededor de los campamentos y, por lo tanto, se ha disminuido significativamente la población de mosquitos portadores de fiebre. En el pasado se habían realizado intentos, todos fallidos, por introducir grandes dragas al río Atrato, causando la muerte en pocos meses de equipos de personal debido a la fiebre. Uno de estos equipos de dragado perdió todos sus hombres excepto uno: el extranjero.

Métodos comerciales y precios

El grueso del producido de oro y platino extraído por los mineros nativos es negociado con las sucursales de las firmas comerciales de Cartagena y Buenaventura, el puerto del cual se exportaban los dos metales. Los mercaderes sirios de Cartagena tienen almacenes grandes en Quibdó, Istmina, Baudó, Tado y otros sitios y comercian mercancía variada

por un valor aproximado de \$1.000.000 al año. Estas mercancías son básicamente (en un 60 por ciento) productos baratos de algodón importados desde Cartagena y Buenaventura para distribuir en las regiones mineras para intercambiar por oro y platino. (Ver página 303.) Estos comerciantes pagan cerca de un 30 por ciento del valor del platino en Nueva York, al cual le deducen cerca de un 10 por ciento debido a las impurezas del metal. En la extracción del platino se obtienen además otros metales raros como el osmirido, el iridio, el paladio, etc., por los cuales los compradores estadounidenses pagan porcentajes de valor excesivo (a veces alcanzan hasta un 25% por encima del valor del platino) y el resto del valor corresponde a la ganancia adicional de los comerciantes.

Las actividades mineras en Colombia han sido estimuladas por el rápido aumento de los precios del platino. Antes de la guerra, los precios del oro promediaban los \$45 por onza (troy) en Nueva York, comparado con el precio normal de \$20. A finales de 1915 hasta la fecha los precios del platino fluctuaban entre \$55 y \$105 la onza. Los siguientes son los precios promedio desde 1906: 1906, \$28.04; 1907, \$28.18; 1908, \$22.85; 1909, \$24.83; 1910, \$32.70; 1911, \$43.12; 1912, \$45.55; 1913, \$44.88; 1914, \$45.06; 1915, \$49.63; 1916, \$83.40; 1917, \$105; 1918, \$105; 1919, \$164; 1920 (hasta el mes de marzo) \$156.

Exportaciones de platino a los Estados Unidos

Durante los tres años que precedieron a la guerra, los Estados Unidos importaba el platino en pepas o en barras de material crudo en peso promedio de 100.000 a 120.000 onzas anuales, de lo cual Colombia sólo aportaba el 10 por ciento. En años recientes las cifras son las siguientes:

AÑOS	TOTAL IMPORTACIONES DE PLATINO		IMPORTACIONES DESDE COLOMBIA	
	ONZAS TROY	VALOR	ONZAS TROY	VALOR
AÑO FISCAL 1915.....	40.538	\$1.507.124	13.601	\$470.938
AÑO FISCAL 1916.....	89.656	4.205.342	25.588	1.473.553
AÑO FISCAL 1917.....	30.107	2.100.921	21.278	1.536.422
AÑO CALENDARIO 1918.....	54.962	4.949.755	30.543	2.630.614
AÑO CALENDARIO 1919.....	51.550	5.229.309	26.046	2.303.211

Las importaciones actuales de platino realizadas a los Estados Unidos desde Colombia representan casi la totalidad de la producción de este último país.

El platino posee una ductilidad extraordinaria y no se oxida. Se emplea en la fabricación de ácido sulfúrico concentrado, aparatos físicos y químicos, equipo eléctrico (para los puntos de ignición) y para la fijación del nitrógeno; también en la joyería, el trabajo odontológico, etc.

Depósitos de carbón

El carbón se encuentra en casi todas las regiones de Colombia. Hay depósitos de carbón en la península de la Guajira, al oriente de la Sierra Nevada al extremo nororiental del país; también hay depósitos cerca del golfo de Urabá en la región occidental y hay lechos carboníferos a lo largo del río San Jorge, en el lado sur del Departamento de Bolívar. También los hay en la cordillera Oriental en la región de Bogotá y existe en grandes cantidades cerca de Medellín en los campos de Amagá en Antioquia. Los campos de carbón de Cali en el Valle del Cauca son extensos y muy reconocidos. El carbón se encuentra también en departamentos al sur del país, al occidente de Popayán. Existen rumores de la existencia de minas al occidente de Antioquia en la cordillera occidental, cerca del pueblo de Urrao en la ruta propuesta para el ferrocarril, que uniría a Medellín con un nuevo puerto sobre el Pacífico.

Los lechos de carbón no tienen una ubicación ideal respecto del tema de exportaciones, pero existen cuatro puntos desde los cuales el carbón podría exportarse de manera ventajosa a los puertos de la Indias Occidentales (Antillas) y el Canal de Panamá:

(a) Los depósitos de la Península de la Guajira, cerca de los pueblos del Cerrejón, Jagiva, y Conejo, que se encuentran ligeramente al sureste de la Sierra Nevada, a distancia corta por el tren de bahías incipientes sobre el mar Caribe, como son Bahía Honda y El Portito, a las cuales se podría acceder fácilmente mediante la construcción de un tren liviano que cubra una extensión de 120 millas, sobre terreno casi plano. (Ver la descripción de la península de la Guajira p. 44.)

(b) Los depósitos cercanos al golfo de Urabá, que se encuentran en zona salvaje en territorio muy tropical, muy poco desarrollados y casi desconocidos en la actualidad, pero que en realidad hacen parte de la formación que se extiende a lo largo de la cordillera Occidental de los Andes, que incluyen las vetas encontradas cerca de Cali en el Valle del Cauca, al sur del país.

(c) Los depósitos carboníferos del río San Jorge al sur de Bolívar, al que se llega por barco de vapor desde el Magdalena en la vía a Barranquilla. Estos depósitos han cautivado la atención de ingenieros americanos interesados en el suministro de carbón para ferrovías y con fácil salida por la costa Caribe. Son de acceso sencillo gracias al tren de Cartagena, sobre terreno relativamente plano aunque tropical y de extensión considerable (120 millas de longitud).

(d) Los campos del Valle del Cauca, cerca de la ciudad de Cali, a 200 kilómetros de distancia por tren (Ferrocarril del Pacífico) de Buenaventura, que se encuentra a 400 millas por mar del Canal de Panamá. Lo que se sabe hasta ahora es que allí se

encuentran los lechos de carbón de más alta calidad y de mayor facilidad de acceso y exportación inmediata. (Para una descripción detallada, favor leer la p. 371.)

La distancia aproximada por mar entre el puerto de carga del carbón de la Guajira al Canal de Panamá es de 500 millas, atravesando el mar Caribe y desde el Urabá tan solo 200 millas por mar hasta Colón.

Es imposible dar una descripción exacta de los muchos depósitos de carbón que existen en Colombia, ni tampoco un cálculo estimado de la extensión de los mismos, pero es claro que el país tiene en el carbón una entrada valiosa, casi intacta, por no decir desconocida. Las pocas minas de carbón que se encuentran en operación, están siendo trabajadas de manera superficial y con métodos rudimentarios para satisfacer las demandas locales y para suplir las necesidades del ferrocarril en los cortos tramos de las respectivas regiones. Tan solo se ha hecho un intento por exportar carbón del país. En 1919, alrededor de 3000 toneladas de carbón fueron enviadas desde Cali hasta Chile y Panamá a modo de experimento. Éste no obtuvo los resultados deseados debido a que el carbón tenía que ser extraído a mano, de manera muy primitiva, luego cargado en el ferrocarril mediante carretas de dos ruedas y/o a lomo de mula. Después el carbón se empacaba a mano en sacos y se enviaba a Buenaventura en barcazas o planchones, una vez ahí, la carga era finalmente transferida a la cubierta del barco, pues hasta la fecha Buenaventura no cuenta con muelle de ningún tipo.

No se ha hecho hasta ahora ninguna investigación geológica de los depósitos de carbón de Colombia. Hace poco el gobierno pidió un estudio, pero quedó pendiente debido a las dificultades fiscales del país. Los depósitos de carbón de Colombia son los siguientes:

1. Bogotá, cuencas de carbón.
2. Tequendama, al sur de Bogotá.
3. Zipacón, al occidente de Bogotá.
4. Subachoque, cerca de la Pradera, minas de hierro al norte de Bogotá.
5. Cajicá, cerca de las minas de sal de propiedad del Estado, ubicadas en Yapaquirá (Zipaquirá).
6. Nemocón, minas cercanas a Nemocón.
7. Sesquilé y Guatavita (Región Bogotá).
8. Suesca y Pacho, minas de hierro y depósitos de carbón al noroccidente de Bogotá.
9. Afloramientos en Ubaté, Fúquene y Vélez, en Santander, al noroccidente de Bogotá.
10. Tunja, Sogamoso, Santa Rosa y Gámbita en Boyacá, al norte de Bogotá.

11. Departamento de Santander, más al norte (poco conocidos).
12. Magdalena, Valle del Magdalena.
13. Río San Jorge en Bolívar.
14. Cerrejón, Conejos, etc., en la región del Valle de Upar al noreste.
15. Medellín y Amagá en Antioquia.
16. El Distrito de Urrao al occidente de Medellín, en la cordillera occidental.
17. El golfo de Urabá.
18. El Valle del Cauca (conocido como las cuencas mineras de Cali).
19. Occidente de Popayán.
20. El Distrito de Santa Marta.

Los depósitos mencionados entre los números 1 y 11 de la lista, son indudablemente formaciones de la cordillera Oriental y se sabe que el carbón existe a una distancia de 300 millas al norte y sur de Bogotá, que yace cerca de la cordillera Oriental del sistema montañoso de los Andes. En esta misma formación es posible que los depósitos de Cerrejón (no. 14) en el territorio ubicado al este de la Sierra Nevada pueda ser incluido.

Los Nos. 12 y 13 al occidente del río Magdalena se encuentran incluidos en la formación de la cordillera Central de los Andes y son (a juzgar por los nuevos estudios de carbón en el país) una continuación de los depósitos cercanos a Amagá en inmediaciones de Medellín. Los Nos. 16, 17, 18 y 19 pertenecen a la formación de la cordillera Occidental, mientras que los del distrito de Santa Marta no son de fácil ubicación, ya que poco se conoce de ellos. Quizás están conectados de alguna manera a los del Cerrejón y Conejos.

Todos los lechos de carbón en Colombia pertenecen al período post-cretáceo y se cree que cubren áreas extensas de terreno. La formación es de roca sedimentaria o arenisca y arcilla intercalada con residuos de pizarra.

El carbón es bituminoso liviano y usualmente contiene un alto porcentaje de materia volátil. Tiene tres vetas que varían según su grosor que oscila entre 0.6 y 2.2 metros (1 metro = 3.28 pies). Las tres vetas están claramente definidas en la región de Bogotá, pero no lo están en la región de Cali en donde solo dos estratos son evidentes. El ancho promedio en el agregado es de 2 metros, aunque se reportaron casos en Cali en los que una sola veta midió 22 pies de grosor.

La reserva calculada de Colombia se dice que es 27.000.000 toneladas.

Las investigaciones de ingenieros extranjeros, avaladas por un experto americano en carbón que visitó la región en 1914, condujeron a la creencia de que los depósitos de Cali ocupan una extensa área debajo del suelo del valle, y que solo basta con perforar el valle para encontrar lechos de excelente carbón. (Ver p. 371) Esta teoría de la formación en este sector demostró ser errónea, cuando, en efecto, ingenieros americanos hicieron perforaciones en 1919 y no se encontró carbón ni a 300 pies bajo el Valle del Cauca, cerca de Cali, y se revisó exhaustivamente el distrito en su totalidad, generándose una nueva teoría respecto a las formaciones de carbón en Colombia: las vetas de carbón fueron originalmente horizontales en una elevación considerable sobre los pisos de los valles removidos por la erosión, rompiendo las vetas de carbón que ahora se ven en afloramientos que pueden aparecer en posición vertical, pero las vetas originales se presentan en curvas o dobleces inclinadas hacia las cordilleras en cualquier lado de los valles, y todas sus superficies indican que fueron quebradas por la acción volcánica y afectadas por el calor y otros factores.

En 1916 el Ministerio de Obras Públicas emitió nuevas disposiciones respecto a títulos y derechos sobre tierras carboníferas con efectos extremos, como que las minas de carbón ya no están bajo la reglamentación de la Ley del Código de Minas en lo que respecta al oro, la plata, el cobre y el platino y ya no deben ser reportadas, de acuerdo con lo establecido por el Código de Minas. Los propietarios de tierras adjudicadas antes de las leyes de octubre 26 de 1873, son también dueños del subsuelo y de los minerales que en ella se encuentren tales como el carbón, asfalto, petróleo, plomo, zinc, etc. La propiedad de las tierras a partir de la nueva ley establece que el dueño no es el poseedor del subsuelo y el carbón que en ellas se encuentre sólo puede ser extraído con la autorización del gobierno. El gobierno es dueño y posee el control del carbón encontrado en terrenos públicos o baldíos.

Para obtener una descripción más detallada de los diversos yacimientos de carbón en el país, incluido un análisis del carbón, las extensiones de las minas, el consumo por tonelaje y los usos locales, el lector puede recurrir a las secciones sobre carbón contenidas en los informes de Distrito (Commercial-district Reports) o en Special Agents Series No. 160, "Materiales de Construcción y Maquinaria en Colombia", p. 21 (Construction Materials and Machinery in Colombia).

PONDERADO GENERAL DE LAS EXPORTACIONES MINERALES DE COLOMBIA

Las Tablas siguientes están presentadas en orden para permitirle al lector comparar las exportaciones de minerales de Colombia durante el período previo a la guerra y

durante la guerra. La primera Tabla muestra las exportaciones de metales por país en 1911 (incluidos el oro y el platino):

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

PAÍSES DE DESTINO	KILOS	VALOR	PAÍSES DE DESTINO	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
FRANCIA.....	14.469	574.329	ESTADOS UNIDOS.....	158.236	2.008.545
ALEMANIA.....	77.481	45.728	OTROS PAÍSES.....	4.175	6.140
PANAMÁ.....	1.480	415			
ESPAÑA.....	1.800	270	TOTAL.....	1.737.222	4.507.761
REINO UNIDO.....	1.479.581	1.872.334			

Durante 1916 las exportaciones de minerales desde Colombia fueron las siguientes: (valores en dólares oro colombianos y los precios promedio):

ADUANAS	KILOS	VALOR	PAÍSES DE DESTINO	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
BARRANQUILLA	809.498	4.703.176	INDIAS ORIENTALES HOLANDESAS ¹	539	102
BUENAVENTURA	727	724.158	ECUADOR ²	1.520	52
CARTAGENA	28.198	1.617.182	FRANCIA	3.040	1.700
CÚCUTA (VÍA MARACAIBO) .....	.....	.....	ITALIA	8	3.860
IPIALES	1.520	52	PANAMÁ ³	92	54.500
META .....	.....	.....	REINO UNIDO.....	717.568	365.170
RIOHACHA	539	102	ESTADOS UNIDOS	118.459	6.863.682
SANTA MARTA.....	.....	.....	OTROS PAÍSES	29	4
TUMACO	773	244.400	TOTAL	841.255	7.289.070
TOTAL	841.255	7.289.070			

- (1) Sal y caolín desde la Península de la Guajira (2) Vía Ipiales
(3) Platino desde Cartagena extraído de la región del Atrato.

Las exportaciones en 1916 estaban conformadas por los siguientes artículos bajo el título “Productos minerales”:

CLASES	KILOS	VALOR	CLASES	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
AGUAS MINERALES	520	50	ORO EN TROZOS	36	18.600
SULFURO	1.370	28	AMALGAMA DE ORO	30	13.830
CARBÓN .....	.....	70	PLATA Y ORO REVUELTO (BARRAS)	5	1000
COBRE	27.456	7.260	PLATA EN BARRAS	3.681	180.180
CONCENTRADOS (ORO, ETC.)	7.174	5.972	PLATINO	827	1.635.565
MINERAL DE HIERRO	92	43	PIEDRA Y ARCILLA	400	4
MUESTRAS METALÍFERAS	57	3	PETRÓLEO	150	24
ORO EN BARRAS	11.726	4.381.889	TIERRA METALÍFERA	753.098	125.987
ORO EN POLVO	1.784	835.921	ZINC	24.630	5.000
PRECIPITADOS DE ORO	8.067	77.644	TOTAL	841.255	7.289.070

MINERÍA

Durante 1918 la producción de oro fue restringida debido a las condiciones de la guerra, pero la cantidad de platino exportado aumentó en comparación con los retornos obtenidos por el gobierno colombiano en 1916. La Tabla permite hacer dicha comparación y comprender como mientras la cantidad permanecía casi la misma, el valor total de las exportaciones se redujo a 5.740.752 dólares colombianos. La siguiente es la lista de productos minerales exportados durante 1918:

CLASES	KILOS	VALOR	CLASES	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
AGUAS MINERALES	98	13	PLATINO	620	1.303.436
ASBESTO	344	50	PLATINO EN POLVO	487	1.329.255
SULFURO	925	28	PLATA EN BARRAS	3.534	469.967
ASFALTO	125	11	PLATA Y ORO	136	23.966
CARBÓN *	545.300	8.087	PLOMO	50	1.800
COBRE	4.798	7.526	MINERAL DE HIERRO	105	50
HIERRO	40.275	12.000	PETRÓLEO	680	70
ORO EN BARRAS	4.724	1.894.445	MINERALES DE ORO Y PLATA	540	5.923
ORO EN POLVO	1.133	615.124	MUESTRAS MINERALES	20.004	15.603
ORO AMALGAMA	15	8.300	TIERRAS MINERALES	218.821	40.798
ORO EN PEPITAS	15	4.300	TOTAL	842.789	5.740.752

*El cobre proveniente de los campos de Cali fue exportado a Chile y a Panamá por el puerto de Buenaventura como parte de un experimento.

Los productos minerales se distribuyeron así:

PAÍSES DE DESTINO	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>
FRANCIA	64	57.750
PANAMÁ	208.460	2.607
ESPAÑA.....	1.000	30
ESTADOS UNIDOS	95.506	5.624.893
OTROS PAÍSES	537.759	55.472
TOTAL	842.789	5.740.752

Las cifras de producción de oro y platino en Colombia durante el período previo a la guerra pueden ser reportadas así, de acuerdo con las *Memorias del Ministro de Hacienda*:

AÑOS	ORO		PLATINO	
	KILOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>	KILOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>
1912	19.642	6.634.913	875	594.188
1913	10.819	4.100.114	470	583.994

Las exportaciones declaradas de metales preciosos procedentes de Colombia hacia los Estados Unidos durante años recientes, como se registran en las oficinas consulares americanas, son las siguientes:

TIPOS	1915	1916	1917	1918	1919
ORO:					
LINGOTES	\$903.441	\$2.009.079	\$1.926.332	\$1.616.159	\$127.451
POLVO	17.909	57.862	44.302	30.020	.....
PLATINO	504.302	1.456.684	2.146.088	2.759.396	2.682.950
PLATA:					
LINGOTES .....	.....	1.322	25.135	12.298	51.961
POLVO	7.242	1.514	.....	.....	.....

EXPORTACIONES DE METALES DESDE BARRANQUILLA

Las cifras compiladas por la aduana del gobierno colombiano en Barranquilla, a diciembre 10 de 1919, mostraron que el valor total de metales preciosos exportados por Barranquilla en 1917 fue de 4.022.947 dólares colombianos, así:

	DÓLARES COLOMBIANOS
PRECIPITADOS (CONCENTRADOS) DE ORO Y PLATINO	3.555.557
ORO EN PEPITAS Y EN POLVO	202.552
MONEDAS DE ORO	232.512
PLATA EN BARRAS	29.937
MONEDAS DE PLATA	2.389
TOTAL	4.022.947

La moneda de oro era exportada así: a España, 149.064 dólares; a los Estados Unidos, 83.448 dólares.

El área de producción de las cantidades arriba mencionadas corresponde principalmente a yacimientos y depósitos de Antioquia en el Distrito de Nechí-Zaragoza. Más al occidente, una pequeña cantidad de platino se encuentra mezclada con el oro en los depósitos, lo que

MINERÍA

se confirma en la región de Cáceres más que alrededor del río Nechí. La plata se extrae de las minas de Frías y la región circundante, que se exporta a través del río Magdalena.

De acuerdo con los retornos del consulado americano en Barranquilla, los Estados Unidos han recibido desde el mencionado puerto en años recientes, las siguientes cantidades de metales preciosos:

TIPOS	1916	1917	1918	1919	1920
ORO:					
LINGOTES	\$1.598.639	\$1.794.534	\$1.085.174	\$21.899	\$543.322
POLVO .....	.....	44.302	30.020	.....	.....
PRECIPITADOS	48.255	38.900	.....	.....	.....
MONEDAS .....	.....	17.261	.....	.....	.....
PLATA EN BARRAS	1.322	25.135	12.298	41.787	118.163
PLATINO .....	.....	299	3.889	2.573	3.183

El puerto de Barranquilla exporta oro y plata desde las minas del interior de Antioquia, etc. Cartagena envía el producto por barco por el río Atrato y sus afluentes y Buenaventura lo hace a través del San Juan y sus afluentes. Tumaco exporta el producto a la región de Barbacoas en el río Patía y sus afluentes. Los productos mineros del sur del país, cerca de Pasto, salen del país por Ecuador (Quito).

EXPORTACIONES DE METALES DESDE CARTAGENA

Las exportaciones de metales preciosos desde Cartagena en 1914, de acuerdo con las cifras suministradas por el consulado americano, fueron las siguientes:

TIPOS	FRANCIA	ALEMANIA	GRAN BRETAÑA	ESTADOS UNIDOS
ORO:				
BARRAS .....	.....	\$6.003	\$257.204	\$248.111
POLVO	\$5.660	3.000	91.038	330.457
MONEDAS .....	.....	.....	8.300	6.545
ORO Y PLATINO .....	.....	.....	.....	64.009
ORO Y MONEDAS DE PLATA ....	.....	.....	.....	64.501
ORO Y METAL DE PLATA .....	.....	.....	.....	39.391
PLATINO	3.224	.....	19.061	310.194
PLATA:				
BARRAS .....	.....	865	15.825	7.605
MONEDAS .....	.....	4.400	.....	.....

En años recientes las exportaciones declaradas por metales preciosos desde Cartagena hacia los Estados Unidos son:

TIPOS	1915	1916	TIPOS	1917	1918	1919
ORO:			CONCENTRADOS DE ORO	\$256.366	\$346.341	\$38.882
PRECIPITADOS DE CIANURO	\$17.909	\$9.606	PLATINO	1.439.505	1.325.481	1.352.894
POLVO Y BARRAS	352.342	320.292	BARRAS DE PLATA Y ORO ..	.....	389.059	.....
PLATINO	11.046	1.215.830	MONEDAS DE PLATA .....	.....	9.598	33.355
			MINERAL DE PLATA	22.933	26.568	29.882

EXPORTACIONES DE METALES DESDE BUENAVENTURA Y TUMACO

En 1920 Buenaventura exportaba 3.629 onzas de oro a los Estados Unidos por valor de \$258.095 y \$12.089 onzas de platino avaluado en \$1.088.516, de acuerdo con las cifras de la agencia consular americana.

Las exportaciones de oro desde Tumaco en 1911, año anterior a la guerra, fueron avaluadas en 381.892 dólares colombianos. En 1916 las exportaciones de mineral de este puerto sumaron 244.398 dólares y en 1918, 202.776 dólares. Ha habido un descenso constante en la cantidad de exportaciones mineras desde Tumaco, mientras que las exportaciones de platino y oro desde Buenaventura han aumentado por cuenta de las actividades de dragado de las grandes compañías, empleando métodos modernos y la estimulación de la industria de platino, como resultado de los altos precios obtenidos durante y después de la guerra.

LEYES MINERAS – POSESIÓN DE TÍTULOS Y PETICIÓN DE PROPIEDAD

Disposiciones generales

En las páginas 144 y 145 se hace un resumen de la legislación minera en Colombia.

Un decreto del ejecutivo de 1916 restringió el otorgamiento de concesiones de tierras mineras en el territorio nacional; las concesiones se limitaron a un área de 3.86 millas cuadradas, por un lapso de tiempo de 25 años para los mineros que explotan mediante minería de aluvión. Dentro de los 18 meses comprendidos entre la fecha de aprobación del contrato con el gobierno, el concesionario debe presentar ante el Ministerio de Obras Públicas la localización exacta de la concesión, los planes de explotación y las muestras de los minerales que allí se encuentran. Además de los 18 meses, se les concede un lapso de tiempo adicional para iniciar las operaciones mineras.

El gobierno reclama el 15 por ciento de la explotación bruta de los trabajos mineros y autoriza a los concesionarios a construir la infraestructura necesaria, como edificios, vías, trenes ligeros, teleféricos, telégrafos, líneas telefónicas, etc., que se considere

necesaria para la explotación adecuada de la propiedad. Bajo esas condiciones se encuentra en operación la compañía americana Anglo-Colombian Development Co., antes mencionada y que opera en terrenos del río Condoto. Las labores de inspección y recolección las realiza un agente nombrado por el gobierno, que visita las minas que se encuentran operando bajo estos nuevos contratos.

De acuerdo con estas disposiciones que regulan la explotación y la propiedad de las minas (Código Minero y Fiscal), toda mina de oro, platino, plata y cobre y las de piedras preciosas pertenecen al Estado con dominio absoluto, sin consideración a que la propiedad, posesión o tenencia de los terrenos sea de particulares, pero el derecho de posesión y explotación está abierto tanto a ciudadanos colombianos como extranjeros mediante la figura de “solicitud de explotación” legal (localización) en cualquier caso. (Nota: un decreto de agosto de 1916, prohibía a extranjeros solicitar la explotación de una mina, a menos que se obtuvieran privilegios recíprocos para ciudadanos colombianos residentes en el país.)

Los americanos interesados en adquirir tierras mineras mediante el procedimiento de solicitud, están en la obligación de demostrar la tenencia concedida por ciudadanos colombianos y luego hacerles la transferencia de los mismos, ya que la ley no prohíbe a los ciudadanos nativos la transferencia de la propiedad minera a extranjeros, siempre y cuando este permiso se encuentre avalado previamente por el gobierno.

Durante el período comprendido entre 1910 y 1914, había en Colombia 3.821 minas otorgadas mediante solicitud de explotación -principalmente de oro-, y el gobierno otorgó 1.018 títulos en diversos territorios del país. Hay registros de 18.386 minas en el país, pero su explotación se encuentra a escala muy inferior a los depósitos minerales estimados.

En su informe anual de 1918, el ministro de obras públicas dijo que, aunque la exportación total de metales preciosos del país alcanzó los casi \$6.000.000 anuales, el producto neto para el Tesoro Nacional fue tan solo de \$18.000, y recomendó que los aportes e impuestos provenientes del sector minero se aumentaran y se hiciera una revisión a la legislación para corregir dicha situación. Un decreto presidencial del 9 de julio de 1918, prohibió la adjudicación de minería de aluvión en los lechos de ríos navegables. Se exigía un pase especial del Ministerio de Obras Públicas para tener el permiso de trabajo en el lecho de una quebrada navegable, así como una evaluación previa de ingenieros del gobierno en cada caso particular. En toda la legislación minera se observa una marcada tendencia al control del gobierno sobre este tema.

Minas en tierras de propiedad del estado

Toda mina ubicada en tierras de propiedad del Estado está también sujeta a solicitud de explotación ya sea de mineral u otra sustancia, con excepción del carbón, el asfalto, el petróleo crudo, el sulfuro, los depósitos de guano y los yacimientos salinos, que se encuentren por encima del 6 por ciento de saturación y cuya propiedad sea de reserva del Estado. Pero la explotación de estas últimas se puede ver afectada por contratos específicos con el gobierno, los cuales no requieren trámite por el Congreso para su aprobación si llenan los siguientes requisitos:

- (a) Que el contrato no sea mayor a 30 años de duración.
- (b) Que, una vez expirado el contrato, toda la maquinaria, pertenencias y otros elementos utilizados en la explotación de las minas, reviertan al Estado, sin costo alguno.
- (c) Que la compensación para el gobierno por concepto de la explotación de las minas, no sea inferior al 15 por ciento del producto bruto. (Antes de 1916, el mínimo era 10 por ciento; se incrementó mediante el Decreto de 1916, que también limitó las áreas antes permitidas.)

Minas que no se encuentran en tierras del estado

Todas las minas que no son de oro, plata, platino, cobre y piedras preciosas y que se encuentran en terrenos privados pertenecen al dueño de la tierra. La propiedad y la adquisición son, por consiguiente, objeto de acuerdo con los propietarios de la tierra. Esto sirve para los propietarios de tierras adjudicadas por el gobierno o bajo el régimen de títulos antiguos anteriores a las leyes sobre la tierra del 26 de octubre de 1873, bajo las cuales a los propietarios se les daba un año para el disfrute preferencial por la exploración y reclamación de pertenencia en sus tierras, después del cual los derechos pasaban al gobierno y estas tierras quedaban sujetas a reclamación pública para la extracción de oro, plata, platino, cobre, piedras preciosas, carbón, asfalto, petróleo (hidrocarburos), sulfuro, etc. y la propiedad era del gobierno y como tal, sujeta a contratos especiales con éste debido a su ubicación y explotación. La tenencia de tierras bajo el antiguo sistema español de otorgamiento de títulos o adjudicación, anterior al 26 de octubre de 1873, también implicaba propiedad sobre el subsuelo de todo mineral, con las ya mencionadas excepciones de oro, plata, platino, cobre y piedras preciosas -no obstante, las minas de esmeraldas, son monopolio del gobierno, así como las minas de sal y los manantiales de más de 6 por ciento de saturación-.

Una explicación detallada de la ley minera en Colombia y las referencias a leyes viejas y actuales se encuentran en la decisión de la Corte Suprema de Justicia respecto a los derechos de terrenos petroleros, de fecha 21 de noviembre de 1919. (Ver p. 186).

Modo de adquirir propiedades mineras en Colombia

Como se ha dicho antes, las minas de oro, plata, platino, cobre y piedras preciosas son propiedad del Estado, quienquiera que sea el dueño de la tierra en la que se encuentren ubicadas, pero el Estado cede la posesión a particulares, nacionales o extranjeros (siempre y cuando demuestre la retribución de privilegios similares a colombianos residentes en su país), que tengan el debido estado legal y el derecho para adquirir propiedades. Los procedimientos requeridos para adquirir una propiedad minera -es decir, para la obtención de una transferencia del gobierno a particulares o a una compañía- se explican con más detalle en el Código Minero¹. Los pasos se resumen brevemente así: (1) la “denuncia” o informe sobre la ubicación de la propiedad, (2) la posesión y (3) la titularización.

Se entiende por “denuncia”, el informe que se reporta a las autoridades sobre la localización de la propiedad, los límites y la naturaleza del depósito.

Por posesión se entiende la ubicación real y la entrega del yacimiento mediante inspección y en presencia de las autoridades o representantes oficiales.

El título es el documento legal emitido por las autoridades a favor del particular solicitante de la mina, en el que puede dar fe que el Estado le ha concedido debidamente la posesión y la propiedad minera en cuestión.

La propiedad de la mina se adquiere en forma definitiva mediante titularización y se mantiene a través del pago de impuestos sobre la propiedad, sin requerirse de una evaluación anual; por lo tanto, cualquier particular que adquiera la mina está protegido por las autoridades en dicha propiedad, hasta que la “abandone”. Una mina se considera “abandonada” si el propietario deja de pagar los impuestos anuales sobre la mina, en cuyo caso pasa automáticamente a propiedad de la nación y la mina puede ser solicitada por otro particular. Dos veces al año se publica una lista de propiedades nuevas y abandonadas en las gacetas oficiales de los departamentos y estos informes están abiertos al escrutinio público.

Llama la atención el punto sobre la adquisición de yacimientos mineros localizados en tierras de la nación o terrenos baldíos, en el que el individuo que primero reporta la mina, tiene un derecho preferencial para la adjudicación de hasta 500 hectáreas (1.235 acres) del terreno contiguo o adyacente a la mina reportada.

Las minas y los derechos son declarados bienes públicos en lo que respecta a la condena de tierras para uso público, reservas madereras, derechos de aguas, etc., necesarios para la explotación adecuada del predio.

¹ Traducción de Phanor J. Eder, *El Código de Minas de Colombia*. Washington D.C., 1912.

Impuestos sobre propiedades mineras

Los impuestos mineros son de dos clases (1) los impuestos requeridos para la obtención de la adjudicación, y (2) el impuesto anual requerido para mantener la posesión del predio. Los primeros impuestos son:

	DÓLARES COLOMBIANOS
REPORTE DE YACIMIENTOS DE ORO, PLATA, COBRE, PLATINO, ETC.....	10
COSTO DE LA EMISIÓN DEL TÍTULO.....	50

Los segundos corresponden a impuestos anuales:

	DÓLARES COLOMBIANOS
IMPUESTOS POR CADA PERTENENCIA: SOLICITUD	20
IMPUESTOS POR CADA PERTENENCIA: ÁREA DE YACIMIENTO DE ALUVIÓN.....	30
IMPUESTOS POR CADA PERTENENCIA: PIEDRAS PRECIOSAS, POR KILÓMETRO CUADRADO (0.36 MILLAS CUADRADAS).....	50

Una “pertenencia” es un rectángulo de 600 metros por 240 metros (1.968 pies por 787 pies) de acuerdo con el Código de Minas.

Alcance legal de las solicitudes

La mayor extensión permitida como solicitud minera es:

Yacimiento de mina: tres pertenencias, cada una de 600 por 240 metros, para un total de 1.800 metros (5.904 pies) de largo por 240 metros de ancho (787 pies). Artículo 2 de la Ley 292 y 23 del Código de Minas.

Minas de aluvión: la extensión permitida es de tres kilómetros cuadrados (9.840 pies) en cada lado, o un rectángulo cuya base es de 2 kilómetros (6.560 pies) y 5 kilómetros de profundidad (16.400 pies). Artículo 313 de la Ley 38 de 1887.

Piedras preciosas: 1 kilómetro cuadrado. Artículo 2 de la Ley 38 de 1887.

El solicitante puede, sin embargo, aceptar áreas menores y también puede solicitar áreas mayores, pero deberá pedir autorización por separado que podrá ser una continuación de la solicitud original.

Para alguien familiarizado con las leyes de minería de México y otros países de América Latina, encontrará que las leyes mineras colombianas son similares a éstas tanto en su carácter como en su estructura. Para mayor información, ver la página 182, bajo el título “Petróleo”.

PETRÓLEO

INTRODUCCIÓN

Se ha sabido por años de la existencia de petróleo en Colombia. Como en el caso del carbón, hay evidencia de petróleo en la superficie de muchas regiones del país y han sido objeto de exploraciones de tiempo en tiempo, siendo los pioneros de tales emprendimientos dos ingenieros y exploradores colombianos de ascendencia francesa, don Virgilio Barco de Cúcuta y don Roberto de Mares de Bogotá. Luego de muchos años de esfuerzos, están destinados a ver resultados, pues se probó que en las áreas recientemente exploradas existen pozos donde se había explorado ya hace muchos años.

Otros pioneros de la industria petrolera en Colombia han sido Diego Martínez & Co., de Cartagena -ricos ganaderos y propietarios de tierras del Distrito del río Sinú e importantes comerciantes de mercancía general y ferretería, también promotores de la Cartagena Oil Refining Co., establecida en Cartagena en 1908 con un capital inicial de \$150.000 (aumentado desde entonces). Fueron el instrumento para asegurar la cooperación de la Standard Oil Co., in 1914 con el propósito de llevar a cabo exploraciones petroleras en el Distrito del río Sinú, al suroccidente de Cartagena, en el que se invirtieron \$750.000 en el intento fallido que duró hasta 1916, cuando las propiedades fueron abandonadas. La firma Martínez hizo también exploración en Turbaco, a 20 millas de Cartagena.

Una compañía canadiense realizó también perforaciones en la región de Turbo, entre Barranquilla y Cartagena, durante 1908 y 1909, en los predios bajo la concesión conocida en su momento como la concesión “Armella De Mares”, que incluía los terrenos de la concesión Repelón en el Departamento de Bolívar.

Un americano de nombre Mr. J.W. Kelley, organizó una compañía para ocupar las tierras de 150.000 acres localizadas entre Cartagena y Barranquilla y se han perforado varios pozos cerca de Puerto Colombia. El trabajo se ha desarrollado muy lentamente, pero seguía en pie en 1919 cuando se importó nuevo equipo.

Seguido del fracaso de don Diego Martínez y la Standard Oil Co., así como el de la compañía canadiense para la producción de petróleo en cantidades rentables en la región occidente de la costa Caribe, a pesar de las condiciones que parecían tan favorables (las cuales son variadas en cantidad y clases), la compañía Tropical Oil de Pittsburg, Pensilvania, absorbió en 1916 la concesión De Mares sobre el río Magdalena hasta el río Sogamoso en Santander y rápidamente se programó para la exploración petrolera en este territorio. Como resultado se obtuvieron tres pozos en producción de petróleo de alta calidad en un área de 30 millas desde el río Magdalena sobre el río Colorado, un pequeño afluente del Magdalena en Santander que se une al Magdalena a la altura del pueblo de Barrancabermeja, aproximadamente a 365 millas de Barranquilla. La producción estimada de los pozos es de 6000 a 8000 barriles diarios de petróleo crudo de 35.5° a 40° en la escala Baumé. Se encuentran dos tipos de petróleo, uno de base de parafina y otro de base asfáltica, este último que no excede el 3 por ciento del contenido en suspensión y que se quema a cielo abierto.

Es este éxito de la compañía Tropical Oil el que ha estimulado el interés de compañías petroleras americanas por el petróleo de Colombia. El país entero ha estado expectante respecto de la exploración en los últimos dos años, y las perforaciones están prontas a iniciarse en las tierras de la concesión Barco, en la parte más septentrional del norte del Departamento del Norte de Santander, cerca de la frontera con Venezuela. Algunas de las compañías petroleras más grandes de los Estados Unidos han mandado su personal a Colombia durante 1918 y 1919, algunos otros en 1920, y varios los han tenido en campo por más de dos años. A juzgar por las propiedades de la Tropical Oil¹, y por las predicciones sobre terreno en otras partes del país y el interés mostrado por grandes compañías petroleras en Colombia, se puede predecir que el petróleo representa un futuro promisorio para el país.

REGIONES EN LAS QUE SE ENCUENTRA PETRÓLEO

Las futuras exploraciones en Colombia pueden dividirse en los siguientes distritos:

- (a) El de la costa Caribe desde Riohacha hasta el golfo de Urabá.
- (b) El área norte del Departamento de Norte de Santander, cerca de la cabecera hidrográfica del río Catatumbo, que corre en dirección oriental de las montañas de Colombia en dirección hacia el Lago Maracaibo, en Venezuela.
- (c) La región que comprendía la antigua concesión De Mares, en el Departamento de Santander, al oriente del Magdalena.

¹ Recientemente adquirida por la International Petroleum Co.

- (d) La región correspondiente al pie de monte de la cordillera Central, entre la cabecera del Sinú y el San Jorge, una parte en Antioquia y otra parte en Bolívar.
- (e) La región del occidente del río Magdalena, a lo largo de las franjas orientales de los departamentos de Antioquia y Tolima, en el valle del Magdalena.
- (f) La región al occidente de la ciudad de Popayán en el Departamento del Cauca, cerca de la costa Pacífica, y el área comprendida entre Quibdó y Cali.

También se rumora que hay yacimientos de petróleo al occidente de Medellín, en la región del pueblo de Urrao, localizado al occidente del valle del río Cauca en las tierras altas de la cordillera Occidental.

INDICIOS EN LA SUPERFICIE

Se dice que los indicios a nivel de la superficie son numerosos (quizás por ser los más conocidos), a lo largo de la costa Caribe en donde el terreno es más plano y abierto y también donde la observación y la exploración se hace posible. Una señal muy evidente es la emanación de gases, los cuales se liberan a través de las fracturas en la arcilla azulosa o en la lutita. Pueden ser de alta combustión y en algunos sitios, en particular cerca del pueblo de Rotane, a unas 25 millas al oriente de Cartagena, en el Distrito de Repelón, se escapa a una velocidad de 5 pies cúbicos por minuto, o 10.000 pies cúbicos diarios. En cercanías a Turbaco, en la vía férrea entre Cartagena y Calamar, existen alrededor de cien volcanes de barro en un área de 3 acres en donde todos emiten gas; otro indicio a nivel de la superficie se observa en Montería y cerca de otras poblaciones a lo largo del río Sinú, al suroccidente de Cartagena.

Se encuentran también filtraciones de petróleo crudo a lo largo de la línea de los cerros que conforman la frontera aluvial sur de los llanos del Departamento de Bolívar, a casi 60 millas de Cartagena por vía aérea. Los pobladores nativos han encontrado lugares en las selvas tropicales en los que se puede recolectar petróleo en botellas, y que usan para encender lámparas de barro.

En Antioquia, cerca del río Magdalena, justo al sur de Puerto Berrío hay un punto en el que ocasionalmente el petróleo crudo se extrae a la fuerza desde grietas y vetas naturales que lo expulsan en la forma de un manantial de 20 o más pies y humedece el follaje y la vegetación circundante.

Los mismos indicios en la superficie se encuentran en Santander en la concesión De Mares, incluidas filtraciones de petróleo en grietas de pizarra y formaciones superficiales de arcilla; también en el Norte de Santander en los predios de la concesión De Mares, ya mencionados.

En el Valle del Sinú existen manantiales de petróleo de los cuales los nativos toman pequeñas cantidades de crudo de alta densidad para propósitos lubricantes y para iluminación. Un pozo produce petróleo de la calidad requerida para encender una lámpara de kerosene.

Se han llevado muestras de este petróleo a Medellín desde las tierras de Urrao, en el Valle del río Cauca, al occidente de Medellín.

DIFICULTADES DE EXPLORACIÓN

Un resumen de la topografía general del país le permitirá al viajero tener una idea de las dificultades que encontrará en la exploración petrolera en Colombia. La costa Caribe es más abierta que la mayoría del resto de las regiones, pues no se encuentra cubierta por la espesa selva y a la vez, está quebrada por cerros bajos; en la región más hacia el sur, aunque es más plana, en las cercanías con el banco occidental del Cauca, empieza a volverse montañosa y a cubrirse de selva. Esto aplica para los Santanderes (Norte y Sur). Un clima en extremo tropical prevalece y la topografía y la falta de medios de transporte hace de la exploración petrolera una misión casi imposible -en particular durante la temporada de lluvias-.

Un ingeniero o un grupo de ingenieros dedicados a la búsqueda de crudo, deben ir preparados para enfrentar toda suerte de condiciones adversas para la vida y el viaje en sí mismo; usarán mulas, canoas y nativos que les llevarán la carga a pie limpio a través de las selvas, expuestos a los rigores del clima, agobiados por insectos y serpientes venenosas, que se encuentran por doquier en la selva. Un equipo que se dedique a esa actividad en Colombia, deberá también enfrentar las fiebres, el calor y la mala comida. Los hombres que se someten a estos sacrificios por la exploración, merecen reconocimiento por sus méritos y esfuerzo, pues han arriesgado su salud y hasta su vida. Así, en años recientes estas exploraciones han cobrado la vida de jóvenes ingenieros que sucumbieron ante los estragos de la malaria perniciosa -dos de ellos, ingenieros americanos (1919)-.

TOPOGRAFÍA Y GEOLOGÍA DE LOS DISTRITOS PETROLEROS

Región de la costa Caribe

Brevemente, se hace la distinción entre la topografía del oriente y la del occidente del Distrito de la costa Caribe, que a grandes rasgos se puede describir como la región que se extiende entre Barranquilla y el río Sinú, por el sur hasta el río Cauca cerca de la frontera con Antioquia. La parte oriental está conformada por terreno montañoso

y la parte occidental de tierra plana y cerros de baja altura. En la parte oriental, su cara norte es terreno quebrado y áspero que tiene su más alto pico a una altura de 1.600 pies sobre el nivel del mar y tiene otros picos de 1.200 pies de altura. Hacia el sur, la parte oriental se vuelve más plana y menos quebrada (donde prevalece la existencia de la pizarra), pero también cuenta con picos de 1.000 pies de altura sobre el nivel del mar. Una cuenca principal corre en dirección norte-sur por el tramo oriental, mientras que el drenaje occidental va en dirección hacia el océano y el oriental vierte en el lago Repelón, que luego desemboca en el mar a la altura de Cartagena.

El sector occidental consiste básicamente de aluvión a 30 o 40 pies sobre el nivel del mar, con llanos en el sur en los que se encuentra la pizarra maleable.

Al oriente de Cartagena, elevándose desde sus llanuras, se encuentran unos despeñaderos de arenisca a 330 pies de altura sobre el nivel del mar -por ejemplo, los cerros de Rosa Vieja y Arenal, Punta Polonia y Repelón, en este último se ha encontrado pizarra debajo de la arenisca-. Hacia el oriente están los lagos de Guájaro y Repelón, conectados entre sí por una serie de canales y lagos menores. Del lago de Repelón sale un canal profundo que conecta este lago con el Dique de Cartagena. El sistema lacustre y las tierras bajas que lo rodean están sujetas a permanentes inundaciones del río Magdalena durante la temporada de lluvias.

Al suroccidente de Cartagena, en dirección hacia el río Sinú, el terreno es plano y existe una cadena de pantanos a lo largo de la ribera oriental del río, la cual se extiende a medida que se acerca al mar. Cerros de corta altura bordean el Sinú a distancia, en el lado occidental, y la formación geológica es la misma que la de los cerros del oriente y el nororiente de Cartagena en la vía a Barranquilla.

La formación que se da en la región del Caribe, puede clasificarse en una secuencia de mayor a menor existencia de lechos, así:

1. Aluvial.
2. Arenisca y gravilla gruesa (propias de los despeñaderos).
3. Una combinación de gravilla gruesa y fina con visos de pizarra azulosa y grisácea, en forma de losa y cubierta por arenilla de alta conglomeración.

Los grupos 2 y 3 son probablemente constitutivos entre sí, como parte de una misma sucesión.

Grupo 1. Es suficiente mencionar que el aluvión contiene, sin duda alguna, formaciones más antiguas debajo de él.

Grupo 2. La arenisca y los conglomerados son con frecuencia más sueltos y rocosos, con piedra de cuarzo de hasta 1½ pulgadas de diámetro. Casi toda la arenisca contiene hierro a lo largo de las vetas. Este grupo tiene un espesor de casi 400 pies y no contiene pizarra. La inclinación de este grupo es usualmente baja, no mayor a 15°, a veces 7° y hasta 2°. En algunos lugares desciende en dirección contraria.

Grupo 3. La serie más antigua de mezclas de arenisca, pizarra, etc., ocupa las áreas montañosas de la región en dirección al mar, donde las montañas se vuelven más empinadas con descensos de cerca de 40° al oriente (y en casos extremos hasta 80°). Algunos de los grados de arenisca de este Distrito son de grano grueso y de grano fino y se encuentran intercalados con pizarra y en capas de conglomerados gruesos. Se hallan también recubrimientos de piedra caliza hacia el oriente del río Magdalena y el mar en dirección hacia Puerto Colombia. La piedra caliza no se encuentra en la superficie de los cerros del occidente del río Sinú.

Más hacia el sur, la proporción de pizarra aumenta en las rocas y empiezan a desaparecer los conglomerados. La cantidad parece la misma, pero la inclinación se hace menor llegando casi a los 30° hacia el oriente. En la parte suroccidental de la sección oriental de esta región la formación está más dispersa y puede inclinarse al occidente, lo que también aplica a la formación de los cerros que se encuentran a lo largo del lado occidental del Sinú.

En términos generales se puede decir que toda la formación se inclina hacia el oriente y en dirección norte-sur. Esta inclinación en dirección sur y suroccidental alcanza los 30° este -dirección en la cual se coloca en el grupo 2 de gravillas, y que se considera seguido por arcilla mezclada, aunque no hay evidencias para probarlo-.

Las estructuras anticlinales se registran en las mesetas ubicadas al oriente de Cartagena y en algunas muestras cercanas al Sinú. Hacia el sur, las formaciones anticlinales desaparecen bajo la superficie de aluvión. La cresta de la estructura anticlinal se encuentra erosionada, quedando expuesta la pizarra roja. La estructura anticlinal de este Distrito registra una inclinación norte de 30° este (magnético).

Para un recuento detallado de la geología del Distrito de Repelón, al oriente de Cartagena, se le sugiere al lector el estudio "Report by Dr. Andrews on Property of Repelón-Colombia", a saber, Concesión Armella-De Mares.

Región Cauca – Sinú

No existe información detallada sobre las formaciones que existen en la región Cauca-Sinú, la cual ha sido inspeccionada superficialmente por ingenieros y geólogos de la Compañía Tropical Oil, desde el sur de Medellín.

La fuerte inclinación de los estratos de la región costera ya descrita y los fracasos de varias perforaciones cerca de Cartagena y el bajo Sinú para encontrar yacimientos de petróleo, junto con los informes del sector del Cauca han dado a pensar entre los ingenieros de petróleos en Colombia que las exploraciones futuras en la región costera, aun a grandes profundidades, no permitirán encontrar cuerpos de petróleo y que dichas perforaciones deben hacerse más hacia el sur en las riberas occidentales del río Cauca.

Es interesante destacar que el americano, señor Plotts de California, en asocio con el señor Armella de Cartagena (también asociado del señor De Mares en la concesión Repelón cerca de Cartagena) es el propietario y tiene el control de las dos propiedades enormes en esta región sureña, que se extienden entre la cabecera de las aguas del río Sinú al occidente, y el río San Jorge al oriente. De estas propiedades, 500.000 acres se manejan bajo los términos de una concesión original del gobierno colombiano, adjudicado en 1913, con 18 años más de tenencia, mientras que los otros 700.000 acres ubicados en la misma región y que contienen depósitos de carbón e indicios de petróleo se encuentran como posesión y bajo los términos de la concesión del gobierno que se extiende hasta el límite con el Departamento de Antioquia. Los depósitos principales de carbón se localizan en el río San Jorge en cercanías al pueblo de Playa Rica. Se cree que esta región es fuente de filtraciones de yacimientos de la costa, y en un futuro cercano se hará trabajo de exploración para comprobar la existencia de petróleo.

Al occidente de Medellín en el lado occidental, en la línea divisoria entre las cuencas del río Porce y el Cauca, la formación cambia notablemente y se observa un tipo de diorita azul. Los indicios de petróleo y las muestras enviadas a Medellín desde la región de Urrao, cruzando el río Cauca en la cordillera Occidental.

Las recientes exploraciones realizadas por un ingeniero americano demostraron la existencia de petróleo similar a la de la región costera en el distrito ubicado al occidente y suroccidente de la ciudad de Popayán, en el Departamento del Cauca, hacia el sur de Cali. Se cree que estos indicios son comparables con aquéllos de Ecuador y que esta formación es parte de la gran formación de los Andes occidentales, que se conecta mucho más al norte con Antioquia occidental y en línea con las formaciones carboníferas de la cordillera Occidental.

Formaciones en Santander

Los indicios de petróleo en la concesión De Barco, que cubre todo el ancho del Departamento de Norte de Santander, en su extremo norte, está constituido por manantiales de petróleo, volcanes de lodo y emanaciones de gas, con esporádicas, pero pequeñas

piscinas de asfalto mezcladas con lodo subterráneo que se encuentra en las cuencas del río Catacumbo en la frontera nororiental del pueblo de Cúcuta en Colombia y a lo largo de la rama occidental de la cordillera oriental, al norte, en el punto en el que penetra a Venezuela. Los indicios de petróleo se han encontrado a lado y lado de la cordillera, tanto en las bajas tierras de la cuenca del Maracaibo como al occidente y noroccidente de la Sierra Nevada de Santa Marta. La Concesión De Barco cubre 1.500.000 acres del tramo que mide 320 por 80 kilómetros. El petróleo superficial está compuesto de parafina y asfalto, con una gravedad de 40° a escala de Baumé.

Esta región fue explorada por ingenieros de Carib Syndicate, propietarios de la Concesión Barco, en 1919, y se importó maquinaria de perforación vía Venezuela, para el desarrollo de la propiedad.

A pesar de no tener informes geológicos publicados que evidencien la formación en esta región, es significativa la conexión entre los depósitos petroleros de la región de Maracaibo en Venezuela, los de la Concesión Barco, aquellos de la Tropical Oil en Santander, cerca del río Magdalena y los indicios superficiales en el sur de Antioquia y Tolima y los informes recientes de existencia de petróleo en el Departamento de Cauca, al occidente de Popayán. La industria petrolera se ha desarrollado en la región de Maracaibo en Venezuela; la Caribbean Petroleum y una compañía anglo-canadiense están haciendo perforaciones petroleras en Venezuela, cerca de la Concesión Barco, en la frontera con Colombia y un estudio del mapa del relieve colombiano mostrará que estos indicios de pozos en procesos de exploración, que se encuentran cerca de San Lorenzo, en Venezuela, al sur y suroccidente de la Concesión Barco, que se adentra en el sur hasta Santander en las propiedades de la compañía Tropical Oil,¹ (Concesión De Mares), a través de las regiones de indicios de Antioquia y Tolima hasta el occidente de Popayán en el Pacífico, forman una línea ligeramente curva hacia el oriente.

Esta línea representa la línea de la formación anticlinal que ya ha sido trazada en toda su extensión, y gracias a informes de geólogos independientes (cada uno ha trabajado en áreas distintas), ha permitido la evolución de la teoría de que la formación petrolera se extiende a lo largo de dicha línea, atravesando casi toda la zona montañosa de Colombia. Esta teoría representa el factor más importante de evolución del estudio sobre desarrollos petroleros en Colombia.

¹ De propiedad de la International Petroleum Co.

CONCESIONES PETROLERAS Y DESARROLLOS DEL PASADO

Inversiones Martínez- Compañía Standard Oil

Al retomar la historia de las concesiones de tierras petroleras y el desarrollo de dicha industria por cuenta de compañías extranjeras, en su orden cronológico, se puede concluir que los yacimientos en la región del río Sinú fueron los primeros en atraer la atención, junto con los del oriente de Cartagena, cerca de los pueblos de Turbaco, Repelón y Rotane, lo que llevó a la obtención de la concesión del gobierno colombiano de la compañía de Diego Martínez en Cartagena en 1905. Esta concesión tenía una vigencia de 20 años y dio origen a lo que se consideró un monopolio de la industria petrolera por parte de la costa Caribe colombiana.

Estos concesionarios trajeron un taladro y perforaron dos pozos de 300 pies cerca del pueblo de Turbaco, a 20 millas de Cartagena, en el tramo de la vía férrea Cartagena - Calamar. Se encontraron indicios de petróleo como lo es el gas, y se pensó que perforando a mayor profundidad se encontraría petróleo.

En 1908 la Compañía Cartagena Oil Refining fue constituida, siendo una empresa americana, pero sus accionistas eran ciudadanos colombianos, encabezados por Diego Martínez. Esta compañía en 1915 invirtió alrededor de \$150.000 incluidos los trabajos en Turbaco y la refinería de Cartagena, la cual pagaba dividendos de 60 a 90 por ciento, utilizando crudo importado de los Estados Unidos y suministrando productos de petróleo refinado tanto a la costa como al interior del país.

En 1914 la Compañía Pearson de Londres se dedicó a la realización de estudios y planes para el mejoramiento de la bahía de Cartagena, y pronto se interesó en los desarrollos petrolíferos en Colombia, se les ofreció una refinería y predios para la explotación petrolera de la Cartagena Oil Refining Co., a un costo de \$800.000, oferta que rechazaron. Más tarde, la misma oferta se le hizo a la Standard Oil, que también la rechazó. Mientras tanto, la Pearson hacía ingentes esfuerzos por obtener la concesión de petróleo otorgada por el gobierno colombiano, los cuales incluían un jugoso préstamo para constituir prácticamente un derecho exclusivo para la exploración y explotación de petróleo en el país. El advenimiento de la guerra en Europa puso fin a las negociaciones por parte de los inversionistas británicos.

Luego, la Standard Oil entró en un acuerdo con Inversiones Martínez para tomar el control absoluto de la refinería en Cartagena y para la exploración de petróleo en el Distrito que cubría su concesión, llegando hasta Turbaco por el oriente, a través del río Sinú y hasta el occidente en el área aledaña al valle del río Atrato.

Durante 1914 y 1915 un esfuerzo bien planeado fue emprendido por la Standard Oil para la exploración de crudo. Se establecieron campamentos, se importó equipo y se perforó a profundidad considerable, y se encontró pizarra y vestigios de petróleo, pero en muy pequeñas cantidades. Esta compañía salió definitivamente de la industria en 1916, no porque los prospectos de petróleo fueran malos, sino por las condiciones poco propicias para la exploración.

La Concesión Armella de Mares al oriente de Cartagena

Otra concesión en el Distrito del Caribe era la famosa Armella-De Mares, subsidiaria de la Armella-De MaresCo., de Barranquilla, otorgada por el gobierno colombiano antes de 1900. Esta concesión cubría un tramo de tierra con un área total de 210 millas cuadradas y se extendía al oriente desde Turbaco, rodeando los pueblos de Repelón, Rotane y Rosa Vieja al oriente de Cartagena y cerca de 40 millas al suroccidente de Barranquilla. La mayoría de esta propiedad estaba constituida por concesiones otorgadas por los municipios de Arenal y Repelón a promotores de la industria. Los derechos y títulos estaban de alguna manera enturbiados por razón de delimitaciones en disputa o por viejas reclamaciones de los dos municipios y luego eran aún más entorpecidos por las políticas del gobierno central.

Esta concesión fue adjudicada después a una compañía canadiense en 1907 y se suspendió la explotación de varios pozos y se puso a cargo de las explotaciones a reputados petroleros de los Estados Unidos. Se descubrió petróleo a una profundidad de 600 pies, pero la perforación tuvo que suspenderse debido al hallazgo de una formación que impedía la utilización de la maquinaria y las herramientas disponibles. Este trabajo se suspendió en septiembre de 1908. En el verano de 1909, se perforó un segundo pozo, con las mismas herramientas, pero con un nuevo equipo de hombres, luego de varias demoras vejatorias causadas por las fuertes lluvias, las inundaciones, la mano de obra no calificada y las dificultades de transporte, se encontró petróleo de excelente calidad (de 47° en de gravedad Baumé), pero poca cantidad, a una profundidad de 500 a 1.000 pies. Su explotación fue suspendida por el advenimiento de la gran guerra.

Una nueva compañía está siendo promovida en la actualidad en los Estados Unidos, por cuenta de un prominente caballero colombiano oriundo de Cartagena, para tomar la vieja concesión Martínez junto con las tierras que se extienden hacia el sur, con el propósito de hacer exploración petrolera.

La Concesión De Mares en Santander – obras de la Tropical Oil Co.

Uno de los pioneros de la explotación de crudo en Colombia es el señor Roberto De Mares, quien se aseguró una concesión del gobierno antes de 1900, cubriendo un amplio tramo del territorio del Departamento de Santander. El señor De Mares se asoció con el señor A. Armella de Barranquilla y Cartagena, en la concesión que cubría el tramo de Repelón en la costa Caribe. Los primeros esfuerzos se hicieron en torno a la búsqueda de capital extranjero, intento que fracasó por causa de la revolución de 1898-1904 y el equipo de ingenieros que se llevó a campo en 1904 no pudo aterrizar en Barranquilla debido a las condiciones de orden público que se vivían en el país en dicha fecha. La concesión fue renovada en 1905 y después en 1916 y la Compañía Tropical Oil de Pittsburg, Pensilvania, mostró interés por el proyecto, lo que resultó en la exploración de la propiedad en 1917, 1918 y 1919 y luego la importación de tres bombas de extracción.

El inventario suscrito de la Compañía Tropical Oil ascendía a 1.500.000 acciones con cerca de \$ 4.000.000 disponibles para capital de trabajo. Para la temporada de verano de 1919 ya se habían gastado \$800.000.

Las tierras de la Concesión De Mares, situadas al frente del río Magdalena en el Departamento de Santander, que se extendía por el norte hasta el río Sogamoso (un afluente oriental del Magdalena), por el oriente hasta la cordillera y por el sur hasta el río Carare, también afluente del río Magdalena. El frente sobre el río Magdalena es de aproximadamente 30 millas y la profundidad desde el río hacia las montañas es de alrededor de 75 millas-en una área de casi 1.300.000 acres (aunque hay quienes sostiene que tiene 3.000.000 acres)-.

La Concesión está adjudicada a terceros y no incluye el derecho al subsuelo como todos los terrenos adjudicados antes de las leyes del 28 de octubre de 1873.

Las oficinas principales de la Compañía estaban ubicadas en el puerto ribereño de Barrancabermeja en la salida del río Colorado, en donde la compañía ha construido casas para la servidumbre y oficinas, una bodega de almacenamiento para las máquinas y un taller. Las lanchas viajan por el río durante la estación seca hacia y desde los pozos petroleros, que se encuentran en el cruce del río Oponcito y el Colorado a 30 millas al sureste de Barrancabermeja. Los pozos conocidos están ubicados entre el río Colorado y el Sogamoso en el Departamento de Santander.

El terreno es plano en las 4 o 5 millas de las riberas del río y luego se torna quebrado y cubierto por una densa capa vegetal típica de la selva húmeda, con reservas de maderas

nobles. El país se vuelve muy difícil si se adentra hacia el oriente y el sur en dirección hacia la cordillera Oriental.

El río Colorado no es navegable, ni siquiera en canoas durante casi siete meses del año por lo que la compañía está comprometida en la construcción de un camino para carretas desde Barranca hasta los pozos, sobre el cual se construiría además un oleoducto de 6 pulgadas de diámetro que permitiría llevar el crudo desde los pozos hasta la pequeña refinería que pusieron en funcionamiento en Barrancabermeja. La extensión total de dicho camino y el oleoducto será de 35 millas, y el camino soportará el paso de tractores. El campo en los pozos será la sede de los trabajadores que también estarán vinculados a la explotación de las tierras del nororiente de la misma Concesión, en donde se proyecta la obtención de una mayor cantidad de petróleo crudo de alta calidad.

La pequeña refinería instalada en Barrancabermeja tendrá suficiente capacidad para abastecer el país entero tanto de petróleo como de sus derivados, gasolina, kerosene, lubricantes, etc., que de acuerdo con las declaraciones del ministro de obras públicas, publicadas en julio de 1919, se venderán en Colombia “a un precio no menor al de Nueva York”. Barrancabermeja está a aproximadamente 400 millas de la costa Caribe en el puerto de Cartagena y Bogotá está a 300 millas por río y tren. Un punto de alto consumo en Colombia-el segundo quizás, sino el mayor del país- es Medellín, la capital de Antioquia. El sitio mismo de la refinería se encuentra a 125 kilómetros (77 millas) por río hasta Puerto Berrío, punto desde el cual se llega a Medellín por dos vías ramales de la vía férrea, a 181 kilómetros de distancia (109 millas). El mayor consumo de Colombia será de combustible residual requerido para los vapores, que son cerca de 140 navegando sobre el Magdalena y sus afluentes, que en una buena proporción son navegables, aunque sólo por embarcaciones pequeñas. Puede suponerse que el combustible derivado del petróleo tomará el lugar de la madera, lo cual facilitará las operaciones y el transporte fluvial.

Los pozos petroleros tienen profundidades de 1.700, 1.900 y 2.300 respectivamente y están ubicados muy cerca uno del otro (a una distancia aproximada de 100 yardas). Estos pozos no requieren bombeo y su producción promedio es de 6.000 a 8.000 barriles por día de 24 horas. Dos de estos pozos producen dos clases de petróleo -con base de parafina y con base de asfalto-. Este último se extrae del nivel más bajo y no excede el 3 por ciento de suspensión. La gravedad es de 35.5° en la escala de Baumé. Estos pozos permanecieron sellados durante 1919, pues estaba pendiente la construcción de la refinería y que se completara el oleoducto desde el río hacia los pozos.

Se considera que esta propiedad puede producir un mayor flujo de petróleo en otras perforaciones en lo que se denomina terreno probado, pero el problema es el transporte al

mar y, por tanto, el arribo a las refinerías del mundo. Es necesaria la construcción de un oleoducto de 400 millas de longitud desde los pozos de extracción hasta la costa Caribe. Se calcula que el costo de dicha obra sería entre \$20.000.000 y \$30.000.000 e incluiría estaciones de bombeo, tanques de depósito y facilidades de carga en Cartagena¹. Se estima que la capacidad de producción requerida para justificar tal inversión sería de 50.000 barriles diarios; también se ha destacado que los pozos petroleros de Colombia entrarían a competir contra la producción de México, Texas, California y el petróleo de Colombia es de más alta gravedad que el mexicano y el americano, y como tal, exigirá un precio más alto en las refinerías. Otra gran ventaja es la distancia que existe entre Cartagena y las refinerías de la costa Atlántica de los Estados Unidos, que es menor que la que hay desde Tampico, México. El petróleo colombiano posee una gravedad tan liviana que es imposible usarlo como combustible para vapor sin refinarlo.

En marzo de 1919 arribó a Barrancabermeja una fuerza de ingenieros, especialistas en oleoductos, refinerías etc., y se pospuso el trabajo de construcción del camino de carretas.

En los primeros meses de 1920, las propiedades de la Compañía Tropical Oil fueron asumidas por la Standard Oil Co. Se rumora que los nuevos propietarios construirán el oleoducto a Cartagena y suministrarán las facilidades para la exportación desde los predios de la Concesión De Mares, y se dedicarán a la exploración petrolera en los siguientes dos años².

Estímulo a la inversión – actividades varias

Este desarrollo industrial de petróleo de alta calidad en cantidades rentables de la Concesión De Mares, a través de la Tropical Oil se ha dedicado a estimular la inversión en proyectos petroleros en Colombia y muchas compañías americanas y británicas durante

¹ Nota del Editor. - En el "Petroleum Age" de Mayo de 1921, apareció lo siguiente. "La International Petroleum Co., una filial de Standard, ha comprado una isla en la boca del río Magdalena en la cual la compañía planea construir la refinería de petróleo más grande del mundo, con una capacidad diaria inicial de 25.00 barriles. Las inversiones de Standard superan los millones de dólares en el desarrollo del tramo recientemente adquirido de la Tropical Oil Co. Se estima que la propiedad tiene una extensión aproximada de dos a tres millones de acres por la cual se pagó cerca de \$25.000.000. Más de \$25.000.000 se están invirtiendo para el desarrollo de esta propiedad. Se han instalado tres pozos***. La compañía está construyendo un oleoducto desde el campo hasta la costa-alrededor de 300 millas- con un costo de \$3.000.000". Este fragmento de noticia de un periódico americano se incluye con el único propósito de ilustrar la situación de los asuntos petroleros. Obsérvese la discrepancia notoria entre el costo del oleoducto reportado por el comisionado Bell y la noticia de prensa.

estos últimos años han comisionado expertos en la materia para investigar en campo. En algún momento en 1919 hubo nueve delegados de grandes compañías petroleras en el país, y muchos más inversionistas que a nivel personal mostraban interés por entrar en el negocio de los arriendos, adjudicaciones y concesiones de predios petroleros.

Entre las compañías participantes se pueden mencionar: la Compañía Colombian Petroleum, propietarios de la concesión De Barco en Norte de Santander; la Tropical Oil, que contaba ya con ingenieros en la región del río San Jorge como se describió anteriormente; la St. Clair Oil; la Island Oil & Transport Co., y la Gulf Oil & Transport Co.; también la Ohio Cities Gas Co.; las Inversiones Aaronson de Tulsa, Oklahoma y la Union Oil de California, que envió un grupo de ingenieros en febrero de 1920 para evaluar los predios adyacentes a la Tropical Oil Co., ubicada en Santander. Dos ingenieros del sindicato inglés Balfour-Williams, estuvieron también analizando los prospectos, debido a que esa firma era dueña de extensas propiedades petroleras en Perú y en el momento se encuentran haciendo exploración en Ecuador.

La Concesión Barco en Norte de Santander

La Concesión Barco fue originalmente otorgada por el gobierno nacional en 1905 al señor Virgilio Barco, originario de Cúcuta, por una vigencia de cincuenta años. La Concesión se comprometió a pagar al gobierno colombiano el 5 por ciento de los ingresos brutos de la producción del campo, el cual ocupa la totalidad de la franja norte del Departamento de Norte de Santander, al noroccidente del pueblo fronterizo de Cúcuta, frente a los pozos de Maracaibo, en la región vecina de Venezuela. La Concesión contaba, además, con el privilegio de la explotación de asfalto y carbón. Fue luego asignada en 1917 a la compañía americana Carib Syndicate. El gobierno colombiano formalmente permitió la transferencia de la Concesión a dicha empresa en abril de 1918, pero con ciertas modificaciones a los términos de la concesión original: el monto sobre el ingreso bruto pasó de 5 a 10 por ciento y se adicionaron otras medidas de control. La Carib Syndicate exploró la región de la concesión en 1919 y ese mismo año se transfirieron los derechos de esta Concesión a la Compañía American Oil, constituida por la Doherty de Pittsburg, Pensilvania, y conocida en los Estados Unidos como la Colombian Petroleum Company, en Colombia como la Compañía Colombiana de Petróleo. Esta última se convirtió en la práctica en un holding empresarial en Colombia.

La Colombian Petroleum Company tenía a cargo la explotación del petróleo de su concesión, bajo un acuerdo de lealtad con la Carib Syndicate del 25 por ciento del

producido de la concesión y su futura producción. La Colombian Petroleum ya obtuvo el permiso para importar equipo y maquinaria a través de Venezuela, vía Maracaibo y el río Catatumbo que corre en territorio colombiano y es navegable, en una parte del año, desde el lago Maracaibo. Esta ruta es de más fácil acceso que por el río Magdalena, debido a las dificultades topográficas. Es imposible el transporte de maquinaria pesada por el Magdalena hasta el punto de la concesión sin construir una carretera muy costosa. El país es mucho más plano y de fácil tránsito por la cuenca oriental hacia el lago Maracaibo.

La Concesión Barco mide aproximadamente 320 kilómetros (198) millas de largo por ochenta kilómetros (50 millas) de profundidad y contiene alrededor de 1.500.000 acres. Los indicios de suelos contienen petróleo crudo de gravedad Baumé de 40°, así como parafina y asfalto. Durante 1918 se vivieron muchos tropiezos para la obtención del permiso de importación de maquinaria y equipo de perforación por la ruta de Maracaibo, por cuenta de los intereses encontrados entre los propietarios de pozos de Maracaibo y sus vecinos de la frontera. Los venezolanos se quejaban que sus tierras se iban a volver improductivas debido a que las tierras de la Concesión Barco se encontraban a más bajo nivel. El permiso fue finalmente otorgado y en junio de 1919, una parte del equipo de perforación de la Colombian Petroleum Company llegó a Maracaibo y se iniciaron los trabajos para su transporte hacia el interior, pues las operaciones a cargo de ingenieros americanos con experiencia de exploración en México, estaban ya muy avanzadas.

La Compañía Carib Syndicate ha abierto sus oficinas en Cartagena, punto desde el cual se han desplazado equipos de ingenieros a diversas partes del país, con el interés de adquirir más terrenos para la exploración y la producción.

Los ciudadanos colombianos también han expresado su interés por terrenos petroleros y están participando activamente en el desarrollo de la industria mediante la adquisición de pozos y el estímulo a la creación de nuevas compañías petroleras, así como la promoción de proyectos a grandes inversionistas americanos.

TÍTULOS Y LEGISLACIÓN DE CAMPOS PETROLEROS

Condiciones en tiempos de la colonia española

La legislación que rige las tierras con yacimientos petrolíferos en Colombia ha sido desde el pasado, incompleta y ambigua, y se basa principalmente en leyes antiguas heredadas de tiempos coloniales. Como regla general, la corona española se reservaba el derecho a los depósitos y yacimientos de metales preciosos como oro, plata, platino, cobre y

piedras preciosas y dichas minas se podían obtener bajo el derecho por descubrimiento y ubicación. Tal era la política de la corona española para incentivar todas las posibles formas de producción de los metales en las colonias americanas, en las que la minería constituía la principal industria y fuente de riqueza durante siglos. La corona española también otorgaba tramos de tierra no muy grandes a colonos que se juzgaran capaces de desarrollarlas en el producto específico y utilizar el terreno adjunto para la ganadería o la siembra. El propósito era asegurar el desarrollo y, en consecuencia, la riqueza por producido de las diversas colonias de la corona española.

Los conquistadores como Quesada en Colombia, Pizarro en Perú, Cortés en México y sus capitanes, le habían prestado invaluable servicios a la corona en las expediciones de descubrimiento y conquista de reinos indígenas y, por ello, se les recompensó con la asignación de importantes cantidades de tierra -siempre o casi siempre con el derecho exclusivo a la riqueza encontrada o derivada de ella-. Éste no era el caso de las tierras para la agricultura y la ganadería que se les adjudicaban a otros reconocidos colonos, pues el subsuelo se reservaba para la corona.

Debido a la poca información y a las condiciones inexploradas de la mayor parte del país durante tiempos coloniales, a su naturaleza quebrada y tropical, a los métodos primitivos de recolección de información de la época, a la naturaleza vaga de las fronteras, constituidas mediante accidentes geográficos como “hasta el río...” o “desde la montaña...”, se dio la condición de informalidad que heredamos hoy con serios conflictos de propiedad de tierras que han sido causa de interminables litigios.

En lo que respecta a minas y propiedades mineras, la corona española, con frecuencia, se reservaba para sí las propiedades más ricas para ser explotadas por el virrey y otras propiedades se le cedían a organizaciones de la Iglesia que ya con anterioridad habían adquirido el derecho por descubrimiento. Dichas organizaciones reclamaban, además, otras propiedades que, con la ayuda de los indios que conocían el país a cabalidad y reconocían los indicios del suelo, contenía yacimientos de metales preciosos.

Desde la independencia hasta 1919

Desde el establecimiento de la independencia en Colombia, la nueva República se declaró heredera de las propiedades de la corona española e hizo nuevas leyes que no fueron más que amplificaciones de las viejas leyes españolas respecto de los derechos mineros. Un famoso pronunciamiento a este respecto fue el del Libertador Simón Bolívar promulgado en Quito, Ecuador, en 1829, que afecta el subsuelo de todas las minas, declarándolo como propiedad de la nación (incluidas Venezuela, Colombia y

Ecuador, bajo el título “La Gran República de Colombia”). Esta declaración ha sido la inspiración de una legislación similar en la moderna Colombia, que se encuentra en el Decreto presidencial del 20 de junio de 1919 respecto del petróleo, en el cual el subsuelo se declaró propiedad de la nación.

Aunque los títulos mineros han sido ya explicados y descritos en el capítulo sobre Minería, mencionaré brevemente las leyes mineras del Estado de Antioquia en donde la minería ha adquirido un alto nivel de desarrollo y producción superior al resto del país. Allí, las normas de los estados confederados soberanos de 1887 se relegaron en favor del sistema de la república unitaria vigente, resolviendo así las normas conflictivas de los anteriores estados soberanos y centralizando la legislación minera en la capital del país, Bogotá. De acuerdo con esta normatividad, las minas de esmeraldas y sal pertenecen a la nación, y el producto de su operación pasará al fisco nacional y las de oro, plata, platino y cobre pertenecen a los departamentos en los cuales se encuentren ubicadas. Las demás minas pertenecen a los dueños de los predios o terrenos en las que se encuentren, de modo tal que el petróleo, asfalto, sulfuro, plomo, zinc, carbón, arcillas y sustancias similares de menor valor estarán bajo la propiedad del dueño de la tierra.

Sin embargo, la ley de tierras anterior -en concreto aquella del 28 de octubre de 1873, que permitía la readjudicación de todos los títulos de tierras de la nación que hubiesen sido emanados de la corona española-, le reservó a la nación el derecho del subsuelo de las minas a las tierras adjudicadas después de dicha fecha, tanto a personas naturales como a compañías. Así, las tierras garantizadas por el gobierno nacional después de dicha fecha no acarrearán propiedad sobre el subsuelo en ningún tipo de mina, incluidas las de metales preciosos, carbón, asfalto o petróleo. La situación se debía a que las minas de minerales como el oro, el platino, el cobre y las piedras preciosas eran de propiedad de la nación, constituyendo un dominio total, y estaban sujetas a ubicación, mediante el derecho por descubrimiento, de acuerdo con las provisiones del código minero, ya fuera que estuvieran en terrenos privados o del Estado e independientemente del título que las acreditara, mientras que los depósitos de cobre, petróleo, arcillas y similares, pertenecían a su dueño, siempre y cuando el título de propiedad fuera anterior a 1873 ya explicado, reservándose así el derecho de la nación al cobre, petróleo, arcillas y similares en predios no adjudicados aún bajo las leyes de tierras, o las adjudicadas después de 1873.

Tal era la condición hasta que en 1913 una nueva ley propuso modificaciones a las leyes existentes en lo concerniente a las tierras petroleras y las solicitudes para la adjudicación de tierras, que se suponía contenían reservas petrolíferas, se suspendieron por decisión del gobierno. Mientras tanto, las cuatro concesiones ya otorgadas por el gobierno-Inversiones Martínez en la región de Cartagena, Armella-De Mares Co., cerca de

Repelón en la costa Caribe, Virgilio Barco en el Norte de Santander y Roberto de Mares en Santander-, mediante contratos especiales en los que se concedieron las tierras sin interferencia de títulos privados anteriores a 1873, como ya se explicó y con cobertura sobre terrenos públicos abiertos a adjudicación o que hubieren sido adjudicados después de 1873, con la condición de que el gobierno nacional recibiera un cierto porcentaje (usualmente el 5 por ciento) del producto bruto de la explotación.

Hasta 1919 la situación fue de incertidumbre hasta la reciente actitud del gobierno respecto de la explotación de las tierras con reservas petrolíferas, donde los argumentos están divididos entre la política de libre adjudicación y explotación de tierras públicas con contenido de petróleo y carbón y la política de propiedad del gobierno que se ha ido consolidando durante los últimos 20 años. El asunto llegó a su clímax respecto a los pagos por la explotación de los pozos de la Compañía Tropical Oil., la Concesión De Mares en Santander y los crecientes intereses por el petróleo en el país, lo que permitió estructurar un argumento respecto de las actividades realizadas por el alto número de ingenieros extranjeros y la presencia de representantes de empresas petroleras internacionales.

Parecería que la política de la administración central de Bogotá es la de apoyar la propiedad y el control del gobierno de los bienes públicos como el ferrocarril, el transporte y los servicios públicos, y en asuntos relativos a la legislación petrolera que tocó fondo con el Decreto del 20 de junio de 1919 (No. 1255).

Legislación reciente y situación actual

El Decreto ejecutivo del 20 de junio de 1919 ya mencionado, declaró la propiedad del gobierno sobre el subsuelo independientemente del título de propiedad y estableció la Oficina de Estadística para las minas petroleras. Lo que hizo, en realidad, fue una ley retroactiva de las minas y tierras del citado Decreto de Bolívar, dictado en Quito el 24 de octubre de 1829, e hizo preciso el permiso del gobierno para la explotación de los yacimientos petroleros y estableció el control y la supervisión gubernamental de toda línea de negocios.

Se presentó una demanda ante la Corte Suprema de Colombia (interpuesta por ciudadanos colombianos) en la forma de Petición para declarar este decreto inconstitucional, de acuerdo con el artículo 41 del acto legislativo No. 3 de 1910, en el que las tierras adjudicadas antes de la ley de tierras del 28 de octubre de 1873, hecha efectiva el 28 octubre de 1874, no se declaraban como propiedad del gobierno ni del Estado, en el sentido de tierras públicas. La decisión de la Corte Suprema de Justicia emitida el 21 de noviembre de 1919, sostuvo la petición en la parte que se refería a los artículos 3, 4 y

5 del Decreto (aquéllos que establecen que los yacimientos de petróleo encontrados en tierras de propiedad privada de cualquier tipo son de propiedad de la nación) y declaró que tal solo puede ser el caso para las tierras de dominio público adjudicadas desde el 28 de octubre de 1874 que se encuentran en cuestión. La Corte decidió que esos artículos del Decreto violaban los artículos 120 de la Constitución y el 41 del acto legislativo No. 3 de 1910, y recomendó la legislación del Congreso para resolver estas dificultades y aclarar todas las dudas respecto de los títulos y derechos de tierras de petróleos, etc. La traducción de esta decisión de la Corte Suprema de Justicia de Colombia, así como el Decreto Ejecutivo de junio 20 de 1919, se adjunta al presente informe para consulta de los interesados al momento de presentar solicitudes a través de la División de Asuntos Latinoamericanos, Oficina del Comercio Doméstico y Extranjero, Washington.

Esta decisión de la Corte Suprema de Justicia de Colombia, seguida por el acto legislativo No. 120 del 30 de diciembre de 1919¹, la cual, mientras establece las provisiones para la exploración y explotación de manera liberal y protege los derechos de los propietarios al subsuelo, en tierras adjudicadas con anterioridad al efecto de las leyes del 28 de octubre de 1874, también reitera el control del gobierno sobre la actividad petrolera a lo largo y ancho del país y fija impuestos altos a la producción bruta de los pozos petroleros y propiedades en el territorio nacional.

Algunas de las características de esta nueva y más reciente ley que regula la explotación del petróleo en Colombia, han dado lugar a fuertes críticas, sobre todo, debido a la confiscación de contratos de explotación, donde los terrenos de una concesión se convierten, *ipso facto* en propiedad de la república; a los altos impuestos sobre la producción bruta (además de un gravamen sobre un básico), los onerosos costos de los requisitos técnicos exigidos por el Ministerio de Obras Públicas que incluyen copias de todos los planos e informes geológicos, técnicos y topográficos, los cortos plazos para las solicitudes y las adjudicaciones a tan solo 20 años, respecto de los cuatro que toma el desarrollo adecuado de una petrolera en el país (sin mencionar el tiempo requerido para la construcción de oleoductos y las demás facilidades para la exportación); el derecho del gobierno para cancelar contratos, casi que a discrecionalidad, y el impuesto de exportación de 6.4 y de 2 por ciento por la producción bruta, además del impuesto de explotación de 10, 8 y 6 por ciento del producto bruto, de acuerdo con las zonas en las cuales el petróleo es encontrado. Parecería que la doctrina del control gubernamental hubiera sido apoyada por el Congreso mediante la nueva ley del 30 de diciembre de 1919, que no es más que una ampliación del decreto del 20

¹ Copia traducida disponible en la División para Latinoamérica.

de junio de 1919 ya descrito -con provisiones para la protección de los derechos al subsuelo de aquellos propietarios que demuestren titulación anterior al 28 de octubre de 1874, a quienes se les deja en libertad de negociar sus tierras para la explotación del petróleo, pero que quedan sujetos a la supervisión del gobierno nacional de acuerdo con lo establecido por esta última ley-.

Mientras tanto, en julio de 1919, el Ministerio de Obras Públicas publicó las condiciones bajo las cuales el gobierno daría consentimiento a la transferencia de la Concesión De Mares a la Compañía Tropical Oil, la cual había desarrollado la propiedad, como ya se explicó antes. Los puntos importantes de estas condiciones, son los siguientes:

Primero: el área de la concesión originalmente contenía alrededor de 1.300.000 acres (aunque algunos decían que era cercana a los 3.000.000 de acres) se redujo a 100.000 hectáreas, o su equivalente en acres: 247.000.

Segundo: la Compañía no adquiere ningún derecho real a los depósitos de petróleo ni a las tierras del Estado, por lo cual operarán como arriendos.

Tercero: el gobierno fija el impuesto mínimo sobre la producción bruta del 10 por ciento, pero no fija una tasa máxima (similar a lo estipulado por la ley de diciembre 30 de 1919).

Cuarto: la Compañía está obligada a erigir una refinería de capacidad suficiente para abastecer el país con derivados del petróleo, en un plazo de dos años y de vender dichos productos a precios de Nueva York.

Quinto: la Compañía renuncia a todo derecho sobre las tierras del Estado que se encuentran cubiertas por la concesión original de 1905.

Sexto: la compañía renuncia a todo derecho de reclamación vía diplomática y se obliga a acatar todas las decisiones proferidas por las cortes colombianas.

RESUMEN DE LOS PROYECTOS PETROLEROS

En conclusión, puede decirse que los proyectos a gran escala de la producción de petróleo en Colombia son buenos, y que el país, sin duda alguna, posee una gran riqueza natural en lo que respecta a reservas petroleras.

Sin embargo, existe una idea exagerada entre los colombianos respecto del valor real de dichos recursos, en general, y del petróleo, en particular, y hay poco conocimiento de la magnitud de las inversiones requeridas y de los riesgos implícitos. Pareciera que la gente espera mucho de la riqueza nacional representada en pozos petroleros. Habrá, por supuesto, unos pozos muy productivos, pero al igual que en México y Perú y en

muchos otros países productores de crudo, el petróleo no se encuentra en todas partes y algunos distritos son muy productivos, mientras que en otros se invierte mucho tiempo, esfuerzo y dinero y no se extraen las cantidades esperadas, decepcionando así a las personas directamente involucradas y las esperanzas de toda una nación.

A causa de las adversas condiciones climáticas, la topografía y la falta de facilidades de transporte, el trabajo petrolero en Colombia toma entre el doble y cuatro veces el tiempo y los costos que se requieren en regiones como Texas o los campos de Tampico en México. La explotación de petróleo en los campos del interior se ve amenazada por las dificultades extremas de cinco o seis meses del año en los que sucede la temporada de sequía (noviembre a abril), pero las verdaderas calamidades suceden del río en adelante.

COSTOS DE OPERACIÓN Y CONDICIONES DE TRABAJO

Todo trabajo calificado, con la excepción quizás de los hombres encargados de las calderas (que en ocasiones se consiguen del personal ya entrenado por las navieras que prestan el servicio de vapor), deben ser importados desde los Estados Unidos. Esto significa que trabajos como los de perforador, operador, etc., se remuneran de acuerdo con escalas salariales americanas y deben, además, tener seguro médico y gastos de transporte desde y hacia su país de origen, y una oferta mínima de un año de trabajo, con el agravante que esta mano de obra importada no es igual de eficiente en los trópicos como en tierras frías.

Los nativos pueden emplearse en tareas como las de empacadores, canoeros, corteros (de machete o hacha) para el desmonte del trazado de vías y la construcción de carreteras, etc., y algunos más pulidos, para la carpintería, la herrería y otros trabajos similares. Estos trabajadores no saben de construcción con madera, y los herreros no pueden ser empleados para afilar herramientas hasta tanto no reciban el debido entrenamiento. Los nativos en general son lentos y requieren de mucha supervisión. Medellín es la ciudad que aporta más y mejor mano de obra calificada, pero la remuneración se vuelve alta debido a los costos de reubicación y las primas de riesgo por el clima caliente (al cual le temen con sobrada razón).

La única manera de satisfacer las demandas de trabajo es mediante el sistema de “tareas”, es decir, por trabajo realizado, el cual debe ser empleado lo más que se pueda. Los colombianos no son tan buenos arrieros como los mexicanos, y su equipo no es tan completo como los famosos aparejos de cuero adoptados por el ejército americano para el transporte de carga en mula para atravesar altas montañas.

Trabajadores rasos en el Distrito del Caribe obtienen una remuneración de \$0.60 diarios por trabajo de corteros (machete y hacha). En las ciudades de Barranquilla y Carta-

gena por el trabajo de cargueros se ganan \$1.20 diarios. Con frecuencia se encuentra suficiente personal por temporada y se recluta de pueblos cercanos al sitio de ubicación de las petroleras. Los empacadores perciben salarios similares y a los buenos cargueros se les paga entre \$1.00 y \$1.20 el día, además de un subsidio de comida cuando se encuentra distante de su hogar o pueblo.

Los carpinteros, herreros, albañiles y otros trabajadores del rango se contratan por \$75 pesos el mes, además de los gastos de transporte y hospedaje, cuando son contratados en lugares distantes. Debe tenerse presente, no obstante, que Colombia tiene un alto costo de vida y que los salarios en todos los sectores de la producción han aumentado en, por lo menos, un 60 por ciento durante 1918 y 1919, con excepción de los departamentos de Cundinamarca y Boyacá donde aún existen personas en los campos a quienes se les paga \$0.30 diarios, pero a quienes no se les puede persuadir por ninguna plata de ir a trabajar a tierra caliente, por atractiva que parezca la oferta.

Le tomará al país un tiempo para disponer de equipos de nativos eficientes para realizar todo tipo de trabajos y también debe esperarse que el país deba pagar salarios inusualmente altos para la región, con el fin de lograr que haya fuerza de trabajo en las selvas del interior del país y que se queden en estos puestos de trabajo por un largo período.

Un factor es favorable: los trabajadores calificados no exigen grandes condiciones para su alojamiento o refugio, que son elementos mínimos; estas facilidades, incluida la alimentación, se ofrecen únicamente para los equipos extranjeros, pues los colombianos van a todas partes con sus mujeres. De hecho, los peones o trabajadores rasos sólo esperan un lugar para construir sus refugios hechos de palos de bambú y techo de paja. Las montan en cuestión de horas y solo requieren del machete como herramienta, que es la única que saben usar y que usan para todos los oficios.

Las provisiones de carne (en pie), maíz, yuca, etc., se encuentran en los campos alrededor de los proyectos si se encuentran cercanos a ríos o caseríos. Si se encuentran en las selvas del interior, todos los suministros de alimentos se envían empacados desde puntos de abasto.

Cada campamento debe tener servicio médico y medicamentos para combatir las fiebres, la malaria, la disentería, etc. Los doctores expertos (se buscan en especial los de Panamá que tienen experiencia en el tratamiento de los males tropicales) son la mejor oferta de un proyecto petrolero y sus servicios garantizan la eficiencia en el trabajo del equipo y el éxito de la empresa. Si se tienen presentes las experiencias pasadas en dragado, minería, aserraderos y petróleos en Colombia, no hay duda de la inmensa necesidad de buenos médicos en todo campamento de explotación.

GANADERÍA

RESUMEN DE LAS CONDICIONES GENERALES

Colombia no es un país ganadero en el sentido en que este término se aplica a la región occidental de los Estados Unidos, algunos sectores de Argentina, Uruguay y la zona sur de Brasil. A pesar de la existencia de distritos netamente ganaderos, con quizás dos excepciones, no hay ganadería de “campo abierto”, como la del oeste americano de hace dos décadas. Las excepciones más evidentes son (1) los grandes “llanos” de la cuenca del Orinoco hacia el oriente deshabitado del país, y (2) los llanos de Sogamoso en el Departamento de Boyacá, al norte de Bogotá, que hace parte de la gran meseta de la cordillera Oriental de los Andes. Otra región situada en las planicies de la cordillera Oriental, al sureste de la ciudad de Neiva (capital del Departamento del Huila), en las riberas de los ríos Manzanares y Guaviare, en donde se conjugan mesetas y planos que resultan atractivos para la ganadería y reciben beneficios de capital e inmigración de Bogotá hacia Medellín. Esta industria está en auge debido a los precios en aumento y la demanda de carne de res en el país. Los precios se han duplicado durante los dos últimos años. Al comienzos de 1918 los novillos entre cuatro y cinco años valían \$40 en pie en el Distrito del Sinú (donde se siembra el pasto (*Brachiariamutica*) para levante) mientras que al momento de este informe, a comienzos de 1920, se reportan ventas a \$80 por cabeza, entregados en la propiedad.

Este aumento en los precios del ganado ha estimulado la industria ganadera. Se están atrayendo nuevos capitales para desarrollar este negocio; se está despejando tierra enmontada y se están delimitando lotes con cercas en muchas regiones. Se puede predecir con tranquilidad que en diez años el número total de cabezas de ganado se habrá duplicado en el país.

La ganadería en Colombia ha sido siempre una de las principales industrias desde tiempos coloniales, y también una de las fuentes más estables de riqueza del país, pero ha sido desarrollada siempre para cubrir las necesidades de consumo local, aunque algunos ya han incursionado en las exportaciones -a Cuba y recientemente a la zona del Canal de Panamá-. Durante muchos años, el Departamento del Canal de Panamá ha adqui-

rido un promedio de 40.000 cabezas de ganado del Distrito del río Sinú en Bolívar, y durante 1919 y marzo de 1920, los contratos ascendieron a 100.000 cabezas.

Durante el período colonial hubo sobre abundancia de tierras y escasez de mano de obra en muchos distritos del país y el desarrollo natural fue de ganados debido a la baja inversión requerida y la poca preparación para el cuidado. El transporte a los mercados de ganado en pie tenía mayor demanda que otros productos. Las mismas condiciones se mantienen en la actualidad. En la costa Caribe hay excelentes extensiones de tierras planas que, se dice, se parecen a las de Cuba, y podrían tener sus cultivos de caña de azúcar, tabaco y arroz, pero que están enteramente sembrados en *Brachiaria* y dedicadas exclusivamente al ganado, debido a la escasa mano de obra y a la ausencia de capital de trabajo que hacen de la agricultura una inversión riesgosa y costosa. Entendida como un todo, se puede afirmar que la ganadería constituye uno de los grandes renglones de riqueza del país, debido al número de cabezas, a la distribución en las regiones y al valor comparado, con el de otros productos, sin contarle con el café, que constituye el producto de mayor exportación y sobre el cual depende el país como fuerte para el intercambio de mercancías manufacturadas del exterior.

Para que el lector pueda hacerse una idea del valor de la industria ganadera, se puede afirmar que solo en el Departamento de Boyacá, en 1908, había 862.550 cabezas de ganado bovino. El avalúo que en su momento fue insignificante, correspondió a \$8.000.000 o su equivalente a \$10 por cabeza, pero que hoy sería mucho más valioso -puesto en el mercado y en pie- debido a que el costo actual por cabeza es de \$30. Adicionalmente, se debe pensar que los distritos ganaderos del río Sinú, en Bolívar, sobre la costa Caribe, el Valle del Cauca en el occidente colombiano, el gran valle del río Magdalena, los llanos del oriente de la cordillera Oriental y la región del río Patía en Nariño -al sur del Distrito del Cauca-, son sectores de producción abundante de ganado, y desde allí se despacha a otras regiones, por lo cual, el precio está en continuo aumento.

Es importante destacar también que los retornos estadísticos de la ganadería son muy inferiores al número real de cabezas, debido al miedo a los altos impuestos, por temor a los disturbios que pueda ocasionar y las dificultades en la realización de estadísticas exactas en un país de tan difícil acceso y tan desequilibrado desarrollo.

Por cuenta de las condiciones variables de las distintas regiones del país, los detalles y cifras respecto de las actividades ganaderas se relacionarán por distrito de manera separada más adelante.

LA NATURALEZA VARIADA DE LA INDUSTRIA

Debido a la topografía colombiana, las tierras dedicadas a la ganadería son muy variables, pero permiten hacer una división en dos grandes grupos -las tierras de valles o mesetas planas y las de pie de monte-. La primera agrupación se puede a su vez subdividir en (1) las tierras de la costa (o valles de ríos con acceso a la costa, tales como el Sinú y el interior del gran valle del Magdalena), (2) las mesetas del interior tales como Bogotá, que se extiende hasta los llanos de Boyacá, y (3) los grandes y poco desarrollados e inhabitados llanos o “pampas” del Orinoco, al oriente de la cordillera Oriental, que no cuenta prácticamente con ninguna forma de acceso a los mercados y de la cual sería casi imposible exportar ganado bajo las presentes circunstancias.

Las condiciones en las primeras subdivisiones mencionadas son básicamente tropicales. Estas tierras están constituidas sobre todo por los valles de los ríos Sinú, Magdalena, Cauca y Patía, y los distritos de poco desarrollo hacia el interior, como son la región al sur de la Sierra Nevada de Santa Marta y la cercana al río Cesar. El Valle del Cauca no es tropical como los demás valles mencionados, debido a su situación en el interior, entre las estribaciones de la cordillera Occidental y la gran cordillera Central, con una altitud de 3.000 pies sobre el nivel del mar. No obstante, las condiciones para la ganadería en el valle del río Cauca son muy similares a aquéllas de las regiones tropicales mencionadas.

En estos distritos, las tierras estaban cubiertas originalmente por vegetación tropical y se daban las maderas nobles que se han ido derribando para desmontar el terreno. Fue necesario, además, sembrar pasto artificial como el *Brachiaria* y el pasto Guinea y poner cercos alrededor de los nuevos pastizales. Las garrapatas y las enfermedades cunden, razón por la cual el ganado debe ser tratado con sueros inmunizantes para la prevención de enfermedades.

En la segunda subdivisión -la que corresponde a las mesetas de interior como la de Bogotá y a menor escala la de Popayán y Pasto y la reciente ubicada en Neiva- el clima es mucho más fresco y la altitud oscila entre los 7.000 y los 9.000 pies, con extensiones de tierra más abiertas, con pasto corto de mejor calidad y propiedades alimenticias. En estas tierras prima la importación de razas. En Bogotá, por ejemplo, se le da mucha atención a la ganadería y al mejoramiento de los hatos ya sea de razas criollas o seleccionadas. En la gran mayoría de los casos, el ganado no es para la exportación, debido a los altos costos del transporte y las grandes distancias. La producción se proyecta para los mercados locales.

En la tercera subdivisión se ubican los llanos, en donde, de nuevo las condiciones son diferentes. Las grandes estribaciones de la cordillera Oriental se funden en el suelo for-

mando grandes planicies bañadas por vertientes de muchos ríos y quebradas afluentes del Orinoco. Aquí se encuentran cientos de miles de acres de tierra plana, la mejor para el levante de ganado, con agua proveniente de los ríos Casanare y Meta, que desembocan a su vez en el río Orinoco. El Casanare es el sector de mayor desarrollo de la ganadería en esta región en la actualidad y se cree que hay más de 300.000 cabezas de ganado. Algunas fincas tienen hasta 20.000 cabezas en una sola propiedad. Existen en total unas 200 fincas dedicadas a la ganadería, de las cuales hay algunas que solo tienen unas pocas cabezas de ganado y unos cuantos caballos. Al parecer la dificultad en estos llanos es el aislamiento y la dificultad de acceso a los mercados. El ganado no puede llevarse ni siquiera al mercado de Bogotá, debido a la gran distancia y a las dificultades del viaje, que requiere el paso por la cordillera. Tan solo los cueros se llevan a los mercados de Tunja y Bogotá y en ocasiones se transportan por el río Magdalena.

Es importante la distinción entre los términos “llanos” y “selvas”; los llanos designan las planicies abiertas y sin árboles que se extienden por la cuenca del Orinoco, mientras que las “selvas” hacen referencia a sectores madereros muy al sur del país, cuyos ríos desembocan en el Amazonas.

Muchas descripciones maravillosas de estos llanos pueden ser leídas y escuchadas en el país en las que se describe una región de ilimitada riqueza en total subdesarrollo, mientras que otras historias hacen referencia a su fertilidad e incalculable valor. Evidentemente, hoy por hoy estas tierras no se reconocen como un factor económico dentro de la riqueza nacional, debido a su localización distante e inaccesible y es lejana, para el país y el mundo, su posible productividad.

Existe en esta región un pasto natural, largo y abundante, pero se considera que no es buen alimento para el ganado. Las vastas zonas permiten la ganadería extensiva y pueden convertirse en una gran despensa para generaciones futuras, pues las extensiones de tierra de los Estados Unidos, Argentina y otros países, están siendo cada vez más utilizadas para la agricultura. A la fecha existen muchas dificultades y desventajas, entre las cuales se mencionan las siguientes, (1) la distancia de los mares y el hecho de estar “desconectados” del resto del país por el encierro de las grandes montañas, sobre las cuales no existen carreteras ni caminos de penetración, (2) los grandes pantanos y tierras cenagosas, (3) el clima pestilente, (4) la ausencia de un clima predecible, con estaciones definidas. Durante ocho meses del año, hay exceso de lluvias, período en el cual las tierras se anegan, convirtiéndose literalmente en lagos de gran extensión, y el ganado debe ser conducido a partes altas o a las colinas. Durante la temporada seca, las quebradas y arroyos se secan (dejando a su paso pantanos fangosos y charcos de lodo) y queda la región sin agua, por lo cual el ganado debe ser llevado a los planos

donde aún queda pasto y escasa agua. (Ver “Los llanos y las selvas” en el libro *Colombia*, por Phanor J. Elder).

En la segunda división de áreas ganaderas se podría incluir la gran variedad de tierras localizadas sobre el nivel de los valles, constituida por estribaciones, cuevas y laderas de las altas montañas desde 4.000 hasta 10.000 pies de altura sobre el nivel del mar. Aquí se encuentra ganadería a baja escala, es decir, que no existen grandes hatos ni tierras con cercos. Cerca de las montañas se encuentran pueblos y caseríos en los que se siembra pasto artificial para asegurar un buen ganado y producción de leche. Esto se aplica, en particular, en el Departamento de Antioquia.

El ganado que se encuentra en las regiones montañosas es siempre de más baja calidad que el de los valles y el engorde promedio es de 600 a 800 libras, mientras que un novillo de 5 años de edad del Cauca o del Sinú alcanza las 1.000 o las 1.200 libras de peso. Las enfermedades se esparcen con facilidad y el ganado necesita vacunación frecuente. También abundan las garrapatas, junto con otras plagas que afectan el ganado.

OPORTUNIDADES DEL CAPITAL EXTRANJERO EN EL NEGOCIO DE LA GANADERÍA

Hay una oportunidad innegable de inversión buena y segura en la ganadería en Colombia, pero como se mencionó antes, las condiciones son muy diferentes a las que un típico ganadero americano espera encontrar o estaría acostumbrado a ver. Todavía hay muchas tierras baldías que se pueden adquirir directamente del gobierno a muy bajo costo, pero estas tierras, adecuadas para la ganadería, se encuentran muy apartadas del mar y aisladas, por lo que no se pueden esperar pronto retornos a la inversión -a menos que se quiera gastar una cifra muy importante para invertir en transporte-. Usualmente, para esperar algún tipo de retorno económico se debe esperar a mediano o largo plazo.

Las mejores tierras en los valles de los ríos desde donde el ganado puede ser exportado o enviado fácilmente a los mercados del interior, han sido tomadas por los colombianos y algunos extranjeros hace ya mucho tiempo. Estas tierras tienen, además, las condiciones adecuadas, ya que no se inundan ni están expuestas a otros riesgos. Los tramos de buenas tierras que se podían comprar por unos pocos dólares en Bolívar, han aumentado el precio hasta diez veces o más, cuando se encuentran muy bien ubicadas. Los colombianos, como ya se mencionó, han mostrado gran atracción por las inversiones en ganado y todas las tierras que salen al mercado se desmontan y destinan al levante. Aun bajo las condiciones presentes, esta inversión es excelente, pero requiere un buen juicio para la selección del terreno y la ubicación. No hay duda del valor del

ganado en Colombia y su constante aumento, que no sólo es debido al consumo de carne en el país que crece rápidamente, sino también a la demanda para exportación y para las empaquetadoras de carne que abrirán sus puertas pronto en Colombia, lo que contribuirá al aumento de precios tanto del ganado como de las tierras ganaderas.

Otro factor que juega en el tema de estas inversiones es el valor creciente de estas propiedades (si se encuentran bien ubicadas), que se pueden destinar a la siembra de caña de azúcar, algodón, arroz y tabaco. Puede, además, decirse que las áreas de lluvias del Departamento de Bolívar sólo encuentran rival en las tierras de Cuba y ya existen proyectos en camino.

El valle del Magdalena tiene muchas áreas de tierra virgen de buena calidad que, en muchos aspectos, se parecen a las del río Sinú. Pero los distritos de Magdalena no se encuentran cerca de la costa y dependen por completo del río como única fuente de transporte. Existe, además, una desventaja adicional y es estar sujetos a desbordamientos y al aislamiento por causa del cambio de cauce del río. Por lo general, en el valle del Magdalena se preparan terrenos en el pie de monte para tener el ganado durante las temporadas altas de lluvia.

Ni siquiera en el Valle del Cauca hay oferta de tierra de primera calidad, aunque un tramo amplio del terreno disponible podría destinarse a la ganadería. Siguiendo los estudios y cálculos realizados en 1919, las cabezas de ganado fácilmente pueden duplicarse. Si se mejoraran las facilidades para el manejo y existiera una empresa para el empaque el valle del río Cauca podría exportar el superávit de 40.000 cabezas anuales, además de las que se llevan al Departamento de Antioquia, y esta cantidad podría también ser duplicada. El valor de la tierra en este lugar también tuvo un incremento rápido y mucho del territorio fue destinado al cultivo de caña de azúcar y arroz, aunque este último se dificultó por la escasez de mano de obra calificada y eficiente -condición compartida en todas las regiones: Sinú y el Magdalena y el resto del país, a excepción de Bogotá-. Se podrían realizar grandes proyectos, aun a pesar de las condiciones, si se aplicaran a la agricultura los métodos y maquinaria moderna.

Cuando se analizan los problemas de la ganadería y la agricultura en Colombia, desde la perspectiva de la inversión, las experiencias y decisiones de los expertos daneses, que estudiaron el país entero en 1919, deben ser citadas. Estos personajes fueron los dueños de un hato seleccionado y fincas modernas en Dinamarca y en el noroccidente del Pacífico de los Estados Unidos y estaban buscando tierras productivas, pero a bajo precio para proyectos productivos en el nuevo mundo. Después pasaron algún tiempo en el río Sinú, cerca del Distrito de Cartagena, y al sur de la Sierra Nevada, revisando

el valle del río Magdalena, inspeccionando las tierras del altiplano de Bogotá y Boyacá. También visitaron el famoso Valle del Cauca y llegaron a la conclusión que para ellos, la costa, aunque más accesible y valiosa, es muy tropical para su gente y que las tierras buenas del interior eran muy inaccesibles para hacer proyectos de desarrollo a gran escala o atraer colonias de los países del norte.

El censo oficial de ganado compilado por el gobierno colombiano en 1915, reporta la existencia de 7.000.000 de cabezas de ganado. Como se ha dicho antes, las cifras oficiales son muy bajas y la cifra de 9.000.000 o 10.000.000 es probablemente la más acertada.

MERCADO DE LOS SUEROS, POLVOS MEDICINALES, ETC.

Debido a las garrapatas y a la prevalencia de enfermedades en el ganado del país, Colombia presenta un mercado listo y amplio para la venta de diversos sueros, vacunas y remedios para el ganado. En 1919 escasearon las jeringas para propósitos de inoculación, pues no se obtuvo suministro de Francia, país que suplía estos elementos quirúrgicos antes de la guerra. Las firmas colombianas interesadas en la comercialización de remedios para el ganado hicieron grandes esfuerzos por conseguir suministros de los Estados Unidos.

Los sueros del Instituto Pasteur para ganado eran ya conocidos en Colombia y los distribuía una reconocida firma de Medellín. En 1919 un laboratorio americano mostró intereses por el mercado y abrió una sucursal en Bogotá.

Una firma colombiana que fabricaba polvos medicinales con materias primas importadas de los Estados Unidos gozaba de reconocido éxito en 1919 y hacia propaganda que reportaba grandes ganancias. La mayor dificultad que enfrentaban los polvos medicinales veterinarios de origen americano y otros remedios, radicaba en los altos impuestos que los convertían en productos imposibles para competir contra productos similares manufacturados en el país, los cuales pueden usar el equivalente a los impuestos para la importación de las materias primas.

Una firma de laboratorios en Bogotá, de la cual es socio un extranjero, está intentando poner sus sueros en el mercado colombiano y con el tiempo podrán competir de manera favorable con artículos de esta línea.

EXPORTACIONES COLOMBIANAS DE GANADO Y PRODUCTOS ANIMALES

Independientemente del número de cabezas de ganado en el país, la tasa de incremento favorable, la atención mejorada a esta industria y el aumento en las inversiones en ganado, comparado con la población, las condiciones para futuras exportaciones de ganado

no parecen favorables debido a que los colombianos de todos los estamentos sociales son grandes consumidores de carne, aun entre las clases más pobres. El consumo es de verdad alto -más alto que en cualquier otro país de América Latina-. A juzgar por el consumo de carne de res en Antioquia, en relación con la población, pareciera que es el principal producto de la dieta de la gente; a medida que se aumentaron los campos para el levante de ganado y las cabezas, así mismo, se aumentó el consumo de carne de res y se lleva carne de un departamento a otro para suplir la demanda. El valle del Magdalena está poco desarrollado en asuntos de ganadería y no puede ser incluido en las regiones productoras de carne. Los llanos de Boyacá están muy enclavados en el interior del país por lo que no podrían exportar ganado hasta tanto un ferrocarril los transportara, como es el proyecto para el Departamento de Antioquia que ha estado haciendo estudios para la construcción de una línea férrea a través del Magdalena por los depósitos carboníferos de Vélez en Santander y hacia Boyacá (y la intención es el desarrollo de las tierras ganaderas de Boyacá y para sacar carbón de la división Nus de los Ferrocarriles de Antioquia). Esta situación prácticamente confina las fuentes de exportación hacia el río Sinú, los llanos aluviales de Bolívar al sur de Cartagena (donde el número de cabezas se puede duplicar en los siguientes 10 años) y el Valle del Cauca (que se puede desarrollar mediante la plantación de pastos artificiales y el aumento de cabezas de ganado, para llegar a la exportación de alrededor de 80.000 cabezas anuales).

El gobierno colombiano le ha dado atención al fortalecimiento de la industria del ganado y los proyectos para el empaque. Se han pasado nuevas leyes para regular las casas de empaque de carne y éstas reglamentan los préstamos por parte de los concesionarios para acceder a capital adicional para ganado y terratenientes y estimular esta industria.

Una compañía para el secado y el salado de carne para la exportación ha sido inaugurada en Tolú, en el Departamento de Bolívar, de acuerdo con el informe del Consulado americano en Cartagena. Este emprendimiento al presente, es comparativamente pequeño. A los animales se les tiene sin comida 36 horas antes del sacrificio, para permitir que la carne se sazone. Cuando la res se descuartiza, la carne se lleva al mar y se deja entre agua salada para que la carne se sale. Después de haber recibido este tratamiento, la carne puede durar entre cuatro y cinco meses. En el mercado de Cartagena, la carne seca tiene buena venta. En septiembre 18 de 1919 los periódicos *Panamá Star* y el *Herald* publicaron un artículo anunciando el hecho de que una compañía americana, con inversiones importantes en ganadería en Colombia, estaba organizando una compañía para el empaque de carne en Cispatá, Colombia. El contrato entre esta Compañía y el gobierno colombiano fue firmado el 29 de agosto. La construcción de la planta se proyectó para un plazo inmediato.

Cispatá es un puerto en el norte de la costa colombiana, situado en las bocas del río Sinú y desde este lugar se han embarcado grandes cantidades de ganado a Panamá durante los años anteriores. La compañía ya había comprado extensiones de terrenos de pastos ricos, con capacidad para 75.000 y 100.000 cabezas de ganado al año y se estimó que en 3 o 4 años la nueva planta colombiana tendría una producción anual de 150.000 cabezas de ganado. Además de los planes de la planta empacadora de carne, la empresa proyectaba un desarrollo importante de la industria ganadera. A los ganaderos se les harán préstamos adelantados para importar ganado de raza y mejorar los hatos. También se invitarán ganaderos expertos de Estados Unidos y América de Sur para capacitar a los ganaderos locales en la mejora de la ganadería.

Las estadísticas del gobierno colombiano de 1911, año de preguerra, estimó las exportaciones de ganado en pie en 92.852 dólares colombianos, representados así: Estados Unidos, 4.558 dólares, Cuba, 78.716 dólares y Panamá 8.481 dólares. Estos retornos provinieron sobre todo de ganado exportado a Cuba, comercio de vieja data que se realiza en pequeñas embarcaciones y goletas que se mueven entre los puertos de Cartagena y el Sinú. El comercio de ganado con Panamá, que empezó en 1911 con apenas unas cuantas cabezas, aumentó a cifras como 100.000 cabezas de ganado en 1919-1920, y en la Comisaría del Canal se distribuía para el aprovisionamiento de la Zona del Canal y los barcos. Las facilidades de empaque y refrigeración se han duplicado en Panamá y se proyectan mayores inversiones en su ampliación debido al aumento de carga de carne.

En 1911, se exportaban desde Colombia productos animales -principalmente cueros- a los siguientes países y representaban ingresos así: Alemania, 554.974 kilos (kilos = 2.2046 libras) valuados en 206.308 dólares colombianos; España, 189.348 kilos valuados en \$75.739 dólares; Estados Unidos, 2.717.042 kilos por valor de \$1.050.115 dólares; Francia, 130.928 kilos por valor de \$67.637 dólares; Gran Bretaña, 721.759 kilos, por valor de \$256.835 dólares; Panamá 1.185 kilos por valor \$104 dólares; otros países, principalmente Cuba, 735.215 kilos a razón de \$303.670 dólares. El total de kilos exportados fue de 5.050.452 kilos y el monto total de \$1.960.409 dólares.

En 1916 Colombia realizó exportaciones de ganado por 521.905 dólares colombianos, principalmente carne bovina a Panamá y Cuba. Ese mismo año los productos animales -en especial pieles- representaron ingresos por 3.115.250 en 7.215.022 kilos. Cartagena hizo embarques por un total de 467.086 dólares en ganado en pie a Panamá. Las exportaciones en 1916 de productos animales, a través de los puertos, fueron las siguientes:

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

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

PUERTOS DE EMBARQUE	KILOS	VALOR	PUERTOS DE EMBARQUE	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
BARRANQUILLA.....	4.800.016	1.938.689	RIOHACHA.....	108.409	55.263
BUENAVENTURA.....	630.513	330.122	SANTA MARTA.....	196.978	103.974
CARTAGENA.....	1.082.951	492.581	TUMACO.....	234.779	116.673
CÚCUTA.....	111.159	58.274			
META.....	50.216	19.675	TOTAL.....	7.215.022	3.115.251

La Tabla anterior brinda una idea de las principales exportaciones del país. Barranquilla embarca cueros provenientes del valle del Magdalena, Santander, Tolima, Antioquia, Boyacá, Huila y Cundinamarca, mientras que Cartagena registra poco movimiento de pieles desde el Magdalena (posiblemente solo un 25 por ciento del total de las exportaciones), el Sinú y el norte de Bolívar. Buenaventura exporta los cueros del Valle del Cauca y el Distrito de Popayán y por Tumaco salen los cueros procedentes del río Patía y Pasto, mientras que por Cúcuta los cueros de la región de Norte de Santander por la vía de Maracaibo en Venezuela. Riohacha maneja los cueros de las fincas ganaderas de la península de la Guajira y de Valledupar, y Santa Marta distribuye las pieles del distrito bananero que llega hasta el río Cesar y el distrito sur de la Sierra Nevada.

Para tener una idea más clara de los valores correspondientes a las exportaciones de animales en 1916, se adjunta la siguiente Tabla:

CLASES	CABEZAS	KILOS	VALOR
			<i>Dólares colombianos</i>
ANIMALES VIVOS.....	39	600	232
PAJAROS.....	1.163	1.785	1.013
SERPIENTES.....	11	.....	.....
CANARIOS.....	35	.....	.....
GANADO VACUNO (CARNE).....	15.809	6.826.686	514.441
CABALLOS.....	21	2.600	2.430
CERDOS.....	76	3.943	1.121
BURROS.....	3	100	100
MULAS.....	28	3.040	960
OVEJAS.....	1	12	1
IGUANAS.....	25	.....	.....
LOROS Y PERICOS.....	235	.....	.....
MICOS.....	45	50	30
BÚHOS ROJOS O MOCHUELOS.....	.....	500	600
TIGRILLOS.....	1	.....	50
TOTAL.....	17.492	6.839.316	520.978

GANADERÍA

Las exportaciones de productos animales en 1916 se muestran detallando los artículos específicos:

CLASES	KILOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>	CLASES	KILOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>
PIEL DE COCODRILO.....	24	5	CAPARAZÓN DE TORTUGA.....	83	496
CUERO DE RES.....	7.003.233	2.993.919	CARNE CECINA.....	65	13
PIEL DE BECERRO.....	5.551	3.233	HUEVOS.....	380	468
PIEL DE CABRA *.....	74.855	44.428	MANTECA DE PUERCO.....	548	132
PIEL DE TIGRE.....	22	53	MANTEQUILLA.....	55	20
PIEL DE OVEJA **.....	57.627	38.614	PERLAS.....	23	33
PIEL DE VENADO.....	5.732	1.937	PLUMAS DE GARZA BLANCA (PENACHOS)....	1.9	1.200
PIEL DE PÁJARO.....	213	2.898	QUESO.....	225.65	8.740
CACHOS.....	44.543	8.409	SEBO.....	200	30
CAPARAZÓN DE MORROCOY.	4.360	8.211		3.657	563
CRIN DE CABALLO.....	1.034	925	TOTAL.....	7.215.021.55	3.115.251
MADREPERLA.....	12.589	924			

* Principalmente de Riohacha

** De Bogotá y Manizales

Los cueros son el tercer renglón en importancia de las exportaciones de Colombia. El café es el primero y los minerales el segundo. De los productos animales ya mencionados, los cueros de res constituyen alrededor del 96% del total. Las exportaciones de cueros colombianos en los últimos 13 años, son:

CLASES	KILOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>	CLASES	KILOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>
1906.....	4.822.894	1.251.446	1913.....	5.234.593	3.180.782
1907.....	3.659.171	1.151.338	1914.....	4.662.724	2.704.380
1908.....	3.626.321	1.216.826	1915.....	6.333.175	3.859.005
1909.....	5.588.205	1.849.640	1916.....	7.003.231	2.993.919
1910.....	4.694.002	1.533.098	1917.....	7.904.398	4.374.440
1911.....	4.449.475	1.779.790	1918.....	4.527.147	2.987.917
1912.....	5.167.639	2.661.722			

Los bajos retornos por las exportaciones en 1918 se deben a la entrada de los Estados Unidos en la guerra y la consecuente ausencia de tonelaje para el transporte transoceánico. La producción de cueros se incrementó en forma creciente, a medida que aumentó el ganado en el país, pero se mantuvieron en bodega durante 1918. Las exportaciones de cueros de Colombia a los Estados Unidos fueron particularmente cuantiosas en

1919, en especial en la primera mitad del año (representando parte de la producción de 1918). Este movimiento se vio estimulado por los altos precios obtenidos en 1919 por cuenta de los cueros bovinos.

MÉTODO PARA LA COMERCIALIZACIÓN DE CUEROS Y PIELES

Casi todas las pieles y cueros exportados desde Colombia se comercializan a través de exportadores y comerciantes de la costa que tienen sus agencias o sucursales en el interior del país. Los comerciantes reciben cargas de cueros de sus clientes del interior que las han obtenido de los nativos o de pequeños comerciantes. Los contratistas que trabajan con el matadero municipal son, en ocasiones, los exportadores directos de los cueros, y comercian directamente con casas comisionistas en Nueva York, las que se encargan de disponer del producto y venderlo por su propia cuenta.

La siguiente Tabla muestran los retornos por impuestos aduaneros de los cueros y pieles procedentes de Colombia durante los cuatro años anteriores.

CLASES	AÑO FISCAL 1916		AÑO FISCAL 1917		AÑO FISCAL 1918		AÑO FISCAL 1919	
	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR
CUEROS DE BECERRO:								
SECO.....	10.334	\$2.461	50.407	\$15.120	26.681	\$10.622	125.075	\$58.498
VERDE O CURTIDO.....	.....	.....	743	171	244	61	27.078	8.809
CUERO DE VACUNO:								
SECO.....	10.622.874	2.535.402	14.789.299	4.102.029	7.064.013	2.278.091	12.878.893	4.469.615
VERDE O CURTIDO.....	113.804	17.326	550.742	128.506	458.811	96.671	2.100.484	576.507
CUERO DE CABRA.....	135.515	41.835	316.938	134.485	110.531	53.345	360.835	246.133
CUERO DE OVEJA.....	95	57	7.080	3.988	4.995	1.368	16.631	9.204
OTROS.....	11.715	2.846	5.540	2.430	58.230	7.095	258.145	38.615
TOTAL.....	10.894.337	2.599.927	15.720.749	4.386.729	7.723.505	2.447.253	15.767.141	5.407.381

Durante y desde la guerra, los Estados Unidos ha estado recibiendo por lo menos 90 por ciento de los cueros y pieles exportadas desde Colombia. El estándar para el empaque de cueros para la exportación es el establecido por la USRA -Administración de Ferrocarriles de los Estados Unidos- y el Comité Oficial de Clasificación, adoptado en 1918. Las normas del Departamento de Agricultura se aplican para la inspección y prevención de enfermedades. Todo cargamento de cueros procedente de Colombia debe ser certificado por un representante consular americano respecto de la fumigación y el tratamiento sanitario, y debe llenar los requisitos establecidos por el Departamento de Agricultura para la prevención de enfermedades.

CRÍA DE GANADO

Con excepción del Distrito de Bogotá, Colombia ha realizado pocos intentos serios por mejorar la raza del ganado, a pesar de que el ganado nativo, con excepción del ganado de Antioquia, no es malo. En la región de Bogotá hay un buen número de cabezas de raza Angus, Durham y Ayrshire y algunos pocos toros Cebú se han importado al valle del río Sinú y el valle del Magdalena, dando excelentes resultados para el cruce de razas, debido a que es resistente a las garrapatas y poco huesudo y más carnudo y, en general, más resistente a las enfermedades tropicales que el ganado nativo. Este cruce ha dado excelentes resultados en los hatos de la Compañía Bananera United Fruit, en Santa Marta, en donde se utilizan bueyes para el transporte, que demuestran mejores resultados en terreno suave y húmedo que las mulas de campo que son muy pequeñas y livianas.

La Ley No. 73 de 1916 permitió descuentos de hasta un tercio del costo para los animales importados para el mejoramiento de las razas. Este costo incluye el precio original de los animales, la carga, el seguro hasta el sitio de entrega. El pedigrí, el certificado de inspección del país de origen junto con otros documentos deben ser presentados. El dueño original del ganado en Colombia no puede revender los animales sobre los cuales se hizo el descuento por un espacio de cuatro años. El precio máximo de reventa permitido para toros es 300 dólares colombianos y para cerdos es de 40 dólares. Así mismo, los carneros tendrán un precio tope de 80 dólares.

El gobierno colombiano no ofrece un servicio veterinario organizado, y no hay espacios reales de trabajo en esta área, pues el ganado padece de muchas y muy variadas enfermedades, incluida la tuberculosis.

La Ley No. 73 de 1916 que prevé la apropiación anual de 50.000 dólares colombianos para la promoción de ferias ganaderas a través de los principales centros de comercio del país, y una suma equivalente se destina a la ayuda para la importación de razas bovinas a Colombia.

Se estima que las grandes llanuras del Orinoco resisten 180.000.000 cabezas de ganado y que hay 250.000 millas cuadradas de tierra para la ganadería en el país. La industria tiene, por consiguiente, un gran potencial de expansión¹.

¹ Para los interesados en ampliar la información sobre la ganadería en Colombia, pueden remitirse al informe *Colombia* escrito por Levine, págs. 108 y 109; *South American Yearbook* 1915, pág. 504; Panama Canal Records de 16 de enero de 1918; *Bulletin of the Pan-American Union*, Feb. 1918, págs. 182-183; "Disposiciones Legales y Reglamentarias de los Packing House en Colombia, 1917". Un artículo integral sobre la industria ganadera en el Departamento de Bolívar, publicado en los *Commerce Reports* del 2 de julio de 1919. Un reporte de la ley colombiana sobre las casas empacadoras, *Commerce Reports* del 12 de junio de 1918.

CRÍA DE GANADO PORCINO

Antes de la guerra, en Colombia no se criaban suficientes cerdos y ni siquiera se cubrían las demandas de manteca para consumo doméstico, lo que es particularmente cierto para las regiones de la costa, donde se importaban grandes cantidades de manteca de los Estados Unidos. Actualmente, y como resultado del aumento en la producción local, no se importa manteca de cerdo para el consumo local de la costa Caribe y la poca que se importa se distribuye en la costa Pacífica que no es tan desarrollada como la costa sobre el océano Atlántico. La región de Bogotá está produciendo un superávit de manteca que se envía a Santander, Tolima y Antioquia (la manteca nunca fue importada para abastecer el interior, debido a los altos costos del transporte de carga). Esta industria ha estado protegida por un impuesto alto a la importación y se ha estimulado la cría de cerdos en todo el país, nunca a gran escala, pero la suficiente para suplir las necesidades internas. Se pone poca atención al proceso y el cerdo nativo promedio es pequeño y de la variedad *razorback*, correspondiente a cerdos salvajes y jabalíes. En los distritos rurales, y en los pequeños pueblos apartados, casi en cada casa o rancho hay una o media docena de cerdos en los patios, algunos amarrados para engorde, y la especie se ha multiplicado como los pollos, y se encuentran en todas partes del territorio nacional. Se hallan manadas de cerdos en los caminos y carreteras que comunican pueblos del interior y en las vías a los mercados. Las exportaciones desde el río Sinú hasta la región del Canal de Panamá promedian 400 cabezas de ganado porcino por semana, que equivalen a aproximadamente 1.000 latas de 40 libras de manteca de cerdo cada una.

Con la apertura de la casa de empaque de Cispatá, vecino de las bocas del río Sinú, que tendrá capacidad anual para por lo menos 20.000 cabezas de animales pequeños (cerdos), se puede dar atención a la creciente industria porcina en esta región y demostrará ser un negocio productivo, por cuanto la siembra de maíz es muy fácil y no requiere el uso de arados ni herramientas, además del hacha y el machete, y dan dos cosechas anuales, y hasta tres en los terrenos aledaños a ríos. Se hace necesaria la capacitación por parte de expertos para enseñar a la gente a cuidar debidamente estos animales y la importación de buenas razas para mejorar el tamaño y el peso de la manteca. La cría de ganado porcino en la región de Sinú y Bolívar proporcionará una nueva fuente de riqueza para el país.

PRODUCTOS LÁCTEOS – IMPORTACIÓN DE QUESOS Y MANTEQUILLA

La industria de productos lácteos es casi desconocida en Colombia, con excepción de tres distritos. Solamente en la región de Bogotá, donde existe ganadería extensiva, se producen los lácteos de manera moderna y científica.

A lo largo de la región de las costas y en los valles cálidos del interior y el pie de monte, la industria de productos lácteos se encuentra en un estadio de desarrollo arcaico. Las vacas dan un promedio de 2 cuartos de leche al día y no liberan la leche a menos que el becerro esté amarrado a la pata. En el país se produce, sin embargo, un queso insípido y la mantequilla solo se hace en Medellín y en inmediaciones de Bogotá, aunque de muy baja calidad. Se calcula que solo un 10 por ciento de los bogotanos incluyen la mantequilla en su dieta. En la costa Caribe la mantequilla es casi que desconocida y sólo se tiene acceso a la mantequilla enlatada importada; hay una cremería cerca de Cispatá, de propiedad de la Compañía Diego Martínez, y está ofreciendo mantequilla en latas pequeñas para el consumo local, pero este producto solo se pone en las mesas de los más ricos, y aun allí, no es una costumbre arraigada.

En cercanías a Bogotá hay muchas fincas de personas acaudaladas de la capital que han importado pequeñas piezas y maquinaria caseras para la elaboración de crema y mantequilla que se vende en el mercado de Bogotá. También aquí se producen variedades de quesos que pueden competir con los mejores Camembert, Rochefort, etc., extranjeros en calidad y precio. Aun así, la industria de los lácteos es muy limitada.

En otras partes del país el queso se hace así: la leche se pone en una palangana de madera larga y angosta. Luego se le mete el cuajo (estómago del ternero) para cuajar la leche. Luego la leche cuajada se presiona a mano hasta que el suero de la leche sube. Ese suero se saca y cuando ya se ha sacado totalmente, lo que queda -que aquí llaman queso- se frota más o menos media hora con las dos manos. Cuando ya ha adquirido la consistencia adecuada, se le agrega sal gruesa y la masa se presiona en moldes de madera de distintos tamaños. Este supuesto *queso* se vende en promedio (en 1919) a 30 centavos por libra de 500 gramos o medio kilo.

En casi todas las comúnmente llamadas lecherías o hatos lecheros en las que las vacas se recogen en la temporada de reproducción, la gangrena o “pata negra” es muy común, debido a que los becerros son separados de las vacas por largos períodos sin recibir ninguna protección contra el sol y sin suficiente comida ni agua. En las temporadas secas los corrales se cubren de pulgadas de polvo que luego se convierte en barro en la época de lluvias.

En 1916, Colombia importaba un total de 37.104 kilos de mantequilla enlatada, valorada en 19.613 dólares colombianos (1 dólar colombiano = \$0.9733 dólar americano) con un impuesto aduanero de 6.175 dólares. Las importaciones de queso durante ese mismo año fue equivalente a 100.021 kilos, por valor de 18.052 dólares, y los impuestos de aduana fueron de 3.113 dólares. Los impuestos de aduana sobre el queso son de 9

centavos por libra, sobre el peso bruto de cada paquete. La mayoría de estos productos se distribuye en agencias muy elegantes, siendo Bogotá el mejor mercado. Una marca muy reconocida de queso americano enlatado está volviéndose muy común entre las clases altas. Sólo un 10 por ciento de la población puede pagar el precio de los quesos y la mantequilla enlatada.

Estas importaciones de mantequilla y queso tienden a aumentar y se podría pensar que se duplicarán en 1919, con base en las cifras que se tienen de 1916. Sin embargo, el grueso de la población es tan pobre y el clima tan nocivo para las importaciones de productos lácteos que no se proyecta un gran mercado.

AGRICULTURA

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

(DÓLAR COLOMBIANO = \$ 0.9733)

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

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

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

DIVISIONES TOPOGRÁFICAS Y CLIMÁTICAS AGRÍCOLAS

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

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

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

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

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

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

PRODUCTOS DE LAS DIVERSAS ZONAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RESUMEN DE LAS CONDICIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OPORTUNIDADES DE DESARROLLO – PROYECTOS FUTUROS

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

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

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

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

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

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

TÍTULOS PREDIALES Y LEYES DE TIERRAS

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

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

La siguiente es una traducción de ciertos artículos extraídos de un texto de tierras públicas de leyes colombianas¹.

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

Métodos para la adquisición de tierras

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

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

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

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

Procedimiento para la compra de tierras

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NECESIDAD DE GRANDES INVERSIONES

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

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

INCREMENTO EN LOS PRECIOS DE LOS PRODUCTOS AGRÍCOLAS

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

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

EXPORTACIONES COLOMBIANAS DE PRODUCTOS VEGETALES

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

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

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

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

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

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

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

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

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

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

AGRICULTURA

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

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

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

PRODUCTOS	AÑO FISCAL 1916		AÑO FISCAL 1916		AÑO CALENDARIO 1918		AÑO CALENDARIO 1918	
	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR	CANTIDAD	VALOR
AZÚCAR REFINADA (CAÑA) POR LIBRAS....	3,376,700	\$136.133	7,605,556	\$370.141	844,802	\$40.453	74411	\$4.86
HOJA DE TABACO:								
ENVOLTURA DE CIGARROS ... (LIBRAS)....	1,478	1.013	46,809	5.094	.....	.....	.....	.....
OTROS (LIBRAS).....	391,300	34.312	1,038,399	108.872	1,212,807	154.671	865,273	120.124
FRÍJOL Y LENTEJA (BARRILES).....	980	2.466	42	500	2,462	13,221	230	1.415
CACAO..... (LIBRAS).....	293,931	41,784	422,777	50,563	157,605	20.619	478,910	104,006
ALGODÓN:								
CRUDO..... (LIBRAS).....	38,537	7.374	700	115	53,000	13,218	.....	.....
ESTOPA (LIBRAS).....	9,708	441	42,757	2,109	.....	.....	.....	.....
MAÍZ..... (BARRIL).....	.....	.....	.....	.....	3,119	4.688	.....	.....
FRUTAS:								
BANANO (RACIMO).....	2,710,047	1,264,992	3,578,500	1,789,713	4,628,504	2,323,562	4,094,940	2,030,193
OTRAS.....	.....	4.122	.....	5.496	.....	734	.....	2.907
PLANTAS, ARBUSTOS, ETC.....	.....	7.602	.....	24,861	.....	2.082	.....	8,534

CACAO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARROZ

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

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

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

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

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

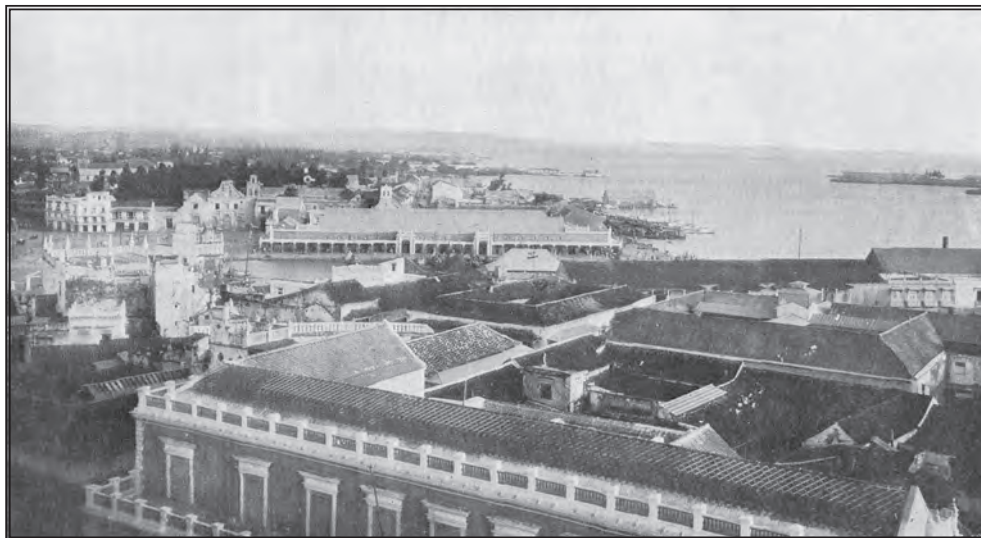


FIG. 7. VISTA GENERAL DE CARTAGENA.

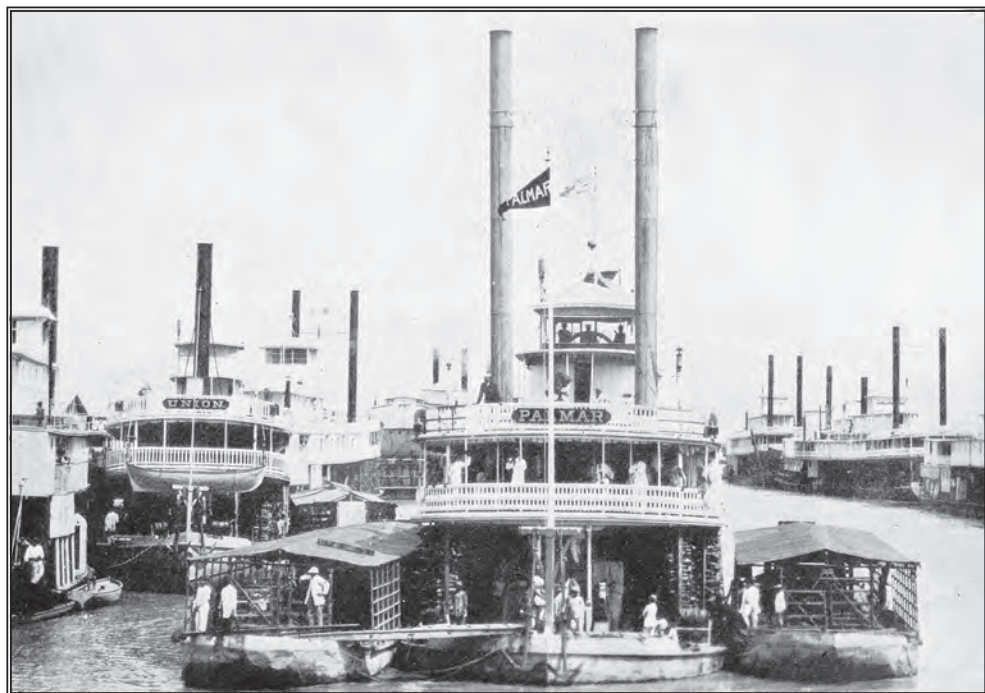


FIG. 8. BARCOS DE VAPOR EN EL RÍO MAGDALENA.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TABACO

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

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

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

AGRICULTURA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAFÉ

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

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

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

Importancia de la situación cafetera como indicador de posibilidades de ventas

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

Luego de casi 5 años de estancamiento parcial del comercio y dificultades financieras ocasionadas por la guerra, la cosecha de café de 1919 jalonó el país entero para salir del letargo comercial e industrial en el que estaba sumido y comenzó la era más próspera de su historia¹. Para ejemplificar este efecto, tomemos el caso de un pequeño banco local. Este banco, ubicado en Manizales, es la oficina principal de uno de los sectores cafeteros más productivos del país y realizó transacciones correspondientes al mes de junio de 1919 (al finalizar la temporada cafetera) por un total bruto de más de 1.000.000 de dólares colombianos, que superan la actividad total del banco en 1918.

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

Efectos sobre las condiciones comerciales

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

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

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

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

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

Estadísticas de las exportaciones

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

AGRICULTURA

(1 SACO = 62.5 KILOS (138 LIBRAS) PESO NETO)

AÑO	SACOS	AÑO	SACOS	AÑO	SACOS
1906.....	605.705	1911.....	601.600	1916.....	1.153.000
1907.....	541.300	1912.....	888.800	1917 (ESTIMADO).....	1.093.000
1908.....	577.900	1913.....	972.000	1918.....	1.102.667
1909.....	673.350	1914.....	983.000		
1910.....	543.000	1915.....	1.074.600		

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

Calidad del café colombiano

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

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

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

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

Regiones de producción – grados, precios, embarques, etc.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Incremento de los beneficios a pequeños productores

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

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

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

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

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

Compras americanas de café colombiano

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

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

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

Condiciones que determinan la prosperidad de la industria

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MERCADO PARA MAQUINARIA E IMPLEMENTOS AGRÍCOLAS

Métodos generales para realizar operaciones agrícolas

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

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

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

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

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

Herramientas e implementos utilizados

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mercados posibles para los motores y equipos de gasolina

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

En lo que respecta a tractores para el trabajo en fincas, se está abriendo un campo en la región de Cartagena donde hay desarrollos de caña, arroz, tabaco y otros cultivos. Debido a la naturaleza quebrada e irregular del terreno de este país y la ausencia de carreteras y medios de comunicación y también a causa de la mano de obra más barata y confiable del interior (cerca de Bogotá), los tractores se vuelven muy costosos para las regiones apartadas de la costa y el litoral Caribe¹.

Importaciones colombianas de implementos y maquinaria

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

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

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

AGRICULTURA

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

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

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

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

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

Necesidad de un adecuado empaque e instrucciones explícitas

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

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

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

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

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

MANUFACTURA LOCAL

ESTADÍSTICAS DE LAS EMPRESAS INDUSTRIALES

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

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

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

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

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

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

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

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

OPORTUNIDADES DE EXPANSIÓN

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

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

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

INDUSTRIA DE SOMBREROS (PANAMÁ-HAT) Y EXPORTACIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BOLSAS Y SACOS – FIBRAS COLOMBIANAS

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

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

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

Las fibras de fique y pita y sus usos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Importaciones de yute y costales

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

MANUFACTURA LOCAL

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

Valor económico de las fibras nativas

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

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

CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DE LOS NUEVE DISTRITOS COMERCIALES

INTRODUCCIÓN: NECESIDAD DE ANALIZAR POR SEPARADO CADA DISTRITO

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

Santa Marta y el distrito comercial.

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

Cartagena y el distrito comercial.

Medellín y el distrito comercial.

Bogotá y el distrito comercial.

Manizales y el distrito comercial.

Cali y el distrito comercial.

Bucaramanga y el distrito comercial.

Cúcuta y el distrito comercial.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SANTA MARTA Y EL DISTRITO COMERCIAL

Localización de la ciudad – clima – población

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

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

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

Región comercial adyacente a Santa Marta

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

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

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

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

Condiciones de vida – servicios públicos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comercio de importaciones – mercado accionario

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

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

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

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

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

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

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

Industria

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

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

Agricultura

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

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

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

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

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

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

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

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

Pesca

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

Yacimientos mineros

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

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

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

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

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

Recursos forestales

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

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

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

Nuevas industrias y desarrollo de hidroeléctricas

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

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

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

Oferta, calidad y salarios de la mano de obra

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

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

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

Banca

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

Posibilidades de desarrollo del comercio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bahías y muelles

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

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

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

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

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

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

Servicio de ferrocarril y extensiones proyectadas

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

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

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

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

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

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

DISTRITO DE BARRANQUILLA, DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO Y EL RÍO MAGDALENA

Localización del territorio

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

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

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

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

Clima y régimen de lluvias

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

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

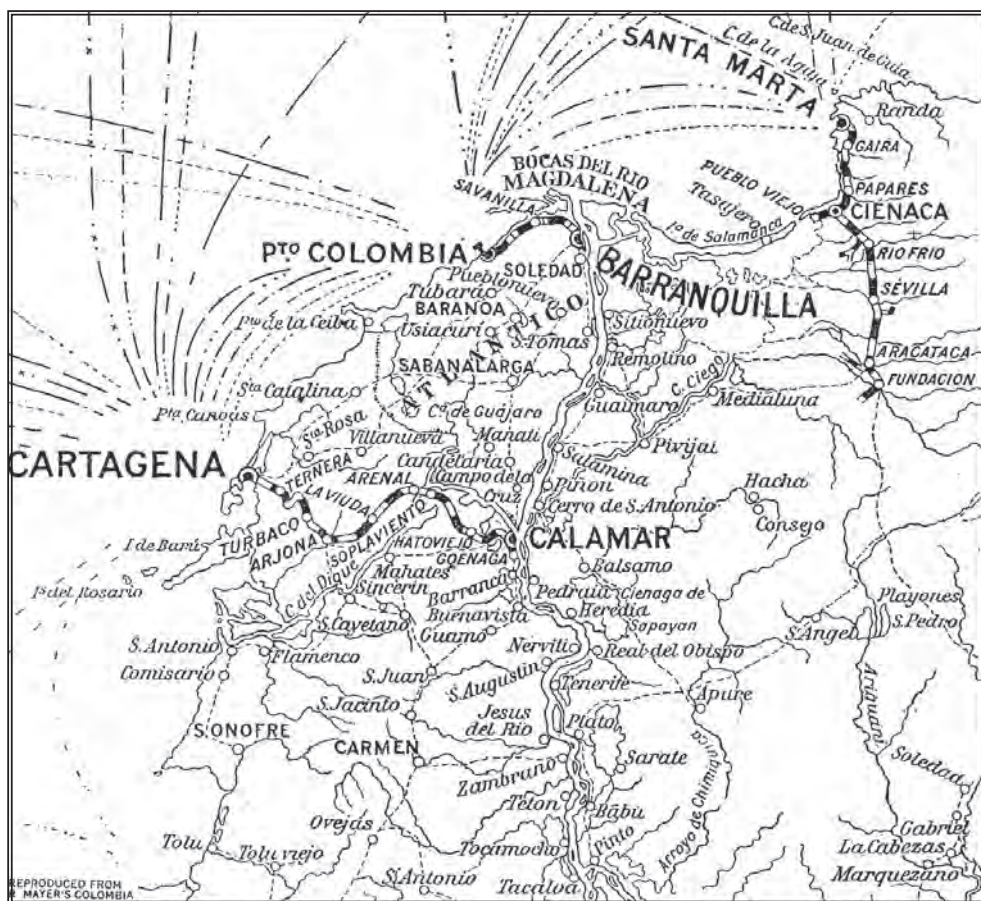


FIG. 9.- MAPA DE LAS REGIONES DE SANTA MARTA, BARRANQUILLA Y CARTAGENA

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

Población y condiciones de vida

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

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

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

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

Colegios y condiciones laborales

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

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

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

Agricultura y ganadería

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

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

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

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

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

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

Recursos carboníferos y petroleros

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

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

Industria – banca

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

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

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

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

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

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

Servicios públicos

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

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

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

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

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

Sector residencial – hoteles

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

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

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

Facilidades portuarias en Puerto Colombia

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

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

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

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

Ferrocarril Barranquilla – Puerto Colombia

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

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

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

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

La ruta del río Magdalena hacia el interior

Las tres secciones del río Magdalena

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

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

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

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

Afluentes del Magdalena

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

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

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

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

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

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

Proyectos de dragado y canalización

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

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

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

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

Recursos para los trabajos del río

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

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

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

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

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

Servicio de barcos de vapor por el río Magdalena

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

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

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

COMPAÑÍA NAVIERA	ALTO MAGDALENA	BAJO MAGDALENA	TOTAL BARCOS	TONELAJE TOTAL
COMPAÑÍA COLOMBIANA RAILWAY & NAVIGATION CO...	6	20	26	5.589
COMPAÑÍA ANTIOQUEÑA DE TRANSPORTE.....	2	5	7	1.675
F. PÉREZ ROSA.....	.....	4	4	977
MANUEL BETANCOURT.....	.....	2	2	370
MARTÍN VÁSQUEZ.....	.....	2	2	204
EMPRESA “PALMAR” (PINEDA LÓPEZ Y CÍA., GERENTES).	.....	1	1	300

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

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

Tráfico de carga y pasajeros

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

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

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

Tarifas de la carga

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

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

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

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

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

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

Volumen de las importaciones en Barranquilla

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

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

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

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

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

CARTAGENA Y EL DISTRITO COMERCIAL

Ubicación y topografía

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

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

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

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

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

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

Clima y régimen de lluvias

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

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

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

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

Población y condiciones de vida

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

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

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

Educación

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

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

Características de las relaciones comerciales de los hombres de negocios

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

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

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

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

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

Demanda creciente de nuevos productos

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

Métodos empleados en los negocios

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

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

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

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

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

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

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

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

El territorio comercial de Cartagena

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

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

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

Transporte por carretera y construcción de vías

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

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

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

Importancia del dique

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

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

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

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

Equipo actual de ferrocarril y proyectos de construcción

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

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

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

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

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

Facilidades portuarias y de la bahía

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Servicio de carga marítimo y en el río Magdalena

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

Agricultura

Azúcar

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

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

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

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

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

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

Arroz

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

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

Algodón

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

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

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

Tabaco

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

Banano y coco

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

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

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

Maquinaria agrícola y molinera

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

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

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

Necesidad de inmigrantes – leyes laborales

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

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

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

Productos forestales de la región occidental de Cartagena

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

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

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

¹ pie.

Almendras y plantas medicinales

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

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

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

Desarrollo de la industria del cedro

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

Petróleo

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

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

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

Yacimientos de oro y platino

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

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

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

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

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

Cartagena: el centro de acopio del Distrito de Quibdó

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

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

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

Mano de obra y clima

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

Industria

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

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

Exportaciones

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

Moneda y banca

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

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

MEDELLÍN Y EL DISTRITO COMERCIAL

Ubicación, topografía y clima

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

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

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

POBLACIÓN Y CARACTERÍSTICAS RACIALES

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

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

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

CONDICIONES DE VIDA

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

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

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

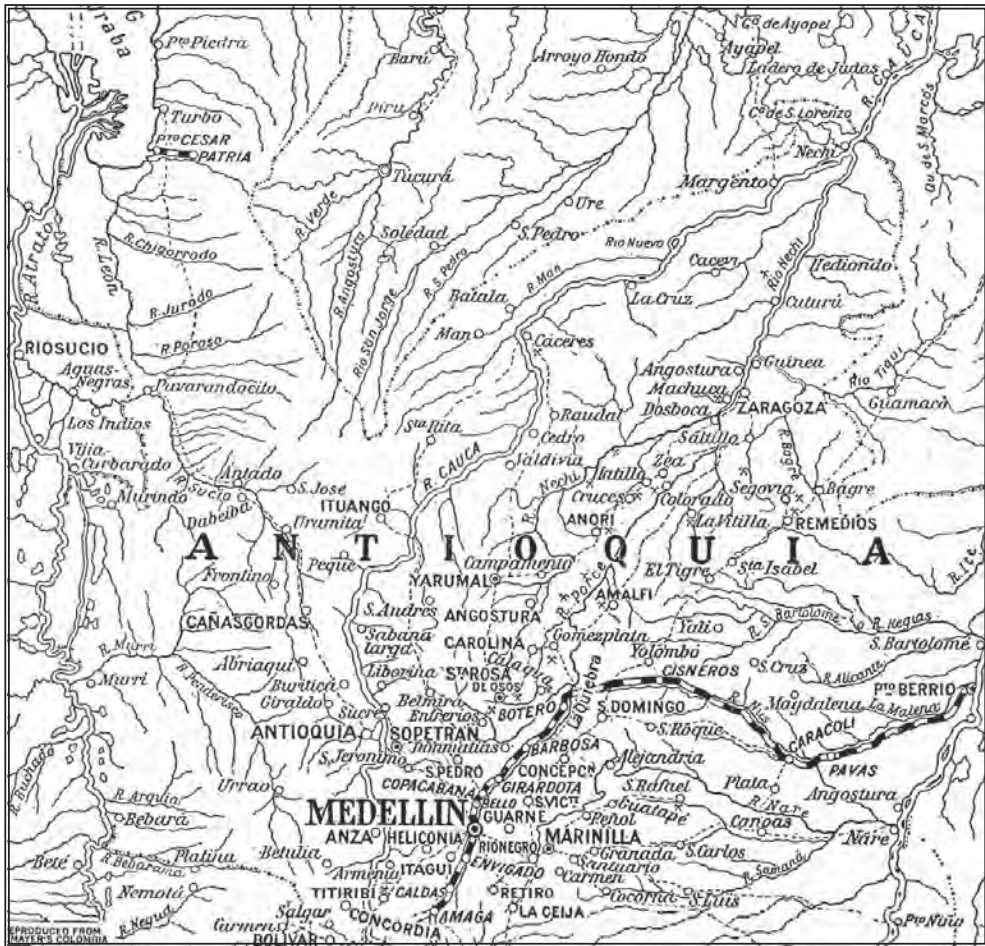


Fig 10. - Mapa de la región de Medellín

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

Educación

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

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

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

Banca y finanzas

Influencia de la producción local de oro

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

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

Capacidad de acuñación de moneda – certificados de depósitos de oro

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

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

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

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

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

Inversiones de los bancos americanos en proyectos industriales

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

Ingresos departamentales

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

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

Tendencia al crédito a corto plazo

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

Ciudades principales y territorio comercial

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

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

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

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

Industria

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

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

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

Hilanderías

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

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

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

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

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

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

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

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

Otros establecimientos industriales

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

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

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

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

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

Industria del hierro de Antioquia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ferrocarriles

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

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



FIG. 11. ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA EN MEDELLÍN



FIG. 12. ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ANTIOQUIA EN MEDELLÍN



FIG. 13. PLAZA DE BERRÍO, MEDELLÍN



FIG. 14. HOTEL MAGDALENA, PUERTO BERRÍO

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

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

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

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

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

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

Navegación fluvial

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

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

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

Agricultura

Café

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

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

Azúcar

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

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

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

Arroz – tabaco – trigo – frijol

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

Ganadería

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

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

Minería

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

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

Mercancía de mayor demanda en Medellín

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

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

CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DE LOS NUEVE DISTRITOS COMERCIALES

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

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

Metodos de distribución

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

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

BOGOTÁ Y EL DISTRITO COMERCIAL

Ubicación, área y población

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

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

Topografía, clima y régimen de lluvias

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

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

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

también parte de la zona central de la cordillera Oriental y son similares a la sabana de Bogotá, pero tienen una altitud de tan solo 5.000 pies lo que la hace más cálida.

Características raciales de sus habitantes

A pesar de la presencia de sangre española, es evidente que en los pueblos grandes la gran masa de la población cercana a Bogotá y Tunja es india en todos sus rasgos. La tendencia negra es pronunciada en la parte del valle del Magdalena. Los negocios y la política están en manos de descendientes de españoles, aunque hay una clase media de mestizos, derivados de la mezcla de españoles e indios, que constituyen el segmento de artesanos y dueños de pequeños almacenes. Los indios más puros trabajan en los cultivos, en las grandes extensiones de café y de trigo y son los trabajadores rascos de los pueblos del altiplano.

Como en apariencia los indios son apáticos a las influencias modernas, se ha hecho muy poco progreso en términos de la educación. La influencia de los antioqueños que visitan



Fig 15.- Mapa de las regiones de Bogotá y Manizales

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

Educación

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

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

Condiciones de vida en Bogotá

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

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

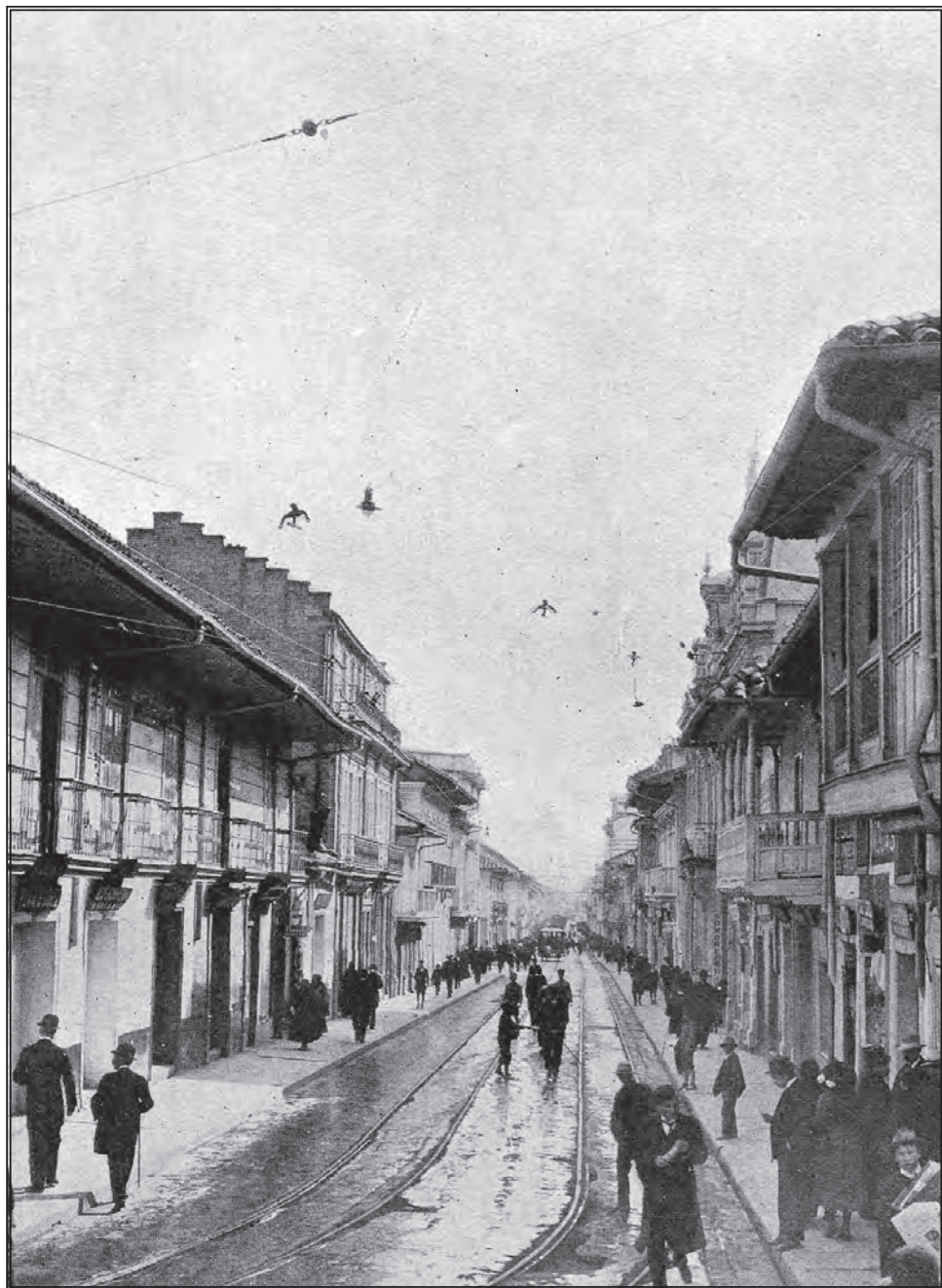


FIG. 16. CALLE REAL, BOGOTÁ



FIG. 17. FACULTAD DE MATEMÁTICAS E INGENIERÍA, BOGOTÁ

Servicios públicos en Bogotá

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

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

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

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

Bancos y compañías de seguros

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

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

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

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

Transporte entre Bogotá y la costa

En la actualidad, un viaje entre la costa y Bogotá puede durar entre ocho días y un mes.

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

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

Transporte de carga en el río Magdalena

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

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

Ampliación del Ferrocarril de La Dorada

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

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

Ferrocarril de Girardot

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

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

Ferrocarril de la Sabana

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

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

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

Distribución de mercancía desde Bogotá

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

Ferrocarriles del Norte y del Sur

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

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

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

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

Ferrocarril del Tolima

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

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

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

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

Nuevo ferrocarril propuesto entre Ibagué y Ambalema

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

Agricultura

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

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

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

Trigo

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

Café

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

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

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

Otros productos agrícolas

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

Industria ganadera

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

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

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

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

Minería

Esmeraldas

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

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

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

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

Sal

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

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

Carbón

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

	PORCENTAJE
VOLÁTIL	23.4 A 31.2
CENIZA	7.65 A 7.6
SULFURO	0.79 A 0.99
CARBÓN LIBRE.....	63.68 A 70.1
B.T.U., 14,202 A 14,500	

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

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

Hierro

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

Industria

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Volumen del comercio

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

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

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

Métodos comerciales

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

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

Importancia del cuidado en el empaque

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

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

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

Posición de los productos norteamericanos en comparación con los productos europeos

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

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

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

MANIZALES Y EL DISTRITO COMERCIAL

Posición geográfica y área

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

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

Topografía

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

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

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

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

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

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

Clima y pluviosidad

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

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

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

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

Población, características raciales y condiciones de vida

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

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

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

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

Factores económicos generales

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

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

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

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

La ciudad de Manizales

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

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

Educación

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

Publicaciones

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

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

Banca

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ciudades principales y territorio comercial

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

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

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

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

Otro pueblo importante en Caldas es Armenia, en el extremo sur del Departamento. La importancia de Armenia radica en su ubicación en el centro de la rica región productora de café del “Quindío” y en el hecho de estar localizada entre dos distritos importantes y en la ruta de ambos -a saber, el alto Valle del Cauca (Cali) e Ibagué, la capital del Tolima, ahora en la ruta hacia Bogotá, de occidente a oriente-. La mayoría del café “Quindío” se transporta a través de Armenia hacia el río Magdalena, por Ibagué y Girardot.

El transporte se hace con animales de carga hasta la cabecera del Ferrocarril del Tolima que se está construyendo en un punto opuesto a Girardot y se dirige a Ibagué. Ésta es también la famosa “ruta del Quindío”, que va desde Bogotá hasta la costa Pacífica, por Ibagué, Salento, Armenia y de ahí, bajando la cordillera de los Andes, va hasta el pueblo de Zarzal, donde este camino se une a la carretera que va de Cartago a Cali. Una carretera para automóviles se conecta con el pequeño pueblo de Buga la Grande y va hasta Palmira, desde donde hay servicio de ferrocarril hasta Cali. El viaje entre Ibagué y Buga dura tres o cuatro días, dependiendo de los animales, del peso de los paquetes y de otros factores.

Volumen de los negocios

El volumen de los negocios en el Distrito de Manizales puede calcularse bastante bien cada año basándose en la producción de café y sus precios promedio durante las épocas de despacho. Luego de deducir los gastos de recolección, beneficio y empaque a los centros de mercado locales, tales como Manizales y Armenia, puede decirse que los productores de café de Caldas recibieron, durante el primer semestre de 1919, un total aproximado de 6.000.000 de dólares colombianos. Esta suma también puede representar el volumen total de las importaciones de mercancía extranjera a este Departamento durante 1919, teniendo la cosecha de café y los precios un efecto directo e inmediato sobre el volumen de compra de bienes extranjeros cada año. En otras palabras, Caldas (los comerciantes de Manizales) casi que cuadruplicaron la compra de bienes extranjeros en relación con años anteriores.

Industria

Debido a la falta de transporte fácil y barato, así como a la naturaleza montañosa de la región, el Departamento de Caldas tiene pocas fábricas, pero ninguna de ellas es de tamaño considerable. El principal desarrollo industrial será el establecimiento en

Manizales, en el futuro cercano, de una fábrica de tejidos de algodón en la que haya participación de capital local y de Medellín.

Se ha suscrito en Manizales y Medellín la suma de 600.000 dólares colombianos para esta nueva fábrica que estará localizada en Manizales, y su operación estará a cargo de personas de Medellín expertas en tejidos de algodón. La planta funcionará con energía eléctrica suministrada por la planta eléctrica municipal, que está planeando una unidad adicional de 20 caballos de fuerza para asumir esta nueva carga. La nueva planta contará con un departamento moderno de hilado.

Un estudio llevado a cabo por expertos de Medellín mostró que hay abundancia de mano de obra en Manizales, así como bajos costos para la construcción de edificios, etc. Se espera introducir el algodón en el Valle del Cauca y suministrar la materia prima desde este lugar. Mientras tanto, el algodón se importará de los Estados Unidos, por el río Magdalena, desde Barranquilla hasta Manizales por el cable (ver pág. 355).

Las fábricas más pequeñas, establecidas actualmente en el Departamento de Caldas, son las que se mencionan a continuación: la Compañía Fosforera Colombiana, en Manizales, produce 400 gruesas de cajas de fósforos semanales. Tiene un capital de 100.000 dólares colombianos. Importa fósforo, mechas, cera, marquillas de cartón, etc.

En Salamina se encuentra el molino de harina de R. Restrepo e Hijos con un capital de 50.000 dólares colombianos. Produce de 300 a 400 arrobas (de 25 libras cada una) de harina al día. En Salento se encuentra el molino de A. Herrera con un capital de 20.000 dólares colombianos.

La fábrica “La Estrella”, en Salamina, tiene un capital de 40.000 dólares colombianos y produce 20.000 velas de parafina y estearina diariamente, así como 20 arrobas de jabón. Tiene 12 trabajadores. Hay otra fábrica pequeña de velas en Montenegro.

En Armenia está localizada la fábrica de agua de soda de M. Calle, con un capital de 3.000 dólares colombianos y emplea cuatro trabajadores.

Dos pequeñas fábricas de Manizales elaboran costales y tapetes con la fibra de henequén: la de Uribe y Cía., con un capital de 5.000 dólares colombianos, y la de J. Soto, con un capital de 1.000 dólares colombianos.

En cuanto a la manufactura, la elaboración de sombreros es, en la actualidad, la más grande de este Departamento. Se elabora una especie de sombrero panamá como los que se fabrican en Antioquia y Santander. Esta clase de sombrero se utiliza universalmente por parte de los campesinos y por las clases más pobres. Durante 1917 sólo el pueblo de Aguadas produjo 250.000 sombreros y los productores recibieron por ellos

un precio promedio de 1 dólar colombiano por cada uno. Los sombreros se elaboran en las casas de las personas más pobres, y toda la familia participa en la preparación de la fibra y en su tejido.

El estilo del modelo preponderante de sombreros no sigue las ideas europeas o norteamericanas; la copa es muy baja, muy pequeña y un poco puntuda, mientras que el ala es muy angosta. Se hicieron averiguaciones con el objetivo de determinar qué podría lograrse con el objeto de organizar esa industria para la exportación de sombreros a los mercados extranjeros, pero se dijo que la dificultad estribaba en la reticencia de los campesinos y de los habitantes de los pueblos para cambiar sus diseños. Se llegó a la conclusión de que se tendría que hacer un gran esfuerzo para que ellos produjeran otras clases de sombreros. Las personas de Medellín aseguraron los requisitos de medida y calidad para el popular sombrero panamá, que tiene un uso tan generalizado durante los meses de verano en los Estados Unidos, y ahora están estimulando la producción de esos sombreros para exportación en los departamentos de Caldas y Antioquia.

Queda por averiguar si los ingresos adicionales por unos sombreros más grandes y de mejor calidad compensarán a las personas por el tiempo extra y el trabajo involucrado.

Transporte

Por estar entre los ríos Magdalena y Cauca, el Departamento de Caldas y su centro comercial, Manizales, son atendidos indirectamente por estas dos rutas fluviales hacia el oriente y hacia el occidente; sin embargo, en la actualidad una parte considerable de la distancia debe cubrirse con mulas o bueyes de carga.

La salida lógica para Manizales y para los distritos populosos del Departamento sería el occidente, para conectarse con Cali y con el puerto de Buenaventura sobre el Pacífico y a través del Ferrocarril del Pacífico. Esta vía férrea ya está construida desde Cali hasta Palmira en el norte, y hay un camino en condiciones aceptables entre Palmira y Ovedo [sic], cerca de 80 millas en dirección a Cartago, que es la meta del Ferrocarril. La distancia total (estimada) desde Palmira hasta Cartago es de 130 millas, y el terreno por el que pasa es prácticamente plano hasta Cartago, aunque hay comparativamente menos habitantes excepto en algunos pueblos pequeños sobre el río Cauca. (ver pág. 561.) La distancia total, por la ruta entre Manizales y Cartago está calculada en 60 millas, pero la altura va de 3.000 pies en Cartago a 7.000 en Manizales. El terreno es muy quebrado, menos en los alrededores de Pereira, donde hay un trecho de tierra buena, en un tramo corto de áreas abiertas y onduladas. Una vez se deja Pereira, los terrenos se vuelven muy quebrados y surgen algunos problemas de ingeniería, tales

como puentes y túneles, así como grandes rellenos, que se encontrarán en la nueva carrilera en construcción por cuenta del Departamento de Caldas, desde Puerto Caldas, sobre el río Cauca, hasta Manizales, vía Pereira.

Los trabajos de construcción en el camino desde Ovedo [sic] hasta Cartago están siendo promovidos por el Departamento del Valle, pero se necesitarán varios años para completar esta importante carretera.

Navegación fluvial

En la actualidad hay seis barcos de acero de vapor en el río Cauca, con una capacidad de carga de 60 toneladas de peso muerto en promedio. El servicio se presta cerca de la mitad del año, pues hay dos temporadas en las que los barcos deben ser amarrados en espera de mejores condiciones en el agua.

La distancia total atendida en el río (distancia fluvial real) está calculada en 300 kilómetros, o cerca de 187 millas -entre el puerto fluvial de Mallarino, 6½ kilómetros abajo de Cali, y el puerto de La Virginia, cerca de 10 kilómetros abajo de Cartago-. Cartago no está sobre el río Cauca sino sobre el río La Vieja; el puerto fluvial para Cartago es La Fresneda, a una distancia cercana a los 2 kilómetros.

La carga que va a Manizales desde Buenaventura va hasta Cali por el Ferrocarril del Pacífico, y de allí baja hasta el río a Mallarino, 6½ kilómetros abajo de Cali, por medio de un tranvía de vapor, y de allí por el río Cauca en un barco de vapor hasta el puerto de Caldas, la estación terminal del Ferrocarril de Caldas; luego 15 kilómetros en tren desde donde se lleva la mercancía a Manizales en mulas y bueyes de carga -un viaje de cuatro o cinco días, según el clima y consecuentemente del estado del camino en la montaña-.

Parte de la carga se moviliza a Manizales a través de esta ruta que se está desarrollando, y se espera que el transporte por ella sea más barato y más rápido que por la ruta del río Magdalena y del cable desde Mariquita, debido a la distancia más corta y a las mejores condiciones del terreno. Alejandro Ángel y Co. (Inc.), de Nueva York y Colombia, propietarios de las compañías Caribbean Steamship Co. y Colombian Maritime Co. (de Balboa a Buenaventura), son también los accionistas mayoritarios de la Compañía Fluvial de Transportes de Manizales (que poseen tres barcos de vapor en el río Cauca y ahora están en el proceso de adquisición de tres barcos adicionales para esta ruta), y están muy interesados en el desarrollo de esta ruta a Manizales. Su filial, la Unión Comercial del Pacífico, de Cali, está manejando carga para Manizales por esta ruta.

Los puntos de conexión serán provistos al completar la carretera desde Cartago y del Ferrocarril de Caldas hasta Manizales. Al principio de 1920 se esperaba que la carri- lera llegara a Pereira, pues, continuará siendo por muchos años el punto de envío de bienes que proceden de Buenaventura para Manizales. El camino desde Palmira se utiliza cuando el río está seco.

Se hizo la comparación de los costos para la carga entre (1) la ruta por el río Magdalena, el cable desde Mariquita y los animales de carga hasta Manizales desde el oriente, y (2) la ruta occidental mencionada con anterioridad. Se encontró que en la actualidad el costo de la carga por la ruta del Pacífico (occidental) es un poco mayor, pero esta ruta tendrá, en últimas, la gran ventaja de la entrega más rápida, debido a sus mejores condiciones.

El cable

El cable mencionado con anterioridad es operado por la Dorada Extension Railway (Sucursal Ropeway), con un capital de £220.000 (\$1.070.630) en acciones por valor de £5 cada una, y con una emisión autorizada de 250.000 acciones. La compañía ori- ginal se conoce como Dorada Ropeway Extension (Ltd.) y la mayoría de las acciones son de la Dorada Extension Railway (Ltd.) de Londres, Inglaterra. La facturación bruta de 1915 fue de £7.530 (\$36.645) y los costos operativos fueron de £5.500 (\$26.766). Durante 1916, después que la línea había alcanzado aproximadamente la mitad del camino a Manizales desde Mariquita, la facturación bruta creció hasta cerca de £25.000 (\$121.663) por lo que hubo un incremento neto sustancial. Esta Compañía fue constituida en 1912 y la construcción de este cable se ha adelantado durante los últimos seis años.

La línea del cable empieza en la Estación de Mariquita sobre la Dorada Extensión Rai- lway a 51 kilómetros (1 kilómetro = 0.62 de milla) de La Dorada y a 60 kilómetros del puerto fluvial de Beltrán en el Alto Magdalena. Los talleres de la Dorada Extension Railway están localizados en Mariquita. La distancia por el cable hasta Frutillo, el extremo actual de la línea, es de 37 kilómetros por línea aérea, pero la distancia por camino terrestre es mucho mayor, y el trayecto a lomo de mula toma más de un día. La altura en Mariquita es de aproximadamente 3.300 pies sobre el nivel del mar, mientras que la estación de Frutillo está a una altura aproximada de 12.000 pies.

El cable está soportado por un sistema de torres de acero localizadas en puntos de contacto en el trayecto del cruce de las altas cadenas montañosas. Estas torres tienen un brazo so- bre el cual se colocan las poleas dobles que sostienen el cable. El cable es enrollado sobre unos tambores al final de la línea, y la planta de vapor está localizada en Frutillo. El cable

es móvil -esto quiere decir que se desplaza hacia arriba y hacia debajo a cada lado de las torres-; las pesas están suspendidas desde el cable por un dispositivo patentado que permite su liberación automática al llegar a la estación de descargue. En el punto de suspensión, sobre el cable mismo, este sistema tiene un juego doble de poleas que “llevan” las poleas a los brazos de las torres al pasar sobre estas últimas cuando están en movimiento.

La energía se suministra en Frutillo, y consiste en un motor de vapor de 35 caballos de fuerza que acciona el tambor sobre el que pasa el extremo del cable.

Se está terminando la construcción de nuevas torres, incluso en el punto más alto del páramo (a 20 kilómetros -12 millas- de Frutillo), para que esta línea lo cruce y así llegar a Manizales. La longitud total de la línea, una vez se termine, será de aproximadamente 75 kilómetros (46 millas) siendo el sistema de cable más largo del mundo.

La carga principal que se maneja en el cable es el café del Distrito de Manizales y la mercancía que llega a Manizales por la ruta del río Magdalena.

Ferrocarril de Caldas

La construcción de la nueva vía férrea, el Ferrocarril de Caldas, fue iniciada por el Departamento de Caldas en 1917, pero sólo ha avanzado hasta cierto punto durante 1918 y 1919. El objetivo de esta nueva línea es conectar Manizales con la navegación fluvial del río Cauca (en Puerto Caldas) y de ese modo con Cali y con la costa Pacífica por el Ferrocarril del Pacífico. Los planes también incluyen la ampliación de la línea hacia el norte para conectarse con el Ferrocarril de Amagá que está siendo construida hacia el sur, desde Medellín hasta el río Cauca, pero ésta es una obra para el futuro. El trabajo está siendo ejecutado por el Departamento de Caldas con sus propios fondos, principalmente, y con la ayuda de una subvención por parte del gobierno nacional de 15.000 dólares colombianos por kilómetro.

El número de kilómetros construidos y en funcionamiento para el otoño de 1919 era cercano a los 16. El número de kilómetros nivelados era de 21. El calibre es de 36 pulgadas. Los rieles pesan 55 libras por yarda. El máximo gradiente permitido es del 2 por ciento y el radio mínimo de la curva es de 16 grados.

La maquinaria incluye dos locomotoras con una capacidad de 20 toneladas, una locomotora con capacidad para 40 toneladas, un vagón de segunda clase para pasajeros; se solicitaron nueve vagones iguales y cinco vagones de carga con capacidad de 15 toneladas, hay cinco vagones de carga (tipo cajón) en uso al igual que seis vagones planos de 15 toneladas, dos vagones para ganado con capacidad de 12 cabezas cada

uno, dos dresinas de accionamiento manual para el mantenimiento de las vías, y cuatro dresinas de accionamiento manual similares que ya se solicitaron.

El Departamento de Caldas ha estado satisfaciendo sus necesidades para el nuevo ferrocarril a través de dos casas comisionistas exportadoras en Nueva York. La razón de este método de compra es que éstas otorgan al Departamento crédito por seis meses para toda la maquinaria y los materiales ordenados a través de ellas; además, saben cómo empacar y enviar los bienes solicitados.

Hasta el 31 de diciembre de 1918, el costo total del ferrocarril era de 665.719 dólares colombianos. La suma total adeudada por el Departamento por cuenta de estas obras era de 227.683 dólares. La ayuda proporcionada por el Departamento fue de 473.678 dólares, mientras que la subvención del gobierno nacional fue de 225.000 dólares.

El Departamento de Caldas tiene una propuesta, aprobada por la Asamblea, para asegurar un préstamo extranjero de 2.000.000 de dólares, con el fin de utilizarlo exclusivamente en las obras del ferrocarril. Este préstamo estaría garantizado por el ferrocarril y por diferentes ingresos departamentales. El producto total de la “renta del tabaco”, o impuesto al tabaco, un monopolio del Departamento, que llega a un promedio de 28.830 dólares colombianos mensuales, en la actualidad está asignado al ferrocarril.

Se espera que cuando esta línea férrea llegue a Pereira las facturas brutas se verán incrementadas considerablemente, pues el tren pasará a través de un distrito poblado y próspero. Esta línea de ferrocarril debe tener buenos resultados entre el río Cauca y Pereira.

Finanzas departamentales

Los ingresos totales del Departamento de Caldas en 1911 llegaron a 379.333 dólares colombianos, mientras que en 1918 éstos ascendieron a 1.014.524 de dólares colombianos. Los ingresos totales en 1919 se calcularon en 1.068.428 dólares colombianos. Los gastos del Departamento ascendieron al total de la suma de todos los ingresos.

Las ganancias del ferrocarril en 1918 ascendieron a un total de 7.763 dólares colombianos, mientras que los costos operativos totales fueron de 4.340 dólares, dejando ganancias netas, por 15 kilómetros, de 3.423 dólares.

Agricultura

El Departamento de Caldas produce diferentes productos agrícolas. Entre los principales se encuentran el café, la avena, papa, maíz, frijoles, caña de azúcar, banano, yuca (casaba) y cacao. También se cultiva tabaco, pero en pequeñas cantidades.

Café

Al igual que en el Departamento de Antioquia, el principal producto de esta región es el café, que es la salvación de esta tierra de montañas volcánicas y diversas condiciones climáticas. En Caldas, las plantaciones son pequeñas. Un plantación grande tiene apenas 40.000 plantas de café, y hay muy pocas que tienen 25.000. Las estadísticas oficiales de 1911 indican que el número de plantas de café en Caldas es de 6.600.000, de las cuales 5.000.000 están en etapa de madurez. La producción se estimó cercana a los 150.000 sacos. En la cosecha de 1918-1919 la producción fue de 220.000 sacos que, con un promedio de 1½ libras anuales por planta, daría un total de 20.000.000 de libras en el Departamento.

La producción de café depende del suelo, combinado con el clima y el cuidado de las plantas. La producción promedio se estima en 1 libra anual -aumentada en varios lugares hasta 2½ libras anuales por planta debido a un mejor suelo, clima o cultivo-. El café de Manizales es tan bueno como el de Medellín, que es mejor que el del Tolima, Santander y Cundinamarca. Esta clase, conocida como “Medellín”, en el mercado de Nueva York, siempre obtiene unos centavos adicionales por libra en su precio.

Las autoridades departamentales afirman que cultivar las plantas de café ha sido estimulado en gran medida por las condiciones favorables obtenidas en 1919 y que un incremento, de por lo menos el 40 por ciento, puede esperarse a su debido tiempo.

El mayor distrito productor de Caldas es el Quindío con el pueblo de Armenia localizado en el centro.

Situación laboral

A partir de todos los reportes, podría parecer que en ciertas épocas del año hubiera una escasez de mano de obra en el Departamento de Caldas. Esto se debe al hecho (ya mencionado) de que la propiedad está dividida en pequeñas plantaciones y hay varios miles de familias que poseen y trabajan pequeñas parcelas, apenas lo suficiente para su sostenimiento. Estas personas no trabajarán a destajo para otro, excepto en ciertas épocas del año cuando sus propias plantaciones no requieren cuidado. Por lo tanto, durante la cosecha del café hay escasez de mano de obra y deben traerse hombres desde el norte de Antioquia, y aun desde tan lejos como Cundinamarca y Boyacá, donde hay sobre oferta de mano de obra y los salarios son mucho más bajos. Esta mano de obra local e importada obtuvo durante la cosecha cafetera de 1919 (marzo, abril y mayo) hasta \$1.25 por día, un salario sin precedentes en esta región.

La misma condición aplica para la obra del ferrocarril por parte del gobierno departamental. No se pudo asegurar un número suficiente de hombres en el Departamento para ese trabajo (se requerían 2.000), así que fueron enviados agentes para contratar mano de obra en Cundinamarca y Boyacá. Sin embargo, aunque se pagaban mejores salarios que en otros distritos, estos hombres resultaron un fracaso en la conformación de un gran cuerpo de trabajo eficiente en lo que concierne al Departamento de Caldas. Durante el trayecto por las montañas, muchos de ellos se devolvieron a sus hogares de la mejor manera posible. Los pocos que llegaron a la obra pronto enfermaron en las latitudes bajas y en un clima más caluroso.

Al trabajador (peón) promedio no le gustaba el trabajo en las plantaciones de café debido a la malaria que, con seguridad, contraerían allí. Los mejores trabajadores de las tierras más altas no bajan hasta las plantaciones si pueden evitarlo. El salario promedio por un día de trabajo de diez horas en el ferrocarril es de \$0.691. Éste es el factor laboral que se tiene en cuenta al calcular el costo de las labores desarrolladas por los peones, etc.

Semovientes

El pueblo de Pereira es el centro de la industria ganadera del Departamento de Caldas. El número estimado de cabezas de ganado es cercano a las 350.000 con un valor aproximado de \$6.000.000. Se dice que hay, además de las cabezas mencionadas, 170.000 novillos, y cerca de 52.000 caballos y 13.000 mulas.

Al igual que en Antioquia y en el Valle del Cauca, se planta pasto artificial en terrenos que se han adecuado para la cría y el levante de ganado. Se estima que hay unas 150.000 hectáreas (1 hectárea = 2.471 acres) cercadas y sembradas en pasto en el Departamento de Caldas.

Tabaco

Las estadísticas oficiales de 1918 señalan que el número de plantas de tabaco en el Departamento es de 3.320.450 distribuidas en 2.155 plantaciones. Durante 1918, Caldas exportó a otros departamentos 50.708 kilos (kilo = 2.2046 libras) de tabaco crudo, principalmente a Antioquia, Valle, Tolima y Chocó. A su vez, el Departamento recibió por concepto de impuestos 28.921 dólares colombianos. Durante el mismo período, Caldas importó de otros departamentos 91.154 kilos de tabaco de todo tipo, incluido tabaco procesado, por el que el Departamento recibió una renta de 58.633 dólares colombianos.

Minería

Luego del café, puede decirse que la minería es la industria más importante del Departamento de Caldas. Durante 1918, 31 nuevas minas, o solicitudes de adjudicación, eran de Caldas. Todas menos una de las nuevas solicitudes de adjudicación era para minas de veta. Dieciocho solicitudes de adjudicación eran reubicaciones de viejas minas, o solicitudes, o se debían a nuevos descubrimientos. Es importante anotar que todas las solicitudes de adjudicación fueron hechas por colombianos. Esto se debe a que las nuevas leyes del gobierno colombiano para la minería excluyen a los extranjeros provenientes de países que no permiten derechos recíprocos para los colombianos en el registro de las solicitudes; es por ello que no pueden tener propiedades mineras en Colombia. Esta restricción con respecto a los extranjeros es sorteada valiéndose de algún agente colombiano de confianza que registra la mina, o las minas, a su nombre. Los ciudadanos colombianos pueden transferir la propiedad minera a los extranjeros, con el consentimiento expreso del gobierno nacional.

Durante 1918 se abandonaron en Caldas, debido al no pago de los impuestos, 62 solicitudes de adjudicación mineras, de las cuales 9 eran para minas de aluvión y el resto para minas de veta de oro y plata. Durante el mismo año el gobierno autenticó 14 títulos de solicitudes mineras, de los cuales 2 correspondían a nuevas minas de veta, 10 para antiguas minas de veta, y una para una antigua mina de aluvión.

En la actualidad hay dos minas de importancia en el Departamento de Caldas, la de “El Sancudo” [sic], una rica mina de oro, con capital de Medellín y Manizales y operada desde allí, y las minas de la Colombian Mining & Exploration Co. en Marmato. Estas últimas son un grupo de ricas vetas de oro que han sido explotadas por esta compañía minera inglesa durante los últimos 100 años. Las propiedades se encuentran sobre la ribera occidental del río Cauca al norte del Departamento, cerca a su límite con Antioquia y al occidente del pueblo de Salamina, al otro lado del río Cauca, cerca del punto de confluencia con el río Pozo.

La compañía está comprando una gran cantidad de maquinaria nueva y moderna, y espera ampliar sus operaciones en el futuro próximo. Las minas de Marmato están entre las minas de oro más ricas de Colombia y se dice que están en capacidad de ofrecer una gran producción.

Las laderas orientales de los Andes centrales en Caldas tienen muchas antiguas minas de aluvión. Allí hay tres o cuatro grandes propiedades de extranjeros, sobre todo de ingleses. Sin embargo, en la actualidad esas propiedades no se están explotando, excepto por algunos habitantes oriundos del lugar que utilizan métodos manuales.

Los habitantes oriundos de Caldas, al igual que aquellos de Antioquia, son muy buenos mineros de superficie y se supone que muchos de ellos han explorado con cuidado su distrito. No puede decirse que habrá nuevos y grandes descubrimientos en el futuro cercano en este Departamento; más bien, la oportunidad en la minería para los extranjeros está en tomar pequeñas propiedades ricas en oro en las que los nativos han agotado su ingenio, luego de llegar al nivel del agua, y se requiere maquinaria y métodos modernos para desarrollar tal propiedad aún más.

Condiciones para el comercio y métodos para el desarrollo

En la actualidad, el comercio de Manizales está en manos de ciertas casas exportadoras comisionistas de Nueva York, principalmente de origen colombiano, tales como Antioquia Commercial Corporation, Alejandro Ángel & Co., y otras. Estas casas han sido capaces de obtener y mantener este comercio en razón de su profundo conocimiento de los requisitos de este mercado, de las personas con las que están haciendo negocios, así como de las condiciones de transporte y envío. Estas firmas colombianas, establecidas en Nueva York, también están interesadas, en gran medida, en el desarrollo industrial a nivel local y cooperan con capital local para lograr este objetivo, ayudando en todo lo que les sea posible.

Los agentes residentes para los bienes europeos (tales como tejidos de lana ingleses y otros textiles) tienen oficinas en Medellín y mantienen sucursales o agencias en Manizales. Así aseguran una gran porción del comercio de productos de algodón y de lana, así como otras especialidades europeas que tienen demanda en el país y que son artículos de los que tienen existencias. Un agente de Medellín recibió pedidos de textiles ingleses por £140.000 en una sola semana del mes de junio de 1919.

La solución para el comercio norteamericano podría ser la misma que se recomienda para Bogotá y Medellín, es decir, agencias residentes que tengan nuevas líneas de muestras y que conozcan bien a los habitantes del lugar, así como sus necesidades comerciales. Tales agencias podrían trabajar conjuntamente con las de Bogotá, tal como lo hacen las grandes casas inglesas que tienen oficinas en Bogotá y empleados, tanto colombianos como ingleses, en Medellín y Manizales. La labor comercial puede desarrollarse con facilidad desde Manizales para cubrir el Valle del Cauca, Cali, etc., y desde Cali el sistema podría ampliarse, con tiempo, a Popayán y a Pasto. El hecho importante que debe reconocerse es el éxito de los agentes europeos. Estas personas están ganando dinero sobre sus comisiones y están haciendo un trabajo excelente para sus productores y exportadores. La idea principal es tener un hombre *in situ* que conozca las

condiciones en profundidad y que tenga lista una línea de muestras, con cotizaciones definitivas en todo momento. Estos agentes también atienden las quejas comerciales y las diferencias. Igualmente, observan el negocio en general. Puede considerarse que este sistema es el factor más poderoso en el comercio colombiano.

CALI Y EL DISTRITO COMERCIAL

Localización y topografía

La ciudad de Cali es el centro comercial del Departamento del Valle, que se extiende desde la cordillera Central al oriente y hacia el océano Pacífico por el occidente, y desde la Intendencia del Chocó y el Departamento de Caldas al norte, hasta el Departamento del Cauca al sur. Excepto por el valle del río Cauca, una de las franjas de tierra plana en la zona habitada de Colombia, el Valle es quebrado y montañoso. El Valle del Cauca se extiende desde la frontera sur a la frontera norte del Departamento y está limitado al oriente por la majestuosa cordillera Central y al occidente por la parte baja de la cordillera Occidental. Tiene altitudes desde los 3.000 a los 3.500 pies sobre el nivel del mar, y un ancho promedio de 15 a 25 millas. Cali está localizada en este valle, cerca de las estribaciones de la Cordillera occidental y se puede llegar a ella por tren desde Buenaventura, puerto marítimo del Valle, a través de una depresión en la cordillera Occidental conocida como la Cresta del Gallo. Este paso tiene una altura de 5.200 pies.

Clima y pluviosidad

En el Valle, así como en todas las regiones montañosas de Colombia, el clima depende primordialmente de la altura sobre el nivel del mar. El Valle del Cauca es semi tropical y no precisamente saludable, pero el clima mejora a medida que la altura aumenta hacia el oriente y hacia el occidente. La temperatura promedio en Cali durante los meses de verano es de 90° F. Cartago, localizada más al norte y a más baja altitud en el valle es más caliente.

El Valle del Cauca tiene cuatro estaciones irregulares. En general, los meses de primavera y otoño son lluviosos mientras que los meses del verano y del invierno son secos. Los meses del otoño hacen parte de la temporada de lluvias más fuertes, mientras que los meses de verano corresponden a la temporada seca y más caliente. La pluviosidad anual no supera las 60 pulgadas en el Valle; en el distrito de Palmira es necesario instalar sistemas de riego para la caña de azúcar y otros cultivos similares para protegerlos de las estaciones secas prolongadas. En el puerto de Buenaventura llueve casi todos los días, con una pluviosidad que alcanza y puede superar 200 pulgadas.

Área, población y escuelas

El Valle tiene un área total de 4.179 millas cuadradas y una población total de 271.630 habitantes. Si se tiene en cuenta el porcentaje del área total que es cultivable y las buenas facilidades comparativas de transporte, la población es pequeña en comparación con la de los departamentos de Caldas y Antioquia en el norte. Esto se atribuye parcialmente a la ineficiencia de la mano de obra disponible en el Valle y, parcialmente, al hecho de que la tierra más fértil del Valle está controlada por unas pocas familias adineradas, mientras que



FIG. 18. MAPA DE LA REGIÓN DE CALI

en Antioquia y en Caldas la propiedad de la tierra está dividida entre muchos pequeños propietarios. Una comparación entre las cifras de los censos de 1918 y 1919 muestra un incremento del 25 por ciento en la población total del Valle durante el período. Este aumento se atribuye, por lo general, a la inmigración proveniente de Antioquia.

En 1917 el Valle tenía más de 250 escuelas primarias, con cerca de 23.000 estudiantes. Cali tiene cuatro colegios dirigidos por órdenes religiosas. El presupuesto departamental para 1919-1920 es de 162.461 dólares colombianos para los colegios; el impuesto al tabaco se ha incrementado con el fin de conseguir fondos para la construcción de edificaciones escolares modernas y para cursos de agricultura. (Dólar colombiano = \$0.9733)

Recursos económicos y desarrollo

El Valle tiene tierra para el desarrollo de la ganadería y la caña de azúcar, maderas excelentes para la construcción local y para procesos productivos, carbón y un buen puerto sobre el Pacífico que permite salir a los mercados de Estados Unidos y Europa, así como a aquéllos de la costa occidental de América del Sur. Además, es la ruta natural del comercio para las importaciones desde y hacia las ricas zonas cafeteras de Caldas, Antioquia, y en el Quindío a través de Cali y Buenaventura. Teniendo en cuenta estos hechos, parecería que el Valle del Cauca debe ser una de las regiones más prósperas de Colombia, pero su desarrollo ha sido demorado debido a las siguientes condiciones:

El clima semi tropical produce una cierta cantidad de inercia física. La cantidad limitada de mano de obra y su baja calidad crean una condición que se agrava por la ignorancia y la falta de ambición de las clases más bajas, que están compuestas en su mayoría por afro descendientes. También influyen las facilidades que se presentan para vivir en esta región, donde puede obtenerse alojamiento como compensación a cambio de unos días de trabajo con un machete, o alimentación por sembrar unas plantas de banano y unos tallos de caña.

El hecho es que la mayoría de la tierra está en manos de unos pocos terratenientes cuya actividad se limita a la ganadería, un negocio rentable que puede desarrollarse con poca supervisión y pocos trabajadores. Estos terratenientes controlan así su capital, pero sus actividades los mantienen en Bogotá la mayor parte del tiempo. Aunque son personas refinadas e intelectuales, la clase alta vallecaucana no tiene la perseverancia y el sentido práctico de sus vecinos antioqueños que están invadiendo este territorio y compitiendo exitosamente en toda clase de actividades.

El antiguo aislamiento del mundo exterior y del interior del país de esta rica región, y el largo período de luchas políticas y guerras civiles, se debió a que los caucanos tomaron parte en ellas desde el punto de vista regional.

Finanzas departamentales

El Valle tiene una excelente situación financiera en comparación con algunos de los otros departamentos, y los funcionarios hacen todos los esfuerzos en pro de su pronto desarrollo. Las sumas recibidas por cuenta de los impuestos internos al licor y al tabaco, así como el impuesto del matadero, principales fuentes de ingresos, han aumentado en los últimos años y ahora permiten tener un superávit que supera los gastos actuales.

El ingreso real por estos impuestos durante 1918-1919 superó la suma de \$1.046.000, y los ingresos para 1919-1920 se estiman en \$1.120.000. Los ingresos originados en otras fuentes ascendieron a la cantidad aproximada de \$36.000 para 1918-1919, y se calculan en \$34.000 para 1919-1920. Además de estos ingresos, el presupuesto para 1919-1920 incluye \$3.300 en intereses para los bonos y \$1.000.000 del préstamo Amsinck, que se utilizará especialmente para construir el nuevo puerto en Buenaventura. Se asigna anualmente la suma de \$350.000 para efectuar los pagos de la deuda pública, incluida la suma de \$25.000 mensuales por pago de intereses y capital del préstamo Amsinck. Se utilizó una apropiación de \$227.000 para obras públicas en 1918, y de \$108.000 durante el primer semestre de 1919. Estos gastos para obras públicas representan principalmente las obras realizadas en carreteras y edificios públicos.

El presupuesto de 1919-1920 asignó \$1.123.000 para obras públicas. La mayor parte de esta suma debe gastarse en el nuevo puerto de Buenaventura y en las obras de carreteras. Un análisis cuidadoso muestra que los ingresos han aumentado constantemente, y se espera que el presupuesto muestre un superávit que será asignado a obras públicas, para ampliar la carretera y para la construcción del puente, así como para iniciar la canalización del río Cauca.

El Valle desea obtener un préstamo en el extranjero cercano a los \$2.000.000, para utilizarlo en mejoras públicas, sobre todo en la construcción de carreteras y trabajos en los ríos. La situación fiscal permitiría garantizar ese préstamo, pero aún no hay planes definidos para ello.

Cali y su área comercial

Cali tiene una población cercana a los 26.000 habitantes. En términos generales, tiene el aspecto de un pueblo colonial español a pesar de que las antiguas edificaciones del distrito de negocios están siendo demolidas y reemplazadas por edificios de ladrillo

de dos y tres plantas que son modernos y atractivos. Las calles están adoquinadas. Al pueblo le hacen falta drenajes de agua y suministro de agua. Sin embargo, ya se tendieron las nuevas tuberías para los sistemas de alcantarillado y suministro de agua que están en proceso de instalación. Además, se ha planeado mejorar el empedrado de las calles apenas se terminen estos trabajos. La capacidad actual de alojamiento para viajeros no es adecuada y el pueblo necesita un hotel nuevo y moderno.

En teoría, el área comercial de Cali debe extenderse hacia el norte, por el Valle del Cauca, hasta Cartago, al este hasta Armenia, en la región cafetera del Quindío, y hacia el sur hasta Popayán, en el Departamento del Cauca. En realidad, sin embargo, los comerciantes de Cali se han conformado, hasta hace poco tiempo, con el campo limitado del Valle del Cauca. Los negocios se han realizado a una escala menor y más restringida que en Manizales o en Medellín. Los comerciantes de Cali, a diferencia de los de Manizales y Medellín, no tienen grandes inventarios de artículos estándar, tales como textiles, para el comercio local, y no se especializan en líneas particulares. Por el contrario, ellos tienen pequeñas cantidades de mercancía variada sobre la que pueden obtener una ganancia rápida. La competencia por el comercio local de productos textiles es muy reñida.

El comerciante de Cali ha invertido, habitualmente, sus ganancias en ganado en lugar de utilizarlas para aumentar el capital año tras año, y su relación con los mercados extranjeros no ha sido sistemática u ordenada. Por consiguiente, es con frecuencia mejor para él comprar al por mayor a los comerciantes de Manizales y Medellín, quienes cuentan con un mayor capital y mejores conexiones comerciales que comprar directamente en el extranjero. Termina pagando más por estos artículos, pero las condiciones de crédito son también mejores.

Ferrocarril del pacífico

El Ferrocarril del Pacífico va desde Cali hasta Buenaventura, a una distancia de 174 kilómetros (1 kilómetro = 0.62 milla), desde Cali al noroccidente hasta Palmira, a 25 kilómetros, y desde Cali al sur hasta Guachinte, a 34 kilómetros. La línea férrea entre Buenaventura y Cali se empezó a construir en 1878, pero se terminó apenas en 1914. La construcción fue complicada debido a los problemas de ingeniería que se presentaron, a la mano de obra ineficiente, a las lluvias incesantes, y a las escasas condiciones de salubridad en la región costera tropical. Los ramales al nororiente y al sur desde Cali están aún en proceso de construcción. El ramal de Palmira debe ir por el Valle del Cauca hasta Cartago, a 172 kilómetros de distancia, y el ramal del sur hasta

Popayán, a una distancia total de 160 kilómetros. El ramal del sur está casi terminado a cerca de 20 kilómetros de distancia de Guachinte. Se ha planeado un ramal desde Palmira hasta Santander, pero no se han iniciado las obras.

El gobierno colombiano actual está a favor de la denominada Ruta del Pacífico, desde Bogotá hasta el mar, cuya importancia ha sido discutida en repetidas ocasiones. Este plan, que incluye la ampliación del Ferrocarril del Pacífico, desde Palmira por el Paso del Quindío -en la cordillera Central-, a través de Armenia, para conectarse con el Ferrocarril del Tolima, que está en proceso de construcción, le proporcionaría a Cali conexión directa con Ibagué y Girardot e incrementaría considerablemente su área comercial.

Desde Buenaventura hasta el pueblo de Caldas o Dagua, a 82 kilómetros de distancia, el Ferrocarril del Pacífico va por la ruta del veloz río Dagua, cruzándolo varias veces. En Dagua, a una altura de 2.730 pies, empieza a ascender hasta la Cresta del Gallo, a 2.250 pies, a una distancia de 135 kilómetros. Este tramo del Ferrocarril del Pacífico, por el costado occidental de la cordillera Occidental, podría no servir para tráfico pesado, dadas sus actuales condiciones. La vía férrea está en constante peligro de ser arrasada por las inundaciones del Dagua. Las curvas pronunciadas, así como las inclinaciones, no permiten que una locomotora arrastre más de 10 vagones de carga. Ese tramo de la línea férrea entre Buenaventura y Cali, por el costado oriental de las montañas, tiene más resistencia, curvas mayores e inclinaciones menores. Hay 12 túneles entre Cali y Buenaventura con una longitud total de 2.116 pies. Dos de estos túneles han sido excavados en la roca sólida y los otros están recubiertos de concreto. Todos los puentes son de acero, siendo el más largo aquél entre Cali y Palmira. En la actualidad, el ferrocarril no cuenta con un puerto en Buenaventura, pero se adelanta la construcción de uno.

Los talleres principales de la compañía están en Dagua, mientras que los talleres más pequeños y las bodegas de repuestos están localizados en Cali; cuenta con 23 locomotoras con pesos entre 20 y 55 toneladas, 40 coches de pasajeros y cerca de 200 vagones de carga. Las locomotoras utilizan carbón bituminoso obtenido en los terrenos de Cali.

El contrato celebrado entre el gobierno nacional y la Pacific Railway Co. en julio de 1919 otorgó el control total de esta vía al gobierno. La facturación total de la compañía fue de \$424.788 en 1918, y los gastos, incluido el trabajo del ramal de Popayán, ascendieron a \$444.461, con lo cual queda un déficit de \$19.673. Durante los primeros seis meses de 1919 la compañía obtuvo una ganancia neta cercana a los \$19.000, que se estimó podría ascender a \$40.000 al final del año. Esta es la primera vez en la historia que los ingresos de esta línea férrea arrojan ganancias.

Navegación en el río Cauca

El río Cauca fluye cerca del costado occidental del Valle y lo alimentan, principalmente, pequeñas corrientes de la cordillera Central. Es navegable durante cinco o seis meses del año, aunque no es una vía de transporte totalmente confiable debido a que cuenta con muchos obstáculos, bancos de arena, bancos de lodo y rocas, además de estar sometido a inundaciones y a largas sequías.

Dos compañías operan las líneas de barcos a vapor desde Mallarinto, a 7 kilómetros de Cali, al norte del puerto de La Virginia, una distancia fluvial cercana a los 300 kilómetros. Una de estas compañías, la Compañía de Navegación del Río Cauca, tiene su sede en Cali y opera tres barcos de vapor con cascos de acero con capacidad de 59 toneladas. El combustible que se utiliza en estos barcos es la madera, y sus rígidos motores en la popa pueden generar 100 caballos de fuerza con una presión de 180 libras. La otra compañía, la Compañía Fluvial de Transportes de Manizales, opera tres barcos de vapor, uno de 50 toneladas de capacidad, otro de 35 y otro de 20. Esta compañía está particularmente interesada en hacer negocios con Antioquia, Caldas y la región del Quindío. Ambas compañías se han beneficiado de la mayor cantidad de café que se ha enviado desde la región del Quindío a Buenaventura durante 1919, y las dos parecen ser prósperas.

El servicio de pasajeros y de carga llega a los pueblos de Yumbo, Palmira, y a otras estaciones hasta Zarzal (donde el tren parte para la ruta de Armenia y del Quindío hasta Bogotá), y de ahí a Cartago, Puerto Caldas (puerto fluvial para el nuevo ferrocarril del Departamento de Caldas que se está construyendo hacia Pereira), y a La Virginia, cerca de 10 millas abajo de Cartago. Por regla general, estos pueblos se construyen a cierta distancia de la ribera del río, y la carga debe transportarse desde y hacia los sitios de cargue y descargue a lomo de mula. Las tarifas para la carga están tasadas en “tercios” (la mitad de la carga de 300 libras de la mula) o en paquetes separados. Tanto las tarifas para los pasajeros como para la carga son más altas para el trayecto río arriba que para el trayecto río abajo.

Carreteras y caminos

Existe una carretera para automóviles en el costado oriental del río Cauca, desde Palmira hasta Buga La Grande. Desde ese lugar deben utilizarse animales de carga para transportar bienes hasta sitios localizados en el interior, tal como Armenia. En la actualidad sólo hay dos camiones que utilizan esta vía, algunas carretas y camionetas de menor tamaño. La carga también se envía al norte desde Palmira en recuas de mulas hasta

Cartago, y desde Cartago al norte por el camino de Manizales, Pereira y Cartago, en especial durante el verano cuando el río no es navegable.

Ganadería

La cantidad de buenos pastizales disponibles y la facilidad con que la ganadería puede desarrollarse con capital limitado, a pesar de la escasez de mano de obra eficiente, han hecho que, de manera inevitable, ésta sea la industria más importante del Valle. Las tierras aptas y más accesibles para ganadería se encuentran a nivel del valle, y han sido adquiridas por las personas del lugar, quienes obtienen grandes ganancias sobre sus inversiones, y no están interesados en vender sus tierras a no ser que sea a un precio muy alto. En las cercanías de Palmira, donde el valle tiene cerca de 40 millas de ancho y el suelo es muy rico, se utilizan pastizales naturales. Más al norte, donde los árboles son más abundantes, se han adecuado los terrenos y se ha plantado pasto artificial. Los pastizales naturales sostendrán cerca de una cabeza por hectárea (2.47 acres), mientras que los terrenos bien irrigados a lo largo del río alimentarán dos cabezas por hectárea. El costo de adecuación, plantación y cerramiento de nuevos terrenos ganaderos es de \$20 por hectárea. Además de estos pastizales, los más deseables del Valle, hay algunos pastizales en diferentes lugares sobre las laderas. Sin embargo, estas últimas tierras se consideran menos valiosas, pues se hace necesario llevar al ganado desde allí y hasta el valle durante las prolongadas sequías a las que está sujeta la región.

Cerca de 700.000 hectáreas, aproximadamente el 28 por ciento del área total del Valle, se utiliza en la actualidad para pastos, y se calcula que el Departamento tiene unas 580.000 hectáreas de tierra no utilizada, pero apta para pastos, en los distritos montañosos así como 180.000 hectáreas en el valle. Al restar del total de tierras no utilizadas un área para agricultura igual a la que hoy se dedica a ella, 370.000 hectáreas, quedan cerca de 390.000 hectáreas de tierra no utilizada para pastos.

En 1915, cuando se hizo el último censo, el Departamento tenía 429.000 cabezas de ganado, cuyo número se estima que aumentó a 524.000 en 1918. El gobierno calcula que este número podría llegar a un millón si se utilizaran las tierras aptas para pastos.

Se calcula que en 1917 se consumieron 37.600 cabezas de ganado a nivel local, y que el consumo del Departamento está aumentando en un 10 por ciento anual. Cerca de 40.000 cabezas se negocian fuera del Departamento cada año, la mayoría en Antioquia y Caldas, y una cantidad pequeña en el Territorio del Chocó. Durante 1919, los animales gordos, entre 4 y 5 años, se vendieron a \$80 por cabeza en el mercado local; los animales locales se vendieron a \$35. La costa occidental de América del Sur y de la

Zona del Canal hace parte de un gran mercado potencial para los productos de carne de este distrito, y se está discutiendo la posibilidad de establecer una empacadora.

Agricultura

El azúcar es quizás el producto agrícola más importante del Valle. Las estadísticas más recientes muestran que hay un total de 8.000 hectáreas sembradas de caña con una producción anual de 5.250.000 kilos (1 kilo = 2.2046 libras), 10.300.000 kilos de panela (azúcar sin refinar), y 4.000.000 de kilos de melaza. Al hacer la conversión de estas cifras de producción a los estándares norteamericanos, se encuentra que la producción anual es de 2.200 libras por acre. Al analizar esta cifra, debe tenerse en cuenta que sólo hay una propiedad de gran extensión en la que se cultiva científicamente el azúcar, mientras que el resto de la cosecha se obtiene en pequeños lotes de terreno con pocos cuidados. Tanto el clima como el suelo son extremadamente favorables para esta industria. Los cálculos sugieren que si se pudiera obtener suficiente dinero y mano de obra, la cantidad de azúcar refinado disponible para exportación podría aumentarse en 20.000 toneladas adicionales.

La Cámara de Comercio de Cali ha defendido desde hace tiempo la plantación de algodón en el Valle del Cauca. Las hilanderías de Antioquia tienen acceso a un mercado listo para todo lo que pueda producirse, y se dice que tanto el suelo como el clima son adecuados, pero los intentos por introducir la industria han fracasado.

Hay pequeños terrenos cultivados con maíz, yuca y bananos en todo el Departamento y hay suficientes cantidades de estos productos para suplir la demanda local. El precio del mercado está aumentando en forma regular.

Industria

Casi que no hay industria en el Departamento del Valle. La hilandería más grande, con un capital de 12.000 dólares colombianos y con 14 empleados, hace una tela barata para camisas para el comercio con el Valle, Cauca, Caldas y Nariño. Hay una pequeña fábrica de chocolate que abastece la demanda a nivel local, una pequeña fábrica de jabones y velas, una sucursal de una fábrica de bebidas gaseosas y una fábrica de cigarrillos que utiliza tabaco de Antioquia y Santander, y que vende su producción en el Valle y en el territorio del Chocó. Popayán tiene una fábrica que produce costales y tapetes de henequén, tiene una capitalización de 24.000 dólares, y cuenta con 14 empleados. Cali tiene una fábrica similar, pero es muy pequeña incluso para abastecer la demanda local. Hay algunas otras fábricas pequeñas en el distrito, incluidos tres beneficiaderos de café.

En la actualidad se estudia, en el aspecto práctico, establecer una curtidora en Manizales.

También se ha discutido la posibilidad de iniciar una hilandería de algodón. Se asegura que una fábrica de algodón sería una muy buena inversión, pero ha sido imposible atraer capital para tal emprendimiento. Las clases trabajadoras prefieren el trabajo liviano de las fábricas y no el trabajo pesado de las haciendas ganaderas; por ello se están desplazando de las áreas rurales a los pueblos, de modo que habría la mano de obra necesaria para una hilandería de algodón. El combustible es abundante y barato. Tal fábrica podría mercadear sus productos en los distritos comerciales de Cali y Tumaco, y podría producir, por lo menos, la mitad de las clases de telas de algodón baratas que se importan en la actualidad en Buenaventura. Estas importaciones ascendían a cerca de \$1.115.000 anuales.

Quizás la industria más interesante del Valle del Cauca es la producción de ladrillos y baldosas. La planta pertenece a Alejandro Vallejo y Cía., la más importante del Valle, y tiene una capacidad de 5.000 a 10.000 ladrillos y baldosas cada 10 horas; produce 42 clases de baldosas huecas y ladrillos para construcción. La planta está equipada con maquinaria moderna para la producción de ladrillos y utiliza lo que se conoce como proceso de molde duro. La arcilla que se utiliza se extrae de las colinas cercanas y es tan de buena calidad y textura que los productos que se hacen a partir de ella tienen casi la apariencia de la terracota italiana. Es especialmente adecuada para el clima tropical y la excesiva humedad de la región, y se está utilizando en la construcción de muchos edificios nuevos en Cali.

Depósitos de carbón

La presencia de los depósitos abiertos de carbón en las faldas de las montañas de los Andes occidentales, cerca a Cali, así como la forma y la localización del Valle, lleva a pensar en la presencia de depósitos de carbón bajo el nivel del suelo del Valle. Las vetas descubiertas hasta ahora van desde Guachinte, al suroriente de Cali, hasta Punta Yumbo, al noroccidente de Cali, a una distancia aproximada de 83 kilómetros. Este carbón es bitumoso, quebradizo, produce vapor con facilidad y se convierte en coque muy bien. El siguiente análisis da cuenta de su calidad: materia volátil, cerca del 23 por ciento; ceniza, entre el 5.38 y el 7.66 por ciento; sulfuro, cerca del 0.77 por ciento; y carbón libre, entre el 68.05 y el 70.58 por ciento.

La importancia de tener esta reserva de carbón tan cerca del Canal de Panamá se entiende fácilmente, y se espera con confianza que la minería de carbón sea una de las industrias más importantes del futuro. El buen carbón se requiere con urgencia, tanto para el

transporte férreo como para el fluvial en el costado occidental de América del Sur; los ingenieros que han analizado los depósitos de carbón están de acuerdo con que su explotación con fines comerciales es posible; además, los funcionarios del gobierno están ansiosos por promover el desarrollo del Departamento. El inconveniente serio para el desarrollo de estas reservas es la limitada capacidad de carga del Ferrocarril del Pacífico entre Cali y Buenaventura.

En la actualidad hay cinco o seis minas en funcionamiento con una producción mensual aproximada de 3.000 toneladas, pero el trabajo no se adelanta con constancia y el equipo que se utiliza en la mina es anticuado. Las minas emplean entre 250 y 300 hombres, pero la producción de toneladas de carbón por hombre es baja mientras que los costos son altos. En la actualidad se utiliza poco carbón a nivel local a excepción del que utiliza el Ferrocarril del Pacífico, que compra la mayoría de la producción de las minas de Cali. Recientemente se hicieron envíos de carbón a Perú y a Ecuador, pero el alto costo de su manejo hizo que resultara siendo un negocio no rentable. El costo del carbón en Cali, entregado en las estaciones de carga, es de \$7 por tonelada.

No ha habido un trabajo para el desarrollo de esta actividad por parte de intereses extranjeros. Hace poco tiempo, dos norteamericanos hicieron labores de prospección, y la Comisión del Canal ofreció, en una oportunidad, adelantar los trámites para la explotación de los yacimientos carboníferos de Cali, pero abandonaron esta idea debido a los excesivos precios puestos por los dueños de los terrenos para la compra de esas propiedades. Las tierras mineras no están cobijadas por las leyes mineras existentes y no están, por lo tanto, disponibles para hacer sobre ellas solicitudes de adjudicación. Las reservas de carbón son, por lo general, propiedad del gobierno a menos que los derechos de los propietarios sean anteriores a la Ley de tierras de 1876. La mayoría de los derechos en el distrito de Cali son anteriores a 1876 y, por lo tanto, otorgan a los propietarios la libertad de vender o explotar sus depósitos carboníferos. Sin embargo, cualquier compañía extranjera interesada en ingresar a este campo debe celebrar algún tipo de acuerdo con el gobierno antes de proceder a realizar cualquier compra.

El puerto de Buenaventura

Buenaventura se encuentra localizada apenas a 360 millas de Panamá y es el primer puerto de escala al sur del Canal. La Colombian Navigation Company Co. y la Pacific Steam Navigation Co., mantienen viajes de ida y vuelta hacia Colón; un barco que pertenece a la Rolph Navigation & Coal Co. hace viajes mensuales. La bahía de Buenaventura tiene cerca de 8 millas de longitud, pero el canal navegable es muy angosto. No hay

ayudas para la navegación. La boca de la bahía es amplia, pero el agua en ambos costados del canal es muy poco profunda. El puerto está más bien relleno de cieno, pero debería dragarse para barcos de carga de más de 3.000 toneladas.

El pueblo de Buenaventura está localizado en una isla pequeña, a baja altitud, que fue originalmente una ciénaga, y que está separada de la tierra firme por grandes manglares cenagosos a través de los cuales fluye el río Dagua hacia la bahía. Debido al riesgo de las inundaciones del río, así como de las olas que tiene, en promedio una altura y una caída cercana a los 15 pies, el pueblo se ha construido sobre pilotes. La población actual se estima en 4.000 personas de las cuales el 90 por ciento son afro descendientes.

El pueblo no tiene suministro de agua diferente del agua lluvia almacenada en toneles ubicados sobre los techos de las casas de madera, y hay peligro permanente de contraer enfermedades. Debido a las condiciones poco saludables, las autoridades del canal mantienen una cuarentena estricta con respecto a Buenaventura, aunque no ha habido una epidemia de fiebre amarilla desde 1916. Con el objeto de mejorar estas condiciones sería necesario hacer rellenos en el pueblo con el material obtenido con el dragado del río, así como reconstruirlo en su totalidad con un sistema adecuado de alcantarillado y el suministro adecuado de agua.

Los barcos anclan a cerca de una milla de la costa, y la carga se transfiere mediante unas barcazas recubiertas de acero. Hay ocho barcazas disponibles que se desplazan desde y hacia la costa por medio de la marea, que en ocasiones se desplaza a 4½ millas por hora y que es suficiente para movilizar las barcazas cargadas con una capacidad de 500 toneladas. Los remolcadores no se utilizan nunca. El costo del manejo de la carga varía considerablemente debido a los aguaceros que interfieren con el cargue y el descargue durante todo el año, pero la mano de obra, el alquiler de la barcaza y otros costos pueden calcularse, en promedio, en \$2.10 por tonelada para carga exportada y de \$2.70 para la carga importada. Por lo menos 500 hombres pueden contratarse en poco tiempo para este trabajo que es ejecutado por los habitantes oriundos del lugar, afro descendientes no cualificados, que perciben un salario diario cercano a \$1.20.

Se está construyendo un nuevo puerto en Buenaventura, a 393 pies de la costa, donde el agua tiene una profundidad de 18 a 20 pies en el punto más bajo. Tendrá dos líneas ferroviarias de acceso y una carretera, y tendrá capacidad para recibir dos barcos de vapor al mismo tiempo. Se ha estimado que las obras concluirán en el mes de junio de 1920 y las adelantan trabajadores jamaquinos a cargo de expertos norteamericanos que provienen de Panamá.

La mercancía se cargará directamente a los vagones, y se calcula que los costos de manejo para la carga de exportación disminuirán en cerca de \$1.70 por tonelada, y en cerca de \$2.20 por tonelada de carga importada. Se debe permitir al Departamento del Valle cobrar \$1.50 por tonelada por el manejo de carga importada, y \$1 por la carga exportada, 50 centavos por cada animal exportado y \$1 por cada animal importado. El Departamento planea administrar el puerto hasta que su costo se pague, con un interés adicional sobre la inversión del 6 por ciento.

Buenaventura como centro de distribución para las regiones mineras del norte

Con la excepción de las minas de carbón cerca a Cali, no hay minas en producción en el Departamento del Valle. Sin embargo, su puerto, Buenaventura, es el puerto principal para el embarque de platino y oro procedentes del rico distrito minero de los ríos San Juan, Condoto y Opondo en el territorio del Chocó. Esta mercancía no se transporta a través de Cali sino que se lleva directamente a Buenaventura desde el Chocó por el río San Juan.

Toda la carga de este distrito la maneja la Línea Costañera Fluvial de Vapores, que opera dos pequeños barcos de vapor con cascos de acero, entre Buenaventura y Negria. Este viaje dura entre cuatro días y dos semanas, y el viaje a Itsmina toma dos días adicionales. El viaje completo no es fácil y no debe hacerse sin contar con suficientes provisiones para acampar en la selva tropical y contando con lo necesario para cruzar el río. No hay tarifas fijas para los pasajeros y la carga. Las tarifas para la carga se cobran por paquete y son prohibitivas. Todas las mercancías deben empacarse a prueba de agua, para su transporte en canoa y a lomo de mula, y toda la maquinaria se debe enviar desarmada. Deben hacerse arreglos especiales para el embarque de maquinaria pesada, como en el caso de las dragas.

Además de los barcos que operan en el río San Juan, muchos veleros a lo largo de la costa del Pacífico, cerca de Buenaventura, compran a los habitantes de la región goma, chicle, caucho, pieles, madera de cedro, oro y platino y, a su vez, les venden pequeñas cantidades de mercancía, sobre todo artículos baratos de algodón, comprados a los mayoristas de Buenaventura.

Oro y platino producidos en el territorio sur del Chocó

Los terrenos más importantes para las minas de aluvión de este distrito se encuentran localizados a lo largo del río Condoto. Hay un gran campo minero localizado 6 millas abajo de Itsmina en el punto de unión de los ríos Condoto y San Juan, a cierta distancia

de Condoto. El distrito contiene muchos arroyos, en todos los cuales trabajan los afro descendientes de una manera poco metódica y muy primitiva, ellos se van desplazando de sitio en sitio, alimentándose con pescado seco y plátano. El lugar es muy tropical y está sujeto a fuertes aguaceros a lo largo del todo el año.

Las exportaciones de polvo de oro y de platino desde Buenaventura indican la cantidad que se produce en este distrito, aunque no se incluyen las considerables cantidades que se envían de manera privada fuera del país cada año y por ello no representan la producción total. Durante el año de 1917 se declararon en la aduana de Buenaventura 247 kilos de platino y 396 kilos de polvo de oro para la exportación. Durante 1918 se declararon 352 kilos de platino y 326 kilos de polvo de oro.

Las compañías mineras extranjeras que poseen en este territorio terrenos ricos para el dragado se han visto afectadas seriamente debido a la legislación tributaria sobre los ingresos, tanto en los Estados Unidos como en Inglaterra, y han dejado algunas de sus posesiones improductivas hasta que se revoquen las leyes tributarias. Esta política ha disminuido considerablemente la producción de oro y platino.

Volumen de negocios en Buenaventura

Durante el primer semestre de 1919 las importaciones en Buenaventura ascendieron a \$1.092.335 dólares colombianos, de cuyo total los Estados Unidos aportaron mercancía valorada en 777.117 dólares, cerca del 71 por ciento, y Panamá aportó mercancía por valor de 110.790 dólares, en su gran mayoría producida en los Estados Unidos. Los retornos de todo el año de 1919 no están disponibles aún, pero fueron probablemente muy superiores al total indicado por los retornos de los primeros seis meses.

Las exportaciones avaluadas en \$9.164.577 (dólares estadounidenses) se enviaron durante todo el año de 1919, y representan cerca del 98 por ciento del total de las exportaciones. En 1920 el valor de las mismas fue de \$13.784.522.

Buenaventura gozó de un excedente de las exportaciones sobre las importaciones de 2.567.049 dólares colombianos hacia el final de 1918. El total de las importaciones en Buenaventura al final de 1918 fue de 2.211.612 dólares; las importaciones desde los Estados Unidos sumaron 1.438.711 dólares, el 65 por ciento del total; y desde Panamá por la suma de 104.545 dólares. El total de las exportaciones por Buenaventura ascendió a 4.778.578 dólares y las exportaciones a los Estados Unidos sumaron \$4.370.112 dólares, equivalentes el 91 por ciento del total. Los principales productos de exportación y sus valores fueron (dólar colombiano = \$0.9733):

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

	DÓLARES COLOMBIANOS		DÓLARES COLOMBIANOS
CAFÉ.....	2.378.783	PIELES DE VACUNO	481.236
PLATINO.....	1.299.255	AZÚCAR.....	133.674
POLVO DE ORO.....	218.393	GOMA	168.842

El hecho de que el volumen real de las importaciones haya disminuido en más del ciento por ciento durante el período comprendido entre 1914 y 1918, mientras que el valor permaneció prácticamente estático, indica el incremento en los precios pagados por los artículos extranjeros. Las exportaciones del período no mostraron el mismo porcentaje en el aumento del precio, por lo que el volumen real y el valor para 1918 alcanzaron más del doble del que habían tenido en 1914.

La Tabla que aparece a continuación ilustra la cantidad y el valor de las importaciones y las exportaciones, por años, en el período comprendido entre 1914 – 1918:

(TONELADA MÉTRICA = 2.205 LIBRAS)

AÑOS	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	TONELADAS MÉTRICAS	DÓLARES COLOMBIANOS	TONELADAS MÉTRICAS	DÓLARES COLOMBIANOS
1914.....	16.676	2.824.953	6.845	2.220.177
1915.....	14.161	2.847.214	6.815	2.375.612
1916.....	12.932	2.932.393	9.749	3.370.013
1917.....	11.806	2.636.755	11.446	4.741.794
1918.....	7.545	2.211.529	13.128	4.778.579

Ingresos aduaneros

Los ingresos totales recibidos por los funcionarios aduaneros en Buenaventura durante 1917-1918 fueron de \$1.470.798 de dólares colombianos, y los gastos totales ascendieron sólo a \$89.098, cerca del 7 por ciento de la cantidad recibida.

Los ingresos recibidos por cuenta de las importaciones y las exportaciones entre 1914 y 1918 se ilustran en las siguientes cifras y en dólares oro colombianos:

YEARS	IMPUESTOS A LAS IMPORTACIONES	IMPUESTOS A LAS EXPORTACIONES	YEARS	IMPUESTOS A LAS IMPORTACIONES	IMPUESTOS A LAS EXPORTA- CIONES
1914	1.323.730	43	1917.....	970.296	12.620
1915.....	875.622	62	1918.....	510.494	17.139
1916.....	1.188.797	360			

El gobierno recibe por concepto de impuestos aduaneros un alto porcentaje del valor total de las importaciones. El análisis de las estadísticas de 1914 demuestra que más del 45 por ciento del valor total de las importaciones fue recibido por el gobierno en ese año por concepto de impuestos.

Importación de paquetes

La competencia por el comercio local de telas lujosas y prendas de vestir confeccionadas es evidente en Cali. Los comerciantes sólo tienen inventarios reducidos y hacen constantemente pedidos de diferentes artículos. El servicio de correos proporciona el medio más conveniente para el envío de estos pedidos pequeños, así que la importación de paquetes ha aumentado considerablemente durante 1919. Este aumento se ha atribuido a la demanda persistente de bienes para su envío inmediato durante la temporada de la cosecha de café y a la demora en el envío de pedidos grandes a causa de la congestión en el tráfico causada, en parte, por la movilización de la cosecha de café. El incremento en el límite máximo permitido para paquetes por correo ha beneficiado, sin lugar a dudas, esta actividad.

Los ingresos aduaneros nunca han separado el valor de la importación de paquetes con anterioridad a 1919, pero lo harán para este año. El impuesto sobre los envíos de paquetes se tasa según el valor, por kilo, del artículo más costoso dentro del envío, y se multiplica por el peso bruto.

Actividad bancaria en Cali – Cámara de Comercio

Cali cuenta con un banco local y sucursales de dos bancos norteamericanos. La institución local es muy antigua y tiene a muchas de las familias más ricas entre sus accionistas. Adquiere productos locales para la exportación, actúa como agente comisionista para los clientes y tiene varios corresponsales en los Estados Unidos. Los comerciantes locales se mantienen como sus agentes en los pueblos del interior, pero se muestra poco interés en el desarrollo industrial local, y no se hacen préstamos al gobierno departamental para obras públicas. Se entiende que su negocio ha crecido mucho durante 1919 y sus ganancias, frente a cualquier año previo en condiciones de normalidad, han aumentado al triple.

Uno de los bancos norteamericanos en Cali se dedica a la banca directa extranjera, a las operaciones de bolsa, a la negociación de préstamos comerciales, etc. El segundo banco está asociado con una compañía exportadora e importadora. Tiene una sucursal en el distrito cafetero del Quindío y se dice que es parcialmente responsable del desvío de gran parte del transporte de la ruta del río Magdalena a la costa occidental. El reciente

establecimiento de estos bancos extranjeros en Cali ha disminuido las tasas locales de interés del 24 por ciento al 15 e incluso ya al 11 por ciento y se esperan reducciones adicionales. Esta disminución de las tasas de interés, y las mejores facilidades de crédito proporcionadas a los comerciantes, ayudarán, con seguridad, en los esfuerzos por establecer conexiones directas con casas exportadoras extranjeras.

La Cámara de Comercio de Cali ha sido muy activa durante los últimos años y es una de las mejores en Colombia. Publica un boletín mensual que analiza la legislación reciente, tanto nacional como departamental, las tarifas para la carga, los posibles medios para optimizar las circunstancias comerciales en general, el desarrollo de la agricultura y la ganadería; también contiene datos estadísticos valiosos.

Métodos y medios para la publicidad

El comerciante de Cali desea tener una relación personal con aquellas personas a quienes les compra. Por lo tanto, la circular impersonal tiene poco valor en este distrito. Si se envían catálogos, éstos deben escribirse en español, con pesos y medidas tanto en el sistema métrico como en el sistema norteamericano, de modo que los impuestos puedan calcularse para hacer las comparaciones de mercado. Las listas de precios no deben cambiarse a menos que las condiciones del mercado lo hagan absolutamente indispensable.

El material publicitario que contenga una cantidad de texto escrito en letra pequeña, sin muchas imágenes, recibe poca atención. Sin embargo, las fotografías, en especial las que muestran el artículo utilizado en ambientes similares a aquéllos de la localidad, son un buen medio publicitario. Los empaques atractivos que permiten al comerciante mejorar la exhibición de un artículo nuevo son un valor distintivo. Los distribuidores locales anuncian la llegada de las novedades y los artículos lujosos mediante folletos o pancartas -un muy exitoso sistema publicitario, pues la novedad y el estilo cuentan más en Cali que en los Estados Unidos-. Otro medio publicitario muy estimado por el comerciante local es la vitrina norteamericana, que se está introduciendo con rapidez en el distrito. Los periódicos son un buen medio para la publicidad. Las tarifas para el uso del espacio no son altas y los periódicos se leen una y otra vez, y en los distritos rurales son pasados de mano en mano.

Cali tiene seis periódicos. Los dos más importantes circulan por todo el Valle, imprimen telegramas y noticias extranjeras transmitidas por cable así como las noticias locales, y tienen una cantidad considerable de publicidad local y extranjera. En Cali se publicó un directorio comercial general en 1916, pero estaba incompleto porque no fue patrocinado por los hombres de negocios del distrito, que no apreciaban su valor publicitario. En la

actualidad se imprime una nueva publicación, el *Anuario Comercial*, que ha obtenido más apoyo: se están imprimiendo y distribuyendo 10.000 copias de la edición actual en todo el distrito, y se ha propuesto que se imprima una nueva edición cada año.

El futuro comercio norteamericano con el Distrito de Cali

La construcción de nuevas carreteras y de un nuevo puerto en Buenaventura, el incremento en la cantidad de café enviada desde el interior hasta Buenaventura para su exportación, y la reanudación del servicio de barcos de vapor por cuenta de la guerra han estimulado, en su conjunto, la actividad comercial en Cali. Ellos están pensando en ampliar su negocio mediante el establecimiento de agencias y pequeñas sucursales en Armenia, Popayán y otros pueblos importantes.

Antes de la guerra pocos viajeros norteamericanos visitaban Cali, solo dos firmas norteamericanas tenían representación en el distrito, y los agentes residentes en Colombia usualmente manejaban artículos europeos. Durante la guerra y a principios de 1919, sin embargo, estos agentes fueron obligados a sustituir con bienes norteamericanos la mercancía europea que no podían conseguir, ya que al comerciante de Cali le gustaban la novedad y la variedad de los bienes norteamericanos con los que se familiarizó. Él es inteligente, sabe cómo calcular los costos, y es versado en el arte de la comparación de mercados. También es rápido para apreciar la ventaja de los envíos anticipados que son posibles gracias a la distancia más corta que hay hasta Nueva York. El establecimiento de los dos bancos norteamericanos en Cali ofrece al comerciante mejores facilidades que las ofrecidas antes y viene de los Estados Unidos con el deseo de crear conexiones nuevas y permanentes.

Bajo estas condiciones, el exportador norteamericano tiene una buena oportunidad para obtener un lugar permanente en el creciente comercio del Distrito de Cali; pero si desea este lugar debe trabajar por conseguirlo. La falta de suficiente espacio para el embarque desde Colón hasta Buenaventura, así como la ausencia de representantes en Cali son obstáculos que se presentan en la actualidad. Las firmas inglesas y francesas reingresaron al mercado en la última parte de 1919, y el volumen del comercio que ellos habían recuperado es prueba concluyente de su posición anterior. Si el exportador norteamericano desea tener éxito en este campo debe familiarizarse con las condiciones particulares de este mercado. Debe prestar más atención a los detalles de la exportación hacia Colombia, sobre todo en el cuidado que se debe tener cuando la mercancía es transferida en Colón; y, por último, y no por ello menos importante, no debe perder la oportunidad de establecer una relación personal con los clientes.

Distrito comercial de Tumaco

Localización - barcos de vapor - puerto

Tumaco, Colombia, a unas 200 millas al sur de Buenaventura, es el puerto de entrada para el comercio del Distrito de Popayán al sur, en el Departamento del Cauca y para el Departamento de Nariño, excepto por una cantidad insignificante de comercio que se mueve por Ipiales, sobre la frontera con Ecuador. Es el único puerto de escala del Pacífico en Colombia, además de Buenaventura, y cuenta con el servicio de dos barcos de vapor, uno que pertenece a la Pacific Steam Navigation Co. (Ltd.) y el otro a la Colombian Navigation Co. (Ltd.) que hacen viajes mensuales de ida y vuelta entre Buenaventura y Colón.

El puerto de Tumaco tiene forma semi-circular, con un ancho de 1½ millas en el pueblo y cerca de 4 millas de longitud. Las mareas no son tan fuertes como en Buenaventura, pero el puerto no es tan bueno. Tiene bancos y barreras de arena peligrosas, y debería dragarse cuidadosamente antes de poder convertirse en un puerto de escala para barcos de vapor de más de 3.000 toneladas. El terreno alrededor del puerto no es suficiente para poder cortar los vientos fuertes o las tormentas, y aunque los barcos entren y salgan sin el servicio de guía, no se atreven a entrar en la noche.

El pueblo está situado en una isla pequeña, baja y arenosa, que ha sido invadida por el mar hasta tal punto que está en peligro de quedar sumergida a menos que las medidas propuestas para defender el puerto se desarrollen muy pronto. Está al sur del cinturón de aguaceros, pero es un pueblo más placentero y saludable que Buenaventura. Su población actual es de 6.000 habitantes. Estimulado por la construcción del nuevo puerto en Buenaventura, el Departamento de Nariño ha ordenado la elaboración de planos para mejorar el puerto y para construir un nuevo muelle en Tumaco y para tal fin se están calculando los costos. Sin embargo, en la actualidad Tumaco sólo tiene un pequeño puerto, de propiedad de la compañía de barcos de vapor que opera una línea de naves hasta la costa cercana y hasta el río Patía, más arriba. Los barcos soportan una carga de algunos pocos cientos de toneladas y no tienen un calado mayor a 8 pies, tal como los que se utilizan en el comercio local y llegan directamente a este puerto, pero los barcos más grandes deben anclar en la bahía a, más o menos, $\frac{3}{4}$ de milla del pueblo y deben descargarse por medio de barcazas con casco de acero con una capacidad de entre 300 y 500 toneladas.

Territorio comercial atendido por Tumaco

Pasto, situado sobre una meseta, al suroriente de Tumaco, Barbacoas localizado sobre un afluente del río Patía, y Tumaco son los principales centros comerciales de este distrito. Pasto atiende la mayor parte del territorio, pero Barbacoas y Tumaco son igualmente importantes a causa de su cercanía al valle del Patía. Buena parte del distrito atendido por Tumaco está totalmente inexplorado, la población está compuesta en su mayoría por indígenas y afro descendientes con un poder adquisitivo muy limitado. La parte más baja del valle del río Patía, al norte de Tumaco, es un área buena para la ganadería, pero más hacia el interior, a pesar de su fertilidad, está aún sin desarrollar y, tal como sucede en otras regiones tropicales de Colombia, tiene la reputación de ser malsana. La costa al sur de Tumaco está escasamente poblada, es muy tropical e inaccesible.

El caucho, el chicle y otros productos forestales se encuentran en la región del río Patía y en la región al sur y al este de Tumaco. Sin embargo, la falta de transporte y la escasez de mano de obra hacen difícil su explotación. Los peces abundan en la desembocadura del río Patía en la bahía de Tumaco; se encuentran ballenas negras en el área, pero hasta ahora no se ha desarrollado una industria pesquera de consideración. La búsqueda de perlas es realizada por los barqueros afro descendientes y cada año se exporta una pequeña cantidad de mariscos. Algunas minas de cuarzo amarillo, cercanas a Pasto, son explotadas por extranjeros, y el producto se exporta a través de Ecuador. La minería de aluvión es practicada por los habitantes del lugar en los alrededores de Barbacoas y más hacia el sur hacia la frontera con Ecuador. Los extranjeros también han hecho labores de prospección, pero la región tiene una topografía muy accidentada, el clima es caliente, el transporte es difícil, la mano de obra es escasa e ineficiente. En la actualidad no hay grandes compañías mineras interesadas, y no se utiliza maquinaria moderna.

Facilidades de transporte

Los ríos y los caminos son los únicos medios de comunicación entre Tumaco y el interior. Dos nuevos barcos de vapor, de acero, impulsados por hélice, operan desde Tumaco por la costa hacia el Patía, y van arriba de este río y su afluente, el Telembí, hasta Barbacoas. Estos buques pueden transportar cerca de 120 toneladas de carga y tienen amplia capacidad para acomodar el comercio entre los dos pueblos. Sin embargo, el río presenta dificultades para la navegación durante el verano, desde julio hasta octubre. El viajero que se dirige a Pasto debe hacer un viaje de dos días hacia el interior desde Barbacoas por un camino de herradura hasta la carretera que se está construyendo desde Pasto hasta Barbacoas. Aquí es seguro utilizar un automóvil para el resto del

camino, unas 58 millas. La carga con destino a Pasto va por la misma ruta y debe empacarse y protegerse del agua para su envío a lomo de mula.

El Departamento de Nariño está haciendo todos los esfuerzos posibles para terminar esta carretera, que debe ir a través de Barbacoas hasta Tumaco, y ha planeado construir una segunda carretera desde Pasto hasta Tumaco a través del distrito potencialmente rico hacia el sur y hacia el este del puerto. La culminación de estas carreteras facilitará la distribución de los bienes a través de Tumaco, y así aumentará la importancia comercial del distrito.

Estadísticas comerciales

Las exportaciones desde Tumaco ascendieron a 1.236.902 de dólares oro colombianos (1 dólar = \$0.9733 dólares norteamericanos) en 1918, y de este total el 94 por ciento se envió a los Estados Unidos. Las exportaciones durante el primer semestre de 1919 fueron de 575.364 dólares colombianos, una suma ligeramente superior a aquella del período correspondiente de 1918, y los Estados Unidos tomaron cerca del 82 por ciento de este total. Los artículos más importantes para la exportación son la tagua, sombreros panamá, caucho y polvo de oro. Las exportaciones durante el año 1918 a los Estados Unidos fueron los siguientes: tagua por un valor de 245.869 dólares, sombreros panamá por 244.194 dólares, caucho por 225.953 y polvo de oro por 160.240 dólares. La exportación de pieles de vacuno a los Estados Unidos se ve afectada por la falta de un agente consular en Tumaco, así que las pieles deben enviarse a Buenaventura para obtener los certificados de desinfección.

Los altos precios obtenidos por cuenta de las exportaciones, así como las mejores condiciones económicas que imperan en el interior, con seguridad se verán reflejados en las importaciones del segundo semestre de 1919; sin embargo, en períodos anteriores las importaciones variaban poco entre un período y otro. En 1911, un año normal previo a la guerra, las importaciones tuvieron un valor de 1.052.494 dólares colombianos. Las importaciones en Tumaco pagan únicamente el 50 por ciento del arancel básico que se cobra en los puertos del Caribe colombiano.

Métodos en los negocios

Los comerciantes del Distrito de Tumaco tienen inventarios generales, y una gran parte de sus compras y ventas se hace a través de casas comisionistas de la ciudad de Nueva York. Las líneas más importantes que ellos manejan son las clases más baratas de productos derivados del algodón, driles, tela de jeans, prendas de vestir livianas y ropa

para hombre apta para el trópico. El mejor período para las compras es desde marzo hasta el final de junio.

Los negocios se ven afectados porque en Tumaco no hay un banco. Pasto tiene un banco local, pero el tiempo que se requiere para comunicarse entre estos dos pueblos hace que este banco no sea importante para ellos que hacen la mayoría de sus operaciones a través de Cali. No hay ninguna agencia de ventas establecida en Tumaco, ni en los pueblos en el interior del distrito. Si se estableciera una agencia, ésta representaría a alguna gran casa general exportadora y estaría dispuesta a encontrar mercados en los Estados Unidos para los productos del distrito, así como para vender mercancía norteamericana.

BUCARAMANGA Y EL COMERCIO DISTRITAL

Localización, topografía y clima

Bucaramanga es el centro comercial del Departamento de Santander. Santander pertenece al grupo de los departamentos que comprenden la región de la cordillera Oriental de Colombia y es montañosa en toda su extensión, a excepción de los tramos de tierras bajas y planas a lo largo del río Magdalena, que forma el límite occidental de cerca de 190 millas. Está al occidente de la cadena montañosa principal de la cordillera Oriental y no tiene picos muy altos, pero está atravesada por varias de las cadenas de menor tamaño que se encuentran a lo largo de toda el área, en una curva prolongada que va desde el sur occidente hasta el nororiente.

Los valles del Magdalena y los ríos pequeños cercanos son tropicales y poco saludables, pero el clima mejora al aumentar la altura en el interior. El clima es bueno a 5.000 pies, y a 7.000 nunca es extremadamente caliente o frío. Bucaramanga, a una altura de 2.850 pies, tiene una temperatura promedio cercana a los 89° F, y una temperatura máxima superior a los 100° F. La pluviosidad anual tiene un promedio de 63 pulgadas en todo el Departamento. Los veranos son preponderantes entre noviembre y abril, y entre junio y septiembre, y la temporada de lluvias más fuertes está entre los meses de septiembre y noviembre. Las espesas selvas del sur padecen tormentas repentinas que ocasionan grandes daños y hacen muy difíciles los desplazamientos por la región.

Área, población y educación

El Departamento de Santander tiene un área de 19.161 millas cuadradas y una población estimada de 425.000 habitantes. Bucaramanga tiene una población aproximada de 26.000 habitantes. La mayoría de las personas vive en los pequeños valles aluviales

del interior. La parte norte del valle del Magdalena tiene algunos pequeños pueblos, pero la parte sur está deshabitada, a excepción de individuos de costumbres primitivas. La mayoría de ella está aún sin explorar. La parte más alta del Departamento, hacia el límite norte, está escasamente habitada.



FIG. 19. MAPA DE LA REGIÓN DE BUCARAMANGA

Excepto el trecho sobre el Magdalena, donde los colonizadores españoles fueron comparativamente escasos y donde ha habido una fuerte presencia de sangre negra, los habitantes de Santander, así como los de Antioquia y de Caldas, prefieren ser los propietarios de las tierras que trabajan. Sus posesiones son usualmente lotes muy pequeños en los valles de los ríos, o pequeñas plantaciones de café o cacao en las colinas arriba de los villorrios. Sin embargo, siempre se han visto afectados por el aislamiento y son menos progresistas y activos que los antioqueños.

El Departamento tienen cerca de 380 establecimientos educativos públicos con aproximadamente 14.600 estudiantes. Bucaramanga tiene una escuela normal y dos colegios de bachillerato, uno de los cuales es parroquial.

Volumen del comercio

El volumen del comercio de Bucaramanga se indica en las estadísticas que aparecen a continuación y que se obtuvieron de los reportes de movimiento de carga en los puertos fluviales de Puerto Santos, Santa María y Puerto Wilches. Las exportaciones son principalmente de café y cacao, pero también hay pequeños envíos de cueros. Los volúmenes de las exportaciones y las importaciones se proporcionan en seguida por número de paquetes o fardos, de aproximadamente 65 kilos (1 kilo = 2.2 libras), o media carga de una mula:

AÑOS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	AÑOS	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
	<i>Paquetes</i>	<i>Paquetes</i>		<i>Paquetes</i>	<i>Paquetes</i>
1912.....	52.415	119.326	1916.....	34.362	97.098
1913.....	53.001	108.167	1917.....	32.350	95.417
1914.....	44.230	103.907	1918.....	17.215	114.846
1915.....	28.178	103.906			

Debe tenerse en cuenta que el comercio disminuyó durante los años de la guerra y que las exportaciones aumentaron durante 1918, probablemente debido a la abundante cosecha de café de ese año. Las importaciones de 1918 fueron pocas, pero la actividad comercial del distrito se vio estimulada por los precios obtenidos en la gran cosecha cafetera de 1919, y este incremento en el comercio se reflejó en un aumento en el volumen de las importaciones en ese año.

Distribución y métodos comerciales

Hay cerca de 8 o 10 comerciantes líderes en Bucaramanga cuyo capital, en conjunto, es probablemente de \$500.000 colombianos [sic]. (El dólar colombiano equivale a \$0.9733

de dólar estadounidense.) Los comerciantes de Bucaramanga están afectados por su falta de capital, su aislamiento y su falta de familiarización con las condiciones del mercado extranjero. Muchos de ellos han establecido contactos en los pequeños pueblos del distrito, a través de los cuales adquieren café, cacao y cueros para venderlos a las grandes casas comerciales y exportadoras de Barranquilla. Ellos realizan, usualmente, un viaje anual a la costa para liquidar viejas cuentas o para adquirir nuevas mercancías.

Los pueblos de Ocaña y Pamplona no hacen importaciones a través de Bucaramanga, aunque de cierto modo son parte del mismo distrito comercial. Ocaña, con una población cercana a los 20.000 habitantes, está localizada a 3.600 pies sobre el nivel del mar en el corazón de una región cafetera al norte del Departamento de Santander. Envía a los puertos sobre el Magdalena un promedio de 104.200 paquetes, o 6.760 toneladas métricas de carga para su exportación, y sus importaciones promedian unas 2.500 toneladas. Por lo general Pamplona y Cúcuta hacen importaciones y exportaciones a través de Venezuela, aunque también lo hacen en esta región de Santander.

Antes, los importadores bogotanos vendían mercancías a los comerciantes de Bucaramanga, e incluso a los de Pamplona y Ocaña, pero la mayoría de los negocios están ahora en manos de los importadores de Barranquilla, algunos de los cuales tienen sucursales, o tienen acciones en almacenes locales en Bucaramanga, Ocaña y Pamplona. Muchos comerciantes sirios de Barranquilla y Cartagena tienen nexos comerciales fuertes en Bucaramanga, Ocaña y Pamplona.

Rutas comerciales

Durante el verano (temporada seca), la mercancía que tiene como destino Bucaramanga se envía por el Magdalena, desde Barranquilla hasta Puerto Wilches, a una distancia de 404 millas, y luego a 90 millas por tierra o a lomo de mula hasta Bucaramanga. Durante la temporada invernal, la mercancía se descarga a veces en Gamarra, 317 millas río arriba, desde Barranquilla, y se envía por el río Lebrija hasta el Chocó, a una distancia de 63 millas, o a La Ceiba, a 69 millas. Desde cualquiera de estos puntos los paquetes deben transportarse en recuas de mulas hasta Bucaramanga, un viaje de cuatro o cinco días. También es posible descargar los productos en la Bodega Sogamoso y enviarlos por el río Sogamoso, cerca de 22 millas, durante parte de la temporada de lluvias. Ésta es una ruta mucho más corta que la de Lebrija, pero la poca profundidad del río hace prácticamente imposible su uso durante la mayor parte del año.

Los viajeros que desean llegar a Bucaramanga desde la costa, escogen por lo general, la ruta de Puerto Wilches que toma entre dos y medio y tres días, desde el extremo del

trayecto corto del Ferrocarril Puerto Wilches – Bucaramanga hasta esta última. No hay buenos lugares para hacer escalas a lo largo de la ruta, y el viaje es muy incómodo a través de un territorio cubierto por la selva tropical.

Se han iniciado las obras para la construcción de una carretera desde Tamalameque hasta Ocaña, a una distancia de 160 millas, y eventualmente desde Ocaña hasta Pamplona y Cúcuta. El plan incluye una carretera para automóviles con capacidad para el tráfico de tractores y camiones en todas las épocas del año. Se ha concluido un tramo en gravilla desde Ocaña hacia Tamalameque, y se han iniciado las obras en el tramo entre Cúcuta y Pamplona, pero se dice que el valor de la construcción de una carretera en esta región es mucho mayor que el costo de la construcción de una carrilera angosta. Las obras avanzan lentamente debido a la falta de fondos.

Ferrocarril Puerto Wilches – Bucaramanga

Cerca de 12 millas de la carrilera de ancho métrico propuesta, desde Puerto Wilches hasta Bucaramanga, se ha terminado en el extremo de Puerto Wilches, y en ese tramo hay servicio de vagonetas. Esta línea sirvió para el transporte de 2.014 pasajeros y 808 toneladas de carga en 1917; los costos anuales son cercanos a los \$18.000, o más del doble de la suma bruta de la facturación. El ferrocarril era de propiedad de una compañía inglesa, pero ahora está bajo el control del Departamento de Santander, que lo administra en nombre del gobierno nacional.

Una nueva emisión de bonos de deuda interna que se hizo en 1919 se asignó al Departamento de Santander para que la utilizara en las obras de este ferrocarril; el Departamento asignó la totalidad de los ingresos que percibe por el tabaco a estas obras. Los trabajos se iniciaron en el mes de agosto de 1919, pero su desarrollo ha sido muy lento y, en definitiva, no se sabe cuánto dinero disponible habrá. Se calcula que la línea férrea costará más de \$50.000 por kilómetro (0.62 milla). La longitud total será de 90 millas. Además de la construcción del ferrocarril, se necesita construir un lugar de llegada para los barcos de vapor en Puerto Wilches que, en las temporadas de nivel bajo de agua, no pueden acercarse a varias millas de distancia del pueblo en las condiciones actuales.

En principio se planeó conectar el Ferrocarril Puerto Wilches – Bucaramanga con la ampliación proyectada del Ferrocarril del Norte hasta Chiquinquirá, estableciendo una conexión en la ruta principal propuesta desde Bogotá hasta el Caribe. Sin embargo, este proyecto parece haberse abandonado en pro de la denominada ruta del Pacífico. Como el territorio entre Bucaramanga y Chiquinquirá es muy quebrado y escasamente poblado, es dudoso que esta línea termine construyéndose.

Banca

Aunque varias de las mayores casas comerciales de Bucaramanga hacen negocios de banca privada, la ciudad sólo tiene una compañía que ejerce la banca en general. Esta firma, la Compañía Colombiana de Mutualidad, también se dedica a los ahorros mutuos y al negocio de los seguros de vida cooperativos. El balance general de la compañía mostró una ganancia neta de \$29.228 en los primeros seis meses de 1919. Además de esta cifra, se distribuyeron \$16.066 en dividendos, se sumaron \$6.343 al fondo de garantía, \$1.461 asignados a los directores y el resto se distribuyó entre un grupo pequeño de fondos. Esta institución tiene un papel activo en el desarrollo del Departamento, y ayuda a la instalación de alumbrado, sistemas de teléfonos y otros servicios públicos.

Agricultura y semovientes

El cultivo del tabaco y su producción son las industrias más importantes de Santander, tabaco sin procesar, cigarros y cigarrillos que se envían a la costa Atlántica, a Boyacá, a Cundinamarca, a Antioquia, y al estado de Táchira en Venezuela. Antioquia es el más importante de estos mercados, debido a que la hoja sin procesar que se produce en Medellín se utiliza para el envío a otros lugares en Colombia.

De acuerdo con los datos disponibles, se calcula que en 1918 se produjeron cerca de 920.000 kilos de cigarros, 60.000 kilos de cigarrillos, y 100.000 kilos de hoja de tabaco en el Departamento de Santander. Al utilizar estas mismas cifras como base, puede concluirse que se cultivaron 2.100 acres de tabaco. Santander cuenta con el impuesto local al consumo del tabaco.

Otros productos agrícolas principales en Santander son el café y el cacao. Puede afirmarse que el Departamento produce por año un promedio de 60.000 sacos de café y 20.000 de cacao. La producción de cacao está decayendo, pero se predice que los altos precios de 1919 estimularán la producción de café hasta el punto de mostrar un incremento del 60 por ciento en los siguientes cuatro años.

Las buenas pasturas en Santander son limitadas, pero hay suficiente ganado para satisfacer la demanda local. La cría de mulas de carga es un negocio rentable y la demanda de estos animales fue especialmente buena en 1919.

Industria del chicle

Un experto en chicle fue de México a Colombia en 1917 para promocionar la recolección de chicle en el país. Su primera expedición bien organizada se hizo a través de un

gran tramo de propiedad privada a lo largo del río Sogamoso, al sur de Bucaramanga. Encontró que el chicle de esta región difería un poco de la variedad mexicana, y que debe mezclarse con el producto mexicano para fabricar la goma de mascar.

Durante 1918 se importaron desde Colombia a los Estados Unidos 690.496 libras de chicle, valoradas en \$278.654; probablemente la mitad provino de la región del río Sogamoso. En 1919 las importaciones norteamericanas de esta goma desde Colombia ascendieron a 1.777.747 libras, por un valor de \$570.864.

Por regla general, los trabajadores se dedican a la recolección del chicle durante la temporada seca, cuando se hace imposible la minería de aluvión y cuando no están concentrados en la plantación de maíz o tabaco, o en la recolección de café. Ellos no se internarían en las selvas para recoger el chicle a no ser por los altos salarios, de modo que las exportaciones de chicle desde Colombia serían insignificantes excepto en los momentos en que los precios sean altos en el mercado. Una de las dificultades más graves ha sido asegurar que la goma sea la goma pura para chicle debido a que los trabajadores aprenden pronto a mezclarla con otras gomas que se obtienen con más facilidad, con el objeto de obtener un pago extra por el peso adicional.

Intento para introducir el negocio de la seda

Se está haciendo el intento de introducir la cultura de la seda en el Distrito de Bucaramanga. Se han cultivado con éxito árboles de morera y se ha conseguido seda sin procesar de buena calidad. El gobierno colombiano autorizó en 1915 una apropiación anual que se debe destinar para la promoción de la industria de la seda. Parte de la primera suma debía utilizarse en la adquisición de tres hiladoras para Bucaramanga. Durante 1918 y 1919 se ofrecieron cursos especiales sobre la producción de la seda en Bucaramanga y los tomaron cerca de 30 personas. Sin embargo, la cultura de la seda requiere tiempo considerable y destreza manual. Los cultivos de café y cacao son más fáciles, y las personas de las clases más bajas no están ansiosas de emprender algo nuevo. Por lo tanto, parece dudoso que los intentos de introducir la cultura de la seda tengan éxito.

CÚCUTA Y EL DISTRITO COMERCIAL

Localización y características generales

La ciudad de San Juan de Cúcuta está situada en una llanura rodeada por colinas, a una altura aproximada de 1.000 pies sobre el nivel del mar, cerca de la frontera con el estado venezolano de Táchira. Cúcuta es la capital del Departamento colombiano de Norte de Santander y está en el extremo oriental del Departamento.

Al sur se encuentra la importante ciudad interior de Pamplona, conectada con Cúcuta por la nueva carretera (que aún no se ha terminado; ver. p. 293). Se espera, con el tiempo, llevar esta carretera hasta Bucaramanga, pero el área es montañosa y muy quebrada. Pamplona tiene una población cercana a los 16.500 habitantes y está localizada a una altura cercana a los 7.100 pies sobre el nivel del mar. Está rodeada por plantaciones de café, en conjunto con algunas plantaciones de cacao. También se exportan sombreros, cuyo comercio se lleva a cabo en Cúcuta a donde van los comerciantes a comprarlos al por mayor.

Ocaña es el siguiente pueblo en importancia del Departamento del Norte de Santander. Tiene una población aproximada de 20.000 habitantes y está localizada más al norte y más cerca del río Magdalena, en un costado de la cadena montañosa, al occidente de Cúcuta, con una altura de 3.600 pies. La región produce café y cacao, exporta sombreros panamá, pero este comercio se mueve a lomo de mula hasta el río Lebrija y de allí hacia abajo, al río Magdalena. Este distrito es comercialmente tributario de Barranquilla y algunos bienes son comprados al por mayor en Cartagena. Las regiones oriental y nororiental del Departamento de Norte de Santander están escasamente habitadas, el terreno es quebrado y montañoso, razón por la cual el transporte es lento y costoso.

Área, población y clima

El área de la totalidad del Departamento es de 6.708 millas cuadradas, dividida en tres distritos. La población total es de 250.000 habitantes. Las capitales de las provincias son Ocaña, Pamplona y Cúcuta.

La ciudad de Cúcuta tiene una población de 24.000 habitantes. La mayoría de ellos son mulatos, en tanto que posiblemente el 10 por ciento esté compuesto por blancos puros. Hay una pequeña colonia de extranjeros alemanes que llevan bastante tiempo allí. El clima de Cúcuta es caliente y no es saludable; hay mucha malaria y epidemias ocasionales de fiebre amarilla.

Aspecto y servicios públicos de Cúcuta

El pueblo ha padecido frecuentes terremotos en el pasado y fue casi totalmente destruido en 1875 por una serie de fuertes temblores de tierra. Sin embargo, se reconstruyó la ciudad y ha prosperado en estos tiempos modernos. En la época de la reconstrucción, el pueblo se diseñó con calles amplias y abiertas, bordeadas con árboles -en contraste con las calles angostas de otros pueblos hispanoamericanos, en los que persiste el antiguo diseño colonial español-. La ciudad tiene un tranvía de vapor, luces eléctricas, un teatro, un mercado público cubierto y un matadero.

COMERCIO

Aislada del resto de la República por la barrera de la cordillera Oriental y la distancia hasta el río Magdalena, Cúcuta es, políticamente, parte de Colombia, pero en realidad depende de Venezuela para acceder a los mercados extranjeros. El café y otras exportaciones encuentran su salida a través del Ferrocarril de Cúcuta hasta el río Zulia (que sube por Colombia al sur de Cúcuta, pero que no es navegable hasta que no haya entrado en territorio venezolano) y de allí por barco de vapor hasta el lago de Maracaibo y al puerto de Maracaibo, donde se hace la transferencia a barcos costeros que, finalmente, llevan las exportaciones a los puertos para barcos marítimos, tales como Puerto Cabello o La Guaira.

Ha habido planes para la construcción de carreteras durante algunos años para unir a Cúcuta con el río Magdalena y así liberar su comercio de las restricciones e imposiciones del gobierno venezolano. Se han adelantado algunas obras en el camino carretable desde Ocaña, pero los altos costos de estas obras y las dificultades topográficas, en conjunto con la ausencia de población y de producción, hacen de éste un asunto de necesidad política que debe solucionar el gobierno nacional.

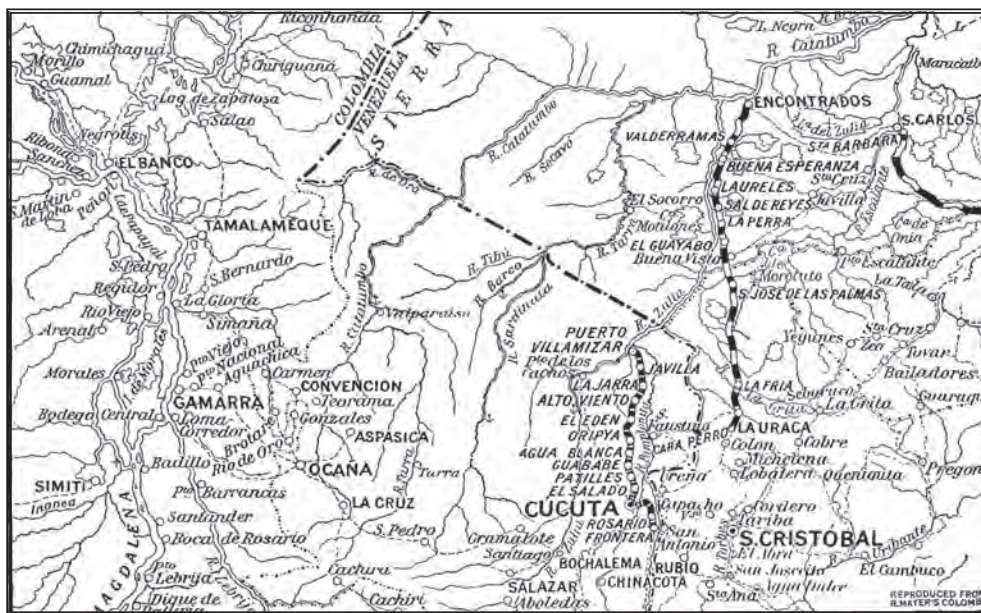


FIG. 20. MAPA DE LA REGIÓN DE CÚCUTA

Casi la mitad del comercio de Cúcuta está en manos de cuatro grandes firmas alemanas, en estrecha relación con las firmas alemanas de Maracaibo; también hay algunas firmas de origen colombiano.

Las exportaciones durante 1918 fueron:

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

ARTÍCULOS	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>
CAFÉ (92.678 SACOS).....	5.375.500	788.338
CUEROS (7.734).....	91.564	42.020
HARINA (302 SACOS).....	17.036	5.519
COSTALES (FIQUE).....	16.656	6.188
TOTAL.....	5.500.756	842.065

Las importaciones de 1918 fueron:

ARTÍCULOS	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombiano</i>
ACEITE Y GRASAS.....	21.323	2.873
PRODUCTOS ALIMENTICIOS ¹	812.820	47.568
COMBUSTIBLES.....	61.414	11.819
IMPLEMENTOS AGRÍCOLAS.....	11.310	5.114
ARTES Y OFICIOS.....	9.133	2.950
PINTURAS, BARNICES, COLORES.....	6.589	2.057
VINOS, LICORES, ETC.	15.567	3.747
CRISTAL, VIDRIO Y PORCELANA.....	20.685	2.876
CAUCHO, CELULOIDE, ETC.	44	211
CONCHA, HUESO, ETC.	176	302
PRODUCTOS DE CUERO	210	1.277
DROGAS Y MEDICINAS	37.296	15.145
SUMINISTROS ELÉCTRICOS	3.104	3.719
INSTRUMENTOS MUSICALES	169	85
LOCOMOTORAS Y EQUIPO FERROVIARIO.....	3.202	3.364
METALES Y PRODUCTOS METÁLICOS.....	50.346	11.279
PAPEL Y PRODUCTOS DE PAPEL	27.552	8.029
JABONES Y PERFUMES	569	565
TEXTILES	37.901	87.098
VARIOS	1.922	741
TOTAL.....	1.121.332	² 210.819

¹ Incluidos 739.247 kilos de sal, avaluados en 21.113 dólares colombianos.

² Se recibieron 72.599 dólares por concepto de impuestos.

Los mayores comerciantes de Cúcuta hacen sus compras a través de casa comisionistas exportadoras en Nueva York y en Europa, y cerca de la mitad de las transacciones de textiles se realizan en Inglaterra. Los paquetes se envían a los agentes en Maracaibo que los reenvían a Cúcuta por el río Zulia y por ferrocarril hasta Cúcuta.

Medios de comunicación

Tráfico fluvial

Al estar aislado del intercambio comercial con Colombia, el comercio de Cúcuta y Pamplona ha buscado la manera más fácil de salir a través del río Zulia, que se une al río Catatumbo en territorio venezolano y permite la navegación de barcos hasta al Lago de Maracaibo (denominado lago, pero que es en realidad un gran golfo marítimo con aguas poco profundas). El viaje desde la ciudad de Maracaibo hasta Puerto Villamizar, por el lago de Maracaibo, el río Catatumbo y el río Zulia, toma cerca de tres días, con transbordo de pasajeros y de carga en el punto de unión de los dos ríos a barcos más pequeños que navegan por el Zulia. Puerto Villamizar está a 35 millas de Cúcuta por el antiguo camino.

Ferrocarril de Cúcuta

En 1888 fue construido el Ferrocarril de Cúcuta. Va desde Cúcuta hasta Puerto Villamizar y sirve como punto de conexión con la navegación fluvial. Más adelante, la Compañía del Ferrocarril amplió su línea en 10 millas, hasta la frontera con Venezuela, completando un total de 45 millas. A pesar de la competencia creada por la construcción de un ferrocarril cercano en Venezuela, y a la actitud poco favorable del gobierno venezolano hacia el comercio colombiano, esta compañía, integrada totalmente con capital local (del cual el municipio de Cúcuta es dueño de la tercera parte), se las ha arreglado para conservarla, pagar dividendos y reducir su deuda en bonos. El ancho de la vía es de un metro (3.2808 pies). El combustible que se utiliza es la madera, pero no hay ni túneles ni puentes. La línea transportó 112.340 pasajeros y 21.150 toneladas métricas de carga en 1917. Los ingresos brutos fueron de 221.564 dólares colombianos y los gastos de 172.551 dólares, dejando una ganancia de 49.013 dólares -siendo los costos el 77.87 por ciento del total de los ingresos-.

Carreteras

De tiempo en tiempo ha habido movimientos en Colombia para la construcción de una carretera desde Cúcuta hasta el río Magdalena. En 1917, la Ley No. 42 declaró que este proyecto de vía fuera de primera clase y contrató al Departamento de Norte de

Santander su construcción y explotación, incluidas las carreteras de Pamplona, Sarare y Tame. Se autorizó gastar la suma de 50.000 dólares colombianos para el tramo de Ocaña, y de 24.000 dólares para la carretera de Sarare, desde Pamplona hasta Arauca (sin que esta última fuera una carretera).

La sección entre Cúcuta y Pamplona tiene ahora 19 kilómetros en construcción, y en Pamplona se ha hecho una represa grande que funciona como acceso al pueblo. Se han gastado, en total, 220.567 dólares colombianos como parte de las obras, que se considera una carretera con un grado de curvatura al 6% y con una superficie de gravilla de cuatro metros de ancho.

La carretera desde Cúcuta hasta el Magdalena fue declarada prioridad nacional en 1917. Las obras se asignaron al gobierno departamental, y se hizo una apropiación de 50.000 dólares del Tesoro Nacional para impulsar esta importante obra. Se han construido cerca de 8 kilómetros entre Ocaña y Las Ánimas hacia el río (siendo la distancia total de 260 kilómetros); hasta el momento se han utilizado 40.079 dólares de esa suma, mientras que el gobierno departamental ha gastado 18.703 dólares adicionales.

Las obras de estas carreteras se han ido adelantando en los últimos años, pero se han cometido errores en la localización, y los primeros rellenos y cortes han sido parcialmente destruidos por deslizamientos e inundaciones, de modo que es poco lo que se ha logrado. La dificultad principal parece ser la gran longitud de estas carreteras, que atraviesan terrenos muy quebrados, todos montañosos, y con muchas corrientes de agua pequeñas y rápidas. Nunca ha habido suficientes fondos disponibles para hacer esta obra; los distritos que atraviesa están escasamente poblados y no son lo suficientemente ricos para apoyar económicamente la construcción de carreteras en la escala requerida. De hecho, experiencias pasadas han demostrado que, en promedio, cuesta tanto construir un kilómetro de una buena carretera permanente en este territorio quebrado, donde hay que luchar contra las empinadas cuestas y las lluvias torrenciales, como costaría construir la misma longitud de línea férrea angosta, y su costo de mantenimiento es mayor. Hay planeadas cerca de 50 carreteras en Colombia, y solo dos de ellas, al día de hoy, tienen la suficiente longitud para ser de utilidad -la Gran Carretera Central del Norte fuera de Bogotá, hacia el norte, y la vía de Palmira a Buga, en el Valle del Cauca-.

La apropiación de 24.000 dólares colombianos, mencionada con anterioridad, era para el tramo desde Pamplona hasta el pueblo fronterizo de Arauca, desde donde hay acceso a los llanos del Casanare, así como para el pequeño comercio con el Alto Orinoco, en especial de pieles y de caucho.

TRANSPORTE

FERROCARRILES

El informe sobre los ferrocarriles de cada distrito de Colombia se encuentra en el reporte del distrito correspondiente (ver. Pág. 253). La información adicional sobre algunos de ellos se proporciona en las “Notas de Viaje” en la página 533. Por consiguiente, no se considera necesario repetir en este capítulo los datos detallados que se pueden ver en otra sección del libro. Por lo tanto, el análisis que se presenta a continuación se centrará en aspectos más amplios de los problemas de los ferrocarriles, haciendo énfasis especial en la línea que se proyecta desde Bogotá hasta el Pacífico y en la legislación nacional que regula la construcción de las vías férreas y su operación.

Experiencias anteriores y oportunidades actuales en la construcción de vías

Al analizar de modo general el problema del transporte en Colombia, y a juzgar por la experiencia previa de las compañías extranjeras que han construido carreteras en este país, es evidente que la construcción de las vías principales presenta un problema difícil. Se encuentran muchas dificultades naturales como el clima, las inundaciones de la región costera baja así como el carácter montañoso del interior; todo ello hace que la construcción de vías férreas sea muy costosa -totalmente desproporcionada frente al tonelaje real para el tráfico disponible en el país en la actualidad-. La experiencia anterior del gobierno nacional con los promotores ferroviarios y las compañías extranjeras ha sido muy insatisfactoria. Las autoridades sospechan de las nuevas ofertas y temen constantemente la intervención de gobiernos poderosos en los asuntos de las compañías extranjeras, que tienen demandas contra el gobierno nacional derivadas de los contratos ferroviarios y de los planes de transporte. El plan actual de financiación para la nueva construcción por medio de préstamos internos parece, en general, ser nociva para el país, pues se apodera de la limitada rentabilidad que más bien debía invertirse para el desarrollo industrial y agrícola. Por lo tanto, los hombres de negocios están a favor de construir todas las nuevas líneas férreas con

capital extranjero. Sin embargo, según la tasa actual de progreso de la construcción nacional, tomaría muchos años de trabajo lento y doloroso para asegurar una vía de salida desde el interior hasta el mar, sobre el Atlántico o sobre el Pacífico. Mientras tanto, el gobierno padece la falta de transporte y su incapacidad para aprovechar en su totalidad las condiciones de mercado. De esta manera el desarrollo nacional demora y se afecta en forma negativa.

Algunas de las vías que hay en la actualidad no debieron haberse construido o tienen una mala localización; las concesiones extranjeras han ocasionado al gobierno muchos problemas y costado mucho dinero, con resultados más pobres en las vías ya construidas (por ejemplo, el contrato de Puerto Wilches en Santander). El Ferrocarril de Girardot está mal ubicado y debió haberse construido en la parte baja del río y no en la parte alta (sobre la misma distancia y prácticamente el mismo costo), evitando así las demoras y los costos excesivos de navegación en el Alto Magdalena. En opinión de los expertos, la línea Cartagena–Calamar, y la línea Puerto Colombia–Barranquilla no debieron haberse construido; la apertura del “Dique” de Cartagena habría costado menos, habría permitido un mejor puerto marítimo, y podría haber hecho posibles las conexiones entre los barcos del río y los del océano, eliminando así la necesidad de los ferrocarriles y ofreciendo costos más bajos para la carga y su manejo. El Ferrocarril de Antioquia, desde Puerto Berrío hasta Medellín (aún no se ha terminado) y también estuvo mal localizado; debió haberse construido abajo del valle del Porce al norte de Medellín para buscar una salida por tren al mar en Cartagena, evitando la necesidad del trayecto fluvial de 400 millas, siempre lento y costoso, y al mismo tiempo dando paso a una rica región minera y agrícola de los departamentos de Antioquia y Bolívar. Se han puesto en marcha planes para la construcción de esta carretera desde Cartagena hasta Medellín. Estos trabajos deben ejecutarlos por los departamentos de Bolívar y Antioquia en sus correspondientes territorios. El tramo de Bolívar que debe pasar por El Carmen y Montería se ha declarado obra nacional y la subsidia el gobierno nacional. La construcción de esta vía férrea presenta una oportunidad para el capital extranjero, pues la línea pasará a través de una región productora y potencialmente rica, con capacidad de gran desarrollo, así como una rica región minera más al sur en Antioquia.

La construcción de la nueva conexión entre Beltrán, en el río Alto, e Ibagué, pasando por Girardot, es otra inversión muy necesaria y rentable, pues eliminaría la navegación del río Alto y se conectaría con el Ferrocarril del Pacífico, atendiendo los dos distritos que son los mejores productores de café en el país. Esta línea está contratada en la actualidad con Pedro A. López & Co., de Bogotá.

Línea contemplada desde la costa pacífica hasta Bogotá

El mayor y más importante proyecto ferroviario de Colombia es aquél para la terminación del Ferrocarril del Pacífico desde Palmira, en el Valle del Cauca, pasando por Zarzal, y desde allí por el Paso del Quindío de la Cordillera Central hasta Ibagué, dejando así a Bogotá conectada por tren directamente con la costa Pacífica y desviando una gran parte del tonelaje del país de la ruta del río Magdalena al puerto de Buenaventura sobre el Pacífico. Aunque esta línea tendrá que cruzar la cordillera a alturas cercanas a los 12.000 pies, el ascenso y el descenso son fáciles, sin problemas serios de ingeniería. Incluso en las regiones más montañosas, la línea pasará a través de la rica región cafetera, y el tráfico local también será bueno. Se calcula que el tonelaje libre para transportar por esta ruta será más que suficiente para pagar los intereses de los bonos que cubren el costo de su construcción. La explotación de las minas de carbón de Cali tiene gran relación con el mejoramiento y la ampliación del Ferrocarril del Pacífico.

El costo total para la culminación del Sistema del Pacífico hasta Bogotá, y la reconstrucción de ciertas partes de la línea actual entre Cali y Buenaventura, con la construcción de los puertos mineros en Buenaventura, se calcula en aproximadamente \$50.000.000.000.

Ya se han construido dos conexiones en la línea propuesta entre la costa Pacífica y Bogotá, a saber, (1) el Ferrocarril del Pacífico, desde Buenaventura hasta Palmira (25 kilómetros o 16 millas, al este de Cali), y (2) los ferrocarriles de Girardot y de la Sabana, desde Girardot por el Alto Magdalena, por Facatativá hasta Bogotá. Otra conexión, el Ferrocarril del Tolima, se está construyendo en la actualidad y se terminará pronto -desde el río Magdalena, al otro lado de Girardot, hasta Ibagué, la capital del Departamento del Tolima-.

El gobierno colombiano ha decidido definitivamente promover las obras en esta ruta del Pacífico, y un paso importante para ello fue el hecho de que el Ferrocarril del Pacífico existente (Buenaventura a Palmira) fuera asumido, en septiembre de 1919, por el gobierno con la intención de avanzar en la construcción, abajo del río Cauca y aproximándose al Paso del Quindío. El Ferrocarril de Girardot también está controlado por el gobierno central en la actualidad, pero el Ferrocarril del Tolima es departamental y su culminación la está impulsando un banco colombiano, por lo menos hasta Ibagué, mediante un contrato con el Departamento del Tolima.

El gobierno pagó 40.000 dólares por kilómetro en el tramo de la vía Buenaventura-Cali, y la subvención para la línea entre Palmira y Cartago debía ser de \$38.000 dólares por kilómetro. Los 232 kilómetros (144 millas) de línea construida, incluyendo el ramal de

Popayán, le han costado al gobierno 10.800.000 dólares, y esta suma incluye el valor de la reconstrucción del tramo de la vía cerca a Buenaventura que se construyó hace muchos años. Se ha hecho pago a la compañía ferroviaria a través de la mitad de los ingresos de las aduanas de Buenaventura y Tumaco, y mediante libranzas contra los recibos aduaneros que ganaron un interés del 8 por ciento. Los ingresos así asignados al ferrocarril no cubrieron los costos de las obras y el gobierno, una vez tomó el control del ferrocarril en 1919, aún debía grandes sumas a la compañía por saldos atrasados en estas cuentas. La compañía también recibía del gobierno la mitad del déficit por la operación de la línea.

La siguiente Tabla muestra las distancias de la ruta del Pacífico:

LÍNEAS CONSTRUIDAS:	Kilómetros	Millas
FERROCARRIL DE LA SABANA	40	25
FERROCARRIL DE GIRARDOT	132	82
FERROCARRIL DEL TOLIMA	30	19
FERROCARRIL DEL PACÍFICO.....	233	145
TOTAL CONSTRUIDO.....	435	271
LÍNEAS QUE DEBEN CONSTRUIRSE:		
FERROCARRIL DEL TOLIMA (PENDIENTE DE SU TERMINACIÓN).....	130	81
FERROCARRIL DEL PACÍFICO, PALMIRA A ZARZAL (APROXIMADAMENTE).....	100	62
ZARZAL A IBAGUÉ POR EL QUINDÍO (APROXIMADAMENTE).....	200	124
TOTAL POR CONSTRUIR.....	430	267

La línea desde Palmira hasta Zarzal, punto de partida del Valle del Cauca hacia el Paso del Quindío, se construirá prácticamente sobre terreno plano, y el trabajo no debe superar los 18.000 dólares colombianos por kilómetro (0.62 milla) para una carrilera de 3 pies de ancho. Sin embargo, el trabajo en las montañas del Quindío costará mucho más, con muchos kilómetros llegando a costar 100.000 dólares cada uno. Sólo puede hacerse un cálculo aproximado de los costos, pues no se ha estudiado el Paso del Quindío y la distancia real aún no se conoce.

Las cifras confiables fueron obtenidas por el autor al comparar el costo de la carga desde Manizales hasta Nueva York por la ruta del río Magdalena y desde Manizales hasta Nueva York por la ruta del Pacífico (y en ésta los productos fueron enviados desde Buenaventura). Si se toma el café como unidad, la tarifa por tonelada de 2.240 libras en la ruta del Pacífico fue de \$16 menos que en la ruta del Magdalena. Con la ampliación del Ferrocarril del Pacífico, desde Palmira hasta Ibagué y la culminación de las obras del Ferrocarril del Tolima, las tarifas de carga desde Bogotá hasta Buenaventura serían cercanas a la mitad de lo que ahora cuesta llevar una tonelada de carga desde Bogotá hasta Barranquilla. En la actualidad, las tarifas hasta Barranquilla están entre \$75 y \$102 por tonelada, según el tipo de artículos que se envían.



FIG. 21. PARQUE DE BOLÍVAR, MANIZALES.

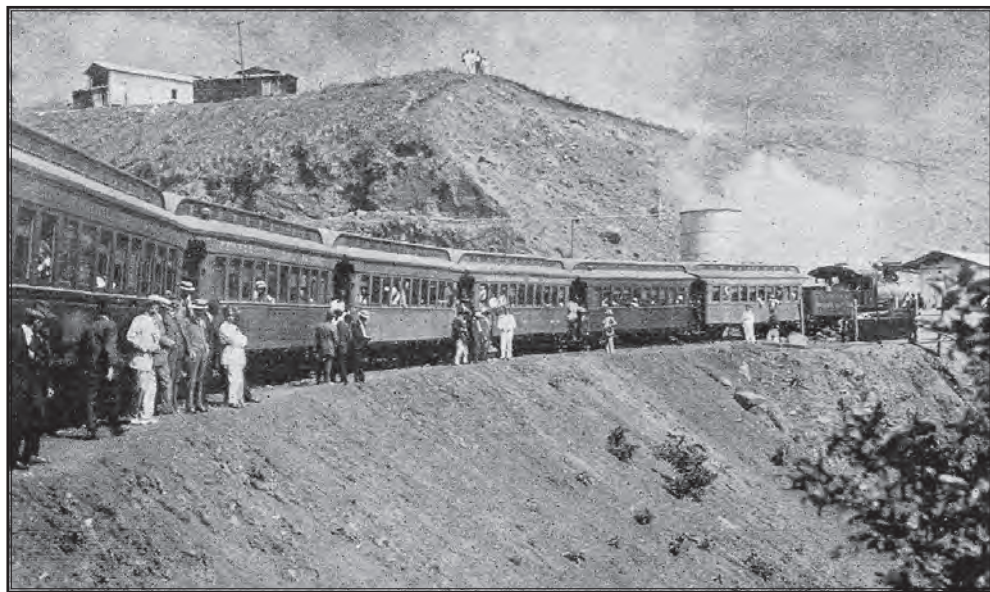


FIG. 22. TREN DEL FERROCARRIL DEL PACÍFICO, DE BUENAVENTURA A CALI.

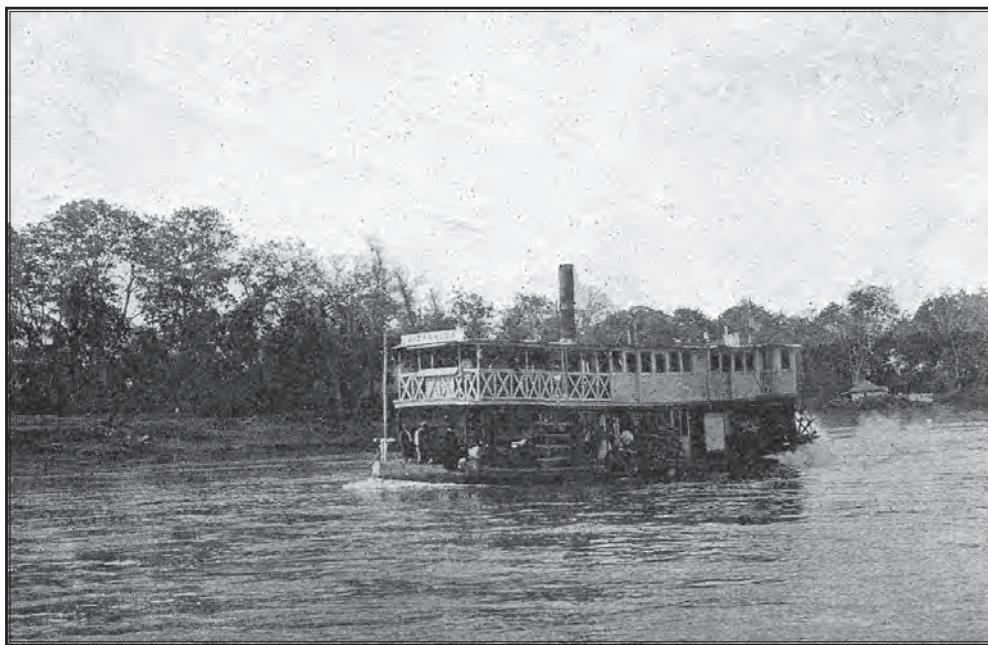


FIG. 23. BARCO DE VAPOR EN EL RÍO CAUCA.

Leyes ferroviarias

La ley ferroviaria básica en Colombia es la No. 104 de 1892, que aún está vigente. En virtud de esta legislación, el ejecutivo puede conceder concesiones ferroviarias y subsidios sin legislación confirmatoria adicional dentro de los límites prescritos por esta ley. Un subsidio puede ser, (1) el otorgamiento de no más de 300 hectáreas de terrenos de la nación y una suma que no exceda 10.000 dólares colombianos por kilómetro de vía construido, pagable en bonos al 6 por ciento, y amortizable con el 10 por ciento de las facturas aduaneras de todas las aduanas del país, o (2) una garantía con intereses que no superara el 7 por ciento anual sobre el capital realmente invertido, y no mayor a 30.000 dólares por kilómetro efectivamente construido. En el evento en que los ingresos netos del ferrocarril fueran suficientes para cubrir los intereses garantizados, la obligación del gobierno termina, independientemente de ingresos futuros.

Además, las concesiones pueden otorgarse por un período de 100 años y el gobierno se reserva el derecho de comprar la propiedad en efectivo en cualquier momento después de 50 años según el avalúo y, después de 75 años a la mitad del avalúo. Al término del período de 100 años de la concesión, ésta se convierte en propiedad del gobierno sin necesidad de hacer pago alguno.

El subsidio de 100.000 dólares colombianos por kilómetro es cercano a \$16.000 dólares estadounidenses por milla. Este se refiere a la carrilera de 3 pies de ancho, que debe construirse de acuerdo con especificaciones oficiales a nivel del suelo. El subsidio se ha aumentado a 15.000 dólares por kilómetro para las carreteras construidos en las montañas.

Las especificaciones oficiales son las siguientes:

Una única vía férrea con vías muertas de acuerdo con los requisitos del tráfico, de ancho métrico.

Inclinación máxima del 3 por ciento, compensada en las curvas.

Radio máximo de la curvatura, 80 metros (262.4 pies) sobre la vía y 50 metros (164 pies) en las vías muertas.

Entre dos curvas opuestas debe haber una tangente no menor a 30 metros (98.4 pies).

Los concesionarios o los constructores no deben construir los límites fijos para las curvas sobre promedios, pues son límites que deben utilizarse solo en casos excepcionales.

Los cambios de inclinación deben lograrse mediante las curvas verticales. Deben evitarse las inclinaciones en las curvas horizontales.

El riel externo de las curvas debe tener una gran elevación que corresponda a una velocidad de 30 kilómetros (18.64 millas) por hora. Los tramos rectos deben aproximarse a las curvas mediante curvas de transición convenientes.

Antes de nivelar los terrenos, la madera debe ubicarse a 20 metros (65.6 pies) a cada lado desde el centro de la vía, y se deben talar los grandes árboles que pongan en peligro la vía férrea, independientemente de la distancia a la que se encuentren de ésta. Cuando la vía esté localizada en la ladera de la montaña, es necesario despejar 25 metros (82 pies) hacia arriba y 15 metros (49.2 pies) abajo del centro de la vía. El ancho de la base debe ser de 4 metros (13.12 pies) en el fondo de los cortes, incluidas las zanjas, y de 3 metros (9.84 pies) en el extremo superior de la vía inclinada. La inclinación de los cortes debe ser así: en roca dura que requiere el uso de explosivos, de un cuarto a un quinto de la base por una parte de la altura; en roca blanda, una tercera parte de la base por una parte de la altura; en terreno duro sin filtraciones, la mitad de la base por una parte de la altura; sobre arena o gravilla, y de una y media a dos partes de la base por una de altura.

La pendiente del lecho debe cumplir lo siguiente: sobre terreno arenoso u ordinario expuesto a la acción del agua, de dos a tres partes por una; con tierra no expuesta a la acción del agua, una y media partes por una; con piedras puestas a mano, de tres cuartos a media parte por una. Sobre ningún afirmado debe haber zanjas de menos de 60 centímetros (1.97 pies) o un metro (3.28 pies) sobre la berma, según la altura. Las zanjas en los cortes deben ser paralelas al eje de la vía y deben tener una pendiente de la mitad de la base por una de altura.

Al construir la línea a lo largo de valles de ríos, quebradas o barrancos, etc., la base del afirmado debe ser más alta que el límite del agua, y cuando esto no sea posible se deben construir muros de contención para evitar inundaciones. Esto debe hacerse siempre que el afirmado esté expuesto a un ataque del agua. Todas las obras de esta clase deben ser de carácter permanente, de modo que solo deben utilizarse materiales de primera categoría, tales como hierro, piedra, ladrillo, etc.

Los planos de todas las estructuras de gran tamaño, tales como estaciones, puentes con una longitud superior a 10 metros (32.8 pies) debe aprobarlos el Ministerio de Obras Públicas.

En cuanto a los muros de contención, los contrafuertes de los puentes, etc., se debe utilizar roca en la superficie de modo que tenga un aspecto liso. Los empates de las paredes deben tener pendientes adecuadas.

El balasto que se use debe ser piedra picada o gravilla de buena calidad, con un espesor no menor a 20 centímetros (7.87 pulgadas) por debajo de los durmientes, y debe estar al nivel de éstos, de tal manera que distribuya la presión ejercida por los trenes sobre los rieles; debe ser poroso para que mantenga los durmientes secos. Los durmientes deben ser de guayacán o de cualquier otra madera añeja, sin cortes ni manchas blancas, preparada convenientemente, o de hierro o acero, a juicio del constructor. Deben tener dos metros de largo, y si son de madera, deben tener 20 centímetros

TRANSPORTE

(7.87 pulgadas) de ancho y 15 centímetros (5.9 pulgadas) de espesor. El número de durmientes por kilómetro (0.62 milla) no debe ser inferior a 1.650.

Los rieles deben ser de acero de buena calidad, del tipo Vignolle, y con un peso mínimo de 45 libras por yarda. Los rieles deben ajustarse a los durmientes por medio de clavos o tornillos, y las uniones deben hacerse con ángulos con una resistencia tal que se ajuste a las especificaciones técnicas con el coeficiente de seguridad usual para la operación del motor más pesado sobre la vía. Los ángulos deben ser equidistantes del centro para poderse ajustar con los clavos y así evitar que la vía se desplace. Cada unión debe tener cuatro pernos con arandelas de acero para que la trepidación que producen los trenes no los afloje. Las uniones de los rieles deben localizarse de frente sobre la vía recta y entre los durmientes.

Las inclinaciones y las curvas deben permitir a la locomotora más pesada en servicio halar un peso de 100 toneladas a una velocidad mínima de 30 kilómetros (18.64 millas) por hora.

Se deben construir los drenajes y canales de agua necesarios para mantener la vía en buenas condiciones.

Se deben construir pasos sobre o debajo de los cruces de vías, públicos o privados, para no interrumpir el tráfico, pero en el caso de cruces con pendiente deben construirse barandas protectoras, provistas de puertas o barreras para la seguridad del público.

En la estaciones, al final de las vías, la construcción debe hacerse en mampostería, y con techo de teja o metálico. En los puntos intermedios deben ejecutarse obras secundarias aprobadas por el ingeniero supervisor.

El material rodante debe tener al menos un motor, tres coches de pasajeros y seis vagones de carga por kilómetro (0.62 milla) de vía. Los coches de pasajeros, además de ser sólidos y seguros, deben ser cómodos y decentes.

Los túneles deben ser suficientemente anchos para permitir que los trenes pasen sin herir a los trabajadores que pudiesen estar trabajando en él.

Se deben hacer lechos de gravilla en los terrenos cenagosos o, en su defecto, pontones apoyados sobre vigas de hierro o mampostería.

Algunas de las anteriores concesiones han sido más liberales en cuanto a las especificaciones que se acaban de mencionar. El contrato original Puerto Wilches–Bucaramanga garantizaba el 7 por ciento anual sobre la suma de 40.000 dólares colombianos por kilómetro, y la Pacific Railway Co., recibió tanto como 65.333 dólares por kilómetro de vía férrea angosta sobre los tramos más montañosos entre Buenaventura y Cali, y sobre los terrenos más suaves 38.000 y 40.000 dólares por kilómetro de vía construido -cuyo pago

mensual estaba asegurado con el 50 por ciento del total de la facturación aduanera de Buenaventura y Tumaco (ascendiendo a más de medio millón de dólares anuales)-.

Una concesión reciente (1919-1920) para terminar las obras del Ferrocarril del Pacífico sobre el Paso del Quindío de la cordillera Central de los Andes confirmó este antiguo contrato en sus términos generales.

El Ferrocarril de Amagá, que está construyendo la capital de Medellín, recibe 10.000 y 15.000 dólares colombianos por kilómetro, de acuerdo con la ley básica, aunque algunos tramos de esta línea tienen un costo de 120.000 dólares y el costo promedio ha sido mucho más alto que el subsidio otorgado por el gobierno.

Cuando los contratos hablan de garantías de intereses al 7 por ciento sobre la base del costo de 30.000 dólares por kilómetro (cerca de 50.000 dólares por milla), por lo general los intereses empiezan a generarse tan pronto se ha construido un cierto número de kilómetros (usualmente 20) y están en servicio. Además de los intereses sobre el costo, los constructores han otorgado en propiedad un área de terrenos de la nación, a ambos lados del derecho de paso, que no debe superar 300 hectáreas (cerca de 738 acres) por kilómetro. Los bonos de subsidio y los títulos de propiedad de las tierras se hacen llegar a los constructores por la suma correspondiente a cada 20 kilómetros (12 millas) de vía abierta para el tráfico.

El ferrocarril y todas sus anexidades están exentos del pago de impuestos directos o extraordinarios; los materiales de construcción, la maquinaria y el equipo no pagan aranceles o peajes en las carreteras o en los ríos.

La compañía constructora puede emitir bonos o pagarés garantizados por el proceso del ferrocarril, y también pueden hipotecar el ferrocarril por el período de la concesión. Los concesionarios también pueden transferir el contrato o la concesión a cualquier persona o compañía con el consentimiento del gobierno, pero nunca a un gobierno extranjero. La organización de las compañías o corporaciones que se dedican en Colombia a la construcción de vías férreas y a la operación de ferrocarriles está sujeta a las leyes colombianas.

Estadísticas de operación de todos los ferrocarriles colombianos

La Tabla siguiente muestra la longitud, el ancho, el movimiento de pasajeros y la carga, así como la cuenta de operaciones de todos los ferrocarriles en Colombia en 1917, el año más reciente sobre el que se tienen estadísticas. No se tienen en cuenta las tasas de interés asumidas, los bonos pendientes o los pagarés; únicamente se incluyen la facturación y los gatos reales.

TRANSPORTE

FERROCARRILES	LONGITUD		ANCHO DE LA VÍA	PASAJEROS	CARGA	CUENTA DE EXPLOTACIÓN			
	Km.	MILLAS				INGRESOS BRUTOS	GASTOS	INGRESOS NETOS	TASA DE OPERACIÓN
			<i>Pulgadas</i>		<i>Ton. metricas</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Porcentaje</i>
ANTIOQUIA.....	181.0	112.5	36	1.290.741	114.279	895.211	528.751	366.360	59.06
AMAGÁ.....	41.5	25.8	36	772.424	36.837	155.229	96.242	58.987	62.00
BARRANQUILLA.	28.0	17.4	42	191.059	98.792	335.716	196.465	139.251	58.52
CALDAS¹.....	10.0	6.2	36	11.139	1.094	2.141	1.302	839	60.82
CARTAGENA.....	105.0	65.2	36	52.615	46.901	307.571	268.348	39.223	87.24
CÚCUTA².....	72.0	44.7	(²)	112.340	21.150	221.564	172.551	49.013	77.87
GIRARDOT.....	132.0	82.0	36	172.761	77.386	719.524	434.597	284.927	60.40
LA DORADA.....	111.0	69.0	36	125.145	84.045	534.745	208.459	326.286	38.96
LA SABANA.....	40.0	24.8	(²)	653.881	116.499	329.051	167.598	161.453	50.93
DEL NORTE.....	62.5	38.8	(²)	612.594	90.459	402.332	139.541	262.791	34.68
PACÍFICO.....	233.0	144.8	36	202.301	37.682	454.081	475.462	21.381	104.71
PUERTO WILCHES	20.0	12.4	(²)	2.014	808	9.181	18.839	9.658	205.11
SANTA MARTA...	94.0	58.4	36	187.325	166.275	593.905	461.387	132.518	77.67
DEL SUR.....	35.0	21.7	(²)	172.389	53.869	122.296	66.620	55.676	54.38
TOLIMA.....	30.0	18.6	36	169.407	9.857	49.090	45.455	3.635	92.59
TOTAL.....	1.195.0	742.3	.....	4.728.185	955.933	5.131.637	3.281.617	1.850.020	63.95

¹ Comienzo operaciones en agosto de 1917.

² Medida 1 metro (3.28 pies).

NAVEGACIÓN FLUVIAL

El informe sobre la navegación fluvial, que constituye uno de los más importantes medios de transporte de pasajeros y de carga en Colombia, se incluye en los apartes sobre los muchos distritos comerciales (en especial el análisis acerca del sistema del río Magdalena, página 276) y también en las “Notas de Viaje” en la página 533.

CARRETERAS PÚBLICAS¹

Carreteras principales – condiciones técnicas que regulan su construcción

Las carreteras y caminos de Colombia se dividen en tres grupos: nacionales, departamentales y municipales. Las carreteras nacionales tienen una longitud de 8.603 kilómetros (5.346 millas) según los estudios, y comprenden aquellas que unen a la capital con la frontera y con puntos estratégicos, aquellas que conducen a las regiones para su proceso de colonización, y aquellas que unen las capitales de los departamentos con puertos fluviales o marítimos. Las principales son las siguientes:

¹ Hasta el título “Legislación reciente sobre carreteras”, en la página 407, este informe es tomado de “Construction Materials and Machinery in Colombia”, Special Agent Series, por W.W. Ewing.

La carretera Central del Norte, desde Bogotá hasta Cúcuta, pasando por Tunja, Tequia, Málaga, Chinácota y Pamplona, con 171 millas en uso. Esta gran carretera está construida hasta La Paz, y hay planes para llevarla hasta Capitanejo en la frontera del Departamento de Santander, con unas 62 millas adicionales. Cerca de esta carretera se encuentran hierro, caliza, carbón, piedras para construcción, etc. Cuando se termine, esta carretera conectará a Bogotá con la frontera venezolana.

La carretera desde Cúcuta hasta el Magdalena está parcialmente en estudio y en construcción.

La carretera del suroccidente, destinada a unir a Bogotá con el extremo sur del país, pasando por Ibagué, Calarcá, Tuluá, Popayán y Pasto; tiene algunos tramos en servicio mientras otros están en construcción.

El camino desde Pasto hasta Puerto Asís por el río Putumayo, del que se han construido dos terceras partes, pasando por los pueblos de San Francisco y Mocoa.

La carretera del nororiente, desde Bogotá hasta Gamarra, sobre el río Magdalena, pasando por Chiquinquirá, El Socorro y Bucaramanga. Algunos de sus tramos son aún caminos para carretas que deben mejorarse en el tiempo.

El camino del Sarare, entre Pamplona y Tame, que deberá unir la parte norte del Departamento de Santander con los llanos del Casanare (parte construido y parte en estudio).

La carretera del oriente, que debe unir a Bogotá con Calamar sobre el río Unilla (un afluente del Vaupés en el territorio del Meta), pasando por Villavicencio y San Martín. Esta carretera está en funcionamiento hasta Villavicencio y en estudio desde ese lugar.

El camino de Quibdó sobre el Atrato en la Intendencia de Chocó hasta el pueblo de Bolívar, en el Departamento de Antioquia.

La carretera de Guadalupe, en el Departamento de Huila, funciona en su totalidad hasta un punto sobre el río Orteguasa, pasando por Florencia.

La proyectada carretera de Yarumal, desde Yarumal en el Departamento de Antioquia hasta Montería, en el Departamento de Bolívar.

Además de las anteriores, clasificadas como preferenciales, hay muchas otras de igual importancia incluidas en la ordenanza No. 422 de 1917.

La ley asigna a las carreteras públicas la suma de 700.000 dólares colombianos, que se pagan con una sobretasa del 5 por ciento que se aplica a los derechos de aduana. Este fondo se denomina fondo especial de carreteras. La conservación de las vías se financia con los ingresos provenientes de los peajes.

Las vías departamentales se financian con los impuestos de las carreteras, decretados por los gobiernos departamentales. El total de estos impuestos puede calcularse en 50.000 dólares colombianos anuales para cada sección. Las vías municipales son financiadas por los municipios con los impuestos locales que suman un total cercano a los 500 dólares anuales en cada municipio.

Las condiciones técnicas requeridas en todas las vías nuevas son las siguientes:

Carreteras de primera clase: inclinación máxima, 6 por ciento; radio mínimo, 30 metros (98.4 pies); tangente mínima, 20 metros (65.6 pies). Carreteras de segunda clase: inclinación máxima, 8 por ciento; radio mínimo, 20 metros (65.6 pies). Carreteras de tercera clase: inclinación máxima, 10 por ciento; radio mínimo, 15 metros (49.2 pies).

El sistema de carreteras se encuentra mayoritariamente en terrenos montañosos, pues las poblaciones usualmente se encuentran en las planicies o en las laderas de los Andes, las tres cadenas montañosas que atraviesan el país de sur a norte, alcanzando en algunos puntos la línea de nieves perpetuas.

El costo de la construcción de carreteras en las montañas, con una base de 8 metros (26.24 pies), una superficie de rodamiento de 5 metros (16.4 pies), y una base de gravilla de 18 centímetros (7.09 pulgadas) de espesor, se calculó en 1917 entre 5.000 y 16.000 dólares colombianos por kilómetro (de \$4.867 a \$15.573 dólares estadounidenses), que equivalen a un rango entre \$7.837 y \$25.077 por milla. Se está empezando a utilizar, con buenos resultados, maquinaria en la construcción de carreteras. Se están utilizando trituradoras, excavadoras y tractores de vapor de origen inglés de propiedad del gobierno.

El terreno es rico en roca cálcarea y sílicea.

Hay mano de obra abundante en el clima frío, pero es escasa en el clima cálido. No hay leyes que definan cuánto es el trabajo de un día, pero se acostumbran nueve horas en el clima frío y nueve en el cálido. Los trabajadores del clima frío son fuertes, llenos de energía y obedientes, pero no son tan buenos en el clima cálido.

Legislación reciente sobre carreteras

Durante los últimos años ha habido creciente agitación en la búsqueda de buenas carreteras para el país, pero el trabajo real de construcción enfrenta muchas dificultades como la carencia general de fondos suficientes, la topografía montañosa, y la falta de mano de obra (excepto en los departamentos de Cundinamarca y Boyacá donde hay abundancia de mano de obra barata, el terreno es más plano y el clima es frío).

La Ley 70 de 1916, conocida como “Ley General de Caminos”, estableció que todas las leyes anteriores relativas a la construcción de carreteras y caminos quedaban reformadas y modificadas para ajustarse a las condiciones modernas.

La Ley 7 de 1917 autorizó la inversión de 10.000 dólares colombianos (dólar = \$0.9733 dólar estadounidense) en cinco meses en el trayecto de la carretera del suroccidente entre Ibagué y Calarcá, en el Departamento de Tolima.

La Ley 8 de 1917 aumentó la suma asignada a la carretera del noroccidente a 42.000 dólares anuales (18.000 dólares para la división entre Bogotá y Socorro, 12.000 dólares entre Socorro y Gil Blas, y (San Gil), 12.000 dólares entre Piedecuesta y La Florida, y le dio a esta vía rango de primera clase, como también lo hizo entre Tunja y el río Magdalena).

La Ley 12 de 1917 estableció el estudio, localización y continuación de la carretera Central del Norte (Bogotá a Tunja) en el Departamento de Santander hasta Bucaramanga.

La Ley 36 de 1917 autorizó la construcción de un puente de acero sobre el río Sumapaz, para conectar a Cundinamarca con el Tolima.

La Ley 42 autorizó un contrato con el Departamento de Norte de Santander para continuar la construcción de la carretera Sarare–Pamplona.

Las carreteras y caminos del país se han dividido en caminos para carretas de primera, segunda y tercera clase, y caminos para transporte a lomo de mula de primera, segunda y tercera clase.

Proyectos de carreteras del gobierno nacional

La Tabla muestra a continuación las asignaciones anuales de fondos provistas por la sobretasa del 5 por ciento a todas las importaciones, que ascendió a 361.755 dólares colombianos en 1917, de la cual sólo 327.899 fueron pagados por el Tesoro en 1917, con 38.388 dólares adicionales producidos por los peajes de las carreteras en toda la República para mantenimiento y reparaciones:

(DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	ASIGNACIÓN ANUAL	ESTADO
		<i>Dólares colombianos</i>	
CARRETERA CENTRAL DEL NORTE (BOGOTÁ A TUNJA)	CARRETERA, PRIMERA CLASE.	250.000	171 MILLAS EN USO. MANTENIMIENTO Y REPARACIONES. NO HAY NUEVAS OBRAS.
CARRETERA, CÚCUTA AL RÍO MAGDALENA	CARRETERA, PRIMERA CLASE	50.000	7 MILLAS EN USO – OCAÑA A LAS ÁNIMAS. EL RESTO SE ENCUENTRA EN ESTUDIO.
CARRETERA DEL SUROCCIDENTE (BOGOTÁ A PASTO)	CAMINO, PRIMERA CLASE	42.000	LA SECCIÓN DE CALARCÁ SE ENCUENTRA EN CONSTRUCCIÓN. EN ESTUDIO HASTA POPAYÁN.

Continúa...

TRANSPORTE

Viene...

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	ASIGNACIÓN ANUAL	ESTADO
		<i>Dólares colombianos</i>	
PASTO A PUERTO ASÍS (RÍO PUTUMAYO)	CAMINO, SEGUNDA CLASE	24.000	ANTERIORMENTE BAJO CONTRATO PRIVADO. EL TRABAJO ESTÁ SIENDO ORGANIZADO POR EL GOBIERNO.
CARRETERA DEL NORORIENTE (BOGOTÁ HASTA EL RÍO, PASANDO POR BUCARAMANGA)	CAMINO	54.000	SOLAMENTE REPARACIONES - BOGOTÁ A SOCORRO
SOGAMOSO A PUERTO GARCITAS (SOBRE EL RÍO CAQUETÁ)	CAMINO, PRIMERA CLASE	12.000	REPARACIONES Y ESTUDIO SOLAMENTE.
CARRETERA DEL ORIENTE (BOGOTÁ A CALAMAR)	CAMINO, PRIMERA CLASE	12.000	REPARACIONES, BOGOTÁ A VILLAVICENCIO, EN ESTUDIO HASTA CALAMAR
QUIBDÓ A BOLÍVAR, ANTIOQUIA	CAMINO, PRIMERA CLASE	12.000	CONSTRUCCIÓN EN EJECUCIÓN PARA TRANSPORTE DE MULA, BAJO LA DIRECCIÓN DE ANTIOQUIA.
GUADALUPE A ORTEGUASA	CAMINO, SEGUNDA CLASE	12.000	EN ESTUDIO DESDE ORTEGUASA AL SUR.
YARUMAL (ANTIOQUIA) A MONTERÍA (BOLÍVAR)	CAMINO, TERCERA CLASE	16.000	EN ESTUDIO BAJO LA DIRECCIÓN DE ANTIOQUIA. ES IMPORTANTE PARA TRANSPORTAR GANADO DESDE EL DISTRITO DEL RÍO SINÚ.
LA PLATA A CALI	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	OBRAS ENTRE LOS PUEBLOS DE CALOTO Y TAULA
TOLÚ A SINCELEJO	CARRETERA, TERCERA CLASE	12.000	CONSTRUCCIÓN, TOLÚ A PICHELÍN
CARRETERA DEL META (BOGOTÁ A CABUYARO)	CARRETERA, PRIMERA CLASE	12.000	SOLO REPARACIONES. NO SE UTILIZA COMO CARRETERA EXCEPTUANDO ALGUNAS MILLAS FUERA DE BOGOTÁ.
CARRETERA DEL RÍO CARARE (TUNJA A PUERTO AQUILEO)	CARRETERA, TERCERA CLASE	12.000	REPARACIONES EN LA PARTE CONSTRUIDA ENTRE TUNJA Y ARCABUCO
CARMEN A ZAMBRANO (BOLÍVAR)	CARRETERA, TERCERA CLASE	6.000	EN ESTUDIO SOLAMENTE.
CARRETERA DEL PROGRESO (TUNJA A CHAMEZA [sic],	CAMINO, TERCERA CLASE	6.000	REPARACIONES ENTRE MIRAFLORES Y CHAMEZA [sic], Y OBRAS ENTRE TUNJA Y RAMIRÍQUÍ
ALBÁN HASTA EL BAJO MAGDALENA	CARRETERA, TERCERA CLASE	6.000	EN ESTUDIO HASTA VILLETÁ. OBRAS DESDE ALBÁN HASTA SASAIMA, UTILIZANDO PRISIONEROS FEDERALES.
SANTANDER HASTA EL RÍO CAUCA (EL VALLE)	CARRETERA, TERCERA CLASE	6.000	GOBIERNO INVOLUCRADO EN CONDENA POR DERECHO DE PASO. AÚN NO HAY OBRAS.
CAMINO DEL QUINDÍO (TOLIMA), IBAGUÉ A ZARZAL VIA ARMENÍA	CAMINO, TERCERA CLASE	3.000	REPARACIONES BAJO LA SUPERVISIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA. CAMINO IMPORTANTE A TRAVÉS DEL PASO DEL QUINDÍO, ETC.
PASTO A BARBACOAS	CARRETERA	36.000	53 MILLAS CONSTRUIDAS, DE PASTO A BARBACOAS. EL RESTO EN ESTUDIO. EL ANTIGUO CAMINO HASTA EL RÍO PATÍA Y BARBACOAS ESTÁ EN ESTUDIO. BAJO LA DIRECCIÓN DEL GOBIERNO DEPARTAMENTAL.
CAMPOALEGRE A CAGUÁN	CAMINO, SEGUNDA CLASE	20.000	SOLAMENTE REPARACIONES. BAJO LA SUPERVISIÓN DEL DEPARTAMENTO.
CARRETERA LAS DELICIAS	CAMINO, TERCERA CLASE	3.600	SOLAMENTE REPARACIONES. BAJO LA SUPERVISIÓN DEL DEPARTAMENTO.
CARRETERA MOSCOPÁN	CAMINO, TERCERA CLASE	4.800	SOLAMENTE REPARACIONES. BAJO LA SUPERVISIÓN DEL DEPARTAMENTO.
CARRETERA DEL SUR, SIBATÉ A FUSAGASUGÁ (CUNDINAMARCA)	CAMINO, PRIMERA CLASE	6.000	CONSTRUCCIÓN Y ESTUDIO. MUY UTILIZADA E IMPORTANTE VÍA PARA TRANSPORTE DE CARGA.

Todas las carreteras y caminos anteriores tienen una asignación anual definida de fondos y están o en estudio (localización de la ruta, etc.) o en construcción.

Las siguientes carreteras y caminos también tienen asignaciones de fondos, pero no se han llevado a cabo estudios ni se han adelantado obras hasta el momento:

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	ASIGNACIÓN ANUAL	ESTADO
		<i>Dólares colombianos</i>	
PAMPLONA A SARARE (NORTE DE SANTANDER)	CAMINO, PRIMERA CLASE	24.000	CONTRATADA CON EL DEPARTAMENTO DE NORTE DE SANTANDER. NO SE HAN ASIGNADO FONDOS AÚN.
VALLE DEL CAUCA A ITSMINA	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	NO HAY ESTUDIO NI OBRAS AÚN.
BARRANQUILLA A CARTAGENA, POR USIACURÍ	CARRETERA TERCERA CLASE	12.000	15 KILÓMETROS DESDE BARRANQUILLA HASTA GALAPA, Y DESDE CARTAGENA HASTA ARJONA, SON UTILIZADOS POR AUTOMÓVILES. (EL RESTO DEL CAMINO NO ES BUENO).
MONTERÍA A MAGANGUÉ (BOLÍVAR)	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	ESTUDIO Y OBRAS SUSPENDIDOS POR FALTA DE FONDOS.
CARRETERA DE OCCIDENTE, MARIQUITA A CHOCÓ	CAMINO, PRIMERA CLASE	6.000	ESTUDIO Y OBRAS SUSPENDIDOS POR FALTA DE FONDOS.
RIOHACHA A CHIRIGUANÁ (MAGDALENA)	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	ESTUDIO Y OBRAS SUSPENDIDOS POR FALTA DE FONDOS. VER EL CAMINO DE CARGA POR VALLE DE UPAR, SOLDADO, ETC.
TUNJA AL RÍO META, POR MACANAL	CAMINO, TERCERA CLASE	12.000	ESTUDIO Y OBRAS SUSPENDIDOS POR FALTA DE FONDOS.
AMBALEMA A MANIZALES (CALDAS Y TOLIMA)	CAMINO, TERCERA CLASE	6.000	SOLAMENTE REPARACIONES. BUENA RUTA PARA TRANSPORTE DE CARGA. VÍA IMPORTANTE PARA EL COMERCIO LOCAL. ÁTRAVIESA EL PÁRAMO DEL RUIJ AL SUR DEL CAMINO MANIZALES-MARIQUITA.
NARE A MEDELLÍN	CAMINO, TERCERA CLASE	3.000	SOLAMENTE REPARACIONES, A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA
HONDA A MEDELLÍN, POR SONSÓN (ANTIOQUIA)	CAMINO, TERCERA CLASE	4.000	SOLAMENTE REPARACIONES. EL ANTIGUO CAMINO SE CONOCE COMO "CAMINO DE SONSÓN". BUENA VÍA PARA TRANSPORTE DE CARGA.
PITALITO A MOCOA	CAMINO, TERCERA CLASE	10.000	NO HAY NI ESTUDIO NI OBRAS POR FALTA DE FONDOS.
LAS HERMOSAS - CHAPARRAL HASTA PALMIRA (EL VALLE)	CAMINO, TERCERA CLASE		NO HAY NI ESTUDIO NI OBRAS POR FALTA DE FONDOS.
EL PASO A MAGANGUÉ	CAMINO, TERCERA CLASE	6.000	NO HAY NI ESTUDIO NI OBRAS POR FALTA DE FONDOS.

Las siguientes carreteras y caminos han sido proyectados y planeados, pero no tienen asignación de fondos; los estudios y las localizaciones no se han hecho aún:

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	NOMBRE DE LA VÍA	CLASE
MEDELLÍN A TURBO (ANTIOQUIA)	CAMINO, TERCERA CLASE	CARRETERA DEL SUR, LAS PAPAS A SANTA ROSA (AL SUR DE BOGOTÁ)	CAMINO, PRIMERA CLASE
SOATÁ A COCUI (BOYACÁ)	CARRETERA TERCERA CLASE	COLOMBIA A SAN MARTÍN (DEPARTAMENTO DE HUILA)	CAMINO, SEGUNDA CLASE

TRANSPORTE

NOMBRE DE LA VÍA	CLASE	NOMBRE DE LA VÍA	CLASE
JARAGUAY A TURBO	CAMINO, TERCERA CLASE	CARRETERA DE MICAY	CAMINO, SEGUNDA CLASE
TUCURÁ A RIOSUCIO (INTENDENCIA DEL CHOCÓ)	CAMINO, TERCERA CLASE	APIA AL RÍO SAN JUAN	CAMINO, TERCERA CLASE
RÍO ATRATO AL PACÍFICO (TEBADA A CUPICA)	CAMINO, TERCERA CLASE	SIMITÍ AL RÍO MAGDALENA	CAMINO, TERCERA CLASE
DUITAMA A SOCORRO	CAMINO, TERCERA CLASE	CHIQUEQUIRÁ AL RÍO MAGDALENA	CAMINO, PRIMERA CLASE
CARRETERA ORIENTAL DE CUNDINAMARCA	CARRETERA TERCERA CLASE		

Obras de los gobiernos departamentales

El Departamento de Antioquia es el más adelantado en la construcción de carreteras y caminos. Se han construido cincuenta puentes de acero para las carreteras, y hay seis más en construcción, por un costo total de 220.938 dólares colombianos. La totalidad del Departamento de Antioquia es muy montañosa, pero los senderos para mulas son muy buenos y pueden utilizarse sin problema todo el año.

El Departamento de Bolívar ha construido 14 nuevos puentes de acero en las carreteras, y sobre pequeñas corrientes de agua.

El Departamento de Caldas, siguiendo el ejemplo de Antioquia, ha sido muy activo en la construcción de caminos y ha terminado los siguientes caminos para transporte de carga:

	Kilómetros	Millas
CAMINO DE IRRA, MANIZALES A RIOSUCIO.....	50	31
MANIZALES AL CORREGIMIENTO DE BRASIL (TOLIMA).....	30	19
CAMINO DE ARMARVIEJO, PÁCORO AL RÍO ARMA (ANTIOQUIA).....	20	12
CAMINO DE LA HERMOSA; SANTA ROSA DE CABAL A PEREIRA.....	13	8
SANTUARIO A LA VIRGINIA.....	30	19
CAMINO DE HERVEO, MANIZALES A MARULANDA.....	25	16
MARULANDA A PENSILVANIA.....	30	19
ANSERMA A QUINCHÍA.....	15	9
CAMINO LOS MEDIOS A SAN JOAQUÍN.....	15	9
BELÉN A SAN JUAN DE ANTIOQUIA.....	60	37

En Caldas se han construido otros ramales pequeños hacia muchos pueblos de menor tamaño; en total son 82 kilómetros (51 millas) muy buenos para el transporte de mercancía a lomo de mula. Tienen 2 metros (6.5 pies) de ancho y están recubiertos con piedras en los lugares en que se ha acumulado el lodo en las estaciones lluviosas. También se han construido ocho grandes puentes de acero -dos de ellos tienen 40 metros (131.2 pies) de longitud entre los contrafuertes-. También hay dos grandes

puentes de acero -uno de 115 metros (377.2 pies) de longitud, sobre el río Cauca en el camino Manizales-Riosucio, y otro de 120 metros (393.6 pies) sobre el río Arauca-. La longitud total de los caminos de este Departamento, que es montañoso en su totalidad, es de 1.500 kilómetros o 931 millas. Los caminos son anchos y con una buena inclinación, y permiten que los animales muy cargados pasen por los lugares más angostos.

El Departamento del Valle ha construido 5 puentes de acero, 43 de ladrillo y cemento, 4 puentes de arco y 7 puentes de madera, además de un puente suspendido. Las nuevas carreteras importantes son: la carretera del sur, desde Cali hasta Guachinte (hacia Popayán), que debe tener 50 kilómetros (31 millas) de longitud, de los cuales 12 kilómetros (7 millas) están construidos; la carretera de occidente, desde Cali hasta La Torre, que debe tener 150 kilómetros (93 millas) de longitud, de los cuales 41 kilómetros (25 millas) están construidos; la carretera central, desde Cali hasta Cartago, sobre el costado oriental del río Cauca, que debe tener 200 kilómetros (124 millas) de longitud, de los cuales 58 kilómetros (36 millas) están construidos, pasando por Palmira, Buga, Buga La Grande, etc. (en la que hay servicio de transporte de pasajeros), y el camino Sevilla, Valle, de 35 kilómetros (22 millas) que está siendo construido.

El Departamento del Cauca (capital, Popayán) ha construido recientemente 9 puentes pequeños de acero sobre las vías (caminos) y ha llevado a cabo reparaciones importantes a los puentes de acero sobre los ríos Guachicono, Aganche y Palo, al puente de madera sobre el río Palacé cerca del pueblo de Polindara y a otro en el Distrito de Corinto, cerca de La María. También ha hecho obras de canalización en el río La Paila. Adicionalmente, se han construido otros 15 puentes de ladrillo.

El Departamento del Tolima ha construido recientemente dos nuevos puentes de acero sobre el río Coello, entre El Espinal y Coello, y otro puente sobre el río Saldaña, entre Purificación y Guamo. También se han construido en los últimos tiempos 7 puentes pequeños de madera, y se ha dispuesto un ferry en Natagaima sobre el vado del río Magdalena hasta Girardot.

El Departamento del Huila sólo ha construido dos puentes nuevos -uno en Garzón sobre el arroyo del mismo nombre, y otro sobre el río Venado, lugar por donde el camino que va hasta el pueblo de Colombia atraviesa a Baraya-. Hay tres puentes importantes sobre el Magdalena (que en el Huila es angosto y rápido en su parte alta) -uno en Maito, otro en Guayabal y el tercero en Balseadoero-. El Departamento se las ha arreglado para mantener las vías existentes (caminos), pero no ha ejecutado nuevas obras para la construcción de vías debido a la falta de fondos suficientes para ello.

El Departamento de Nariño está haciendo todo el esfuerzo posible para terminar la importante carretera desde Pasto hasta Barbacoas, y así asegurar una salida al puerto de Tumaco sobre el Pacífico.

El Departamento de Magdalena (capital, Santa Marta) ha construido cuatro nuevos puentes de acero, uno en el río Zurra en el Distrito de Tenerife, sobre el río Remolino (cenagoso), otro en Las Gallinas (cenagoso) sobre el camino La Gloria, Simaná, y otro sobre la ciénaga llamada Ciego, cerca de Concordia. Se han hecho considerables trabajos de dragado en el mercado de Ciénaga, donde fondean los barcos de vapor provenientes de Barranquilla.

La construcción de vías en el Departamento de Atlántico (capital, Barranquilla) se ha reducido a la prolongación de la carretera Barranquilla–Cartagena, en la que se han gastado 26.000 dólares adicionales, principalmente en pequeñas alcantarillas y en nuevas obras hacia Barona. La carretera Oriental, desde Barranquilla hasta Palmar de Varela, pasando por Sabanalarga está en funcionamiento hasta Soledad (cerca de 18 millas). La carretera Barranquilla–Cartagena está en funcionamiento hasta Galapa, a una distancia de 15 kilómetros (9 millas).

El Departamento de Santander ha culminado la construcción de 2 kilómetros (1.2 millas) de la carretera entre San Gil y Socorro sobre la carretera del noroccidente; 7 kilómetros (4.3 millas) de la carretera entre Vélez y el lugar del puente sobre el río Liberitas, conocido como la carretera del río Carare; y ha terminado 64 kilómetros (40 millas) de vía entre Puerto Wilches y Puerto Santos sobre el río Lebrija. Se han construido varios puentes de madera y todos los caminos se mantienen más bien en buenas condiciones.

Santander del Norte ha limitado la construcción de vías al mantenimiento de la carretera Cúcuta– Pamplona, pasando por Raizón, y a las reparaciones del camino Salazar–Arboledas, el camino La Arenosa–Zulia, el camino entre El Carmen y el río Magdalena, pasando por Portachuelo, y el camino desde San Pedro hasta La Cruz.

Ingresos nacionales derivados de las vías

Los ingresos provenientes de las vías ascendieron a 58.417 dólares colombianos por los peajes, cuyos costos de recaudo fueron cercanos a los 8.000 dólares. Esta suma se utiliza en la reparación y mantenimiento de las vías existentes. Lo producido por la sobretasa del 5 por ciento para las carreteras sobre todas las importaciones ascendió, en 1918, sólo 233.638 dólares, contra 361.755 dólares en 1917. Los presupuestos de los departamentos para 1919-1920 ascendieron a 10.479.891 dólares, siendo su principal

fuelle los ingresos derivados de los impuestos al licor, al tabaco y al matadero. De esta suma, se calculó que se gastarían, por lo menos, 1.500.000 dólares en la construcción de nuevas vías en el período comprendido entre el 30 de junio de 1919 y el 1º de julio de 1920, siendo las obras más importantes, en su orden, las de Antioquia, Caldas y el Valle. (Ver “Finanzas departamentales en los informes de los varios distritos comerciales”, desde la página 253.)

Mercado para maquinaria utilizada en la construcción de carreteras

Se ha afirmado que hay un buen mercado para la maquinaria utilizada en la construcción de carreteras, pero lo que realmente hace falta es el conocimiento práctico de los trabajos reales de construcción, así como de los mejores métodos para utilizar los materiales locales, que son de buena calidad y abundantes en la mayoría de los casos. Se requieren con urgencia carreteras en todo el litoral Atlántico pero, infortunadamente, los tres departamentos, Magdalena, Atlántico y Bolívar tienen una población reducida y muy pobre que carece de los ingresos suficientes para asumir muchas de las obras a gran escala. La presentación y demostración de la maquinaria podría hacerse con facilidad en este distrito durante la estación seca del año. La importación de maquinaria pesada sería costosa en Antioquia debido a la distancia desde el mar y a las altas tarifas para el transporte de carga, aunque se dice que Bogotá tiene un buen mercado y que se está utilizando un número considerable de aplanadoras de vapor en la Gran Carretera del Norte. Cali ofrece un buen mercado y puede llegarse a ella con facilidad por mar desde Panamá. En esta región (Valle del Cauca) la mano de obra es ineficiente y escasea. Los funcionarios departamentales están interesados en el equipo para construcción de carreteras.

En todo el país se podrían haber utilizado bueyes con las excavadoras, arados, niveladoras, etc., pues las mulas locales son muy pequeñas y livianas para trabajo pesado; de otra parte, también podrían utilizarse tractores de gas. En la actualidad se acostumbra utilizar gravilla redonda lavada de los lechos de los ríos para la superficie, pero ha demostrado no ser buena; sin embargo, hay mercado para trituradoras de roca que pueden desplazarse al ritmo de las obras.

Si se tiene en cuenta la próspera condición del país y el aumento en los ingresos de varios gobiernos departamentales, se cree que el envío de un representante al país por unos meses para estudiar las condiciones, y ayudar a los ingenieros y funcionarios, sería productivo para la realización de muy buenos negocios relacionados con la maquinaria para la construcción de vías. Ese representante debería, necesariamente, hablar

español y estar familiarizado con la construcción de carreteras bajo toda clase de condiciones, y estar dispuesto a prestar sus servicios a los diferentes gobiernos durante un tiempo después del envío de la maquinaria, para asegurar su correcta operación y los resultados.

Mercado para vehículos de motor

El creciente mercado actual de vehículos en Colombia indica el reconocimiento de los vehículos de motor como un factor importante para superar las dificultades en el transporte que por largo tiempo han demorado el desarrollo del país. Con un área de 440.000 millas cuadradas y una población cercana a los 6.000.000 de habitantes, Colombia sólo tiene 740 millas de vías férreas y debe depender, en gran medida, de sus ríos y sus carreteras para el transporte de los productos locales desde el interior hasta los puertos marítimos, así como para la distribución de mercancías.

El río Magdalena ha sido llamado la autopista natural de Colombia, pero como se ha dicho, hay algunos tramos de este río que no son navegables durante el período en que el nivel del agua es bajo, así como otros tramos que deben evitarse debido a los peligrosos rápidos. Colombia tiene 5.000 millas de vías nacionales, pero en comparación, solo una pequeña parte de esta distancia puede recorrerse en vehículos motorizados. Sin embargo, durante la estación seca, algunos tramos planos de caminos sucios, con pocas millas de longitud, son utilizados por entusiastas de los automóviles y, como se ha anotado en páginas anteriores, se están ejecutando algunos planes para la construcción y empedrado de nuevas vías en muchos distritos. La necesidad apremiante de facilidades de transporte adicionales lleva al automóvil hasta lugares casi inaccesibles, donde los autos deben trasladarse desarmados a lomo de mula. Una vez llegan a su destino, estos automóviles llevan a mejoras en las vías y, de esta manera, hay ampliaciones continuas.

Un indicador de la creciente popularidad de los automóviles norteamericanos en Colombia, y de la prosperidad de los colombianos, aparece en la siguiente Tabla sobre las exportaciones de vehículos de motor desde los Estados Unidos a Colombia, a partir del inicio del año fiscal de 1913 hasta el final de abril de 1920, sin incluir los seis meses comprendidos entre el cierre del año fiscal de 1918 (30 de junio) hasta el principio de 1919, cuando las exportaciones incluyeron 30 vehículos para el transporte de pasajeros y 2 camiones de motor. De los 1.333 automóviles y camiones enviados en este período, 1913-1920, el 25 por ciento se exportó en los primeros cuatro meses de 1920:

COLOMBIA: MANUAL COMERCIAL E INDUSTRIAL

PERÍODOS	VEHÍCULOS COMERCIALES		VEHÍCULOS DE PASAJEROS		REPUESTOS	LLANTAS	MOTOCICLETAS		VALOR TOTAL
	NÚMERO	VALOR	NÚMERO	VALOR	VALOR	VALOR	NÚMERO	VALOR	
AÑO FISCAL:									
1913.....	3	86.112	110	\$113.334	\$18.676	\$16.211	4	\$900	\$155.233
1914.....	.....	.....	79	69.620	19.970	18.925	9	2.066	110.581
1915.....	1	1.237	39	34.956	9.695	15.239	11	2.359	63.486
1916.....	4	1.236	91	58.525	18.967	28.617	12	2.607	100.952
1917.....	2	4.998	173	118.937	27.777	39.298	11	2.128	193.138
1918.....	3	7.100	164	121.422	40.717	54.648	13	2.472	226.359
AÑO 1919.....	38	39.341	253	298.383	77.159	124.238	8	2.067	541.188
ENE-ABR 1920.	39	61.440	302	374.732	53.044	51.578	18	5.815	546.609

Las exportaciones de camiones han aumentado más que las de cualquier otro vehículo motorizado, lo que indica el creciente uso de este tipo de vehículo para el transporte por carretera. Además de los 39 camiones enviados en los primeros cuatro meses de 1920, se exportaron 15 chasis a Colombia en el mismo período de tiempo, apuntando al uso de carrocerías fabricadas a nivel local. El valor de estos camiones aumentó en un 52 por ciento ese año; en promedio las exportaciones tuvieron una cifra de \$1.035 y de \$1.575 para los envíos de 1920. Los vehículos para pasajeros tuvieron un incremento promedio en su valor de \$1.179 en 1919, a \$1.240 en 1920, y las motocicletas de \$258 a \$323.

El uso de camiones para el transporte de carga sólo se ha adoptado recientemente hasta un punto importante. La mayoría del movimiento de carga se ha hecho en carretas de dos ruedas, tiradas por burros o a lomo de mula. Sin embargo, estos primitivos métodos son costosos, siempre son lentos y sobre todo difíciles cuando la carga está compuesta por artículos pesados o voluminosos. Los pocos importadores que utilizan los camiones para traer sus mercancías desde las estaciones y los puertos hasta sus bodegas encuentran que este medio es más económico y más satisfactorio de diferentes maneras. En vista de la creciente atención dada al mejoramiento de las vías, el mercado de camiones para transporte en largas distancias, reemplazando las mulas, es prometedor. El uso de remolques sería difícil en las angostas calles de las ciudades con curvas pronunciadas; sin embargo, los remolques podrían utilizarse en gran medida para el transporte de algodón y otros productos del campo. En la actualidad, los camiones son muy costosos para el comerciante o granjero promedio, pues incluso los más baratos se venden en Colombia al doble de su valor en los Estados Unidos debido a los costos de transporte, aduanas, etc.

El Departamento de Bolívar, según un reporte del vice-cónsul estadounidense en Cartagena, se presta con facilidad para el uso de automóviles y tractores; además, los

materiales para la construcción de vías son de fácil consecución. Hacia la desembocadura del río Magdalena el terreno es quebrado debido a las colinas bajas hacia el sur, hasta Calamar. Al sur de Cartagena, y extendiéndose hacia los valles de los ríos San Jorge y Cauca, el terreno es una gran llanura con pocas ondulaciones. Este territorio tiene muchos árboles y debe ser despejado por los habitantes del lugar, cortando las plantas y la maleza, y tumbando y quemando los grandes árboles. Los restos y los troncos a medio quemar desaparecen pronto bajo la acción de las fuertes lluvias y el intenso calor. Se han destinado unos pocos tractores para trabajar estas ricas tierras, y los planes para una mayor producción de arroz y de caña de azúcar hacen de éste un campo promisorio para los automóviles y para la maquinaria.

Cartagena ofrece oportunidades para aumentar las ventas de automóviles. La carencia de tranvías ha llevado al uso de vehículos para pasajeros y autos privados para el transporte desde la ciudad a los suburbios. Son 14 los buses que hacen este trabajo. Los automóviles pueden utilizar cerca de 36 millas de la carretera entre Cartagena y Barranquilla.

El mayor mercado para automóviles está en Bogotá. El registro de automóviles en esa ciudad alcanzó 237 unidades en 1919. Barranquilla estuvo en segundo lugar con 150 autos, Cartagena en tercer lugar, Cali en el cuarto y Medellín en el quinto. Las áreas aledañas a Cali pueden ser consideradas el mercado más activo para automóviles y camiones por cuenta del creciente transporte de pasajeros en esta región. Durante el año pasado funcionaron 56 vehículos para el transporte de pasajeros; la mayoría de ellos fueron automóviles de precio medio o bajo. Incluso en la región montañosa de Pasto se utiliza el automóvil en la carretera que va al norte de Pasto hacia Barbacoas, que debe ampliarse más adelante hasta el puerto marítimo de Tumaco.

Las motocicletas no han sido populares en Colombia debido a las calles y carreteras en mal estado, pero ha habido un aumento considerable en su uso en tiempos recientes luego del mejoramiento de las vías. Durante la estación de lluvias, la mayoría de las carreteras no pueden ser utilizadas por motocicletas. Después de la época de lluvias las vías están llenas de barro y agrietadas lo que hace que su uso sea más difícil para motocicletas que para vehículos de cuatro ruedas.

Los impuestos aduaneros para los automóviles y para los camiones importados a Colombia están cerca a \$0.49 (oro norteamericano) por 100 libras de peso bruto, incluidas las sobretasas. Los impuestos aduaneros para los repuestos son de \$0.97, igual para las llantas, y \$2.43 para las motocicletas por 100 libras de peso. Los costos de envío, de ingreso, etc., desde la fábrica en los Estados Unidos hasta la sala de ventas en Colombia pueden calcularse, para un auto de tamaño promedio, en unos \$300.

Las firmas colombianas locales operan como agentes de los productores estadounidenses de automóviles, y usualmente venden los autos por cuotas, exigiendo \$500 en efectivo, y de \$50 a \$100 mensuales para aquéllos que se venden entre \$1.500 y \$1.800. En la actualidad todos los automóviles que se usan en Colombia son producidos en los Estados Unidos, a excepción de algunos pocos autos franceses e italianos importados antes de la guerra.

El cónsul norteamericano en Cartagena reporta que los autos de los Estados Unidos recibidos en ese puerto llegan en buenas condiciones. Añade que los carros desarmados, así como los repuestos pesados para maquinaria, deben ser recubiertos con materiales de muy buena calidad, deben estar muy bien amarrados e inmovilizados de suerte que se eviten movimientos entre las cajas. En cuanto a los repuestos de hierro fundido, así como piezas delicadas para maquinaria, deben utilizarse abrazaderas cruzadas para su empaque. Todos los tornillos deben tener cabeza chata. Ningún paquete debe pesar más de 500 libras, de modo que las condiciones para descargar paquetes pesados desde el navío, así como para su transporte al interior de las instalaciones, sean adecuadas.

A pesar de que la gasolina ha sido costosa en Colombia, el reciente desarrollo de pozos locales de petróleo y el establecimiento de una refinería (ver página 180) permitirán el adecuado suministro de gasolina a precios no mayores de aquéllos en los Estados Unidos. Este combustible local será, sin duda, una gran ventaja para el comercio de automóviles en Colombia.

COMERCIO EXTERIOR

RESEÑA INTRODUCTORIA

A pesar de muchas dificultades, sin ser la menor la naturaleza quebrada de su topografía, haciendo las comunicaciones extremadamente difíciles, el comercio en Colombia ha mostrado un crecimiento estable desde la liberación del país del dominio español. La población ha aumentado constantemente de 1.686.000 habitantes en 1834, a 5.472.000 habitantes en 1912. También ha habido un aumento satisfactorio en las exportaciones e importaciones *per cápita*.

Durante el período comprendido entre 1834 y 1854, con una población promedio de 2.000.000 de habitantes, las exportaciones tuvieron un promedio de apenas \$1.30 *per cápita* y las importaciones \$2.05 *per cápita*, mostrando un balance desfavorable del comercio frente a una muy baja producción. Entre 1854 y 1868, con una población promedio cercana a los 2.250.000 habitantes, las exportaciones tuvieron un promedio de \$4 *per cápita* y las importaciones \$3.25 *per cápita*, mostrando un incremento de las exportaciones sobre las importaciones y proporcionando al país un balance favorable en el comercio. Entre 1869 y 1904, con una población posible de 3.000.000 de habitantes, las exportaciones habían aumentado a \$5.43 *per cápita* y las importaciones a \$3.21. Desde entonces la expansión ha sido más rápida. Con una población cercana a los 5.500.000 habitantes, las exportaciones aumentaron a \$6.90 *per cápita* y las importaciones a \$4 *per cápita*. Es durante este último período que el comercio ha experimentado su mayor expansión. Las importaciones se duplicaron y las exportaciones triplicaron su valor, tal como se muestra en la Tabla de la página 421.

Incluso durante los años de la guerra (1914-1918) Colombia se mantuvo muy bien y no sufrió tanto como algunos de sus vecinos latinoamericanos, aunque se experimentó un gran efecto después del ingreso de los Estados Unidos al conflicto en 1917. En 1905 las importaciones y las exportaciones tenían un valor casi equivalente, pero en 1918 las exportaciones habían superado las importaciones hasta en 14.694.555 dólares colombianos -el total de las exportaciones fue de 37.728.559 dólares y el total de las

exportaciones fue de 22.034.004 dólares-, dando al país el mayor balance en su historia comercial (Dólar colombiano = \$0.9733 dólar estadounidense).

Las exportaciones para 1919 (cuyas cifras definitivas no están disponibles aún) se esperaba que ascendieran a un total de 60.000.000 de dólares colombianos, siendo el origen de esta cifra sin precedentes la gran cosecha cafetera: se despacharon 1.300.000 sacos, en lugar del alto promedio anterior de 900.000 sacos, y a precios cercanos al doble del promedio de los altos precios anteriores. Los cueros también inflaron este gran total de las exportaciones, pues se había acumulado una gran cantidad de ellos durante 1917 y 1918 debido a la dificultad para su transporte. Se vendieron en 1919 a precios promedio de 53 centavos por libra, mientras que el precio alto anterior había sido de 28 centavos.

También se calcula que las cifras oficiales para 1919 mostrarán que las importaciones han tenido un alto valor (aunque no un tonelaje mayor), casi que arrasando con el balance comercial previo de Colombia. Todas estas importaciones fueron compradas principalmente a los Estados Unidos durante un período de altos precios para toda clase de mercancías, incluso fueron mayores que los precios durante los años de guerra.

Las grandes ventajas de esta situación como consecuencia de la gran cosecha de café de 1919 y de los altos precios obtenidos fue la influencia de oro proveniente de los Estados Unidos; en la retención de su propia producción de oro, que antiguamente se exportaba; en el consecuente aumento de medio circulante a cerca de \$40.000.000 (incluidas toda clase de monedas) y, por último, y no por ello menos importante, en la estimulación del interés de los Estados Unidos por el país, trayendo por consiguiente un mejor conocimiento acerca de Colombia y sus recursos naturales que resulta en un mejor entendimiento, más créditos liberales, inversión de capital, y préstamos para proyectos de servicios públicos muy necesarios. Otro factor importante es el interés de las compañías petroleras en el desarrollo del petróleo colombiano que redundará en nueva riqueza para el país y llevará a hacer inversiones en otras empresas que merecen desarrollarse.

CONDICIONES QUE AFECTAN EL ESTABLECIMIENTO DE RELACIONES MÁS CERCANAS CON LOS ESTADOS UNIDOS

Como resultado de la guerra, América Latina ha llegado a pensar más y más que el desarrollo futuro depende de la ayuda de los Estados Unidos y de la Gran Bretaña, y que los hombres de negocios colombianos están mirando a los Estados Unidos en busca de capital y ayuda en muchas áreas. En general, sin embargo, parecería que antes de lograr relaciones más cercanas deben hacerse algunos cambios con respecto a la legislación y procedimientos administrativos en Colombia con el objeto de llegar a una similitud de métodos en los dos países y, al mismo tiempo, estimular los negocios en el país.

En cuanto a esta conexión, debe mencionarse el ejemplo de las leyes aduaneras existentes.

Ellas son consideradas anticuadas por muchas personas y tienen el efecto a largo plazo de castigar los negocios y el comercio. Los estudiosos del tema sienten que debe trabarse en pro de un medio adecuado de tributación interna, de modo que los impuestos a las importaciones puedan ponerse sobre una base *ad valorem*, y que el gobierno pueda liberarse de su dependencia en estos tributos, que constituyen cerca del 80 por ciento de los ingresos del país. También se escuchan sugerencias en el sentido de aprobar leyes para eliminar el sistema actual para liberar las mercancías de las aduanas y entregarlas al tenedor de la factura consular independientemente del manifiesto de carga, y de esta manera hacer posible el envío directo de las mercancías a su destinatario final.

También, bajo el sistema actual, la posesión de los documentos internos de embarque no da necesariamente al comprador extranjero, o a quien lo financia, el control sobre la mercancía de exportación desde Colombia a menos que tenga el manifiesto de carga para su transporte marítimo.

Otro obstáculo para el comercio son las leyes existentes (Código Napoleónico) que cubre las hipotecas o hipotecas mobiliarias, que no dan a la entidad crediticia protección total a menos que esté en posesión del título. También ayudaría un conocimiento más amplio de los sistemas bancarios extranjeros, así como de los requisitos que deben cumplir los colombianos, que llevará a un mejor entendimiento y al logro de acuerdos.

CRECIMIENTO DEL COMERCIO INTERNACIONAL

El crecimiento lento, pero constante del comercio internacional se muestra en la Tabla que aparece a continuación.

(DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES
	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>		<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>
1832.....	1.236.850	1.454.142	1909.....	16.040.198	12.117.927
1842.....	2.386.967	3.423.288	1910.....	17.786.806	17.385.039
1855.....	3.393.251	4.168.468	1911.....	22.375.899	18.108.863
1865.....	6.772.017	7.897.206	1912.....	32.221.746	23.964.623
1870.....	8.247.817	5.759.018	1913.....	34.315.251	28.535.779
1880.....	15.836.943	12.121.480	1914.....	32.632.884	20.979.228
1885.....	14.171.241	6.879.531	1915.....	31.579.131	17.840.619
1895.....	15.088.316	11.523.222	1916.....	36.006.821	29.660.206
1905.....	12.314.916	12.281.720	1917.....	36.739.881	24.758.844
1908.....	14.998.744	13.513.891	1918.....	37.728.559	22.034.004

NOTA: Una Tabla completa, año por año, del comercio internacional de Colombia desde 1834, puede consultarse en el "Informe del Ministro de Hacienda" para 1918, pp. clxxxiv y clxxxv.

ESTADÍSTICAS DEL COMERCIO EN UN AÑO NORMAL

En un año moderno antes de la guerra, 1911, las principales exportaciones fueron las siguientes:

ARTÍCULOS	KILOS	VALOR	ARTÍCULOS	KILOS	VALOR
		<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>
CAFÉ.....	37.899.968	9.475.448	BANANO.....	109.785.748	2.172.000
ORO.....	10.574	3.751.632	TABACO.....	3.911.012	332.935
CUERO.....	4.449.475	1.779.790	SOMBREROS.....	93.874	1.088.821
CAUCHO.....	576.760	900.886	PLATINO ¹	2.554	345.896
TAGUA.....	10.989.605	739.419			

¹ Aumento considerable en el valor desde 1911.

Las exportaciones totales para 1911 ascendieron a 22.375.900 dólares colombianos, de los cuales los Estados Unidos recibieron mercancías por un valor de 12.248.995 dólares, Gran Bretaña por 4.596.138 dólares, Alemania por 1.910.354 dólares, España por 119.655 dólares, Francia por 769.189 dólares, Panamá por 42.977 dólares, y los demás países por 2.688.591 dólares.

Las importaciones ascendieron a 18.108.863 dólares colombianos, tal como aparece a continuación:

	DÓLARES COLOMBIANOS
GRAN BRETAÑA.....	5.838.790
ESTADOS UNIDOS.....	5.404.976
ALEMANIA.....	3.242.635
FRANCIA.....	1.718.748
ESPAÑA.....	397.733
PANAMÁ.....	31.791
OTROS PAÍSES.....	1.474.191
TOTAL.....	18.108.864

El análisis de las exportaciones antes de la guerra muestra que más de las dos terceras partes del café se envió a los Estados Unidos; el resto fue enviado a Inglaterra, Alemania y Francia, siendo Inglaterra la que recibió la mayor cantidad. Casi el 50% del oro, la plata y el platino se exportó a los Estados Unidos. En segundo lugar está Gran Bretaña y Francia en el tercer lugar. Los cueros se exportaron principalmente a los Estados Unidos, así como el banano, los sombreros, el caucho, las maderas, las

COMERCIO EXTERIOR

plantas medicinales y las hierbas. Alemania tuvo el primer lugar, como mercado, de los materiales colombianos para curtiembre, tabaco y marfil vegetal.

Las proporciones de las importaciones hacia Colombia desde países extranjeros se ilustrarán con los siguientes datos obtenidos a partir de los rubros y los retornos obtenidos en 1911, en su condición de año normal previo a la guerra.

El principal rubro de importaciones en Colombia es el de los textiles, de los que se importaron la suma total de 8.025.856 dólares colombianos durante 1911, viniendo de diferentes países, como aparece a continuación:

	DÓLARES COLOMBIANOS
GRAN BRETAÑA.....	4.202.734
ALEMANIA.....	1.194.529
ESTADOS UNIDOS.....	1.089.945
FRANCIA.....	897.993
ESPAÑA.....	98.643
PANAMÁ.....	6.940
OTROS PAÍSES.....	535.072

Los productos alimenticios ascendieron a 2.191.009 dólares desde los siguientes países de origen:

	DÓLARES COLOMBIANOS
ESTADOS UNIDOS.....	1.078.387
ALEMANIA.....	540.132
GRAN BRETAÑA.....	181.324
FRANCIA.....	62.221
ESPAÑA.....	46.029
PANAMÁ.....	4.418
OTROS PAÍSES.....	277.598

El siguiente rubro importante es el de los metales, ascendió a 2.004.081 dólares, suministrados por las siguientes naciones:

	DÓLARES COLOMBIANOS
ESTADOS UNIDOS.....	679.628
GRAN BRETAÑA.....	652.501
ALEMANIA.....	487.204
FRANCIA.....	92.039
ESPAÑA.....	5.793
OTROS PAÍSES.....	87.916

El siguiente rubro de consideración es el de locomotoras y equipo ferroviario, del que se importaron bienes por 726.048 dólares en 1911:

	DÓLARES COLOMBIANOS
ESTADOS UNIDOS.....	441.113
GRAN BRETAÑA.....	151.110
ALEMANIA.....	60.810
FRANCIA.....	8.890
OTROS PAÍSES.....	64.125

Otro rubro importante es el de las drogas y medicinas, que ascendió a 762.209 dólares en 1911:

	DÓLARES COLOMBIANOS
ESTADOS UNIDOS.....	327.832
FRANCIA.....	154.005
ALEMANIA.....	127.912
GRAN BRETAÑA.....	109.011
OTROS PAÍSES.....	43.449

En la clase denominada “Artes y oficios”, se importó mercancía por la suma de 702.856 dólares, y de los Estados Unidos provinieron bienes por 518.486 dólares. Los vinos y licores ascendieron a la suma de 628.595 dólares, de los cuales provenían 42.059 dólares de los Estados Unidos, 196.058 dólares de Francia y 78.232 dólares de Inglaterra. Alemania lideró el envío de vajillas y vidrio, seguida muy de cerca por los Estados Unidos. La importación de productos de papel ascendió a 453.701 dólares; de esta suma, 190.191 dólares corresponden a los Estados Unidos, mientras que Alemania está en el segundo lugar. La mitad de la maquinaria eléctrica y los equipos fue suministrada por los Estados Unidos.

CONDICIONES COMERCIALES ANTES DE LA GUERRA¹

Los métodos comerciales y de negocios en Colombia tienen muy pocas diferencias con aquéllos de la mayoría de los demás países latinoamericanos. La especialización no se ha adelantado aún, con la posible excepción del comercio de artículos de ferretería. Los comerciantes son los importadores mayoristas, los comerciantes al por menor, y los exportadores, todo bajo el mismo techo y en conjunto. Muchas de las firmas están usualmente constituidas por extranjeros establecidos en el país,

¹ Algunas partes de esta sección se basan en afirmaciones que aparecen en el libro *Colombia*, de Phanor J. Eder.

o son parientes de comerciantes extranjeros; entre ellos, los alemanes eran notorios antes de la guerra. Otro elemento numeroso e importante es el de los sirios, que son muy fuertes en la costa Caribe e incluso están invadiendo el interior en centros tales como Girardot, Honda, etc.

Con frecuencia los colombianos que se involucran en el comercio tienen éxito, van a los Estados Unidos y a Europa, donde se integran en el negocio como comisionistas generales para exportaciones e importaciones, o compran por su propia cuenta para sus sucursales en Colombia. Estos hombres se las arreglan para obtener una buena participación en los negocios colombianos. Las compañías colombianas establecidas en Nueva York han sido muy exitosas durante la guerra y se han convertido en un poderoso factor del comercio colombiano, pues tienen sucursales en todos los centros comerciales del país; incluso se involucran en negocios de transporte para facilitar sus negocios.

A excepción del banano de Santa Marta y de algunos productos especiales, casi todas las exportaciones del país van a las casas comisionistas de los Estados Unidos y Europa. Antes de la guerra, Nueva York, Londres y Hamburgo, en su orden, eran los principales mercados. Incluso una buena parte del oro, la plata y el platino iban a las mismas casas.

Las casas comisionistas que reciben y venden la mayor parte de las exportaciones colombianas también controlan una buena parte de las compras hechas por el país en el extranjero. Pocos mayoristas o productores han tenido éxito al establecer sucursales en Colombia, debido a las grandes distancias entre los diferentes centros comerciales del país, las dificultades de intercomunicación, etc. El volumen total de los negocios en cualquier línea no es suficiente para pagar los costos adicionales. Por esta misma razón, las casas comisionistas han controlado la mayoría de los negocios con Colombia, y el importador colombiano promedio prefiere entenderse con una o dos casas comisionistas confiables a través de las que puede hacer sus pedidos para diferentes clases de bienes, y ser atendidos a través de una o dos cuentas, simplificando así sus negocios y haciendo posible elegir entre una amplia variedad de mercados.

Desde la guerra ha habido en Colombia una marcada tendencia hacia una mayor especialización, y los comerciantes se están empeñando en contactar a los mayoristas y a los productores de ciertas líneas para las cuales hay demanda.

Las tiendas de prendas de vestir para hombre son algunas de las innovaciones comerciales, así como las sombrererías, los almacenes de calzado exclusivo, etc. Los almacenes de mayor tamaño se han especializado en textiles y, por supuesto, los textiles baratos de algodón representan hasta el 75 por ciento de sus inventarios.

Normalmente estos productores y mayoristas mantenían agentes en Colombia que estaban localizados en los diferentes centros de mayor actividad comercial. Estos agentes eran elegidos entre los comerciantes locales o entre los extranjeros ya establecidos en el país, quienes combinaban diversas líneas, además de manejar sus propios negocios, de modo que no estaban en posición de proporcionar la mejor atención a ninguna de las líneas que se les habían confiado.

Aunque antes de la guerra los Estados Unidos era el mayor comprador de productos colombianos, y el mayor proveedor de mercancía, se le dio poca atención al comercio colombiano por fuera de las casas comisionistas directamente interesadas en los negocios del país. Los productores estadounidenses rechazaban las agencias con frecuencia o exigían un pedido mayor de mercancía. En general, no se otorgaban créditos cuantiosos, no se permitía el transporte de animales vivos y no se hacían los envíos en consignación.

Antes de la guerra, las casas europeas tenían mayor aprecio por el comercio colombiano que los estadounidenses. No había muchos europeos establecidos en el país que estuvieran involucrados en el comercio -en contraste con los estadounidenses que eran prácticamente inexistentes-. Las casas europeas eran más generosas con los créditos, otorgaban seis e incluso nueve meses, y algunas veces hasta un año, o un plazo mínimo de 90 días. Las muestras se envían sin costo. Los europeos tenían un mejor conocimiento de las condiciones en Colombia, su preparación para el comercio extranjero era mucho mejor, prestaban más atención a los detalles del empaque, cobro, facturación, etc. y cooperaban mucho más. Los comerciantes colombianos tenían más bases para quejarse ante los productores norteamericanos y los exportadores, y preferían hacer negocios con Europa. Es significativo que la mayoría de las casas comisionistas en Nueva York, que lideran el comercio con Colombia, están constituidas por extranjeros -alemanes, antillanos, colombianos u otros americanos de origen español-.

CONDICIONES DESPUÉS DE LA GUERRA

Los comerciantes y los negociantes colombianos, acostumbrados a las relaciones con Europa de tiempo atrás, fallaron en su apreciación sobre el significado total de la situación económica de Europa después del armisticio. Ellos esperaban confiadamente que Inglaterra, Francia e incluso Alemania empezaran a hacer exportaciones, al igual que antes de la guerra, y durante 1919 se abstuvieron de comprar durante varios meses, esperando que sus antiguos proveedores europeos hicieran cotizaciones. Las compras durante la guerra se hicieron sobre todo en los Estados Unidos, aunque Gran Bretaña se

las arreglaba para mantener un comercio suficiente con Colombia, a pesar de la falta de tonelaje y de las restricciones al comercio en general. Sin embargo, aunque los comerciantes colombianos estaban interesados en muchos de los productos norteamericanos, preferían las antiguas líneas y costumbres; observaban con cuidado ambos mercados hasta que hubiera alguna reacción en el mercado local, pero la demanda activa por mercancía los obligó a hacer grandes pedidos a los Estados Unidos en 1919, de cara a un mercado especulativo y creciente. A excepción de los textiles (y se importaron más que nunca de los Estados Unidos), las principales compras por parte de Colombia, después del armisticio, se hicieron a los Estados Unidos.

Fue durante este tiempo de demanda activa en Colombia, luego de la reacción de los comerciantes colombianos que, en mayo de 1919, se dieron cuenta de la importancia y el valor de la cercanía a los mercados de Nueva York. No había tiempo que perder frente a los envíos desde Europa que tomaban seis meses, mientras que los envíos desde los Estados Unidos podían asegurarse en cuatro o seis semanas. Además, todos los saldos de la cosecha cafetera estaban en Nueva York, lo que facilitaba las operaciones financieras.

Los colombianos estaban tan seguros de que los envíos desde Europa se volverían a hacer inmediatamente, luego del cese de hostilidades, que muchos comerciantes cancelaron por cable sus pedidos con precios de guerra al enterarse del armisticio, y esperaban que los precios cayeran de una vez. El público en general también esperaba que los precios cayeran después de la guerra. Las compras de bienes adquiridos durante la guerra eran muy lentas (afectó, además, la cancelación por parte de los importadores), y los textiles se ofrecieron a precios muy bajos para acabar los inventarios. El recibo de notificaciones desde Nueva York, a través de telegramas, que informaban acerca de rebajas considerables en los precios de varias líneas de productos complicó aún más la situación, con el resultado de que las casas más antiguas y los comerciantes más conservadores no hicieron sus pedidos usuales para la época de la primavera, y las compras en Colombia o en casas colombianas se convirtió en un tema de especulación. Sin embargo, algunos pocos comerciantes perspicaces de la costa y de Medellín, entendiendo lo fundamental de la situación, hicieron grandes compras con los precios bajos inducidos por las cancelaciones en Nueva York, y más adelante obtuvieron una gran ganancia cuando el mercado colombiano reaccionó en mayo y en junio debido a la situación cafetera.

Luego de la reacción del mercado en mayo, los compradores del interior se desplazaron a la costa y a Medellín para comprar mercancías a cualquier precio; los inventarios se agotaron pronto, y los comerciantes se apuraron a hacer pedidos a Nueva York -en

muchos casos sin poder obtener la totalidad del surtido o la calidad requerida-, y en la mayoría de los casos se vieron forzados a aceptar menores cantidades de las que esperaban comprar para la demanda que existía en ese momento en el país. La necesidad debía suplirse con la demanda inmediata en Colombia para el comercio interior, pero en esto los comerciantes se vieron afectados debido a los lentos despachos, la falta de servicio marítimo de transporte de carga y, peor aún, las dificultades de transporte en el país durante esta agitada temporada.

Durante la guerra, los comerciantes colombianos encontraron que había muchos artículos denominados “especialidades norteamericanas” que se vendían muy bien en Colombia, y ellos estaban particularmente ansiosos por escoger nuevas líneas y nuevos artículos para comerciar. Las siguientes líneas se encuentran entre estas “especialidades norteamericanas” que tienen gran demanda:

RELOJES	ALAMBRE, DE PÚAS Y REDONDO
UTENSILIOS DE COCINA	CUBIERTOS
CONDIMENTOS	HERRAMIENTAS DE ZAPATERÍA
DROGAS Y QUÍMICOS PESADOS	MOLINOS DE MAÍZ
EQUIPO DE OFICINA (ARCHIVADORES, ARMARIOS, ETC.)	ARTÍCULOS ELÉCTRICOS
VITRINAS Y MATERIALES PARA VITRINAS	ROPA Y ACCESORIOS PARA CABALLEROS
ACEITES LUBRICANTES Y GRASAS	ARTÍCULOS DE FERRETERÍA Y CONSTRUCCIÓN – ACCESORIOS
ELECTRODOMÉSTICOS	

ESTADÍSTICAS DEL COMERCIO EN 1918

A continuación aparece, de modo resumido, el comercio extranjero de Colombia para 1918 (no están aún disponibles los ingresos de 1919):

CLASES DE COMERCIO	KILOS	VALOR
IMPORTACIONES:		<i>Dólares colombianos</i>
A TRAVÉS DE LAS ADUANAS.....	54.247.137	19.900.905
EN PAQUETES.....	390.739	2.133.099
TOTAL.....	54.637.876	22.034.004
EXPORTACIONES.....	¹ 234.702.2394	¹ 37.728.5593

¹ Se incluyen en estas cifras 9.492 kilos, por un valor de 98.611 dólares, que se exportaron en paquetes postales.

Es evidente, según la Tabla anterior, que el saldo a favor de las exportaciones ascendió a 15.694.556 dólares. Las exportaciones de 1918 pueden resumirse así:

COMERCIO EXTERIOR

POR GRUPOS			POR PAÍSES DE DESTINO		
GRUPOS	VALOR ¹	PORCENTAJE	PAÍSES	VALOR	PORCENTAJE
	<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>	
ANIMALES VIVOS.....	1.432.184	3.80	ANTILLAS HOLANDESA..	122.717	0.32
PRODUCTOS ANIMALES.....	3.090.378	8.19	FRANCIA.....	778.364	1.47
PRODUCTOS MINERALES.....	5.740.752	15.21	GRAN BRETAÑA.....	284.728	82.52
PRODUCTOS VEGETALES ²	25.784.369	68.34	ITALIA.....	21.443	2.06
PRODUCTOS MANUFACTURADOS.	1.524.527	4.04	PANAMÁ.....	1.649.769	.75
VARIOS.....	22.148	.06	ESPAÑA.....	554.764	.06
DINERO.....	35.589	.10	ESTADOS UNIDOS.....	31.134.005	4.38
PAQUETES POR CORREO.....	98.612	.26	OTROS PAÍSES.....	3.182.769	8.44
TOTAL.....	37.728.559	100.00	TOTAL.....	37.728.559	100.00

¹ Valores basados en precios obtenidos en el mercado exterior.

² Principalmente el café.

La Tabla que aparece a continuación muestra el peso y el valor de las importaciones hechas a Colombia, así como los impuestos recaudados, durante los últimos nueve años sobre los que hay estadísticas disponibles:

AÑOS	KILOS	VALOR	IMPUESTOS RECAUDADOS
		<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>
1910.....	90.721.516	17.385.040	7.431.657
1911.....	116.087.811	18.108.863	7.704.677
1912.....	135.819.367	23.964.623	9.322.860
1913.....	158.774.092	28.535.780	12.635.185
1914.....	127.752.061	20.979.229	9.554.386
1915.....	104.983.208	17.840.350	7.400.481
1916.....	115.215.155	29.660.206	11.387.212
1917.....	99.743.409	24.758.845	7.978.896
1918.....	54.637.876	22.034.004	4.880.002

La Tabla anterior muestra el año tope de 1913, antes de la guerra, durante el cual se importaron a Colombia 158.774 toneladas métricas de mercancía, por un valor total de más de 28.000.000 de dólares. Las importaciones disminuyeron gradualmente durante los años de guerra de 1914, 1915 y 1916, hasta el ingreso de los Estados Unidos a la guerra, pues luego las importaciones colombianas se redujeron a casi

una tercera parte en 1918. El gobierno recibió sólo cerca de la tercera parte de sus ingresos ordinarios por concepto de importaciones, y esto precipitó una crisis financiera. Se puede ver fácilmente que los altos precios pagados por las importaciones afectaron los retornos. En 1913, 158.774 toneladas métricas fueron tasadas en 28.535.779 dólares, mientras que en 1918 sólo se contabilizaron 54.637 toneladas por un valor de 22.034.004 dólares. A partir de estos datos parecería que el sistema *ad valorem* podría dar las respuestas que necesita el gobierno. La principal dificultad radica en la falta de valuadores experimentados y el temor de que este sistema de paso al fraude.

Las importaciones durante 1918, clasificadas por clases, fueron las siguientes:

Clases	Valor	Porcentaje	Clases	Valor	Porcentaje
	<i>Dólares colombianos</i>			<i>Dólares colombianos</i>	
ACEITES Y GRASAS.....	213.838	0.97	ELECTRICIDAD.....	275.382	1.25
PRODUCTOS ALIMENTICIOS.....	881.511	4.00	EXPLOSIVOS, ETC.....	130.588	.59
COMBUSTIBLES.....	915.282	4.15	INSTRUMENTOS MUSICALES.....	77.662	.35
ANIMALES.....	14.952	.07	FERROVIARIOS.....	707.726	3.21
AGRICULTURA, MINERÍA, ETC.....	854.966	3.88	MADERAS Y PRODUCTOS DE MADERA...	124.074	.56
ARTES, OFICIOS Y PROFESIONES.....	240.186	1.09	METALES Y PRODUCTOS DE METAL.....	2.320.769	10.53
ARMAS Y MUNICIONES.....	68.148	.31	PAPEL Y PRODUCTOS DE PAPEL.....	710.691	3.23
PINTURAS, BARNICES, ETC.....	192.884	.88	JABONES Y PERFUMERÍA.....	101.057	.46
VINOS Y LICORES.....	294.116	1.33	PLANTAS Y SEMILLAS.....	6.454	.03
VIDRIO, CRISTAL Y VAJILLAS.....	506.321	2.30	TEXTILES.....	9.587.893	43.52
CAUCHO, CELULOIDE, ETC.....	78.169	.35	TABACO Y PRODUCTOS DE TABACO.....	193.492	.88
CONCHA, HUESO, ETC.....	42.904	.20	VARIOS.....	35.573	.16
CUERO Y PRODUCTOS DE CUERO...	332.235	1.51	IMPORTACIONES - PAQUETES POSTALES	2.133.099	9.68
DROGAS Y MEDICINAS.....	994.032	4.51	TOTAL.....	22.034.004	100.0

Como puede apreciarse, las importaciones en paquetes postales constituyeron cerca del 10 por ciento del total de las importaciones; estaban formadas sobre todo por telas lujosas, ropa para hombre y para mujer, etc. El mayor porcentaje estuvo en los textiles siendo más del 43 por ciento del total de las importaciones. En años anteriores este porcentaje había sido más alto, y a veces llegó a ser hasta el 60 por ciento.

El siguiente es un resumen de las importaciones en 1918, según los países de origen:

COMERCIO EXTERIOR

PAÍSES	VALOR <i>Dólares colombianos</i>	PORCENTAJE	PAÍSES	VALOR <i>Dólares colombianos</i>	PORCENTAJE
CUBA.....	35.592	0.16	PANAMÁ.....	482.181	2.19
ANTILLAS HOLANDESAS...	45.862	.21	ESTADOS UNIDOS.....	330.480	1.50
FRANCIA.....	195.203	.88	OTROS PAÍSES.....	1.814.871	8.24
GRAN BRETAÑA.....	12.497.707	56.72	TOTAL.....	22.034.004	100.0
ITALIA.....	697.472	3.17			
PAÍSES BAJOS.....	5.934.636	26.93			

POSICIÓN DE LOS ESTADOS UNIDOS EN EL COMERCIO COLOMBIANO

Del total de las exportaciones, que ascendieron a 37.728.559 dólares colombianos, los Estados Unidos recibieron en 1918 exportaciones por 31.134.004, equivalentes al 82.52 por ciento. El total de las importaciones, fué de 22.034.004 dólares colombianos, de este total los Estados Unidos participaron con por un valor de 12.497.707 dólares, fue el equivalente al 56.72 por ciento. Del total de las importaciones, los Estados Unidos suministraron el 56 por ciento en 1917, y el 53 por ciento en 1916. Los Estados Unidos recibieron el 92 por ciento de todas las exportaciones en 1916 y el 89½ por ciento en 1917.

El principal rubro que entra en competencia con los Estados Unidos en el comercio es el de los textiles baratos de algodón provenientes de Inglaterra, que suministró 2.857.956 kilos de estos artículos en 1918, avaluados en 5.033.570 dólares colombianos -que representan casi la totalidad de los envíos de Gran Bretaña hacia Colombia-.

ARANCELES E IMPUESTOS A LAS IMPORTACIONES

INTRODUCCIÓN: CONSIDERACIONES GENERALES

Los impuestos a las importaciones de Colombia son específicos y se tasan sobre el peso bruto de las mercancías, incluidos los empaques, las cajas, etc. Las importaciones se dividen en una serie de grupos para su clasificación arancelaria (ver el *Código de Aduanas de Colombia*). Los impuestos a las importaciones sobre las mercancías importadas a través de los canales usuales de carga no se tasan ahora dependiendo del artículo de más alto valor incluido en un paquete con mercancía variada, como se hacía antes. Se ha cambiado la ley de modo que permita envíos mezclados en el mismo contenedor. Las cajas son abiertas e inspeccionadas en las aduanas en los puertos de entrada, y los bienes se clasifican según las facturas y las listas de empaque que se suministran con ese fin. El peso del contenedor o del empaque se divide proporcionalmente entre las diferentes clases de artículos para determinar los impuestos correspondientes. Antes de que esta reforma fuera puesta en práctica, una máquina, que está hecha principalmente de hierro fundido, pero tiene accesorios de cobre incorporados, se evaluaba según el alto valor de los aditamentos de cobre encontrados en ella. Sin embargo, el cambio mencionado no se aplica aún a los envíos por paquetes postales, en los que la mercancía se evalúa según el valor más alto -esto es, el valor más alto para cualquier grupo del contenido de los mismos- (ver página 442).

El sistema fundamental para recaudar los impuestos a las importaciones sobre el peso bruto, independientemente del valor, impone un impuesto fuerte y un obstáculo oneroso para el comercio en general.

Existe la intención de proteger las nacientes industrias que existen en Colombia. La harina, los zapatos, los productos de algodón, el trigo, el azúcar, etc., están protegidos mediante un alto impuesto a la importación, el cual, en vista del reducido volumen de producción local en muchas de estas líneas, realmente actúa en contra del público al traer consigo un incremento en el costo, debido a que los precios de los productos locales están en relación directa con la competencia impuesta por los productos importados. Por ejemplo, el impuesto a la importación de trigo se incrementó para

1918 con la idea de estimular la industria local, que florece en la sabana de Bogotá. El resultado fue que las ciudades de la costa no podían volver a importar trigo y, aún más, tampoco podía llevarse desde Bogotá debido a los altos costos para la carga por el río Magdalena, así como el daño que sufriría en el trayecto debido al clima. El resultado fue una escasez de harina en la costa, así que la ley debió modificarse y el impuesto fue reducido lo suficiente para permitir que la costa continuara importando trigo desde los Estados Unidos para molerlo y convertirlo en harina.

De tiempo en tiempo ha habido movimientos para asegurar la modificación del sistema actual, pero el gobierno ha sido renuente a hacerlo. Se discute que si el sistema *ad valorem* se adoptara sería necesario (y el país no estaría en condiciones de asumirlo) que el costo del recaudo y administración aumentarían, y que la evasión del pago sería más usual que ahora. El único impuesto *ad valorem* vigente es sobre las piedras preciosas, que pagan el 10 por ciento.

Todos los otros bienes están organizados en 16 grupos, o clases, y los impuestos van desde el mínimo de 1 centavo por kilo (peso bruto), como en el caso de la maquinaria. Los productos enlatados están prácticamente excluidos, así como otras muchas líneas. Los zapatos ordinarios pagan la misma tasa que los zapatos de la mejor calidad, y lo mismo aplica para otras clases. Muchos artículos están exentos de impuestos, tales como el equipo ferroviario y los materiales, los equipos de enseñanza, los libros para los colegios, los materiales de construcción, los animales vivos para su crianza, etc.

La factura y los requisitos técnicos son complicados y difíciles de cumplir y entender, mientras que las violaciones traen como consecuencia multas más bien onerosas. Hay un sistema de moda al pagar a quien denuncia un fraude (o un error) la mitad de los ingresos por los impuestos y las multas, y el resultado es que se aprovecha el menor descuido o error en relación con la declaración de las importaciones. Se aconseja a los exportadores cumplir estrictamente las instrucciones del cliente colombiano en cuanto a la declaración de la mercancía en las facturas consulares; ellos hacen un estudio minucioso de todas las clasificaciones y, en caso de conflicto, están en mejor posición para asegurar una clasificación más favorable y un fallo por parte de los funcionarios en el puerto de entrada. Ellos tienen la última palabra y están en mejores condiciones para asumir esa responsabilidad. Siendo tan altos los impuestos, es esencial que los comerciantes puedan estudiar los aranceles en Colombia, de modo que establezcan precios adecuados a los productos y competir con ellos. Los exportadores deben acatar las instrucciones de facturación siempre.

Existen las siguientes sobretasas: 2 por ciento para el fondo de conversión, 5 por ciento para las carreteras, 3 por ciento para las facturas consulares (la del paquete postal es del 5 por ciento).

Algunos puertos tienen diferentes tablas. Tumaco paga solamente el 50 por ciento de las tasas de origen.

Los bonos del tesoro se aceptan como parte de pago de los impuestos a las importaciones. Estos bonos se venden hasta el 30 por ciento por debajo de la paridad y son comprados por los comerciantes y los bancos locales, y luego se utilizan para el pago de impuestos a las importaciones. Los bancos compran estos bonos, que han sido emitidos en pago de los salarios del gobierno, en las obligaciones para los subsidios a los ferrocarriles, etc., y los venden al comerciante obteniendo una ganancia en la transacción. Las tasas de cambio varían según la oferta y la demanda locales. De este modo, los comerciantes pueden hacer un ahorro considerable.

En 1914 los impuestos aduaneros se redujeron un poco mediante nuevas leyes reformadas. En un análisis de las reducciones se encontró que, durante un período de dos años, el valor promedio por 100 kilos de mercancía importada bajo la antigua ley era de \$17.59, mientras que bajo la nueva ley será de \$16.74. El impuesto promedio recaudado con el arancel anterior era de \$7.36 por ciento por 100 kilos, y bajo las nuevas tasas es de \$6.83 -una disminución del 6 por ciento en el impuesto promedio recaudado sobre todas las exportaciones-. Esta reducción en los ingresos fue, sin embargo, más que compensada por las tasas incrementadas sobre los aceites y las grasas, los productos de algodón, la harina, etc. El impuesto promedio sobre todas las importaciones ascendió al 42 por ciento de su valor.

También se notó que las importaciones han disminuido en el caso de los artículos más costosos, que pagan impuestos más bajos en proporción a su valor, y que el valor de la mayoría de las importaciones ha aumentado en los países de origen, indicando que si los precios hubieran continuado iguales habría habido incluso una mayor reducción en los impuestos recaudados.

Debido a que todos los impuestos a las importaciones se tasan sobre el peso bruto de todo el paquete, cada libra de peso innecesario que se utiliza en los contenedores, en el empaque, etc., se traduce en una pérdida muerta para el comprador, o en un aumento en el costo.

En segundo lugar, debe tenerse en cuenta que cuando un paquete contiene artículos que pagan diferentes tasas de impuestos -siendo considerado un paquete "mezclado"- todo el paquete se avalúa a la tasa del artículo con la mayor tasa, *a menos que el peso neto de cada artículo sea estipulado por separado en la factura consular, y el peso del empaque o contenedor se registre por separado, para calcular el peso bruto total*. Lo mejor que se puede hacer es empaquetar los artículos que tienen impuestos diferentes para su importación por separado.

DESARROLLO DEL SISTEMA ACTUAL DE ARANCELES

Los aranceles actuales de Colombia fueron adoptados el 6 de diciembre de 1913. Antes de esa fecha los aranceles dividían las importaciones en 16 clases, y sobre cada una de ellas se aplicaba una tarifa arancelaria.

Los nuevos aranceles incorporaron específicamente las alzas ocasionadas por la sobretasa del 70 por ciento impuesta en 1905. Contemplaba, además, el incremento de otros aranceles, sobre todo el arroz, el té, la harina, el trigo, la mantequilla, las máquinas de coser, los instrumentos para laboratorio y la ropa confeccionada. También se incluyeron tarifas separadas para cada artículo, organizados en 26 grupos con subdivisiones. Los artículos no especificados en el arancel tienen un gravamen *ad valorem* del 60 por ciento. Sin embargo, este impuesto no se aplica a los artículos que el Jurado de Aduanas decide que bien pueden asimilarse a artículos que están especificados dentro del arancel.

Colombia tiene una ley general que estipula que los cambios en las tarifas de los aranceles deben hacerse de manera gradual. De esta forma, los incrementos adoptados en el arancel el 6 de diciembre de 1913 se aplicaron en tres cuotas mensuales, empezando un mes después de la aprobación de la ley y, por ende, entraron en plena vigencia el 6 de marzo de 1914. Las reducciones se pospusieron tres meses, y luego se dividen en 10 cuotas iguales. Así, el 6 de marzo de 1914, se eliminó una décima parte de la diferencia entre la tarifa antigua y la nueva, y se llevó a cabo una reducción similar cada mes hasta que el nuevo arancel entró en vigencia el 6 de diciembre de 1914, exactamente un año después de la aprobación de la ley.

Una ley del 19 de diciembre de 1916 contempla un número importante de cambios en las clasificaciones y en los impuestos a las importaciones estipulados en la ley de 1913. En 1919 el Congreso Colombiano aumentó los impuestos de aduanas sobre algunas importaciones.

IMPUESTOS ADUANEROS Y TARIFAS

Además de los aranceles propiamente dichos, hay una sobretasa del 2 por ciento de los impuestos y otras tarifas adicionales, así: descargue y transporte a la bodega, bodegaje (si la mercancía no se ha retirado en un lapso de 15 días), impuestos de timbre sobre los manifiestos y las facturas consulares, tarifas por corretaje, impuestos a los ingresos fiscales sobre ciertos artículos, y un impuesto fluvial sobre la mercancía transportada por el río Magdalena hacia el interior del país.

Sobretasa

Debido a que la sobretasa del 70 por ciento de los impuestos ordinarios se incorporó a la tasa prescrita por la ley de 1913, ésta dejó de cobrarse por separado, pero aún está vigente el cobro de una sobretasa del 2 por ciento de los impuestos.

Tarifas aduaneras

Un navío que entre a un puerto colombiano está sujeto al cobro del impuesto al tonelaje, cuotas por el servicio de fero, así como los honorarios consulares sobre el manifiesto. Mientras que las cuotas por el servicio de fero se calculan sobre el tonelaje registrado, el impuesto al tonelaje se fijó en \$2 por 1.000 kilos de mercancía descargada en el puerto colombiano. Los honorarios consulares ascienden a un octavo del 1 por ciento del valor declarado en el manifiesto consular. Mientras que todos estos impuestos se cobran sobre el navío, sin duda las tarifas para la carga influyen y, de esta manera, afectan indirectamente al importador.

El importador debe pagar directamente un impuesto de timbre sobre el manifiesto que presenta. El documento debe ser cuadruplicado, y cada juego de formularios cuesta 10 centavos. A tres de esas copias se les deben adjuntar tres sellos por la suma de 80 centavos cada uno, de modo que el total para el manifiesto presentado por el importador es de \$2.50. También deben adjuntarse a la factura consular, que acompaña el manifiesto, estampillas por 40 centavos.

La misma compañía que tiene la concesión del puerto en Cartagena opera el ferrocarril entre el puerto y la ciudad. Se cobra \$1.40 por el descargue y transferencia de una tonelada de mercancía desde el barco hasta la bodega de la compañía ferroviaria en la ciudad.

No es obligatorio el almacenamiento en la aduana. Tampoco hay cobro si los artículos son retirados dentro de un período fijado por el recaudador de la aduana no mayor a 15 días. Si la mercancía no es retirada dentro del plazo estipulado, se cobran las siguientes tarifas por bodegaje: 2 centavos por paquete que no supere 75 kilos de peso por cada uno de los primeros treinta días; 5 centavos por paquete para cada uno de los siguientes 90 días; y de ahí en adelante 10 centavos por paquete hasta que se cumpla un año desde la fecha de la importación de los artículos. Si no se retiran en ese plazo, se ponen a la venta en subasta pública.

Las tarifas ordinarias de almacenamiento en la aduana se aplican únicamente a la mercancía depositada antes del pago de los impuestos. Según un decreto del 3 de diciembre de 1917, los artículos cuyos impuestos han sido pagados pueden permanecer en la bodega de la aduana por un tiempo razonable que no exceda de 15 días. Después de

este plazo se cobrará el bodegaje. La tarifa por este concepto se fijó por un decreto del 11 de marzo de 1918 en \$0.20 por tonelada métrica y por cada día (después del tiempo permitido) que la mercancía esté almacenada.

Los agentes aduaneros usualmente cobran de \$3 a \$5 por cada envío y, además, hay un cobro de 10 centavos por paquete, por abrirlo y examinar los artículos en la aduana.

PROCEDIMIENTOS ADUANEROS

Requisitos consulares

Un análisis de los requisitos consulares puede consultarse en la página 505.

Necesidad de tener cuidado en el diligenciamiento de las facturas

El cónsul Isaac A. Manning hace gran énfasis en la necesidad de tener sumo cuidado en el diligenciamiento de las facturas de las mercancías que van a la República de Colombia.

Cuando la mercancía importada a Colombia ha sido declarada con errores con el fin de evadir el pago de los impuestos aduaneros correspondientes, ésta no puede ser abandonada por el importador en la aduana. Se responsabiliza al importador del pago de los impuestos sobre esa mercancía a la tasa que corresponda, y además debe responder con una multa.

Si el importador, como consecuencia del descubrimiento del fraude, intenta abandonar la mercancía, ésta se vende en subasta y si no se obtiene el valor del impuesto, el dueño de los artículos debe responder por la diferencia.

Envíos “al portador”¹

La ley aduanera colombiana autoriza el retiro de la mercancía de la aduana mediante la presentación de una factura consular certificada, con cuatro copias del manifiesto aduanero que el importador, o su representante, debe diligenciar y firmar. Además, se necesita la presentación del conocimiento de embarque para este propósito. El retiro de la mercancía debe hacerse dentro de los cinco días siguientes al recibo de la mercancía en la aduana.

Si el importador no recibe su copia de la factura, puede solicitar al recaudador aduanero que emita una copia adicional de la factura certificada y se le cobra una pequeña cantidad de dinero por el papel sellado.

¹ Por Isaac Manning, cónsul norteamericano.

Las consignaciones “al portador” no están organizadas por las leyes fiscales colombianas, y la única manera como estos envíos pueden hacerse es mediante su consignación, según un acuerdo previo entre un banco, o los agentes importadores del importador y otro banco o agente importador. Lo usual entre los exportadores norteamericanos y europeos es enviar la mercancía directamente al importador y si se debe presentar un documento bancario para la aceptación del pago del despacho a Barranquilla, esto se hace a través de un banco. La casa sobre la que se hace el giro debe aceptarlo de acuerdo con el contrato con el exportador o, de no hacerlo, afectará su crédito.

Los exportadores norteamericanos que hacen sus negocios con Colombia encuentran esta norma aceptable, si no totalmente satisfactoria y siguen haciendo negocios rentables con los comerciantes colombianos sobre la base de lo ya mencionado.

Aunque sería posible lograr una reforma a las leyes aduaneras, de modo que se requiriera el conocimiento de embarque certificado antes de enviar la mercancía, esto traería como resultado otras complicaciones, incluso la confiscación de la mercancía por parte del gobierno debido al no retiro de la mercancía dentro del lapso específico de los cinco días. Mucha de la mercancía que se quiere llevar al interior del país debe ser retirada por agentes aduaneros antes de que el correo salga de Barranquilla hacia el interior del país. Si el retiro de la mercancía con destino a Bogotá, Medellín, etc., tuviese que esperar la aceptación del giro por parte del importador en esos lugares, en muchos casos significaría una demora de por lo menos dos meses para que la mercancía llegue a su destino.

Según el artículo 12 de las normas aduaneras, promulgadas el 9 de diciembre de 1915, se estipula que al remitente que haya hecho declaraciones fraudulentas en las facturas se le prohibirá, en adelante, hacer declaraciones sobre envíos a Colombia y, por lo tanto, los cónsules se abstendrán de certificar cualquier factura que este remitente presente en adelante.

Manifiestos

En el término de 24 horas, luego del ingreso de una nave al puerto colombiano, el capitán o consignatario del barco deberá presentar un manifiesto al recaudador aduanero y solicitar el permiso para descargar. En las siguientes 48 horas -esto es, 72 horas después del arribo de la nave- el importador debe presentar un manifiesto (o entrada) por cuadruplicado “que incluirá los mismos datos de la factura consular”. Si el ingreso no se hace dentro de las 72 horas permitidas, se impondrá una multa del 10 por ciento. Sin embargo, luego del pago de esta multa, los artículos pueden permanecer en la bodega de la aduana, por lo menos en Cartagena, por un año sin cargos adicionales. En cada una de las tres copias

del manifiesto debe fijarse una estampilla de 80 centavos, y en la factura consular anexa una estampilla de 40 centavos. Debido a que el juego de documentos tiene un valor de 10 centavos, el conjunto de los gastos de la declaración es de \$2.90.

No se requieren otros documentos para el ingreso de mercancías. La presentación del conocimiento de embarque no es un requisito, siendo suficiente prueba de propiedad la factura consular. Incluso si el importador no ha recibido la factura consular, éste puede obtener una copia de la que ha enviado el cónsul a la aduana por un valor de \$1 en papel sellado y el nuevo pago del costo de la preparación del documento.

Si no se ha recibido factura alguna por parte del recaudador o del importador, debe pagarse una multa del 25 por ciento del valor de los impuestos sobre la totalidad de la carga.

El manifiesto no sirve únicamente como registro de la transferencia de los bienes desde el barco para entregarlos en custodia a la aduana, sino que también es el documento que se utiliza para el avalúo de los bienes y la liquidación de los impuestos.

Avalúo y multas

Si se encuentra que el manifiesto se ajusta a la factura consular, el recaudador aduanero nombra un valuador, un pesador y otro empleado que haga la revisión. El valuador escribe cualquier diferencia en el manifiesto.

Si se encuentra que el peso real de la mercancía es menor al registrado en el manifiesto, y la diferencia no es superior al 15 por ciento, el impuesto se calcula sobre el peso real y no sobre el peso (mayor) declarado. Si el peso declarado supera el peso real en más del 15 por ciento, o si el peso real supera el peso declarado en más del 10 por ciento, se impone, sobre la diferencia, una multa equivalente al 20 por ciento de los impuestos.

Si al hacer la revisión de la mercancía se encuentra que los artículos están sujetos a una tasa mayor de la declarada en la factura, el importador debe pagar, además de los impuestos ordinarios sobre los bienes hallados por el valuador, una multa equivalente al doble de la diferencia en los impuestos.

Si se descubre que la descripción de los bienes no es correcta en más de dos paquetes, todos los paquetes deben abrirse, y si la declaración falsa afecta más de cinco paquetes en el envío, la multa normal es incrementada en la mitad.

Si la factura contiene bienes gravables con diferentes tasas, se debe mostrar el peso de cada artículo por separado. Si no se hacen cada paquete amparado por la factura deberá abrirse y se aplicará un incremento del 5 por ciento en los impuestos. En cada caso las normas aduaneras se refieren a las diferencias entre la “factura” y los hallazgos

hechos por el valuator. Esto recuerda la correspondencia exacta que debe existir entre la factura y el manifiesto.

Liquidación y pago de impuestos

Una vez termina el avalúo, el liquidador calcula todos los impuestos de importación y demás tarifas en la cuarta copia del manifiesto. Si se ha incurrido en más de una multa, cada una se calcula sobre la suma de los impuestos pertinentes; la primera multa no se añade a los impuestos para que sirva como base para calcular la siguiente. El manifiesto, sobre el que se liquidan las multas, se entrega al importador quien, una vez hecho el pago, obtiene un recibo sobre el manifiesto por parte del cajero.

A los importadores que tienen un volumen considerable de trámites con la aduana se les da un plazo de tiempo de modo que puedan posponer el pago de los impuestos por 15 días. En ausencia de este plazo, los impuestos deben pagarse en efectivo.

Apelaciones

Las apelaciones pueden elevarse, dentro de los seis días siguientes a la liquidación de los impuestos, al Jurado de Aduanas, que está conformado por el ministro de finanzas, otro funcionario del gobierno y un hombre (del sector privado) que elige cada dos años la Cámara de Representantes. Se requiere que el importador haga un depósito de la suma liquidada de los impuestos.

Las funciones de la junta son decidir las apelaciones sobre las multas impuestas por los recaudadores aduaneros, decidir sobre la clasificación que debe aplicarse a todas las aduanas hasta que las sustituya una ley del Congreso, y elaborar el reporte anual al Congreso sobre todos los asuntos decididos.

Exención de impuestos

Hay normas especiales vigentes para asegurar la rigurosa aplicación de las leyes o decretos concernientes a las exenciones de los impuestos o a las tasas reducidas de los mismos. Para poder acceder a suministros para minería, por ejemplo, a la tasa reducida que se aplica para este caso, es necesario proporcionar pruebas mediante una certificación del gobernador del departamento que incluya la localización de la mina, especificando que los suministros están destinados exclusivamente para su operación.

Los artículos que gozan de exenciones deben facturarse por separado de los artículos que no las tienen. Tales artículos, si son importados en paquetes postales, pierden su derecho de ingreso libre.

Admisión temporal

Las prendas de vestir, la maquinaria, los instrumentos musicales y otros efectos de las compañías musicales o de teatro pueden importarse con libertad bajo fianza a la presentación de una factura que contenga un listado completo de los artículos. Si alguno de estos artículos que ingresa no se encuentra en el momento de su re-exportación, debe pagarse el correspondiente impuesto de importación.

De alguna manera, se aplican normas similares para el libre ingreso de instrumentos científicos importados por expediciones científicas de exploración. Para obtener su ingreso libre deben presentarse las credenciales oficiales al Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, así como la información sobre el itinerario propuesto, y cualquier otro dato que deba entregarse al gobierno.

La manera como puede lograrse el libre ingreso de las muestras se indica en la página 530.

Importaciones en paquetes postales

Las importaciones en paquetes postales deben acompañarse de una factura que, sin embargo, no es necesario que esté certificada por el cónsul colombiano. En todas esas importaciones se impone una sobretasa del 5 por ciento en lugar de la tarifa consular sobre las importaciones enviadas como carga. Este impuesto, a diferencia de los impuestos ordinarios sobre las importaciones, se calcula sobre el valor en factura de los artículos importados, excluidos los costos de transporte y similares. Si el destinatario desea el despacho inmediato de los bienes recibidos por paquete postal, pero no está en capacidad de presentar la factura debido a su pérdida o demora, se fijará el valor mediante un avalúo. Después del pago del impuesto del 5 por ciento, no se hará ninguna corrección si el importador presenta más adelante la factura con un menor valor que aquél sobre el cual se basó el impuesto.

La moneda de oro, que no requiere de honorarios consulares cuando se envía por los canales comerciales ordinarios, también está exenta de esta sobretasa del 5 por ciento cuando se importa en paquetes postales.

Las importaciones en paquetes postales se gravan de manera uniforme según el arancel ordinario; la reducción permitida sobre las importaciones a través de canales comerciales que ingresan a ciertos puertos, ya no cubre estas importaciones.

Si los artículos gravables con diferentes tarifas arancelarias se envían en el mismo paquete, todos son gravables a la tasa del artículo que pague la más alta tasa del impuesto de importación. Sólo las muestras sin valor comercial pueden estar exentas de este impuesto

cuando se transportan a través del correo. Las muestras unitarias de guantes, medias de mujer o puños de camisa sólo serán exentas si están mutiladas y se considera que no pueden utilizarse. Esta norma se promulgó debido a la queja de ciertos importadores que buscaban evadir el pago de los impuestos aduaneros mediante la importación de estos artículos en diferentes envíos.

El gobierno también ha decidido que los artículos a los que se les ha concedido la exención la pierdan si son importados a través del correo. El caso especial que dio lugar a esta decisión fue el de la importación de suministros, implementos y artículos diversos utilizados en una fábrica de fósforos, a los que se había concedido la exención especial de los impuestos aduaneros. El ministro de finanzas decidió que el transporte libre debía permitirse únicamente para los artículos importados a través de la aduana, debido a que sólo los funcionarios aduaneros estaban en capacidad de aplicar estrictamente las normas que regulaban la reducción de impuestos. La norma se relaciona con la importación de materiales por tren o navegación, a compañías productoras cuya exención especial del impuesto se ha acordado, por lo que el impuesto es pagable a la tasa ordinaria a menos que la importación se haga a través de la aduana.

INGRESOS INTERNOS E IMPUESTO FLUVIAL

Además de los impuestos a las importaciones y las tarifas aduaneras, hay algunos impuestos internos sobre el tabaco, las bebidas, la perfumería y los naipes. A continuación se presenta una lista completa de los impuestos internos, que gravan el peso bruto y que se pagan mediante estampillas fijadas a los empaques:

(DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

ARTÍCULOS		Dólares colombianos
TABACO:		
HOJA, PARA FUMAR O MASCAR, IMPORTADO.....	POR KILO	0.80
CIGARRILLOS, IMPORTADOS O CON TABACO IMPORTADO.....		
POR PAQUETE QUE NO EXCEDA 30 GRAMOS.....	POR PAQUETE	.02
POR CADA 15 GRAMOS ADICIONALES, O FRACCIÓN DEL MISMO.....	POR PAQUETE	.01
CIGARROS, IMPORTADOS O HECHOS CON TABACO IMPORTADO.....	POR KILO	1.00
LICORES IMPORTADOS:		
BRANDY, GINEBRA Y OTROS LICORES DESTILADOS, QUE CONTENGAN MÁS DEL 22 POR CIENTO DE ALCOHOL		
POR BOTELLA, QUE NO EXCEDA 200 GRAMOS	POR BOTELLA	.10
POR CADA 200 GRAMOS ADICIONALES O FRACCIÓN DEL MISMO.....	POR BOTELLA	.10

Continúa...

Viene...

ARTÍCULOS		Dólares colombianos
VINOS IMPORTADOS:		
TINTOS O BLANCOS, EN CAJAS, TONELES O GARRAFONES		
CON MENOS DEL 15 POR CIENTO DE ALCOHOL.....	POR KILO	.02
CON MÁS DEL 15 Y MENOS DEL 22 POR CIENTO DE ALCOHOL.....	POR KILO	.05
VINOS TINTOS CON CUERPO, TALES COMO OPORTO, MOSCATEL, MÁLAGA, JEREZ Y VERMOUTH...	POR KILO	.05
VINOS ESPUMOSOS QUE TENGAN MENOS DE 22 POR CIENTO DE ALCOHOL.....		
TINTOS.....	POR KILO	.10
BLANCOS O AMARILLOS.....	POR KILO	.20
CHAMPAÑA.....	POR LITRO	1.00
CERVEZA IMPORTADA.....	POR KILO	.05
EXTRACTOS FERMENTADOS PARA LA PRODUCCIÓN DE CERVEZA.....	POR KILO	.02
GINGER ALE, CIDRA Y BEBIDAS FERMENTADAS SIMILARES.....	POR KILO	.10
PERFUMERÍA CON ALCOHOL, IMPORTADA O DOMÉSTICA, INCLUSIVE COSMÉTICOS, TALCOS, AGUAS Y DENTÍFRICOS, PRECIO AL DETAL POR KILO (EMPAQUE INCLUIDO)		
NO MÁS DE 10 PESOS.....	POR KILO	.50
MÁS DE 10 Y NO MÁS DE 50 PESOS ¹	POR KILO	2.50
MÁS DE 50 PESOS ¹	POR KILO	5.00
NAIPES, EN PAQUETES QUE NO EXCEDAN 52 CARTAS.....	POR PAQUETE	.20

¹. Los jabones perfumados no están gravados con estos impuestos.

Los envíos con destino a lugares en el interior de Colombia y transportados por los ríos navegables se gravan con un “impuesto fluvial”. Las tasas vigentes, fijadas por el Decreto 4 de 1914, son mucho más altas que las anteriores. La tasa actual sobre la mayoría de las importaciones es de \$4 por tonelada métrica. Para las exportaciones, a excepción del marfil vegetal, maderas para construcción y maderas colorantes, maguey, palmas y productos similares, para la producción de tela o de sogas, el impuesto es de \$1.60 por tonelada métrica. El aumento de la tasa afecta a algunas de las principales exportaciones de la cuenca del Magdalena, tales como café, cueros, sombreros panamá, plantas medicinales y asfalto. Debido al incremento en el impuesto fluvial, y al hecho de que los impuestos aduaneros en Colombia se recaudan sobre el peso bruto, quienes envían mercancía al interior del país notarán la ventaja de combinar poco peso y resistencia en el empaque de sus mercancías.

Luego de la abolición del monopolio del consumo de la sal, este producto se gravó para aquella producida por miembros del sector privado entre 25 y 45 centavos por arroba (25.35 libras), según su calidad. La sal para exportación quedó exenta de este impuesto.

MARCAS Y PATENTES

La importancia de las marcas en el comercio colombiano se ha señalado. Debe tenerse cuidado al registrar marcas, y debe hacerse antes y no después de iniciar las exportaciones. Las normas para Colombia aparecen a continuación:

Oficina de registro. Ministerio de Agricultura y Comercio, Bogotá

Duración. Veinte años; renovable.

Tarifas. Registro de marca, 25 dólares colombianos; renovación, 30 dólares; legalización y traducción del poder, 4.50 dólares; publicación de la solicitud y certificado, 5 dólares. (Dólar colombiano = \$0.9733 dólar norteamericano.)

Trámites de registro. La solicitud debe hacerse en papel sellado de 20 centavos; debe determinar la marca distintiva que se adopta, los productos que deben llevarla, el lugar de producción, el nombre y la dirección del solicitante. También deben presentarse por lo menos tres copias de la marca, cada una con una estampilla de 20 centavos, y una plancha metálica de no más de 12 por 12 centímetros, y un recibo que demuestre que la tarifa se ha pagado. La solicitud debe publicarse tres veces en la *Gaceta Oficial*. La marca puede registrarse después de 60 días. El certificado de registro también debe publicarse tres veces. Si el registro no se otorga, se hace la devolución de la mitad de la tarifa. También hay tres clases de marcas -manufactura, comercio y agricultura-, pero una marca registrada en una clase no puede registrarse en otra por una persona diferente.

El registro debe hacerse a nombre del productor y no del agente. Usualmente, en la medida en que una agencia exclusiva perdure, no habrá problemas, pero si la agencia se cambia o se hacen arreglos diferentes de distribución, el interesado podrá darse cuenta que el antiguo agente tiene la posibilidad de impedir la importación de bienes bajo la marca, a excepción del momento en que se le consignan, según sus propias determinaciones.

En una marca para el comercio colombiano el diseño que se basa en un animal o ave conocidos, por ejemplo un cocodrilo, un sapo, una culebra, un loro, una palma, una canoa, o algún otro objeto usual en Colombia, es mejor que cualquier otro diseño geométrico, independientemente de qué tan sencillo sea.

Las leyes colombianas garantizan el derecho a la propiedad de patentes de inventos. Todos los ciudadanos o extranjeros que inventen o perfeccionen una máquina, un dispositivo mecánico, la combinación de ambos, o un nuevo método de utilidad para la industria, el arte o la ciencia, o cualquier producto manufacturado o producido industrialmente, pueden obtener del gobierno una patente que garantice al inventor los derechos por un término de 20 años -sea para él mismo o para cualquiera que represente sus derechos- para la producción exclusiva, la venta y el uso de su invento o mejora.

A los inventores que ya han obtenido patentes en países extranjeros y que solicitan derechos de patente en Colombia, se les concede, siempre y cuando el objeto inventado o descubierto no sea de conocimiento público. Cuando se ha otorgado la patente para el invento o artículo ya patentado en países extranjeros, el privilegio que concede el gobierno colombiano se interrumpe una vez que la vigencia de la patente extranjera expira.

La solicitud de derechos de patente debe hacerse ante el ejecutivo, y debe declararse, de modo detallado, en qué consistiría la patente y el período para el cual se solicita. Una vez se obtiene la patente, cualquier falsificación o cualquier acto cometido contra la propiedad de los artículos o los inventos patentados, constituye un delito menor que la ley castiga como corresponde, y que da al dueño de la patente motivo para reclamar y obtener daños y perjuicios. (Ver la Ley No. 35 de 1869 y el Decreto No. 670 de 1907.)

La protección de las marcas relacionadas con el comercio, la industria y la agricultura está regulada por la Ley 110 de 1914. De acuerdo con esta norma, cualquier persona, ciudadana o residente legal, colombiana o extranjera, goza del derecho de diferenciar sus artículos a nivel de manufactura, índole comercial o agrícola, mediante una marca especial y a registrar esa marca. Hay dos clases de marcas, (1) “nacionales”, que son aquéllas que se solicitan y se registran primero en Colombia; y, (2) extranjeras, que son aquéllas registradas en Colombia después de su primer registro en un país extranjero. Ambas gozan de los mismos privilegios.

Cualquier denominación, señal o letrero que diferencie cualquier producto industrial o agrícola puede utilizarse como una marca. Pero cualquier letrero o señal que sea igual a uno ya registrado o utilizado en el comercio -y, en general, cualquier aviso que pueda llevar a confusión con artículos que han sido previamente registrados o utilizados- no se protegerá del modo corriente.

La propiedad de una marca la establece el título emitido por el gobierno. La marca debe utilizarse sobre el artículo para protegerlo, pero si no se utiliza en el período comprendido entre los primeros dos años de su otorgamiento, o si su uso se suspende por un año, el derecho se suspende. Sin embargo, en el caso de una marca extranjera, no

es necesario importar inmediatamente el artículo para conservar el derecho, que no se extinguirá si esa misma marca está en uso en el extranjero para proteger el artículo durante el período de tiempo especificado (dos años).

La solicitud de registro de marcas se dirige al ministro de agricultura y comercio, en papel sellado y con todas las especificaciones que diferencian la marca en cuestión. El registro puede hacerse por 20 años, y puede renovarse mediante solicitud por 20 años adicionales. La ley colombiana permite la herencia y la transferencia de las marcas. Una vez las marcas están registradas, el propietario tiene el derecho de demandar ante los tribunales a todos aquellos que la falsifiquen o que afecten sus intereses. La interposición de una acción judicial puede hacerse por los daños ocasionados mediante un juicio penal para hacer que quien infringe la ley sea castigado de acuerdo con el Código Penal.

Cualquier acto de mala fe que tienda a crear confusión entre los artículos de dos productores, comerciantes o agricultores, o que pueda, sin crear confusión, llegar a desacreditar a un competidor en el mercado, se considera un acto de competencia desleal y, como tal, es punible ante la ley colombiana. Cuando se comprueba la evidencia de que hay competencia desleal, la persona perjudicada tiene derecho a obtener compensación por daños y perjuicios, que se acuerda en los tribunales del derecho jurisprudencial.

BANCOS Y BANCA

LISTA DE LOS BANCOS LOCALES Y EXTRANJEROS

A continuación se proporciona una lista de los bancos en Colombia. El capital escrito es con fecha de 1915, y los detalles posteriores, incluidos los incrementos recientes en su capitalización, etc., se encontrarán, en algunos casos, bajo el título “Bancos y banca” en las secciones sobre los diferentes distritos comerciales, empezando en la página 253.

Bancos locales

(DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

NOMBRE DEL BANCO	LOCALIZACIÓN	CAPITAL
		<i>Dólares colombianos</i>
BANCO CENTRAL.....	BOGOTÁ.....	2.300.000
BANCO DE COLOMBIA.....	BOGOTÁ.....	780.000
BANCO DE BOGOTÁ.....	BOGOTÁ.....	500.000
BANCO HIPOTECARIO.....	BOGOTÁ.....	600.000
BANCO DE SUCRE.....	MEDELLÍN.....	1.000.000
BANCO ALEMÁN - ANTIOQUEÑO.....	MEDELLÍN.....	750.000
BANCO REPUBLICANO.....	MEDELLÍN.....	200.000
BANCO DE BOLÍVAR.....	CARTAGENA.....	500.000
BANCO UNIÓN.....	CARTAGENA.....	200.000
BANCO DE CARTAGENA.....	CARTAGENA.....	100.000
BANCO COMERCIAL.....	BARRANQUILLA.....	180.000
CRÉDITO MERCANTIL.....	BARRANQUILLA.....	250.000
BANCO DE RUIZ.....	MANIZALES.....	140.000
BANCO DE CALDAS.....	MANIZALES.....	400.000
BANCO DE ORIENTE.....	RÍO NEGRO.....	100.000
BANCO DE SONSÓN.....	SONSÓN, ANTIOQUIA.....	50.000
BANCO DE BOYACÁ.....	TUNJA.....	40.000
BANCO DE GIRALDO Y GARCÉS.....	CALI.....	PRIVADO
BANCO DE POPAYÁN.....	POPAYÁN.....	55.000
BANCO DEL SUR.....	PASTO.....	500.000
BANCO DE MUTUALIDAD.....	BUCARAMANGA.....	500.000
BANCO DUGAND (COLOMBIANO Y FRANCÉS).....	BARRANQUILLA.....	2.000.000
BANCO DE CÚCUTA (COLOMBIANO Y ALEMÁN).....	CÚCUTA.....	150.000

NOTA – Casi todos los bancos locales que aparecen en la lista incrementaron su capitalización en 1919. Para conocer en detalles los balances, etc., remitirse a “Bancos y banca” en las secciones dedicadas a los distintos distritos (empezando en la página 253).

Bancos extranjeros en Colombia

NOMBRE DEL BANCO	LOCALIZACIÓN DE LAS SUCURSALES	AÑO DE ESTABLECIMIENTO
INTERNATIONAL BANKING CORPORATION (NATIONAL CITY BANK OF NEW YORK)	MEDELLÍN.....	1912
NATIONAL CITY BANK OF NEW YORK.....	BOGOTÁ.....	1920
	BARRANQUILLA.....	1920
	BOGOTÁ.....	1919
	BARRANQUILLA.....	1918
	CARTAGENA.....	1918
MERCANTILE BANK OF THE AMERICAS (MERCANTILE OVERSEAS CORPORATION)	MEDELLÍN.....	1919
	MANIZALES.....	1919
	ARMENIA.....	1919
	CALI.....	1919
	GIRARDOT.....	1919
	HONDA.....	1919
	BUCARAMANGA.....	1919
	CALI	1919
AMERICAN FOREIGN BANKING CORPORATION, NEW YORK.....	CARTAGENA.....	1918
ALL-AMERICA BANKING CORPORATION (ROYAL BANK OF CANADA)	MEDELLÍN.....	1912
COMMERCIAL BANK OF SPANISH AMERICA.....		

EFFECTO COMERCIAL DE LAS SUCURSALES DE LOS BANCOS NORTEAMERICANOS EN COLOMBIA

El avance en el establecimiento de las sucursales de los bancos norteamericanos en América Latina ha sido constante en los últimos años. Es de esperar que haya desarrollos adicionales de modo que se cuente con facilidades adicionales para el comercio y para la ampliación de las operaciones de intercambio existentes. Las sucursales de los bancos norteamericanos están contribuyendo de tres maneras para sentar las bases conducentes a la expansión y financiación del comercio extranjero de los Estados Unidos: (1) mediante el establecimiento directo de sucursales, (2) a través de la disponibilidad de la comunidad bancaria para asumir y organizar corporaciones bancarias extranjeras, y (3) mediante la creación de compañías de descuento que surgen de los negocios extranjeros. Sin la ayuda de las sucursales en Colombia y del sistema de descuentos en el país de origen, sería imposible que los exportadores financiaran la totalidad del volumen actual de negocios. Además, las sucursales bancarias también están ayudando a los comerciantes locales con prés-

tamos comerciales e información adicionales, y están ayudándolos a ensanchar sus negocios. Todas estas actividades representan un beneficio directo para el comercio exterior norteamericano. Asimismo, uno de los servicios más valiosos que prestan estas sucursales es el suministro de información crediticia cada vez más precisa. Por ello, muchos grandes exportadores norteamericanos han afirmado que este servicio es extremadamente útil y adecuado. En todos los países -y Colombia no es la excepción- el crédito constituye la base de todas las transacciones comerciales, y sobre ella se construye la prosperidad del país.

ANTIGUAS CONDICIONES BANCARIAS Y PROGRESO RECIENTE

La historia financiera de Colombia se ha resumido en la sección de “Finanzas nacionales” (página 81). La historia de la banca en Colombia ha sido más bien tormentosa y ha involucrado diferentes disturbios y crisis financieras a nivel interno. Se han dado grandes pasos durante los últimos 15 años de paz y prosperidad en el país. El comercio del país ha crecido con rapidez, duplicándose desde 1906, los bancos del país han contribuido en este desarrollo y también han obtenido parte de los beneficios. Durante 1919 la capitalización de casi todos los bancos locales se incrementó considerablemente, se pagaron altos dividendos a los accionistas y también aumentaron los fondos de reserva.

LEYES BANCARIAS EN COLOMBIA

La emisión de papel moneda es una función exclusiva del gobierno (desde 1887), de modo que los únicos bancos que permite la ley son los bancos comerciales y los bancos hipotecarios.

Las leyes que rigen los bancos comerciales y los descuentos son la 57, y la 153 de 1887 y la 77 de 1890. Según lo estipulado en esas leyes, y por el artículo 120 de la Constitución, el gobierno tiene el derecho de inspección de todos los establecimientos crediticios. Antes de establecer un banco, es necesario obtener la autorización del gobierno (ver el artículo 54 de la Ley 57 de 1887). Esas instituciones pueden fijar sus propias tasas de interés, sus descuentos y comisiones, así como cambiarlas cuando lo estimen conveniente siempre y cuando lo informen a través de los periódicos con 90 días de antelación a la fecha en que tal cambio entre en vigencia. Estos bancos también están autorizados para prestar dinero sobre bienes inmuebles. Están obligados a mantener una reserva en efectivo por lo menos el 20 por ciento del valor total de sus depósitos y cuentas corrientes (ver los artículos 1 a 4 de la Ley 77 de 1890).

Los bancos hipotecarios están regidos por la Ley 24 del 17 de abril de 1905. Esta Ley se promulgó con el propósito exclusivo de fomentar el establecimiento de bancos hipotecarios en el país. De acuerdo con lo estipulado en esta ley, los bancos hipotecarios pueden establecerse simplemente como tales, pero los bancos comerciales también pueden crear sucursales o departamentos hipotecarios. En todo caso, tienen derecho al privilegio de emitir “cédulas hipotecarias” y prestar dinero a largo plazo para su pago en cuotas o pagos anuales para amortizar las cédulas, tanto capital como intereses.

Para constituir un banco hipotecario es necesario celebrar un contrato con el gobierno mediante el cual el fundador del banco se obliga a:

- (1) Presentar al gobierno una copia fiel de los estatutos y de cualquier modificación hecha a ellos.
- (2) Asesorar al gobierno en los nombramientos de los funcionarios del banco.
- (3) Publicar un informe o reporte mensual, copia auténtica obtenida de los libros.
- (4) Permitir a los inspectores del gobierno acceder a los libros por lo menos una vez al mes, con el objeto de verificar que no se han emitido demasiadas cédulas hipotecarias sobrepasando el valor de los préstamos hipotecarios.

De otra parte, el gobierno concede a los bancos hipotecarios:

- (a) El derecho a emitir las cédulas hipotecarias o las notas de crédito por pagar, a la orden del titular (cédulas hipotecarias).
- (b) La validez de esas cédulas ante todos los tribunales, incluso cuando no han sido emitidas en papel sellado oficial, y su exención del impuesto de timbre.
- (c) Una brigada militar o de policía para su protección, en caso de ser necesario, si se requiere según el criterio del presidente del banco.
- (d) Que en las sentencias a favor del banco, provenientes de las deudas garantizadas por una hipoteca especial, con la única excepción de las aceptadas en los alegatos sobre los pagos, sean afectados en el caso de existir algún error en la cuenta. El primer alegato sólo puede probarse mediante la presentación del recibo que certifique que el pago se ha hecho.
- (e) Que en caso de haber reuniones de acreedores, los fallos a favor de los bancos hipotecarios deben mantenerse como reclamaciones preferenciales y se les pagará a los otros acreedores a prorrata sobre el saldo excedente del valor de las propiedades

hipotecadas a favor del banco, una vez el banco ha recibido la totalidad del pago (por ejemplo, capital, intereses y costos).

Además de las ventajas anteriores, también se especifica que independientemente del lugar en el que se encuentra la propiedad, los trámites legales pueden iniciarse y desarrollarse en el lugar en el que el banco tiene su domicilio.

Los bancos hipotecarios pueden manejar préstamos y también están autorizados para: otorgar préstamos sobre hipotecas especiales; aceptar anualidades para la constitución de fondos de capital a favor de los depositantes; aceptar depósitos para la constitución de anualidades a favor de los depositantes; emitir bonos o notas a favor del tenedor o a las personas estipuladas en ellos, garantizados por los títulos hipotecarios obtenidos por el banco; comprar, vender y arrendar bienes inmuebles que el banco puede recibir en pago por sus demandas.

Los fondos de amortización de un banco hipotecario deben ser por lo menos el 10 por ciento del total de las ganancias declaradas como dividendos a los accionistas registrados. La tasa de interés, las comisiones, el total de la amortización y el término de los créditos se dejan a la discreción de los funcionarios. Sin embargo, el valor total de los bonos o notas en circulación sólo representa el valor total o la cifra de los créditos hipotecarios, es decir, el volumen efectivo de sus transacciones y el capital. El valor nominal máximo de cada bono o cédula hipotecaria no puede superar 100 dólares colombianos de oro.

La concesión del banco puede tener una vigencia de 40 a 100 años. Una vez legalizado el contrato, el gobierno no debe cambiar los términos de la concesión, pero en el caso de hacerlo el banco tiene derecho a daños y perjuicios por una suma equivalente a la mitad de su capital. Según el artículo 54 de la Ley 57 de 1887, “Los bancos hipotecarios funcionarán bajo las condiciones legales. Para establecer nuevos bancos se requiere autorización del gobierno”. (Ver *Commercial Laws of the World -Leyes comerciales del mundo-*, vol. II, págs. 216 y 184).

El gobierno conformó en 1916 un comité para investigar y elaborar reportes sobre las cajas de ahorros de la República. La Compañía Colombiana de Mutualidad de Bucaramanga es el primer banco dedicado a los depósitos de ahorros, a la construcción y al otorgamiento de créditos (ver página 388).

El informe del ministro de hacienda correspondiente a 1916 incluyó la recomendación de que se adoptara el sistema bancario canadiense en Colombia.

Oportunidad para un nuevo banco en Tumaco

Todas las sucursales de los bancos norteamericanos en Colombia reportaron buenos negocios en 1919; además, los bancos tienen la intención de abrir sucursales adicionales.

El puerto de Tumaco necesita con urgencia un banco. En la actualidad depende de Cali y los servicios navieros de vapor no ofrecen una comunicación lo suficientemente rápida para satisfacer las necesidades de los negocios. Tumaco tiene un comercio extranjero que supera \$2.000.000 anuales. Este comercio está aumentando mientras que el tráfico de la región de Pasto se está desviando desde el Ecuador al río Patía y Tumaco.

EL USO DE LAS LETRAS DE CAMBIO CON COLOMBIA¹

Antes la mayoría de las exportaciones desde Colombia hacia los Estados Unidos eran financiadas con letras a 30, 60 y 90 días giradas por el exportador (de común acuerdo con el consignatario norteamericano), por lo general por las dos terceras partes del valor de la mercancía al momento de su envío. Sin embargo, en tiempos recientes, los bancos norteamericanos establecidos en Colombia han manejando una proporción mayor del negocio exportador a los Estados Unidos. El productor entrega el café o los cueros al banco para su exportación, el banco reconoce un crédito a su favor por las dos terceras partes del valor de mercado, y cuando los bienes se venden el banco acredita el saldo, menos los gastos, los intereses, la comisión y la tasa de cambio. Generalmente, los términos bajo los que se acuerdan estos créditos, tanto a nivel local como en Nueva York, son una comisión del 2½ por ciento más intereses, siendo estos últimos del 12 por ciento para transacciones locales.

Más del 80 por ciento de las exportaciones colombianas tienen como destino los Estados Unidos. Por consiguiente, el negocio de divisas es mucho mayor con este país que con Europa, y la mayoría de las facturas se emite en dólares norteamericanos. Antes del ingreso de los Estados Unidos a la guerra, las tasas de cambio sobre Nueva York fueron por muchos años cercanas a la paridad -por ejemplo, \$1.03 colombiano era equivalente a \$1 dólar norteamericano, y el dólar colombiano era exactamente la quinta parte de la libra esterlina inglesa-. Las tasas cambiaron en 1917 de 103 a 108. En 1918 cayeron hasta un 80 por ciento debido a la imposibilidad de obtener oro o mercancías de los Estados Unidos para liquidar los saldos comerciales; durante 1919 subieron gradualmente de 90 a 98. Las letras sobre Europa, por lo general, se tasaban según las tasas de Nueva York, aunque en raras ocasiones ejercían alguna influencia los factores locales.

Las letras sobre los Estados Unidos son todas contra Nueva York y prácticamente todas se negocian a través de bancos en Barranquilla. Ordinariamente se giran desde Barranquilla, Bogotá y Medellín. La divisa norteamericana es cotizada todos los días

¹ Esta sección está escrita por el cónsul C. E. Guyant, de Barranquilla.

por todos los bancos, la mayoría de los cuales mantiene permanente comunicación por cable con Nueva York. Algunas veces las tasas se publican en los diarios o se fijan en carteleras en las mismas oficinas bancarias. Por lo general, se basan en la oferta y la demanda, pero otros factores tales como la especulación con la tasa de cambio, noticias políticas importantes, facilidades de envío y envíos de oro intervienen para subir o bajar algunos puntos en el mercado. Debido al lento servicio de transporte, algunas veces las tasas fluctúan hasta en el 2½ por ciento en diferentes ciudades del país. Las tasas de descuento en Nueva York no están cotizadas, pero las tasas locales de descuento determinan todas las transacciones. Corrientemente estas tasas son del ½ al 1 por ciento más los intereses ordinarios por el uso de la tasa del 1 por ciento mensual.

La comisión acostumbrada en Barranquilla para todos los artículos locales, con o sin documentación, es del ½ al 1 por ciento. A los bancos les cuesta del 1 al 1 ½ por ciento recoger los artículos en lugares del interior, y en tales casos se añade este precio a su comisión.

El impuesto de timbre permitido por la ley para las libranzas es de 4 centavos por cada \$100, pero generalmente no se tiene en cuenta. En las raras ocasiones en que se utiliza el timbre, se supone que el girado debe pagar el impuesto, pero cuando lo objeta -como casi siempre lo hace- es el banco quien debe pagarlo. Quizás es por esta razón que la mayoría de los documentos no tiene timbre.

Las tarifas para protestar un giro son de cerca de \$3 en cada caso -una suma que el girador debe asumir si más adelante paga la libranza-. Las protestas se presentan muy ocasionalmente, y cuando los bancos locales aceptan estos documentos para su recaudo, se reservan el derecho de protestarlos según lo consideren conveniente, sin responsabilidad de su parte. Asimismo, pueden protestarse debido a su aceptación o a su pago, y la protesta debe hacerse 24 horas antes de su vencimiento y antes de las 3 de la tarde. Puede protestarse también antes de su vencimiento, o en caso de quiebra o bancarrota. Todas las protestas deben hacerse ante notario público y dos testigos. El tenedor de un documento protestado tiene derecho a intereses legales a partir de la fecha de la protesta hasta que se haga el pago (*Código de Comercio*, artículos 855 – 893).

En su mayoría, los comerciantes objetan el pago de sumas por el recaudo sobre documentos que se han girado contra ellos, aunque ellos usualmente pagan intereses sobre el plazo de las libranzas cuando se especifica en ellas. Se acostumbra que el girador respalde el costo del recaudo y se sugiere que, cuando se desea, que el importador asuma esos costos, se escriba en la primera página de la libranza la frase: “Con todos los costos bancarios”.

Los bancos de Barranquilla no garantizan el pago de las libranzas aceptadas por firmas aprobadas [sic].

Si los documentos de envío contienen el nombre del girador como consignatario, no hay ventaja alguna en hacer el giro sobre una firma en Colombia, con documentos adjuntos que deben entregarse a su aceptación. Cuando la mercancía llega al puerto, la compañía transportadora la envía a la aduana, y los funcionarios aduaneros no solicitan los conocimientos de embarque como condición del envío al consignatario. El único documento requerido para recibir el embarque es la factura consular colombiana, y el consignatario no necesita adjuntar la factura original adjunta a la libranza que tiene el banco, sino que puede solicitar una copia de la factura que recibió directamente el cónsul colombiano. Ésta se expide mediante el pago de un pequeño impuesto de timbre, y puede utilizarla para realizar el ingreso aduanero acostumbrado. Este procedimiento no es el usual, pero se ha recurrido a él. A menos que se sepa que el crédito de una firma es bueno, es mejor consignar la mercancía en el banco con instrucciones para endosar la factura consular al comprador una vez acepta la libranza.

SEGUROS

Las firmas europeas muestran mucho interés por el tema de los seguros y el ajuste de las reclamaciones con los clientes, y hacen lo necesario para asegurar el pago y usualmente no cobran por este invaluable servicio. Las firmas norteamericanas han demostrado menos interés por este asunto mientras que las europeas han demostrado ser más rápidas y exactas en la liquidación de las reclamaciones. Los exportadores norteamericanos se han quejado en el pasado debido a que las tarifas de carga para transporte marítimo, los impuestos aduaneros y el transporte terrestre en Colombia son tales que a veces el valor inicial del producto se dobla, como en el caso frecuente de los envíos de artículos de ferretería y maquinaria, pues todos estos artículos deben ampararse con seguros.

Hay dos compañías colombianas, la Compañía Colombiana de Seguros, con un capital de 2.000.000 de dólares colombianos, y la Compañía General de Seguros, con un capital de 300.000 dólares. Ambas tienen sus oficinas principales en Bogotá y tienen agencias en todos los puertos marítimos y en las principales ciudades del país. Estas compañías tienen un negocio de seguros generales que incluyen los de incendio, marinos (tráfico fluvial), robo, pérdida durante el transporte, daño parcial, etc. Han sido muy exitosas en Colombia y con su actividad satisfacen una necesidad sentida del país, sobre todo en la cobertura por pérdida en bodega, por robo y en el transporte terrestre. Los agentes transportadores en los puertos marítimos (puertos de entrada) deben ser instruidos para que aseguren con estas compañías la mercancía que se transportará por tierra, siempre que no estén amparados desde el lugar de embarque y hasta su lugar de destino por cuenta de los exportadores. Todo esto cuenta con la aprobación general de los comerciantes colombianos que están empezando a utilizar este servicio más y más.

Durante 1919 se constituyó la empresa American Association of Foreign Insurance con el concurso de 20 de las mayores compañías aseguradoras norteamericanas para dedicarse a los seguros de incendio y marítimos en el extranjero. Esta compañía inves-

tigó las condiciones de los seguros en Colombia y ello llevó a recomendar la apertura de oficinas en el país. Se entiende que las pólizas cubrirán todos los riesgos desde el punto de partida en los Estados Unidos a su puerto de destino en Colombia, lo que contribuirá al mejoramiento del comercio en general.

A continuación aparece un resumen del procedimiento para asegurar la entrada de las compañías aseguradoras en Colombia:

- Radique una copia de la escritura de constitución en español cuya traducción haya verificado un notario cuya firma debe estar autenticada por el cónsul en Nueva York (o en otro lugar que sea la sede de la compañía). Este documento se entrega al Ministerio de Relaciones Exteriores en Bogotá.
- Solicite al Presidente de Colombia la autorización para operar en la República, y publique en el *Diario Oficial* y en los periódicos departamentales los apartes de la escritura de constitución que puedan ser de interés para los ciudadanos colombianos.
- El procedimiento usual consiste en enviar la escritura de constitución traducida al español a un abogado para que adelante los trámites necesarios. Los honorarios legales y el costo de la publicación oscilan entre \$150 y \$200 para cada compañía. La compañía puede iniciar sus operaciones tan pronto como los papeles se radican en el Ministerio de Relaciones Exteriores y no necesitan esperar el otorgamiento del permiso.
- Cada agente debe tener un poder similar a aquél otorgado por la Commercial Union Insurance Co. Este poder se registra en la capital a un muy bajo costo, y el precio por el nombramiento de los primeros agentes puede incluirse en la suma mencionada en el tercer párrafo.
- La traducción del poder debe ser verificada y autenticada del mismo modo que la escritura de constitución. Sólo se necesita una copia para registrar en la notaría, y otra copia firmada por el agente y entregada a la compañía. El gobierno colombiano (notario) entrega las copias certificadas de este poder al agente siempre que se necesiten.

PRÁCTICAS COMERCIALES Y REQUISITOS

AGENCIAS

En todos los centros comerciales hay extranjeros y colombianos que manejan las agencias de los productores. Algunas de ellas han estado en operación por largo tiempo, manejando algunas pocas líneas especiales y no competitivas (principalmente europeas antes de la guerra). Han prestado un servicio importante y valioso en sus distritos como representantes directos de los productores y de los mayoristas. Quizás el servicio más valioso ha sido la posesión de información comercial, clasificaciones crediticias y datos sobre las condiciones de los mercados y, en general, el conocimiento y las relaciones personales con la clientela. Estos agentes manejaban un número de líneas norteamericanas y de especialidades antes de la guerra (no pocos de ellos eran alemanes). Otra función importante del agente residente es la de inspeccionar los cargamentos dañados o en disputa, actuando como árbitro entre el comprador y el vendedor. Los importadores colombianos prefieren que haya un representante personal de la firma a la que compran grandes cantidades de mercancía en sus propias ciudades.

La personalidad cuenta más para los negocios en Colombia que en los Estados Unidos, y un agente que cae bien a las personas, que es “simpático”, por lo general obtendrá más pedidos, incluso así haya precios más bajos y mejores condiciones por parte de los competidores.

Cuando la situación de la guerra desvió el grueso del comercio colombiano hacia los Estados Unidos y se interrumpieron las antiguas relaciones con Europa en gran medida, muchos agentes solicitaron la representación de líneas norteamericanas. Con frecuencia los exportadores norteamericanos cometieron el error de nombrar un solo agente para todo el país, o asignaron su agencia a un representante que ya estaba manejando un número de líneas y no estaba en capacidad de dedicar suficiente tiempo a ninguna de ellas para asegurar el éxito. Los agentes de las firmas norteamericanas también se quejaban de que no les prestaban suficiente atención desde las casas matrices, que no les enviaban las muestras, que las partidas para publicidad no

existían o eran insuficientes, y que no había colaboración de ninguna clase. Uno de los servicios más importantes que prestan los vendedores norteamericanos en Colombia ha sido la cuidadosa selección de los agentes, uno para cada distrito comercial. El nombramiento de agentes a través del correo es, por lo general, poco satisfactorio a menos que el solicitante esté en capacidad de demostrar una experiencia impecable, sus habilidades, su destreza para la valoración de la mercancía y su integridad. A modo de ejemplo, puede citarse el caso de una firma norteamericana que exporta una gran línea de material de ferretería y herramientas, cuyo agente en Bogotá era un joven colombiano, miembro de una familia acomodada y políticamente influyente. Este hombre estaba empleado, durante el día, en las oficinas del gobierno, no tenía ninguna experiencia en el manejo de negocios, y tenía la agencia como un pasatiempo fuera de sus horas de oficina.

Las compañías comerciales extranjeras que desean mantener una representación permanente en Colombia, en uno o dos sitios, no necesitan constituir una firma bajo las leyes colombianas, pero deben seguir el procedimiento que se explica a continuación:

Es necesario radicar ante el Ministerio de Relaciones Exteriores una copia de la escritura de constitución, en español, con la traducción verificada por un notario cuya firma es autenticada por el cónsul general de Nueva York (o por el cónsul colombiano en otra sede de la compañía). El procedimiento usual consiste en enviar la escritura de constitución traducida al español a un abogado para que adelante los trámites necesarios. Los honorarios legales y el costo de la publicación oscilan entre \$150 y \$200 para cada compañía. La compañía puede iniciar sus operaciones tan pronto como los papeles se radican y no necesitan esperar el otorgamiento del permiso por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Las agentes residentes deben tener un poder similar a aquél otorgado a la casa matriz en el país. Cada uno de estos poderes puede registrarse en la capital a un muy bajo costo, y el precio por el nombramiento de los primeros agente puede incluirse en la suma mencionada.

Las traducciones del poder pueden verificarse y autenticarse de la misma manera que se hace con la traducción de la escritura de constitución. Sólo se necesita una copia para registrar en la notaría, y otra copia firmada por el agente y entregada a la compañía. El gobierno colombiano (esto es, el notario) entrega las copias certificadas de este poder al agente siempre que se necesiten, en especial para actuar como representante ante los estrados judiciales, para el nombramiento de sub-agentes, etc.

Un resumen del procedimiento necesario para aseguradoras y para bancos se presenta en las instrucciones de la página 459, bajo el título "Seguros".

IMPORTANCIA DE LAS CASAS COMISIONISTAS EXPORTADORAS EN EL COMERCIO COLOMBIANO

A excepción de los textiles, que conforman la línea principal de importaciones a Colombia, y que son manejados principalmente por grandes firmas mayoristas que se entienden directamente con los mayores y más antiguos importadores del país, la mayoría del comercio con Colombia lo manejan casas comisionistas que operan en Nueva York y Londres (y, antes de la guerra, en Hamburgo). La razón principal de esta situación radica en el carácter de “almacenes generales” de los negocios en Colombia -en los que los comerciantes son al mismo tiempo los importadores mayoristas de los productos del país, exportadores, mayoristas para el interior del país y comerciantes minoristas, todo bajo el mismo techo-. La mayoría de los negocios de una clase dada de mercancía, a excepción de los materiales de ferretería y las medicinas, era normalmente pequeña impidiendo la especialización en cualquier línea o incluso en varias. El importador de textiles como línea principal, también compraba machetes, alambre de púas, productos de papel, ropa para hombre y para mujer, productos químicos, productos de acero y hierro, muebles, etc. Bajo estas condiciones, y en ausencia del conocimiento directo acerca de los mercados extranjeros o de contacto directo con los productores, la mejor alternativa era entregar los pedidos a una o dos casas comisionistas, que también manejaban exportaciones de cueros, café, etc., y que tenían una cuenta corriente con el comerciante colombiano.

Este arreglo también era útil para el productor que no conocía bien el país y tampoco contaba con información crediticia. Al vender a la firma comisionista, que financiaba los envíos, eliminaba los costos de venta y los créditos de sus negocios en Colombia.

Las casas comisionistas manejan sus negocios (1) a través de correspondencia directa (las partes se conocen de antemano), (2) a través de agentes residentes, o (3) en muchos casos, tales como el de las firmas colombianas citadas anteriormente, a través de sucursales localizadas en los principales centros comerciales -siendo este último método el más productivo y el que tiene mejores resultados-.

REPRESENTACIÓN DIRECTA DE FÁBRICA

Hay una excepción importante al uso generalizado de las casas comisionistas en calidad de intermediarios, aquélla de una gran fábrica de máquinas de coser que ha establecido oficinas, o agencias, en todas las mayores ciudades y pueblos del país, cubriendo la totalidad del interior con agentes de ventas. Las ventas de las máquinas se hacen también a través del sistema de cuotas. Antes esta compañía vendió máquinas al por mayor a grandes distribuidores de artículos de ferretería y a los importadores principales de los centros comerciales.

También recientemente una compañía colombiana, con sede en Cartagena (Mogollón y Cía.) estableció sucursales en todas las ciudades principales del país y está vendiendo muchos productos especializados de origen norteamericano, tales como fonógrafos, mobiliario y dotación para oficina, máquinas de escribir, archivadores y artículos eléctricos, mientras que su línea principal son los productos de papel, artículos para escritorio y suministros para oficina. Esta firma que compra directamente a los productores o a los mayoristas que controlan esas líneas; ha obtenido algunas representaciones exclusivas para estos productos especializados y vende al por mayor en el país.

Una gran compañía norteamericana, que opera como intermediaria exportadora para un grupo de fábricas productoras de papel y de otros productos de este material, imprentas y suministros, tiene agencias directas en el país.

Los importadores generales manejan los artículos eléctricos que incluyen partes eléctricas y productos similares, mientras que la maquinaria eléctrica y de otras clases es manejada por varias firmas diferentes que se especializan en trabajos de ingeniería de todo tipo y tienen agencias exclusivas para los productos de las fábricas que representan.

CONDICIONES GENERALES QUE AFECTAN LOS MÉTODOS COMERCIALES

Hay una opinión generalizada de que no es necesario discutir los méritos relativos y las funciones de las casas comisionistas, de los mayoristas, de los agentes, etc., pues se ha dicho todo lo que era necesario decir en *Miscellaneous Series* No. 81, "Vender en los mercados extranjeros" ("Selling in Foreign Markets"), publicado por la Oficina de Comercio Interno y Extranjero (Bureau of Foreign and Domestic Commerce).

Se ha demostrado cómo la mayoría del comercio colombiano, tanto las exportaciones como las importaciones, está en manos de las casas comisionistas. Hace poco un gran número de vendedores norteamericanos visitó el país, algunos de los cuales representaban grandes fábricas de productos especializados tales como corcho y productos de caucho; otros representaban grupos de productores de artículos tales como zapatos, joyería, etc. Todos reportaron excelentes negocios, sobre todo durante la mitad y hacia el final del segundo semestre de 1919. Los comerciantes colombianos casi siempre hacen un pedido pequeño a una nueva casa, para probarla, y si la firma obra con inteligencia, le prestará toda su atención a ese pedido y hará todo lo que sea necesario para que se atienda bien, independientemente del costo, ya que tales pedidos son el mejor modo de obtener negocios adicionales.

Hay planes para el establecimiento de sucursales y agencias de las casas exportadoras norteamericanas que representan a los grupos de productores de líneas en alianza, que no compiten, y que operan bajo la nueva Ley Webb.

Un factor importante en la consolidación de las relaciones comerciales con los Estados Unidos fue el número creciente de visitas hechas a los Estados Unidos por parte de los comerciantes colombianos después de la guerra. Se establecieron nuevas relaciones comerciales y éstas obtendrán más beneficios en la promoción del comercio en el futuro. Se identificaron e investigaron nuevas líneas de productos norteamericanos y se abrieron nuevos canales de comercialización. En el pasado, mientras que los Estados Unidos ha sido el principal comprador de las exportaciones colombianas de café, cueros y otros productos, y el principal proveedor de bienes hacia Colombia, los saldos comerciales se utilizaron, en gran medida, para comprar mercancía europea -textiles en Inglaterra, artículos lujosos en Francia, y artículos de ferretería y maquinaria en Alemania-. A los colombianos les gustó la atención que recibieron por parte de los exportadores europeos; les gustaron las relaciones cuidadosamente cultivadas, el sistema metódico utilizado para los cobros, para elaborar los listados, etc., las amplias condiciones en los créditos otorgados, así como los métodos adecuados de empaque utilizados. Por el contrario, acusan a los exportadores norteamericanos por su falta de cuidado en los detalles, la poca familiaridad con las condiciones colombianas, y el mal empaque -esta última es la causa de las mayores disputas comerciales-. Debe confesarse que, aunque forzados por las circunstancias a comerciar con los Estados Unidos en un volumen mayor al usual, al final de las hostilidades muchos importadores grandes trataron de renovar sus antiguas relaciones con Europa. Las compras masivas por cuenta de la situación cafetera de 1919, cuando el mercado colombiano reaccionó a esta bonanza, se debieron más al fracaso de Europa para reajustarse económicamente que a mejores métodos por parte de los productores y exportadores norteamericanos.

El comerciante colombiano está acostumbrado, desde hace años, a hacer comparaciones cuidadosas entre los mercados europeos y norteamericanos con el objeto de calcular muy bien la tasa de cambio, así como para asumir la competencia local. Todos estos aspectos tienen incidencia en el futuro del comercio en Colombia.

VENTAJAS DEL COMERCIO CON LOS ESTADOS UNIDOS

– PERSPECTIVAS PARA EL FUTURO

Dejando de lado las condiciones anormales, el futuro del comercio con Colombia depende de un número importante de características.

Ventajas por la proximidad

La gran ventaja radica en la proximidad de los dos países. Un pedido hecho por correo a una casa europea toma, desde la fecha de éste hasta el arribo de la mercancía, un

promedio de seis meses. Un pedido similar hecho a los Estados Unidos toma de tres a seis semanas. El importador colombiano es totalmente consciente de esta ventaja y como hay muchas líneas especiales que fueron adquiridas en Europa por mucho tiempo y por las que hay buena demanda, él quiere tener acceso a ellas, en las mismas condiciones, en los Estados Unidos.

Necesidad de instalaciones portuarias y manejo cuidadoso de la mercancía

La ventaja natural de la proximidad puede hacerse efectiva en términos comerciales sólo mediante un servicio de barcos de vapor adecuado y rápido entre los dos países, así como en un mejor servicio para el envío de los pedidos colombianos por parte de las fábricas. La mejora en las instalaciones portuarias se ha iniciado en Colombia. También se construirán instalaciones para el manejo de la mercancía.

En este sentido puede mencionarse que se requieren mejoras en los métodos de manejo de la carga marítima. Ninguna clase de empaque de buena calidad soportará el mal manejo de la carga, hacia y desde el barco, para su cargue y descargue. En el pasado, una gran cantidad de reclamaciones por el mal empaque hecho por los productores norteamericanos pudo achacarse al manejo descuidado de la carga por parte del personal de los barcos.

Como ejemplo del daño ocasionado al comercio norteamericano por el mal manejo de la carga marítima puede citarse el caso de un valioso cargamento de maquinaria textil destinado a Colombia a finales de 1918. Los compradores de este equipo se habían dado cuenta que la maquinaria norteamericana era más liviana y más automatizada que la europea, pero la recibieron considerablemente estropeada por lo que la sometieron a costosas reparaciones con un considerable retraso en su instalación. Se pensó que la maquinaria europea habría llegado en mejores condiciones, pues se habría recibido en buen estado. En este caso en particular, el empaque había sido hecho por expertos en el embalaje de maquinaria para exportación, y no dejaba nada que desear. Toda la culpa fue de la compañía naviera transportadora.

Estudio de necesidades y condiciones especiales

La queja generalizada por parte de los colombianos en contra de los Estados Unidos ha sido que éstos no conocían el país, ni sus condiciones comerciales. Barranquilla y Cartagena no son mercados para tejidos de lana mientras que Bogotá lo es. Sin embargo, Bogotá también adquiere ropa liviana para su uso en climas tropicales que se distribuye en el valle del Magdalena, Tolima, Huila, etc. La región tropical del país no desea comprar botones metálicos o cierres metálicos en las cargaderas, cinturones,

ligueros, etc., pues se oxidan con el clima y manchan las telas. Lo que hace falta es el conocimiento de estas condiciones particulares.

Las normas arancelarias son variadas y algunas veces peculiares. Las instrucciones para la declaración de las mercancías enviadas a Colombia deben estudiarse y cumplirse. Viene al caso un pedido de algodón para calcetería, que el productor surtió con una clase mejor de hilo de Escocia, que contiene una pequeña cantidad de hilo de seda. Como resultado de esto, el impuesto de importación que debía ser de 90 centavos por kilo (peso bruto), fue tasado en \$5 por kilo (peso bruto), y el envío tuvo que devolverse.

Las listas de empaque coinciden con la factura en los números seriales y en el contenido de los paquetes. Con frecuencia un importador mayorista ha tenido que desempacar todo el cargamento de artículos de una cierta compañía con el fin de chequear lo enviado contra la factura. Además, en tales circunstancias, no es posible revender y revender paquetes intactos a los compradores del interior sin contarlos y re-empacarlos, lo que significa un enorme costo.

Información crediticia

Otro factor muy importante en el mantenimiento de las ventas norteamericanas a Colombia está en asegurar una mejor información crediticia. Antes de la guerra, las casas europeas tenían sus propios agentes en el país, o sucursales o casas comisionistas, y la información crediticia estaba a la mano. La obtención de esos datos era uno de los principales servicios que prestaba el agente residente. Los distribuidores potenciales de los artículos se conocían y se les ayudaba con créditos adecuados, las casas ya establecidas se mantenían en el marco de ciertos límites comerciales, etc. El establecimiento de sucursales de bancos norteamericanos en Colombia está haciendo mucho para satisfacer esta necesidad de los exportadores de los Estados Unidos, como en el caso de la política general de estos bancos de otorgar créditos a los comerciantes y no a los cultivadores (como se hacía en el sistema alemán).

Educación sobre el empaque para la exportación – cooperación entre los productores y los exportadores

En la medida en que la mayoría de los negocios de Colombia esté en manos de las casas comisionistas, debe haber mayor colaboración entre el productor y el exportador. En el caso específico del empaque, puede decirse con frecuencia que la casa comisionista no verifica ni examina los artículos antes de su envío final a Colombia (una orden enviada desde Nueva York puede ser surtida en el Medio Oeste y enviada por Nueva Orleans) y

la fábrica no sigue las instrucciones de empaque, por lo que el resultado es un embarque dañado y una reclamación ante la casa comisionista. Muchas casas comisionistas exportadoras han tenido que establecer y mantener departamentos de re-empaque en Nueva York, lo que significa altos arrendamientos y dos manejos adicionales de la mercancía, así como una mayor demora y gastos ocasionados por un mayor costo laboral. Los importadores colombianos no objetan los costos del empaque si la mercancía se empaqueta bien y si se recibe en buenas condiciones. Por el contrario, ellos están acostumbrados a ello y esperan un cobro razonable por el empaque. En muchos casos la mercancía puede ponerse en empaques especiales, tales como cajas de fibra (livianas y fuertes) que utilizan los exportadores franceses para los sombreros de mujer, sombrillas, zapatos, encajes y productos similares, que pueden cobrarse como mercancía y que se venden después de que se recibe la mercancía, dejando una ganancia al comprador. Los zapatos deben empacarse (y se empaquetan) en esas cajas, así como en baúles baratos, etc., que se convierten en artículo para la venta y en una ganancia para el importador, y logran con ello un ahorro en los impuestos onerosos de importación que se tasan sobre el peso bruto del paquete.

La cooperación entre los productores y los exportadores eliminará las dificultades que llevan a las reclamaciones y abaratarán los artículos para el comprador.

Se ha dado un paso en la dirección adecuada por parte de varias firmas norteamericanas al enviar a América Latina investigadores entrenados y experimentados para informar sobre la situación de líneas particulares. Estos hombres estudian los mercados y reportan las condiciones en cada distrito de los países que visitan. Su trabajo es invaluable. Ellos proporcionan especificaciones de empaque para cada distrito según las exigencias del transporte, y también aportan mucha más información de capital importancia sobre la que se puede basar el exitoso comercio del futuro (Favor remitirse al Apéndice, en la página 505 para encontrar información adicional sobre empaques).

Marcado de las muestras

En la línea importante de los textiles pueden hacerse muchas cosas buenas mediante el envío de muestras adecuadas. De la misma manera se necesita mejorar la presentación de estas muestras por parte de las compañías norteamericanas. Todas las muestras deben tener impresos los números del lote y del serial, de modo que puedan hacerse pedidos adicionales por cable utilizando estos números. Los anchos y los largos deben proporcionarse no sólo en yardas y pulgadas sino también en sus equivalentes en el sistema métrico. Los pesos por yardas y metros de longitud también deben proporcionarse, así como los pesos de las piezas y de las pacas,

brutos y netos, de modo que el importador interesado pueda hacer comparaciones de precios. Las muestras son conservadas de manera adecuada por los comerciantes colombianos para que sirvan de referencia. Las líneas que tienen buena aceptación se promocionan como las marcas líderes de la casa. Las piezas de origen inglés para la exportación tienen longitudes estándar y no varían tanto como las norteamericanas. También se doblan de tal manera que hacen fácil su medición. Las firmas colombianas se quejan por no obtener suficientes muestras de los textiles provenientes de las compañías norteamericanas.

Temporadas de compra – importancia de la información sobre las condiciones

Las posibilidades de Colombia para la compra de mercancía extranjera están en directa relación con la cosecha cafetera del país y su precio en el mercado. Si hay una gran cosecha que se vende a precios altos, las compras en el extranjero se activan; si la cosecha es mala y los precios son bajos, usualmente sucede lo contrario. Las facturas sobre la mercancía se venden en el interior por parte de los grandes importadores mayoristas a un plazo de seis meses; los pagos se hacen después de la primera temporada de cosecha del café en noviembre y diciembre -siendo la temporada principal, sin embargo, en junio, julio y agosto cuando tiene lugar la cosecha fundamental-. Estos últimos meses son, en general, la época de compras en el país y es el momento en que los minoristas exhiben los inventarios de mercancías para toda la temporada. Un vendedor que visite el país durante los meses de la primavera encontrará un ambiente lento para los negocios, y también sería el caso después de agosto y durante los meses de otoño. Sin embargo, en condiciones normales, la mayoría del comercio de los textiles se pide con seis meses de anticipación, excepto cuando ciertas líneas se terminan.

El análisis de la cosecha cafetera del país y un avanzado conocimiento sobre la situación de la cosecha ayudarán mucho en la ampliación de las condiciones del mercado futuro en Colombia. Hay muchas maneras de obtener esta información. Las casas comisionistas están en contacto con sus sucursales y agentes en el país. El gobierno colombiano ha establecido recientemente una Oficina de Información en el Bush Terminal Building de la ciudad de Nueva York, que coopera con varios consulados colombianos. También está el Bureau of Foreign and Domestic Commerce, del Departamento de Comercio de los Estados Unidos, que siempre está al día sobre las condiciones a través de los consulados, las agencias consulares y los comisionistas comerciales. Las sucursales de los bancos norteamericanos localizadas en Colombia también conocen las condiciones en sus regiones y conocen las del resto del país. Es muy útil tener un estudio y un análisis de las estadísticas comerciales.

Protección de los importadores mayoristas

Una fuente de quejas en Colombia en contra de los exportadores norteamericanos es el presunto fracaso de las firmas norteamericanas en cuanto a la protección de los grandes importadores mayoristas, quienes son los compradores más grandes de mercancía estándar y de primera necesidad, y quienes precisamente consideran el mercado minorista de sus correspondientes distritos parte de su legítima labor comercial. Se acusa a los representantes norteamericanos de las firmas exportadoras de vender, de manera indiscriminada, a grandes y a pequeños comerciantes a los mismos precios y con las mismas condiciones. Así, los vendedores se comunican primero con los grandes importadores y luego, con el objetivo de vender tanto como sea posible en el territorio, venden a los pequeños minoristas -y con ello perjudican a los grandes importadores cuyo volumen de negocio y de capital les da el derecho natural de actuar sobre la totalidad del territorio-. Las firmas europeas que exportan a Colombia no hicieron esto y fueron precavidas al proteger a sus grandes clientes en las líneas de mercancía estándar y de primera necesidad. Las firmas textiles inglesas, por ejemplo, conservaron un cierto patrón y calidad de tejido exclusivamente para el cliente de mayor tamaño en un territorio determinado; se puso la marca propia del cliente a los artículos y las firmas inglesas se rehusaron a aceptar que otros establecimientos rivales tuvieran esta marca. De esta manera, el importador estaba en capacidad de mantener el comercio constante, y en buena condición, de una línea en particular -un comercio básico de año en año, que tiene pocos costos de venta y que podría calcularse con anticipación-. El resultado se traducía en grandes pedidos anuales de esas marcas estándar y exclusivas, sin preocupación por el cambio de los estilos, los créditos o las condiciones de mercado. Este arreglo era adecuado tanto para el productor como para el importador.

Con frecuencia los pequeños distribuidores minoristas no tenían suficiente capital para financiar grandes pedidos de esta clase, pero hacían esos pedidos en un esfuerzo por asegurar su comercialización. Con cierta periodicidad el resultado es un fracaso, y el gran importador, que cuenta con el capital suficiente, compra el envío a bajo costo.

Es política de los bancos norteamericanos establecidos en América Latina proteger al comerciante y permitirle hacerse cargo del agricultor y del pequeño distribuidor, en lugar de regirse por el antiguo sistema alemán de otorgar préstamos directamente al agricultor, así como conceder grandes créditos a largo plazo a los pequeños distribuidores, literalmente financiándolos por un año. Esta política parecería aplicable a los negocios de exportación mayorista, y los beneficiados son aquellos créditos indiscutibles, grandes negocios anuales por parte de unas pocas compañías con un comercio estable, consideraciones vitales cuando se tiene en cuenta la distancia.

En relación con el tema de la protección de los grandes importadores, debe anotarse que las condiciones comerciales están cambiando rápidamente en Colombia. Cada año puede apreciarse como cientos de nuevas compañías empiezan a involucrarse en el negocio de las mercancías generales en todo el país. Los políticos, los médicos y los abogados participan en el comercio, de la misma manera que los hombres jóvenes abren sus propios almacenes luego de haber hecho su aprendizaje en las grandes compañías del país. Las personas son individualistas y hacen todos los esfuerzos posibles; el talento abunda, pero con frecuencia hace falta capital y el país es muy difícil, como ya se ha mostrado, al estar dividido en ocho o nueve distritos comerciales, pues se presentan barreras naturales, y con gran competencia comercial en cada uno de estos distritos. A muchas personas les atrae el comercio por el gran margen en las ganancias que es usual en el país, pero no todos tienen éxito. Es también por estas razones que la compañía que está representada por su propio agente residente, o por su sucursal, tiene una gran ventaja al estar en capacidad de hacer un seguimiento cercano a los nuevos desarrollos en un distrito en particular.

Puntos esenciales para la retención del mercado norteamericano

Los puntos esenciales para la retención del mercado norteamericano en Colombia, una vez el mundo retornó a las condiciones normales, son los siguientes:

1. Cultivo de la relación personal. Cortesía. Respeto mutuo.
2. Atención a los detalles, contabilidad ágil, etc., facturación correcta. Acuerdo sobre las cotizaciones y los precios asignados. Acuerdo entre las listas de empaque y las facturas, etc. Declaración correcta de los envíos.
3. Empaque adecuado según lo requerido por las condiciones climáticas o de transporte, siempre cumpliendo las instrucciones del comprador.
4. Protección del gran importador (que conoce mejor a los distribuidores locales).
5. Análisis de las necesidades comerciales del país según los distritos.
6. Análisis de las condiciones económicas, temporadas de compra, cosechas, etc.
7. Cooperación entre el productor y el exportador en busca de un mejor empaque, etc.
8. Información crediticia de mejor calidad y más adecuada.
9. Cumplimiento de las instrucciones del comprador sobre empaque, cobro, facturación, asignación de ruta para envío, seguros, etc.
10. Influencia de los préstamos y créditos a largo plazo sobre los seguros.
11. Publicidad permanente.
12. Representación residente.
13. Pronta atención a las reclamaciones y solución de conflictos.

Tal como se ha afirmado, la tendencia natural del comercio colombiano es volver a Europa, siendo ésta promovida por las relaciones comerciales de vieja data, basadas en el mutuo entendimiento y beneficio. Hay muchas ventajas para el comerciante colombiano en el negocio con los Estados Unidos, siendo la más importante la cercanía de ambos países, que hace posible el envío más rápido de la mercancía (si se proporciona el tonelaje adecuado) y con ello elimina parcialmente la necesidad de largos plazos para los créditos. Sin embargo, estas ventajas debe apoyarlas el exportador norteamericano, como ya se ha dicho, o serán eliminados a gran escala. El comercio colombiano vale la pena, y será aún mucho más importante a medida que transcurre el tiempo. El desarrollo comercial del país así lo demuestra, pues las importaciones han aumentado de cerca de 12.000.000 de dólares colombianos en 1906 a 29.000.000 de dólares en 1916 (1 dólar = \$0.9733 dólar norteamericano), con un incremento mayor y más espectacular en 1919, que se espera llegue a casi 50.000.000 de dólares luego de la próspera situación del país a raíz de la situación cafetera de ese año. Se espera con confianza que el comercio y la industria sean muy activos en los próximos cinco o seis años. Se están construyendo nuevas vías férreas, nuevas fábricas y las antiguas se están ampliando, la industria ganadera crece con rapidez, y con seguridad se ampliará la minería, también está creciendo la producción de café, azúcar y tabaco.

Los sentimientos juegan un papel más importante en la vida de los negocios en Colombia que en los Estados Unidos, y el problema para retener el comercio colombiano es uno que debe resolverse por el productor y el exportador norteamericano.

El importador colombiano querría continuar comprando en los Estados Unidos, así como seguir enviando sus exportaciones a ese país, pero también le gustaría sentir que pertenece a nuestro esquema económico, que está haciendo negocios con personas de mentalidad amplia que los entienden, así como las propias necesidades individuales y los requisitos, que se les aprecia en lo personal y se les prodiga la debida consideración, que hay una época en la que deben atenderse sus necesidades, y que está obteniendo toda la cooperación y ayuda (en la construcción del futuro de su negocio) a la que tiene derecho por su esfuerzos y logros pasados.

Se está atrayendo el capital norteamericano a los campos petroleros colombianos, a la construcción de vías ferroviarias, a las obras de mejoramiento para los puertos y los muelles, la canalización de los ríos, el cultivo de caña de azúcar y tabaco, la ganadería y las empacadoras, la minería de oro y platino, y la industria. Por lo menos 80 centavos de cada dólar se conservan como inversión permanente en el país, enriqueciéndolo hasta ese punto. Se llevarán a cabo más obras de construcción en Colombia; se construirán edificios más modernos, se instalarán más plantas eléctricas municipales, y se comprará

más equipo industrial. El momento es oportuno para un trabajo activo y constante en las ventas y para el desarrollo de negocios en Colombia.

COMERCIO MEDIANTE PAQUETES POSTALES CON COLOMBIA

La medida de los correos de aumentar el límite de peso de los paquetes postales desde los Estados Unidos a Colombia de 5 kilos (11 libras) a 19 kilos (22 libras), que se hizo efectiva al principio de 1919, ha tenido un efecto inmediato y benéfico sobre el volumen de las importaciones desde los Estados Unidos. Las importaciones de mercancía, que consisten principalmente en productos textiles, ropa y accesorios para hombre, adornos para sombreros de mujer, ropa para mujer, etc., aumentaron por lo menos en un 900 por ciento para septiembre de 1919, sobre todo en el interior, en lugares tales como Bogotá y Manizales, donde el transporte de carga es lento y las tarifas son altas.

Otra razón para este incremento descomunal en las importaciones por paquetes postales fue el carácter de las condiciones de mercado en Colombia durante el año. Cuando el mercado colombiano reaccionó en mayo de 1919 debido a la situación cafetera, los inventarios eran escasos, pues los grandes importadores estaban esperando los precios bajos luego del fin de las hostilidades en Europa. El influjo de la riqueza dio paso a una demanda insistente e inmediata de bienes de lujo de toda clase -encajes, cintas, medias, bordados, ropa fina y diseños, ribetes, pantuflas, etc.-, así como ropa de todo tipo para hombre. El río Magdalena, la principal arteria para el tráfico fluvial hacia el interior, estaba en malas condiciones y el transporte de carga estaba congestionado a causa del café y las importaciones que se recibieron con anterioridad. Los comerciantes se dieron cuenta que podían recibir pequeños envíos de mercancía de temporada listos en paquetes postales, en menos de seis semanas a partir de la fecha del pedido, y así mantener sus inventarios en continuo movimiento de mercancía "lista para la venta" que les producían ganancias atractivas. La competencia local también era muy activa, y mediante el uso de los paquetes postales, los comerciantes estaban en capacidad de exhibir artículos nuevos y más atractivos, en los últimos estilos y según las temporadas y el clima locales.

Otra razón para el uso de los paquetes postales fue la condición del mercado en los Estados Unidos. Los precios eran muy altos y fluctuaban casi que diariamente, haciendo imposible obtener cotizaciones en firme para adquirir varias líneas de mercancía. Mediante el uso del paquete postal se podían obtener pequeñas cantidades sin tener que esperar el plazo usual de tiempo en el caso del transporte ordinario de carga, y podía hacerse un buen negocio mientras se esperaban los pedidos grandes de líneas más básicas o se esperaban mejores condiciones de compra.

Las importaciones hechas a Colombia en paquetes postales ascendieron a 680.183 kilos, por un valor de 2.657.975 dólares colombianos, en 1916; y cerca de 390.739 kilos, por un valor de 2.133.099 dólares en 1918 -así la mercancía casi dobla su costo en el período, como se demuestra por la diferencia de peso entre los dos años, mientras que los valores casi que permanecen los mismos-.

Después de mayo de 1919, las importaciones por paquete postal aumentaron, como se ha dicho, hasta en un 900 por ciento en algunos centros comerciales del interior, y los retornos para 1919 mostraron un enorme aumento en las importaciones por ese medio.

En 1918 las exportaciones por paquete postal ascendieron a 9.492 kilos, por un valor de 98.611 dólares colombianos, y consistían principalmente en sombreros panamá, joyas, platino y oro. Los Estados Unidos recibieron 26.000 dólares, Gran Bretaña 42.046 dólares, Francia 15.212 dólares y otros países 14.715 dólares.

La Tabla que aparece a continuación da una idea del volumen de negocios en cada distrito comercial, por pedidos transportados en paquetes postales:

(DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

OFICINAS POSTALES	ESPAÑA	ESTADOS UNIDOS	FRANCIA	ITALIA	GRAN BRETAÑA	OTROS PAÍSES
	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>	<i>Dólares colombianos</i>
BARRANQUILLA.....	10.461	199.866	24.387	16.272	11.494	5.244
BOGOTÁ.....	36.809	507.040	276.443	38.252	103.746	38.678
BUENAVENTURA.....	788	13.375	392	973	884	74
CALI.....	1.040	75.847	26.587	10.241	5.831	4.456
CÚCUTA.....	1.694	19.678	4.334	2.796	3.212	816
IBAGUÉ.....	88	5.834	375	9	164	416
MANIZALES.....	2.953	50.614	27.715	4.775	5.801	2.487
MEDELLÍN.....	13.170	213.403	100.612	28.229	51.057	27.871
NEIVA.....	51	5.333	28	.....	.....	.....
PASTO.....	2.183	7.686	2.275	2.260	5.388	755
POPAYÁN.....	1.475	9.700	2.647	432	1.818	272
SANTA MARTA.....	65	1.646	7	.....	.....	.....
SINCELEJO.....	276	3.917	573	.....	.....	.....
TUMACO.....	2.667	7.862	426	1.646	2.038	53
TUNJA.....	1.896	5.875	698	.....	.....	.....

NOTA.- No hay datos disponibles sobre Bucaramanga y Cartagena.

El total de las importaciones por paquete postal en 1918 fue de 390.739 kilos, con un valor de 2.133.099 dólares colombianos. Las importaciones por paquete postal procedentes de Italia fueron principalmente de sombreros de fieltro (Borsellino); de España artículos tejidos, medias, ropa interior, etc., y de Gran Bretaña artículos finos de cuero y textiles de primera calidad. Los textiles también provenían de Francia.

Los exportadores de textiles de lujo y de artículos de mercería pueden aprovechar el servicio de paquetes postales para adelantar sus actividades comerciales en Colombia mediante el uso de catálogos. Sin embargo, éstos deben imprimirse en español; se deben proporcionar los equivalentes métricos de los pesos y medidas, y las listas de precios deben organizarse de tal modo que aparezcan precios definitivos por un buen período de tiempo. Un buen sistema de catálogos, para incorporar las fluctuaciones de los precios en los Estados Unidos, es el de las hojas sueltas, o una serie de folletos por temporada que se preparan para legajarlos en una carpeta grande. Pueden mostrarse imágenes llamativas y en color de los artículos, con todos los textos ilustrativos en español. Los precios cotizados para los pedidos deben ser los mismos de las facturas.

Debe recordarse siempre que los impuestos de importación de los paquetes postales se tasan según el valor del artículo más costoso dentro de un envío combinado (Ley 99) y que las artículos de seda, o de mezclas de seda, no deben empacarse con artículos de algodón, debido a que en ese caso los artículos más baratos tendrán la misma tasa del impuesto a la importación que los de seda, que está entre \$5 y \$6 por kilo de peso bruto. Los impuestos son específicos y se tasan sobre el peso bruto de los paquetes, incluido el empaque también. En general, las recomendaciones para el empaque se emplean para todos los envíos por paquete postal. Los paquetes destinados para el interior del país deben tener, de alguna manera, un empaque a prueba de agua preferentemente con lona impermeable.

Las pérdidas por robo son muy comunes y los paquetes deben protegerse a toda costa para evitar que esto suceda, aun si se requiere hacer un cobro extra por un empaque adicional. Cuando el contenido es de un valor muy alto (tales como artículos de seda y elementos similares), los paquetes deben cubrirse con una malla metálica delgada para evitar cortes con cuchillo. Todos los envíos deben asegurarse hasta su destino, no sólo hasta el puerto de entrada, pues la mayoría de las pérdidas se dan en el interior. Hay dos buenas compañías aseguradoras en Colombia que cubren todo el país. El exportador debe tomar una póliza que cubra la mercancía dentro del país, desde el puerto de entrada hasta su destino final. De no hacerlo, si se da una pérdida en el interior, el comprador no podrá solicitar compensación por daño o por pérdida.

El mejor empaque, cuando la naturaleza de la mercancía lo permite, se parece a un fardo pequeño y comprimido que está protegido, en primer lugar, por el pesado papel de empaque en el interior, luego por el material a prueba de agua y luego por la cubierta exterior cosida y ajustada -comprimiendo el paquete hasta alcanzar su volumen más pequeño-. Las cubiertas de cartón para artículos textiles, cintas, encajes, bordados, etc., deben removerse, pues añaden peso extra, sobre el que el comprador debe pagar el impuesto y la tarifa de correo.

Las importaciones por paquete postal no se abren ni se examinan en el puerto de entrada, sino que se envían directamente a su destino, donde sí se examinan y se tasan en la oficina local de correos, desde donde se notifica al destinatario.

Las casas comisionistas exportadoras utilizaron primordialmente el servicio de paquetes postales en los Estados Unidos y Colombia durante 1919 para surtir los pedidos de sus clientes en Colombia. Su uso es cada vez más común y seguirá hasta tanto Colombia no cuente con mejores facilidades de transporte de las que existen en la actualidad. Los distribuidores también utilizan el servicio interno de correos con el objeto de enviar paquetes postales para la distribución mayorista de la mercancía desde los centros comerciales hacia el interior; así los artículos que se manejan son re-empacados para ajustarse a los requisitos de transporte de la región a la que va la mercancía¹.

PLAZOS DE LOS CRÉDITOS

En la actualidad, los plazos usuales que otorgan los exportadores norteamericanos para los pedidos provenientes de Colombia son de 120 días, equivalentes a 90 días a la vista, que era lo acostumbrado. Se han presentado muchos argumentos en Colombia a favor y en contra de los plazos largos para los créditos. Antes de la guerra la mayoría de los negocios de importación sobre bienes básicos y líneas estándar, tales como los textiles, se llevaban a cabo sobre la antigua base de seis meses que permitían las compañías europeas, sobre las cuentas con las firmas importadoras del país que eran más fuertes y antiguas. Hacia finales de 1919 hubo indicios de un retorno a esta base por parte de las firmas europeas –que afectan sobre todo las antiguas líneas de textiles ingleses, así como sus relaciones comerciales de vieja data en Colombia-.

Sin embargo, las condiciones resultantes de la guerra, en general, y la situación de prosperidad en Colombia debida a la situación cafetera de 1919 han traído consigo un gran cambio en el comercio al interior del país, en relación con las importaciones. Un factor poderoso en este cambio ha sido la influencia de las varias casas comisionistas colombianas que operan en Nueva York que tratan de continuar con el mismo sistema de créditos existente durante la guerra -90 días a la vista, o a 120 días de la fecha-, pues sus propias transacciones en los Estados Unidos se rigen por esos mismos términos. Además, los mayores importadores y los de más tradición, que poseen el capital suficiente para satisfacer sus necesidades mercantiles, tanto para comprar como

¹ Se publicó un artículo en el *Commerce Report* -15 de agosto de 1919- sobre el servicio de paquetes postales desde Barranquilla, proporcionando una descripción detallada de los impuestos y otras tarifas tasadas, así como de las tarifas para paquetes postales desde los principales países, etc.

para atender a los distribuidores minoristas de su distrito y del interior, ven en estos plazos más cortos para los créditos una gran ventaja para la conservación del mercado mayorista, que ellos pueden controlar a través de su propio sistema de créditos a largo plazo para el comercio minorista del interior que ellos financian.

Otro factor importante que influye en la necesidad, o ausencia, de plazos más largos para el crédito en Colombia, ha sido el establecimiento en el país de sucursales de bancos norteamericanos, cuya política es proteger y ayudar con préstamos al comerciante importador en lugar de ayudar a los agricultores. Tal como está la situación hoy en día, un comerciante que desee aumentar su negocio puede, presentando la prueba adecuada de su solvencia y del sano crecimiento de su facturación, etc., obtener crédito comercial adicional (en muchos casos casi el doble de lo que le otorgaban antes los bancos locales), y esto obvia la necesidad de mayores plazos de créditos sobre las letras de cambio.

De nuevo debe tenerse en cuenta el incremento extraordinario de los recursos financieros del país en general, debido principalmente a la influencia de la situación cafetera de 1919. El medio circulante del país ha aumentado en la moneda metálica en circulación (oro) y esta riqueza adicional se ha distribuido entre los pequeños productores como nunca antes se hizo, proveyendo una buena base de capital de trabajo, obviando la necesidad de conceder largos plazos a los distribuidores del interior, que ahora pueden manejar inventarios, si escogen bien, en tres o cuatro oportunidades en el año en lugar de una o dos veces al año, como sucedía antes. En otras palabras, los créditos a largo plazo ya no son un factor de vital importancia para el comercio con el interior, y el antiguo orden de las cosas se está dejando de lado en Colombia. En lugar de apoyarse sobre la antigua base, el sistema de los alemanes acogido por las firmas europeas, está adoptando el estándar de los Estados Unidos, y el comercio interno está inclinándose por el mismo.

El envío rápido de la mercancía -en otras palabras, el servicio naviero marítimo rápido y adecuado, así como el pronto despacho de los pedidos por parte de las fábricas en los Estados Unidos-, también tiende a eliminar la necesidad de largos plazos para los créditos.

El antiguo sistema alemán de los largos plazos para los créditos y para mantener grandes inventarios, con préstamos para los agricultores, prácticamente financió a los comerciantes y permitió que invirtieran los excedentes en exportaciones y en otras clases de negocios que también les proporcionaron ganancias adicionales. La prevalencia de este sistema en el pasado permitió a los comerciantes tener el capital y la posición que ostentan en la actualidad. Sin embargo, puede decirse en términos generales que esta necesidad ha pasado para Colombia. Por supuesto, hay muchos casos en los que un inventario, en las manos adecuadas y a largo plazo, y más específicamente en nuevos

distritos comerciales que no se han desarrollado aún (por ejemplo, la región de Tumaco, Barbacoas y Pasto) traerá más negocios y desarrollará más comercio.

Debe tenerse en cuenta que el nuevo distribuidor que cuenta con poco capital necesita mayores plazos para pagar sus cuentas y, también, que el comerciante de más tradición y que tiene capital debe enfrentarse a la competencia cuando vende al interior, y que el tiempo es un factor importante para el comercio por cuenta de las épocas de cosecha. Además, los plazos largos son atractivos incluso para el comerciante con suficiente capital, porque puede reinvertir sus excedentes en exportaciones y en otros negocios con un suficiente margen de ganancia a lo largo del año, lo que le permite considerar los intereses sobre las letras de cambio a largo plazo como un asunto de segundo orden.

LOS PRÉSTAMOS COMO FACTORES COMERCIALES

Otro factor importante que contribuye a aumentar el comercio es el de los préstamos de los departamentos y de los municipios que deben utilizarse en las obras públicas. La situación de prosperidad económica del país, como un todo, ha dado a los gobiernos departamentales y municipales la primera oportunidad en años para invertir en mejoras. Han gozado de excedentes financieros por encima de sus necesidades administrativas más acuciantes, y estos excedentes se están invirtiendo en acueductos, plantas de alumbrado, mataderos, tranvías, teatros municipales y obras similares -pagando todo lo necesario, y para las que se necesitan materiales y equipos-. Varios ejemplos recientes que ilustran el papel que estos préstamos han jugado en la promoción del comercio son los nuevos muelles de Buenaventura y el tranvía eléctrico de Medellín, Antioquia. En ambos casos se obtuvo el dinero necesario a través de una institución bancaria extranjera, norteamericana, por medio de una casa comisionista exportadora. A su vez, esta casa suministró todos los materiales, la maquinaria y el equipo para el gobierno interesado y recibió pagos periódicos por cuotas, pagando tanto el capital como los intereses de una manera conveniente para todas las partes. Hay un campo amplio para tal actividad en Colombia hoy en día. Las relaciones de esta clase hacen mucho por la promoción del comercio entre los dos países, y al mismo tiempo tienen una gran influencia al posibilitar que Colombia obtenga el mayor beneficio posible de esta situación actual de abundancia. Así mismo, permiten preparar las instalaciones para manejar incrementos futuros en el comercio y en el desarrollo económico. Tales relaciones son ejemplos sorprendentes de lo que significa la cooperación en el comercio extranjero, en el que todos los elementos constitutivos del complicado sistema de los negocios están combinados armónicamente para el beneficio de ambas partes. Esos elementos incluyen al banquero, al exportador (la casa comisionista), y a los representantes de los compradores.

El envío de ingenieros ferroviarios y civiles a Colombia para que manejen e instalen este nuevo equipo y para que desarrollen nuevos proyectos de desarrollo, contribuirá al crecimiento adicional de la venta de maquinaria, equipos y productos norteamericanos, por lo que debe haber más profesionales norteamericanos en el país. En la actualidad hay un ingeniero alemán que trabaja en el tendido de la nueva red ferroviaria para la ciudad de Medellín. Por supuesto, el ingeniero alemán no favorece el tipo de camión norteamericano, ni el motor, ni el automóvil, y no hay otro ingeniero en el lugar que refute sus afirmaciones o que explique el modelo norteamericano. Un productor de relojes de origen suizo, que opera una joyería local (la mayoría de los joyeros son suizos), no pierde ninguna oportunidad para demostrar los presuntos defectos de los relojes diseñados por norteamericanos. Se habla mucho de la supuesta debilidad de la caja del reloj norteamericano, con el mecanismo de la corona, y se aduce que el sistema suizo tiene un mejor diseño. Por supuesto, no hay inventarios disponibles de los repuestos para los relojes norteamericanos, mientras que el distribuidor recibe sus inventarios de relojes y de repuestos directamente de Suiza por paquete postal. Estas situaciones ilustran la conveniencia de tener norteamericanos en Colombia para sustentar el uso de los artículos provenientes de los Estados Unidos.

CARTAS A LOS CÓNSULES, COMISIONISTAS COMERCIALES Y FIRMAS COLOMBIANAS

Las cartas que se dirigen a los cónsules norteamericanos y a los comisionistas comerciales son de carácter muy general así como aquéllas escritas a las firmas locales con las que se espera iniciar negociaciones y participar en actividades comerciales.

El análisis y examen de cientos de esas cartas que reciben los cónsules y las firmas colombianas demostró que sólo cerca de media docena eran directas, específicas y demostraban el conocimiento real de las condiciones. Muchas cartas solicitaban, en términos generales, datos que podían obtenerse solo después de varios meses de duros viajes al interior del país (usualmente a lomo de mula) y de investigación a nivel personal -los autores de éstas no comprendían que el pueblo de Pasto, al sur, está más lejos de la costa Caribe colombiana, en términos de tiempo necesario para el viaje (y también en cuanto a gastos), que Europa, y que tiene poco intercambio comercial con el resto del país, sobre todo las ciudades costeras donde se encuentran localizados los consulados-.

Otras cartas demuestran falta de conocimiento acerca de los medios para obtener información disponible en los Estados Unidos. Por ejemplo, un productor escribió a Bogotá (la carta se demoró un mes en llegar a su destino) solicitando información que ya se había publicado en una monografía de la Special Agents Series, que habría dado respuesta a

cada una de las preguntas y que se podría haber conseguido por unos pocos centavos y en 24 horas desde Washington, o mediante solicitud hecha a cualquier oficina distrital del Bureau of Foreign and Domestic Commerce. Él no sabía que un experto en esa línea ya había investigado el campo y había hecho el trabajo, por lo que se perdieron 60 días esperando la respuesta desde Bogotá. Toda fuente posible de información debe agotarse antes de escribir a Colombia porque las demoras son considerables. Conocer estas fuentes de información comercial y su estudio es uno de los requisitos para exportar. Muchos bancos en las ciudades más grandes del país han establecido oficinas de información comercial que conocen esos datos. Las cámaras de comercio y las asociaciones de productores también tienen información y pueden prestar su colaboración en este sentido, y siempre están las oficinas locales o distritales del Bureau of Foreign and Domestic Commerce, que cuentan con hombres con experiencia en el área para ayudar a quien lo solicite.

Al escribir a los cónsules, debe recordarse que son hombres muy ocupados, con muchas obligaciones, que ocupan su tiempo incluso fuera de las horas de oficina y que, en realidad, se puede obtener muy poca información confiable en un lugar de Colombia sobre otra área del país. Por ejemplo, en el caso del comercio y de los comerciantes de Medellín, se sabe más de ellos en Nueva York que en Barranquilla o Cartagena. En Colombia no hay directorios comerciales ni listados comerciales.

Para el comerciante colombiano promedio la oferta usual de mejores facilidades no es suficiente y no le interesa. Él es usualmente un comerciante normal que maneja mercancía en general, que opera las exportaciones, que tiene un negocio mayorista y minorista, que cuenta con conexiones tradicionales con algunas grandes casas comisionistas exportadoras en Nueva York. Tales firmas solicitan información a los cónsules únicamente acerca de un artículo específico o bienes que no pueden obtener a través de sus contactos, o que no encuentran descritos en los catálogos.

En todo caso, las firmas norteamericanas deben escribir una carta personal y enviar ofertas concretas de mercancía, con especificaciones detalladas y, si es posible, con muestras. De todos modos, las líneas particulares de productos deben especificarse, con las ofertas de precios, etc.

América del Sur se ha visto inundada, desde la guerra, con circulares que envían muchas firmas exportadoras de toda clase, y Colombia no ha sido la excepción. Debe recordarse que las relaciones públicas cuentan mucho más en los negocios latinoamericanos que en otros lugares y que las cartas no son suficientes para asegurar el vínculo comercial. Deben visitarse los mercados con una línea de muestras y establecer las relaciones de ese modo. Las firmas norteamericanas deben otorgar siempre las calificaciones credi-

ticias y las referencias bancarias, pues los comerciantes colombianos necesitan sentir que están haciendo negocios con una firma grande y responsable.

Debe anotarse que en las listas comerciales muchos nombres de firmas en América del Sur terminan con una inicial. Por ejemplo:

FRANCISCO CARBONELL W.
HERNANDO DE CASTRO P. Y CÍA.

Las casas comerciales en los Estados Unidos deben utilizar esta inicial siempre, ya que es importante por dos razones y tiene un propósito concreto.

El objetivo principal de la inicial es evitar la confusión de nombres, así como en los telegramas y en el correo, etc., debida a que muchas personas tienen el mismo nombre, y la inicial sirve para diferenciar las familias. Esta situación surge del hecho que antiguamente había muy pocas familias pudientes que se mezclaron a través de matrimonios, y ello da origen al gran número de apellidos similares. Los nombres también son usualmente muy parecidos, debido a la costumbre de bautizar a los niños con el nombre del Santo cuya fiesta está cercana al nacimiento. También, con frecuencia, se dan los apellidos de la familia a los niños. Otro factor es el orgullo de las relaciones familiares que se encuentra en todos los países de América Latina.

La última inicial denota el apellido de la madre. Por ejemplo:

HERNANDO DE CASTRO P. Y CÍA.
HERNANDO DE CASTRO (PALACIOS) Y CÍA.

El apellido de la madre de Hernando de Castro es “Palacios”.

Éste es apenas uno de los detalles de cortesía que contribuyen a la consolidación de una exitosa relación comercial.

CATÁLOGOS

Tanto los catálogos como las muestras son excelentes medios para la promoción del comercio si se presentan de manera adecuada. Por supuesto, los catálogos deben imprimirse en español, con todos los pesos y medidas especificados en los equivalentes métricos, de modo que los impuestos, los precios, etc., puedan calcularse y puedan hacerse las comparaciones del caso. Los catálogos que tienen imágenes en color tienen mucha aceptación y tienen buenos efectos. Los importadores los tienen como fuente de referencias y comparaciones; les gusta recibir nuevos catálogos que incluyan nuevas líneas de mercancía y son muy ágiles en la selección de artículos, diseños, etc., que piensan poder vender muy bien en sus distritos. Un muy buen plan

que se está utilizando más y más es el del libro de hojas sueltas que se añaden de tiempo en tiempo, según la oferta de la temporada. Este método evita el desperdicio en caso de una fluctuación de precios tal como sucedió en 1919. Los precios incluidos en los catálogos deben mantenerse, por lo menos, por 30 días (mejor si son 60 días). Igualmente, deben especificarse los pesos, longitudes, anchos, pesos brutos y netos de las cajas o contenedores en los que se empacarán -o sea, los pesos al envío- y de cada artículo, de modo que puedan hacerse los cálculos de los precios, los costos y los impuestos de importación, así como el transporte y otros costos. Se debe enviar una carta que acompañe cada carpeta, folleto o catálogo que contenga información específica y una oferta concreta.

La mercancía que se envía a través de los pedidos hechos por catálogo debe ser la correcta y debe corresponder con la calidad, diseño y precio ofrecidos. Los compradores colombianos, que son comerciantes generales y que tienen una fuerte competencia, son jueces agudos de la mercancía en muchas líneas y son expertos en el cálculo del valor comercial de un surtido.

MUESTRAS

Existe gran interés en Colombia por la mercancía norteamericana de todo tipo, que antes se importaba de Europa, y en especial por los textiles. Sin embargo, en 1919 los comerciantes colombianos se quejaban al no poder obtener muestras de las líneas que más necesitan en Colombia de parte de las firmas norteamericanas. Sus solicitudes eran por lo general ignoradas y esto causaba malestar. Las muestras son muy efectivas y generan pedidos importantes. Los colombianos las examinan y las comparan cuidadosamente. Se piden nuevas líneas y diseños siempre que se considere que se venderán bien a nivel local y en el distrito comercial del importador. El público colombiano pide artículos nuevos y mejores, y los importadores reciben gustosamente las muestras para hacer uso de ellas.

Todas las muestras deben marcarse como "Muestras sin valor" y deben enviarse en paquete postal con el porte correspondiente. Con frecuencia, en el pasado, el porte no ha sido suficiente y el destinatario ha tenido que presentarse personalmente en la oficina de correos para pagar el porte adeudado, más una multa adicional del 100 por ciento del dinero faltante. Parecería increíble, pero es cierto que literalmente miles de cartas y catálogos, material publicitario y muestras se botan cada mes en Colombia debido al porte que no corresponde o a que la dirección está mal escrita o no corresponde.

Todas las muestras de textiles que se envían a Colombia deben incluir la siguiente información:

NÚMEROS SERIAL Y DEL LOTE.

PESO POR YARDA CUADRADA, O YARDA DE LONGITUD, O POR METRO.

NÚMERO DE HILOS POR PULGADA.

PESO NETO DE LA PIEZA.

PESO BRUTO DEL FARDO O DEL EMPAQUE PARA SU ENVÍO.

PRECIO POR YARDA (O METRO) Y POR PIEZA.

Todas las muestras deben marcarse y organizarse de tal manera que puedan utilizarse en cualquier momento para hacer nuevos pedidos por cable.

MÉTODOS EFECTIVOS DE PUBLICIDAD

La ventaja comercial obtenida por los Estados Unidos en años recientes debe mantenerse con publicidad más constante en Colombia, de manera que se contribuya a que los artículos norteamericanos estén a la vista del público, así como para ayudar a introducir nuevas líneas y productos especiales.

Las compras de las clases bajas están determinadas, en gran medida, por las marcas, que deben mostrarse en toda la publicidad utilizada en Colombia. Las imágenes son el lenguaje universal y son de gran valor en un país en el que más del 50 por ciento de la población es prácticamente analfabeta. Se presta más atención a las imágenes, en especial a las litografías en color, etc., que a cualquier otra cosa por lo que el uso de una gran cantidad de texto es inútil. Los avisos de maquinarias, implementos y artículos similares deben mostrarse en uso en entornos tropicales o latinoamericanos que son típicos del país, para que pueda visualizarse mejor su uso y operación. La manera como se expone la publicidad, los calendarios, etc., debe tener como fondo una estatua local conocida, una iglesia u otro edificio. Por ejemplo, la estatua ecuestre del general Simón Bolívar en Cartagena es conocida en toda América del Sur y puede utilizarse como fondo alegórico para la publicidad que se emplee no solo en Colombia sino en toda América Latina.

La publicidad norteamericana común tiene mucho material de lectura y no tiene suficiente material pictórico para utilizarse en Colombia. En tanto como sea posible debe hacerse todo esfuerzo posible para humanizar la exhibición del material, mediante el uso de “colores locales”.

Los periódicos locales, en especial los grandes diarios de Bogotá y Medellín, son buenos medios, pues se envían a los pueblos pequeños del interior y son re leídos por muchas personas que están igualmente interesadas en las imágenes y los avisos publicitarios, en las noticias y en otro material de lectura. Las tarifas publicitarias de los periódicos importantes y de otras publicaciones pueden encontrarse en los consulados colombianos

en los Estados Unidos o en la nueva oficina de información del gobierno colombiano en el Bush Terminal Building en Nueva York.

La mayoría de las publicaciones sobre exportaciones se producen prioritariamente para llegar al comercio, pero su efecto sobre el consumidor en Colombia no debe desestimarse. Todos los importadores de implementos de ferretería y mercancía, así como los grandes terratenientes y agricultores, leen una buena parte de estas publicaciones periódicas y revisan con cuidado el material publicitario. Estas personas son ágiles en la elección de una máquina, aparato o un nuevo material adecuado para sus necesidades, y escriben inmediatamente solicitando información, aunque también es usual que se encargue a un distribuidor de importaciones o a una casa comisionista en Nueva York que averigüe sobre el asunto y haga el pedido. Las publicaciones comerciales que se editan en español tienen muy buena aceptación y se encuentran en todas las oficinas, clubes, salones e incluso en las barberías, donde el público de las mejores clases siempre las solicita.

La publicidad exterior en Colombia es más bien sensacionalista por naturaleza. Los avisos se pintan sobre las paredes de los edificios, pero también se utilizan los carteles con buenos resultados. Los tranvías bogotanos utilizan tarjetas como en los Estados Unidos. No hay muchas vallas publicitarias en el país; la madera es muy escasa, la pintura es muy cara y el tráfico no es muy pesado. La mayoría de la publicidad exterior se usa en los pueblos.

Hay dos avisos eléctricos (móviles) en Barranquilla y muchos buenos avisos en Bogotá y Medellín. Son una innovación muy reciente llevada desde los Estados Unidos por comerciantes locales y agentes emprendedores. Estos avisos se utilizan principalmente para los mercados locales de cigarrillos.

Una nueva firma productora de ungüento para caballos en Medellín ha obtenido excelentes resultados a partir de una serie de avisos de vívida naturaleza caricaturesca, mostrando siempre a una mula enferma y a un doctor.

El material publicitario está sujeto a las siguientes tarifas tributarias por kilo (2.2046 libras) de peso bruto:

	CENTAVOS
AVISOS EN PAPEL O CARTULINA, CON O SIN ILUSTRACIONES, Y CON O SIN MARCOS DE CARTULINA.....	2.04
CALENDARIOS EN FORMA DE PANFLETO O PARA USAR SOBRE PAREDES.....	1.02
CALENDARIOS EN PLIEGO DE PAPEL.....	2.04
AVISO SOBRE PLACA DE LATA.....	17.34
AVISO SOBRE HIERRO ESMALTADO.....	20.4
AVISO SOBRE COBRE, BRONCE, LATÓN Y METALES SIMILARES.....	51
LOS CATÁLOGOS ESTÁN EXENTOS DE IMPUESTOS.	

CIUDADANOS EXTRANJEROS – NATURALIZACIÓN – INMIGRACIÓN

De acuerdo con las disposiciones de la Constitución colombiana y las prácticas establecidas, los ciudadanos extranjeros disfrutan, en sus relaciones ordinarias, de las mismas prerrogativas y derechos de los ciudadanos colombianos. No hay ninguna legislación específica o especial para los extranjeros, excepto las leyes acerca de la localización de las propiedades mineras y los terrenos con yacimientos de petróleo.

Sin embargo, los extranjeros no pueden ejercer ningún derecho político, debido a que tales derechos implicarían actos de soberanía de los que solo disfrutaban aquéllos que tienen la ciudadanía colombiana. Para quien quiera obtener la ciudadanía ella puede adquirirse fácilmente.

La Ley No. 145 del 26 de noviembre de 1888 regula el tema de los extranjeros y de la naturalización. Esta ley clasifica a los extranjeros en dos grupos diferentes: en primer lugar, los extranjeros en tránsito; en segundo lugar, los extranjeros domiciliados en el país. Los extranjeros en tránsito son aquéllos que se encuentran en el país, no tienen un domicilio establecido -o sea, no tienen un negocio establecido o una residencia fija en un lugar determinado-. Los extranjeros domiciliados son aquéllos que, por cualquier motivo, residen dentro del territorio colombiano, tienen algún negocio establecido o una ocupación, se han casado con una mujer colombiana, o han realizado algún otro acto que implique la intención de establecerse definitivamente en la República. Puede accederse a esta última situación mediante una declaración, ante cualquier autoridad política y en presencia de dos testigos competentes, acerca de la intención de establecerse en Colombia.

La protección otorgada en ambos casos es la misma que ampara por ley a los ciudadanos colombianos. La obligación de los extranjeros consiste en ajustarse a las leyes policiales generales y no involucrarse en asuntos políticos, so pena de infringir el artículo 12 de la Ley No. 45 de 1888.

Los extranjeros domiciliados no están obligados a pagar impuestos generales, ni ordinarios ni extraordinarios. Los extranjeros en tránsito están obligados a pagar únicamente los impuestos indirectos. Todos los extranjeros domiciliados que reciben salarios o ingresos en el país deben pagar el impuesto a la renta, según lo estipulado en la ley sobre el impuesto a la renta de 1918.

En cuanto a la naturalización -o sea, el cambio de ciudadanía- la ley incluye dos clases de personas -aquellas de origen latinoamericano y los de los demás países-. Los primeros, debido a la solidaridad de raza y a las aspiraciones comunes, solo necesitan solicitar a las autoridades municipales del lugar en el que residen que se inscriba su nombre en el registro de los ciudadanos colombianos, y de ese modo adquieren los derechos que da la ciudadanía. Los extranjeros de diferente procedencia deben solicitar al poder ejecutivo del departamento los documentos de naturalización, adjuntando un documento que especifique su estado civil, nacionalidad actual y prueba de que tienen una profesión o medios para su subsistencia. Tan pronto como el departamento expide los documentos de naturalización, la persona ha jurado fidelidad a Colombia y ha renunciado a su lugar de origen, se convierte en ciudadano colombiano, así como su esposa, si está casado, y sus hijos menores de 21 años, si los tiene. Los ciudadanos naturalizados no tienen que tomar las armas en contra de su país de origen en caso de guerra, pero están obligados a prestar el servicio militar obligatorio en todo los demás aspectos.

Los cónsules de la República que se encuentran en el extranjero son agentes de inmigración de Colombia. Ellos deben suministrar cualquier información sobre el país que soliciten las personas interesadas en establecerse allí. La ley considera inmigrante a cualquier trabajador extranjero, artesano, trabajador industrial, agricultor o profesor menor de 60 años que pueda probar su buena conducta, así como sus habilidades o conocimiento.

Todos los inmigrantes deben tener un pasaporte expedido por el consulado colombiano en el país de donde provienen. Tienen derecho a ingresar, libres de impuestos, los implementos, las herramientas o instrumentos de su oficio o profesión. También tienen derecho a obtener una concesión de tierras en Colombia.

La inmigración también puede tramitarse mediante contratos con oficinas de inmigración. Los antillanos y los "extranjeros perniciosos" no pueden ingresar al país.

En la actualidad hay muy poca inmigración en Colombia. La principal fuente de mano de obra proviene de las Antillas y va a las plantaciones bananeras de Santa Marta con un promedio anual de 6.000 personas. Sin embargo, esta mano de obra es flotante y los hombres, por regla general, se convierten en residentes permanentes en Colombia.

Los estudios realizados por el experto inglés, profesor Dawe, sobre los recursos agrícolas del país, indican la carencia de suficiente mano de obra en muchos distritos del país (sobre todo fuera del área de la sabana de Bogotá, que es el único lugar en Colombia donde hay suficiente mano de obra barata), y recomienda la importación de mano de obra no calificada de origen japonés con el objeto de crear colonias agrícolas tales como las de Brasil, cuyo ejemplo se destaca.

MERCADOS PARA CLASES ESPECÍFICAS DE MERCANCÍA

TEXTILES

Los textiles, principalmente los tejidos baratos de algodón, son el principal producto que se importa en Colombia. Aunque la industria local ha tenido un considerable avance en los últimos 15 años, la producción local no supe más de la décima parte de la demanda. La industria local se protege mediante un alto arancel sobre los textiles, y los precios que se obtienen para la producción nacional se basan en los precios de los textiles en los mercados extranjeros, más los impuestos de importación y el costo del transporte terrestre. El arancel protector ha tenido como efecto el aumento del costo del producto local para el consumidor. Las empresas textiles han logrado buenas ganancias a pesar de que es necesario importar todos los hilos y una cantidad considerable de algodón. Las textiles locales tienen la ventaja de contar con mano de obra barata; el salario promedio es de 30 a 40 centavos por un día de nueve horas de trabajo. Muchas de las grandes fábricas están instalando plantas de teñido, y se están o construyendo o planeando dos o tres plantas de hilado para utilizar el algodón local en el futuro. Los altos precios y las grandes ganancias que obtuvieron en 1919 han dado como resultado el interés de aportar capital nacional para la industria del algodón, por lo que se están construyendo o planeando nuevas fábricas. Se hacen todos los esfuerzos posibles para aumentar la producción de algodón en el valle bajo del río Magdalena, pero estos esfuerzos se ven afectados por la carencia de buena mano de obra en el distrito en cuestión. (Ver la página 271.)

Industria textil local

Hay numerosas fábricas de tejidos de algodón en Colombia. Cuatro de ellas producen camisetas interiores baratas para hombre, siendo la mayor de ellas la Fábrica Nacional de Tejidos de Barranquilla, y la planta de Espriella Hermanos, en Cartagena. Esta última también produce calcetines y medias de algodón. La mayor fábrica de tejidos es la Fábrica de Tejidos “Obregón”, de Barranquilla, con un capital de 1.000.000 de dólares colombianos (1 dólar = \$0.9733 dólar norteamericano), ha instalado una hilandería y

una planta de teñido, y está empezando a utilizar algodón crudo del país, que es también desmotado y teñido en la planta. La tercera fábrica más grande es la Compañía Colombiana de Tejidos, de Medellín, con un capital de 200.000 dólares (y ha aumentado). La fábrica “Magdalena”, de Bogotá, es la única en el país que produce textiles tejidos para elaborar vestidos, etc. (Los detalles adicionales -capitalización, producción, etc.- de las fábricas de tejidos de algodón en Colombia se encuentran bajo el título “Industrias” en la sección sobre los diferentes distritos comerciales, desde la página 253).

Se han suscrito 600.000 dólares colombianos por parte de capitalistas de Medellín y de Manizales para construir una nueva fábrica en la segunda ciudad. Los planes para esta fábrica se perfeccionaron al principio de 1919, y tanto la maquinaria como el equipo se han pedido a los Estados Unidos.

Tal como se ha afirmado, todas las fábricas del país gozan de una buena situación, y todas ellas tienen planes para ampliarse, incluidos los departamentos de hilado (para utilizar el algodón crudo local) y plantas de teñido. Hay una demanda activa de maquinaria textil, y entre las opciones se prefiere la que se produce en los Estados Unidos, por su diseño y su peso más liviano, así como por su funcionamiento más automático que el de los diseños alemanes o ingleses. La compra de esta maquinaria es realizada por los representantes de las compañías que vienen a los Estados Unidos y visitan personalmente las plantas productoras de maquinaria textil. Los productores norteamericanos interesados harán bien en comunicarse por correspondencia con todas las fábricas colombianas, ofreciéndoles líneas especiales de maquinaria y equipo mediante catálogos y descripciones detalladas de las características de sus diseños.

Posición relativa de los textiles extranjeros en el mercado colombiano

Desde los inicios de la República, ha habido un gran y creciente comercio de textiles con Inglaterra. El mercado colombiano fue invadido por los alemanes hacia 1870, pero los textiles aún perduraron como una especialidad de Inglaterra en Colombia. Asimismo, el Reino Unido envió la mayoría de los hilos de algodón importados al país antes de la guerra. Los artículos norteamericanos de algodón han ido encontrando un excelente mercado en Colombia y en la actualidad están casi a la par con los envíos provenientes de Gran Bretaña. La mercancía norteamericana de este tipo superó el total de la Gran Bretaña por un margen considerable en 1919. Sin embargo, esta situación se debió principalmente a la incapacidad de Gran Bretaña de hacer cotizaciones al principio del año, y las que hizo las hizo a precios altos y con tiempos de entrega muy prolongados. Al final de 1919 los agentes de los textiles ingleses volvieron a ser muy activos, cotizando precios

definitivos con créditos de seis a nueve meses en el inventario anual de diseños y tejidos estándar. La situación cambiaria también tuvo una gran influencia en el incremento de pedidos de algodones ingleses, lo que llevó a que los comerciantes tuvieran un ahorro cercano al 20 por ciento (en septiembre de 1919) al comprar los productos de Londres en Nueva York. Se han hecho pedidos sobre inventarios inmediatos en los Estados Unidos para aprovechar la activa demanda local hasta septiembre de 1919. Los pedidos de textiles ingleses después de ese momento se hicieron sobre grandes inventarios de artículos estándar de algodón para el comercio de 1920, y fueron hechos por los mayores importadores mayoristas que se especializan en textiles de algodón.

Uno de los principales atractivos de los textiles ingleses para los importadores colombianos es la gran variedad de diseños y patrones existentes en piezas estándar de poca longitud. La longitud promedio es de 20 yardas, que da para un número determinado de patrones, y no deja retazos. Esto se puede manejar de manera conveniente, en el lugar en que las compras se hacen a pequeña escala y en lotes surtidos. Otra característica aceptable es la manera en que los artículos ingleses se terminan y se empaquetan para su exhibición. Una paca de algodones estampados tiene por lo menos 60 colores y diseños diferentes, y ofrece una gran variedad para la selección y así constituye una gama más variada de colores y diseños que los que se encuentran en los artículos norteamericanos para la exportación del mismo tipo. Además, cada pieza de 20 yardas se dobla en pliegues de una yarda de longitud, para que su medición y venta sean más sencillas, o para verificar el estado del inventario; luego se vuelve a doblar en cuatro divisiones haciendo un paquete compacto y apretado, con la envoltura (que tiene la marquilla, los números de lote y serie, etc.) dispuesta a lo largo, dejando los extremos expuestos para su fácil revisión y exhibición sobre los mostradores, al tiempo que protege los artículos del desgaste o de la suciedad.

Los algodones estampados norteamericanos se envían en rollos grandes y pesados que cubren un núcleo de madera que le cuesta al importador el valor total de los impuestos y que debe enrollarse y desenrollarse, una y otra vez, para mostrar la tela. La envoltura es de papel corriente, dando forma a un paquete cerrado y amarrado, el cual, aunque protege los extremos, se rompe pronto por la continua inspección de los compradores, pierde su utilidad protectora y presenta un aspecto poco atractivo.

Los importadores colombianos se quejan de que no pueden obtener piezas cortas y de longitud estándar de las fábricas norteamericanas. Los rollos tienen entre 43 y 72 yardas que los mayoristas deben medir y cortar en piezas de 20 yardas, tal como las solicitan los distribuidores en el interior. También se afirma que estos artículos no presentan el mismo aspecto atractivo de los textiles ingleses. Las apretadas pacas in-

glesas se marcan cuidadosamente con los números del lote y serie, y todos los envíos van acompañados de una lista de empaque y de una factura, con todos los detalles y permite que las piezas intactas se vendan a los mayoristas sin requerir empaque (lo que no puede hacerse con la mercancía norteamericana).

También se anota que los algodones estampados norteamericanos no cubren ni en diseños, ni en colores, etc., la demanda variada de los varios distritos comerciales del país. Por ejemplo, los habitantes de Bogotá son de baja estatura y la mayoría de los compradores prefieren los artículos con pequeños dibujos o flores, rayas angostas, etc., mientras que las personas de la costa y de los valles de los ríos, así como los indígenas de las planicies del sur quieren productos vistosos, colores fuertes, y grandes dibujos y diseños. Los algodones norteamericanos baratos vienen en tonalidades pálidas, con pocos diseños y no permiten la misma selección. Los importadores colombianos, deseosos de obtener de los Estados Unidos las mismas líneas que se han vuelto populares en Colombia y que se recibían de Europa, han traído líneas seleccionadas de Nueva York, en especial para mostrarlas a los productores norteamericanos con la idea de persuadirlos para que produzcan esos artículos de la misma manera. No se ha logrado mucho en el pasado. Los productores norteamericanos aducen que los costos de producción serían muy altos.

Parecería que el comercio de textiles con América Latina debe considerarse suficiente para justificar los cambios necesarios y así satisfacer las ideas de los importadores. Una visita a las salas de exhibición de los importadores mayoristas colombianos nos daría evidencia suficiente sobre la mejor impresión que dejan los artículos europeos en los compradores una vez entran a estos recintos. Los artículos norteamericanos pueden señalarse sin demora y quedan en desventaja frente a la mercancía inglesa que se exhibe para atraer al comprador y, por esta razón, es elegida por los importadores.

Marcas exclusivas – protección a los grandes importadores

Otra razón para la preferencia de los textiles ingleses radica en la protección de ciertos grandes importadores cuyos pedidos suman varios miles de dólares anuales. Los tejidos especiales, los diseños de los algodones estampados, la ropa blanca de telas blanqueadas o no, se fabrican año tras año para un gran importador de cierto centro comercial, que adquiere 100 pacas, o 1.000 pacas, o alguna otra cantidad según el caso. El negocio es básico, estándar y se ajusta bien a las fábricas europeas, los pedidos pueden calcularse anticipadamente para un territorio enorme. La marca propia del gran importador, que se ha hecho popular entre la clientela de su propio distrito, se pone a la mercancía,

y las fábricas (mayoristas) se rehúsan a vender esta marca a otro competidor en ese distrito en particular. Estas marcas especiales son la especialidad del importador y es la principal línea en existencia año tras año, haciendo que su negocio sea estable. Las firmas más ricas de Colombia, con larga tradición y con el capital adecuado, manejan con frecuencia pocos artículos diferentes de estas marcas especiales y hacen grandes negocios. Esto es especialmente verdadero para las firmas en Bogotá.

Clase y calidad de los textiles

Los textiles europeos se acomodan bien a la política de los comerciantes colombianos. Los anchos son más cortos, por regla general, que en las telas norteamericanas, y la tela es, en sí misma, más liviana (menos hilos) y terminada (satinada), dándole la apariencia de tener el cuerpo y el peso que en realidad no tiene. Este hecho, combinado con la gran variedad de diseños y colores, así como el método atractivo de presentación ofrecen una gran ventaja al importador, pues esa mercancía le cuesta a él menos y se vende con un mejor margen de ganancia que en el caso de los textiles norteamericanos que no tienen ese terminado y que son más pesadas (más hilos por pulgada).

Sin embargo, las personas del país han descubierto que los algodones estampados norteamericanos, que no son tan atractivos cuando están nuevos, son más durables en el tiempo. Hay una creciente e insistente demanda por las “americanas” y puede predecirse que los comerciantes se verán forzados a tener en sus inventarios una cierta cantidad de artículos de algodón norteamericanos para satisfacer esta demanda en el futuro. Las fábricas locales producen telas ásperas, fuertes y no terminadas -algodones estampados, driles, ropa blanca sin blanquear, etc.- adecuadas para el uso de las clases bajas y que disfrutan de gran demanda, sobre todo en lo concerniente a los driles ásperos y pesados que usan para blusas, pantalones, etc.

Hay una gran demanda de otras clases mejores de algodón kaki para vestimentas tropicales, de lino, driles, etc., así como para las clases más baratas de camisería pesada y prendas similares. También hay una demanda creciente de calidades medias de percales, muselinas, gasas, telas a cuadros, piqué (blancos y de lujo), brocados, mezclicilla, cachemires, así como muchas clases de telas blancas y toallas, etc.

Debe estudiarse cada distrito comercial con respecto a sus condiciones climáticas, etc., para determinar las líneas más adecuadas para su caso particular. Los estampados de algodón y los driles gruesos se venden en todo el país y en todos los climas, aunque no varían mucho, excepto en los estampados de colores y los diseños para vestidos de mujer, como se ha señalado.

Estadísticas de las importaciones

Con el fin de dar una idea acerca de la variedad y de los valores relativos de las líneas textiles que importa Colombia, se presenta la siguiente Tabla, a partir de los retornos a las importaciones del gobierno colombiano.

(DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

ARTÍCULOS	VALOR	ARTÍCULOS	VALOR
	<i>Dólares colombianos</i>		<i>Dólares colombianos</i>
BAYETA, FRANELA, TELA ESCOCESA EXTERIOR.....	82.805	HAMACAS	202
COLCHAS, ALGODÓN.....	58.623	SOMBREROS:	
COLCHAS, CORTINAS, ETC	1.192	DE HOMBRE	9.410
CINTURONES, TELA.....	22	DE MUJER CON ADORNOS DE SEDA.....	847
COBIJAS, ALGODÓN	130.663	ADORNOS PARA SOMBREROS.....	21
BLUSAS, CINTURAS, ETC., DE LUJO.....	1.393	MEDIAS DE MUJER	459
"BOGOTANAS"	1.184.155	BORDADOS Y FLECOS, ETC.	145.141
BROCADOS	28.550	LINÓLEO.....	4.677
BOTONES, FORRADOS EN TELA.....	185	TELAS A CUADROS.....	17.669
ALGODONES ESTAMPADOS	1.065	FORROS PARA COLCHONES.....	14.797
POPELINAS, BATISTAS, ETC., ALGODÓN	48.321	MUSELINAS	12.260
LONA	75.916	CORBATAS, ALGODÓN.....	1.918
LIENZOS PARA PINTURA AL ÓLEO Y DECORACIÓN	4.166	HULE PARA MUEBLES	4.130
LONAS Y DRILES (ACABADO BLANCO)	5.265	ORNAMENTOS PARA PRENDAS DE VESTIR	26
GORRAS, TELA	649	CUBIERTA DE EMPAQUE	30.568
"CAROLINAS"	76.299	ALMOHADAS	269
CAMISAS DE TELAS TEJIDAS, ADORNADAS O NO, CON CORDONES O BORDADOS DE SEDA.....	8.804	FUNDAS PARA ALMOHADAS, DE LUJO.....	144
TELAS:		PONCHOS:	
ALGODÓN, TEJIDO	9.389	IMPERMEABLES.....	606
DIAGONAL, A RAYAS	31.283	ALGODÓN	9.682
BORDADAS	58.730	ESTAMPADOS, ALGODÓN.....	2.730.309
PARA ENCUADERNAR LIBROS	1.114	CINTAS, GALONES, ETC	10.608
NO BLANQUEADAS	252.458	CINTAS, ANGOSTAS.....	1.827
ROPA:		TAPETES, ALFOMBRAS Y MATERIALES PARA PRODUCIRLAS.....	1.348
TEJIDA ("ROPA EXTERIOR")	802	SACOS, DE TELA BARNIZADOS O ENCAUCHADOS PARA EMPACAR.....	13.609
EXTERIOR, PARA HOMBRE	29.683	SANDALIAS, TELA (ALPARGATAS).....	1.176
EXTERIOR, PARA MUJER, DE VARIOS MATERIALES:		SATINES.....	88.217
SENCILLA	9.222	CHALES Y PAÑOLETAS.....	268
ELEGANTE	6.822	CHALES, CUADRADOS, GRANDES.....	55.552
A PRUEBA DE AGUA (CON CAUCHO)	1.574	SÁBANAS, DE UN SOLO COLOR Y DE LUJO.....	700
CUELLOS, CON ENCAJE Y DE LUJO	205	CAMISAS DE HOMBRE, CON O SIN PUÑOS.....	120.543

MERCADOS PARA CLASES ESPECÍFICAS DE MERCANCÍA

ARTÍCULOS	VALOR	ARTÍCULOS	VALOR
	<i>Dólares colombianos</i>		<i>Dólares colombianos</i>
CUELLOS Y PUÑOS, SENCILLOS	28.279	ZAPATOS DE LONA.....	6.000
CORDONES Y CINTAS, ALGODÓN	14.405	INSUMOS DE ZAPATERÍA, ALGODÓN.....	1.025
CORDONES Y ADORNOS	10.893	MEZCLAS DE SEDAS (25 POR CIENTO), A RAYAS.....	35.299
CORDONES PARA REDES, ETC.	47.145	MEDIAS DE MUJER.....	224.595
CORDONES DE MENOS DE 1 CENTÍMETRO	27.138	ARTÍCULOS A RAYAS.....	18.792
CORSÉS.....	20.307	TIRANTES Y LIGAS, HOMBRE.....	14.382
FUNDAS PARA CORSÉS.....	774	MANTELES Y SERVILLETAS.....	1.697
RETAL DE ALGODÓN.....	3.371	CUBIERTAS PARA MESAS Y COLCHAS, BORDADAS.....	170
CRINOLINA, BLANCA, PARA ENTRETELAS.....	757	CUBIERTAS PARA MESA, UN SOLO COLOR.....	621
CORTINAS:		CINTAS, FAJAS, DE LONA.....	769
TEJIDAS O CON BORDADOS.....	7.024	CINTA, ENCAUCHADA.....	1.711
SENCILLAS.....	1.430	HILOS EN CARRETES Y HUSOS.....	580.960
TELAS VAQUERAS.....	8.914	HILO PARA CROCHET.....	286
“DOMÉSTICAS”, NO BLANQUEADAS.....	302.080	TOALLAS.....	20.544
ADORNOS PARA VESTIDOS.....	8.026	ROPA INTERIOR, ETC., BLANCA:	
“DRILES” PARA COLCHONES, ETC.	189.778	CON BORDADOS.....	6.514
“DRILES”:		OTROS.....	982
A RAYAS Y A COLOR.....	17.093	ROPA INTERIOR:	
VARIOS.....	603.845	TEJIDA, DE ALGODÓN.....	101.981
ELÁSTICO:		NO TEJIDA.....	2.798
PARA LIGAS.....	374	UNIFORMES:	
PARA ZAPATOS.....	1.670	PARA EL EJÉRCITO COLOMBIANO.....	49.501
ARTÍCULOS LUJOSOS DE ALGODÓN, VARIOS.....	10.797	PARA LA BANDA MILITAR.....	986
GALONES PARA TRENZAS.....	61.911	SOMBRILLAS.....	22.181
FLORES, ARTIFICIALES.....	1.364	TERCIOPELO, ALGODÓN.....	13.511
TELA ARTESANAL, AZUL.....	4.164	TELA DE ALGODÓN A CUADROS.....	6.273
MARCOS PARA SOMBREROS DE MUJER.....	625	ARTÍCULOS BLANCOS Y DE COLOR NO ESPECIFICADOS EN OTRA PARTE.....	1.236.656
FLECOS Y GALONES PARA MUEBLES.....	5.277	CORDEL.....	75.295
LIGUEROS.....	2.334	MECHAS:	
FAJAS, ETC.	109	PARA YESQUEROS.....	34.967
GUANTES, ALGODÓN.....	267	PARA LÁMPARAS.....	12.582
PAÑUELOS:		LANAS:	
BORDADOS.....	1.321	BLANQUEADAS.....	73.783
SENCILLOS, CON BORDE.....	145.168	NO BLANQUEADAS.....	375.518
POR PIEZA.....	6.398	TEÑIDAS.....	590.002
		ALGODONES ZEPHYR.....	73.505

La lista anterior no está completa y sólo muestra los artículos de algodón.

Las importaciones de artículos de lana de diferentes clases ascendieron a 1.992.905 dólares colombianos en 1916, y los principales productos fueron: telas de lana para vestidos, 686.208 dólares colombianos; ropa confeccionada, 54.959 dólares; tela de lana para vestidos de mujer, 468.155 dólares; y sombreros de fieltro, 144.041 dólares. La mayoría de los sombreros eran italianos.

El total de importaciones de textiles aumentó en 1916 en 13.476.932 dólares colombianos en comparación con 8.025.057 en 191, antes de la guerra. Las exportaciones de textiles de Estados Unidos a Colombia durante los últimos cuatro años se muestran a continuación:

TEXTILES	AÑO FISCAL 1916		AÑO FISCAL 1917		AÑO CALENDARIO 1918		AÑO CALENDARIO 1919	
	YARDAS	VALOR	YARDAS	VALOR	YARDAS	VALOR	YARDAS	VALOR
ALGODÓN, PRODUCTOS DE:								
COBIJAS Y EDREDONES ¹.....	.....	.....	.....	.....	.....	856,568	.....	182,919
TELAS -								
LONA -								
NO BLANQUEADA ².....	.....	.....	189,566	59,854	52,117	45,789	185,460	122,007
BLANQUEADA ³.....	.....	.....	58,947	16,287	22,322	9,959	32,654	23,327
A COLOR ⁴.....	.....	.....	14,321	4,523	7,955	4,103	15,015	7,516
TODAS LAS DEMÁS TELAS -								
NO BLANQUEADAS.....	5,082,510	297,207	4,977,213	309,818	4,390,854	513,361	10,675,193	1,331,588
BLANQUEADAS.....	6,749,614	365,963	5,896,992	435,300	2,098,571	312,904	7,087,300	1,113,152
ESTAMPADOS.....	13,962,904	694,670	9,616,577	625,082	4,621,778	609,931	18,955,159	2,429,415
TEÑIDAS (PIEZA).....	514,621	40,581	988,683	104,616	2,069,251	402,473	4,755,728	1,038,971
TEÑIDAS (EN EL HILO).....	7,251,929	478,998	10,541,331	1,073,438	1,648,722	308,616	4,294,434	1,014,810
CINTAS Y BORDADOS.....	.....	19,743	.....	25,665	.....	6,854	.....	14,850
RETAL DE HILAZA.....	.....	2,806	.....	3,156	.....	3,910	.....	3,657
RETAL (EXCEPTO PAPEL).....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	205
HILO, PARA COSER, CROCHET, ETC. ⁵...	.....	.....	.....	.....	.....	13,936	.....	15,721
PRENDAS DE VESTIR -								
CUELLOS Y PUÑOS ⁶.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,698	.....	4,394
CORSÉS.....	.....	18,384	.....	14,986	.....	18,510	.....	12,084
ARTÍCULOS TEJIDOS -								
MEDIAS .....	.....	.....	.....	.....	.....	66,153	.....	138,636
ROPA INTERIOR.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,273	.....	46,846
TODOS LOS DEMÁS.....	.....	111,499	.....	173,988	.....	1,076	.....	331

MERCADOS PARA CLASES ESPECÍFICAS DE MERCANCÍA

TEXTILES	AÑO FISCAL 1916		AÑO FISCAL 1917		AÑO CALENDARIO 1918		AÑO CALENDARIO 1919	
	YARDAS	VALOR	YARDAS	VALOR	YARDAS	VALOR	YARDAS	VALOR
TODAS LAS DEMÁS PRENDAS -								
PARA HOMBRE Y NIÑO.....		173.626	.....	222.571	.....	66.550	.....	73.118
PARA MUJER Y NIÑAS.....						6.991	.....	9.882
HILO.....		135.766	.....	329.094	.....	326.088	.....	597.857
TODAS LAS DEMÁS.....		267.949	.....	394.938	.....	178.505	.....	353.373
TOTAL DE PRODUCTOS DE ALGODÓN		2.607.192	.....	3.793.316	.....	2.968.248	.....	8.534.659
SEDA, PRODUCTOS DE:								
VESTIDOS DE MUJER.....					11.768	9.670	25.550	34.183
ROPA		30.940	.....	32.613	.....	3.810	.....	3.807
TODO LO DEMÁS						7.802	.....	44.310
SEDA, ARTIFICIAL:								
MEDIAS.....				689	.....	845	.....	2.552
TODO LO DEMÁS ⁷						934	.....	696
TOTAL DE LOS PRODUCTOS DE SEDA Y DE SEDA ARTIFICIAL		30.940	.....	33.302	.....	23.061	.....	83.548
PRODUCTOS DE LANA:								
COBIJAS ⁸						313	.....	
TELA Y TELAS PARA MUJER ⁸						143.696	.....	211.461
PRENDAS DE VESTIR -								
PARA HOMBRES Y NIÑOS		17.892	.....	53.315	.....	7.852	.....	19.097
PARA MUJERES Y NIÑAS						6.554	.....	4.357
RETAZOS DE TELAS DE LANA				76	.....		.....	16
TODO LO DEMÁS		353.501	.....	308.052	.....	15.107	.....	17.801
TOTAL PRODUCTOS DE LANA ...		371.393	.....	361.443	.....	173.522	.....	252.953
GRAN TOTAL.....		3.009.525	.....	4.188.061	.....	3.164.831	.....	8.873.160

¹ Incluidos en "Todos los demás productos", antes de 1918.

² Incluidos en "Todas las demás telas no blanqueadas", antes de 1917.

³ Incluidos en "Todas las demás telas, blanqueadas", antes de 1917.

⁴ Incluidos en "Todas las demás telas a color", "Estampadas", "Teñidas por pieza", etc., antes de 1917.

⁵ Incluidos en "Todos los demás productos", antes de 1918.

⁶ Incluidos en "Todas las demás prendas de vestir", antes de 1918.

⁷ Incluidos en "Todos los demás artículos", antes de 1917.

⁸ Incluidos en "Todos los demás productos de", antes de 1918.

De acuerdo con las estadísticas colombianas, las importaciones de textiles de todas las clases al país durante 1918 ascendieron a 9.587.892 dólares colombianos, de los cuales Gran Bretaña suministró 2.857.956 kilos, por un valor de 5.033.569 dólares; los Estados Unidos 2.251.664 kilos, por un valor de 3.557.996 dólares; Francia, 59.401 dólares; España, 144.975 kilos, por un valor de 354.174 dólares; e Italia, 108.958 kilos, por un valor de 287.287 dólares. (Kilo = 2.2046 libras.)

Empaque de textiles con destino a Colombia

Todos los exportadores norteamericanos de textiles con destino a Colombia deben adoptar el bulto comprimido, a prueba de agua, etc., en tamaños que se acomoden a las necesidades de transporte del país, etc., como se indica en la página 524.

Debe tenerse más cuidado en la facturación y en los cobros, y los listados de empaque deben adjuntarse a todos los envíos de suerte que los contenidos de cada bulto se conozcan sin necesidad de desempacar y hacer la verificación correspondiente. Con el objeto de aumentar el comercio de textiles en Colombia, se recomienda que los exportadores norteamericanos adopten más de cerca el sistema inglés, siempre que las condiciones de producción lo permitan -en rollos estándar de hasta 20 yardas-, con una mejor presentación para su exhibición por parte de los importadores mayoristas, tal como ya se explicó. Los importadores colombianos admiten que se ha avanzado mucho en cuanto a la ropa blanca norteamericana, hay mayor variedad, precios más bajos y mejores terminados que antes. Estos artículos compiten ahora favorablemente con los textiles blancos ingleses en todo el territorio colombiano, y tienen aceptación por parte de los importadores y de los consumidores.

Prácticas comerciales en los negocios de textiles

Los importadores colombianos de textiles otorgan créditos a largo plazo a los distribuidores del interior, y este sistema se conoce como “seis y seis”, y significa seis meses, y seis meses adicionales de ser necesario. Los seis primeros meses son netos, con una rebaja del 15 por ciento por el pago de los pedidos en efectivo. Los seis meses adicionales tienen un interés del 10 por ciento anual, compuesto mes tras mes. Estas mismas condiciones las otorgan las fábricas de tejidos, algunas de las cuales tienen su propio departamento de ventas con sucursales en diferentes centros comerciales, mientras que otras venden a través de agentes o mayoristas. Las ganancias netas del importador, sobre los textiles estándar, tales como estampados baratos de algodón, se calculan en un promedio del 25 por ciento. Este mercado es a veces muy especulativo, y los comerciantes que han aprovechado la rebaja en los precios de los textiles norteamericanos durante los primeros meses de 1919, de los que había grandes inventarios, obtuvieron ganancias enormes, al disponer de ellos durante la gran temporada de compras en mayo, junio y julio. La mayoría de las casas más antiguas y conservadoras, sin embargo, no entendieron la situación real en Europa y los Estados Unidos, por lo que no tenían inventarios cuando el mercado colombiano reaccionó en mayo de 1919.

DROGAS, MEDICINAS Y OTROS QUÍMICOS

Después de los textiles, los productos alimenticios y los demás artículos cobijados por la categoría de “artes y oficios”, la importación de drogas, medicinas y otros productos químicos son los productos más importantes. La venta de medicinas patentadas es grande, y una buena variedad de específicos norteamericanos se vende en todo el país. En 1911, un año previo a la guerra, las importaciones de drogas, medicinas y químicos ascendieron a 762.208 dólares colombianos, de los que Alemania suministró 127.912 dólares, España, 1.354 dólares, los Estados Unidos, 327.832 dólares, Francia, 154.004 dólares, Gran Bretaña, 109.010 dólares, y otros países 41.976 dólares. En 1916, las importaciones de drogas, medicinas y productos químicos con propósitos industriales ascendieron a 1.346.516 dólares colombianos y, de ellos, 353.642 dólares correspondieron a medicinas patentadas muy conocidas. Las importaciones de 1918 ascendieron a 994.032 dólares, pero la importación se vio afectada por las condiciones de guerra. Era difícil obtener todos los productos químicos pesados durante la guerra.

Colombia importa químicos pesados que utiliza en la producción de jabones, velas, etc., siendo los principales la soda cáustica, el bicarbonato de soda, el ácido oxálico, el carbonato de carbonato de amonio, el sulfato de cobre, el nitrato de sodio, el bicromato de potasio y el sulfuro (en polvo y en barras).

Uso y empaque de los químicos

La soda cáustica se usa sobre todo en la producción de jabón y en las fábricas de productos de vidrio del país. Se envía a Colombia empacado en tambores de 725 libras netas (746 libras brutas), y mide $8\frac{1}{2}$ pies cúbicos. Su estándar está entre el 76/78 por ciento, según las pruebas de Nueva York y de Liverpool. Cuando debe transportarse a los pueblos del interior se utilizan tambores de 125 libras netas. El carbonato de soda anhidro (denso) que puede utilizarse como sustituto, no se usa en Colombia. El bicromato de sodio es utilizado por la industria textil y se solicita, de ordinario, en canecas de 5 y 10 kilos, en lugar de los pesados barriles de madera.

El ácido oxálico se utiliza para blanquear los sombreros panamá del país y también en la industria farmacéutica. En los pedidos para la costa y para Bogotá puede empacarse en los barriles usuales de 300 libras netas (350 libras brutas) y 9 pies cúbicos. En el caso de los pedidos para puntos del interior, se utilizan mulas, y se espera que el ácido oxálico llegue en canecas metálicas pequeñas de 5 y 10 kilos. El carbonato de amonio se usa en la industria de panadería y viene empacado en barriles de 430 libras netas

(500 libras brutas) y de 10 pies cúbicos. Se prefieren las canecas pequeñas de 5 y 10 kilos para los mercados del interior.

El sulfato de cobre se utiliza en Colombia para asperjar las plantas de cacao y de café, y se requiere en tambores de no más de 125 libras de peso neto, o en canecas de 5 y 10 kilos. El nitrato de sodio se utiliza en la industria textil y para la fertilización de jardines, aunque este último uso es muy limitado en Colombia. La presentación usual para Colombia es en cristales empacados en sacos de tela de 125 libras netas. El fósforo blanco y amorfo es ampliamente utilizado para la elaboración de fósforos en todo el país, y debe empacarse en agua en canecas de 5 kilos. Estos químicos pesados son manejados por importadores de mercancías generales y solo por unas pocas de las más grandes droguerías que hacen negocios al por mayor. Por regla general, los pedidos en los Estados Unidos se tramitan a través de casas comisionistas exportadoras.

Estadísticas de las importaciones

Las principales líneas de drogas y químicos importadas en 1916 se muestran en la lista que aparece a continuación, de modo que pueda tenerse una idea acerca de sus valores relativos:

ARTÍCULOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>	ARTÍCULOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>
ÁCIDOS:			
CARBÓNICO.....	11.831	OPIO.....	17.249
CÍTRICO Y TARTÁRICO.....	12.053	FÓSFORO:	
SULFÚRICO.....	7.252	ROJO.....	4.296
ASPIRINA.....	17.071	BLANCO.....	6.645
CAJAS, MADERA, LATA Y CARTÓN		YESOS, MEDICINALES.....	
PARA EMPACAR DROGAS.....	8.264		9.385
QUÍMICOS, INDUSTRIALES, ETC.....	9.326	CLORATO DE POTASIO.....	36.001
CORCHOS.....	51.558	JABONES:	
ALGODÓN, MEDICADO.....	7.982	MEDICINALES, NO PERFUMADOS.....	4.328
CREMOR TÁRTARO.....	6.521	PERFUMADOS, MEDICINALES U OTROS	12.544
CREOLINA	23.695	JABÓN DE REUTER.....	16.097
CIANUROS	52.808	QUININA.....	23.948
GLICERINA.....	6.871	SODA:	
GOMA ARÁBIGA.....	15.701	BICARBONATO.....	5.117
GOMAS, RESINOSAS.....	10.598	CARBONATO.....	15.034
INYECCIONES, MEDICINALES.....	8.307	CÁUSTICA.....	72.513
MAGNESIA.....	8.217	OTRAS SALES DE SODA Y OTRAS SALES NO ESPECIFICADAS	6.647
MEDICINAS EN CÁPSULAS, ETC.....	22.242	SULFURO, FLORES DE	6.972
ACEITES:		VINOS, MEDICINALES.....	12.869
CASTOR Y NUEZ	15.771	OTROS PRODUCTOS QUÍMICOS, VARIOS.....	149.307
HÍGADO DE BACALAO, EMULSIONES	81.226		

MERCADOS PARA CLASES ESPECÍFICAS DE MERCANCÍA

Las exportaciones de drogas, químicos y artículos relacionados desde los Estados Unidos hacia Colombia, en los años calendario de 1918 y 1919, fueron las siguientes:

ARTÍCULOS	VALOR		ARTÍCULOS	VALOR	
	1918	1919		1918	1919
QUÍMICOS, DROGAS, TINTURAS Y MEDICINAS:			QUÍMICOS, DROGAS, TINTURAS Y MEDICINAS - CONTINUACIÓN.		
ÁCIDOS -			PREPARACIONES MEDICINALES Y FARMACÉUTICAS	\$328,718	\$722,527
CARBÓLICO.....	\$2,393	\$2,196	VASELINA, ETC.....	5,525	12,362
NÍTRICO.....	3,807	6,281	POTASIO		
PÍCRICO.....		62	CLORATO.....	4,911	21,837
SULFÚRICO.....	10,708	2,913	TODOS LOS DEMÁS.....	4,913	19,059
TODOS LOS DEMÁS.....	33,675	40,403	RAÍCES, HIERBAS Y CORTEZAS.....	4,733	10,303
ALCOHOL, MADERA.....	108	4,054	SODA -		
POLVO PARA HORNEAR.....	809	2,896	CÁUSTICA.....	79,956	62,025
CARBURO DE CALCIO.....	1,560	2,824	CARBONATO DE SODIO.....	1,214	190
DESTILADOS DE CARBÓN-ALQUITRANES	236	7,420	SILICATO DE SODA.....	875	7,121
COBRE, SULFATO DE.....	449	1,431	TODAS LAS DEMÁS SALES.....	21,139	43,910
TINTURAS Y ELEMENTOS RELACIONADOS -			SULFURO.....	472	491
ANILINAS	16,070	35,247	POLVO Y LÍQUIDO PARA LAVAR.....	482	407
EXTRACTO DE PALO CAMPECHE.....	237	2,176	TODOS LOS DEMÁS QUÍMICOS, ETC.....	191,002	598,233
TODOS LOS DEMÁS.....	16,300	23,691	CORCHO Y PRODUCTOS DE.....	9,734	30,861
EXTRACTOS PARA CURTIEMBRE.....	1,760	2,909	PRODUCTOS PARA LOS DIENTES.....	19,490	21,977
FORMALDEHÍDO (FORMOL).....	210	2,257	PRODUCTOS VARIOS DE CAUCHO PARA FARMACÉUTICOS	1,941	9,154
GLICERINA.....	3,115	7,975	PERFUMES, COSMÉTICOS Y TODAS LAS PREPARACIONES PARA ASEO PERSONAL.....	28,446	70,137
COMIDA PARA BEBÉS	7,555	12,236			
CLORURO DE CAL, O POLVO BLANQUEADOR	261	156			

Las preparaciones hipodérmicas francesas se conocen muy bien y se usan ampliamente en Colombia, aunque también están ingresando ciertas marcas italianas. Hay un mercado amplio para estas preparaciones en el país. Se piensa que los laboratorios norteamericanos entenderán que es un buen terreno, y se recomienda que se impulse la venta de productos norteamericanos de laboratorio.

Las medicinas patentadas y los específicos constituyen un gran mercado y con frecuencia los manejan agentes exclusivos que viajan por todo el país. Los específicos son, en su mayoría, para enfermedades relacionadas con la malaria, la anemia tropical, la disentería, etc. Con frecuencia las mercancías son propiedad de médicos residentes que igualmente las administran.

Cerca del 75 por ciento de la publicidad del país se dedica a las medicinas patentadas.

PAPEL Y PRODUCTOS DE PAPEL

En 1916 las importaciones de papel y productos de papel a Colombia ascendieron a 3.889.295 kilos, por un valor de 913.502 dólares colombianos. Esta suma incluye todo el papel, cartón, textos escolares y útiles, suministros de oficina y equipos, diferentes de muebles. En 1918 las importaciones a Colombia de papel y de productos de papel ascendieron a 710.690 dólares, habiendo disminuido después del ingreso de Estados Unidos a la guerra. En 1919 hubo escasez de papel en todo el país, pero la compra de esta línea fue muy activa luego del armisticio. A continuación se presentan los productos más importantes en esta línea para 1916, sobre los que hay estadísticas detalladas disponibles:

(DÓLAR COLOMBIANO = \$0.9733)

ARTÍCULOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>	ARTÍCULOS	VALOR <i>Dólares colombianos</i>
PUBLICIDAD EN PAPEL.....	9.799	SOBRES:	
BOLSAS, PAPEL.....	5.937	CON VENTANA.....	2.415
LIBROS:		OTROS.....	34.418
CONTABILIDAD.....	11.958	MARQUILLAS, IMPRESAS.....	43.760
COPIA.....	11.141	PAPEL CARTA Y DE CONTABILIDAD.....	14.794
OTROS (MATERIAL IMPRESO).....	54.924	SUMINISTROS DE OFICINA, PEQUEÑOS.....	7.255
CARTÓN:		PAPEL OFICIAL.....	18.576
CAJAS.....	30.165	OLEOGRAFÍAS, CROMOLITOGRAFÍAS, ETC.....	9.417
OTROS ARTÍCULOS, MACHÉ, ETC.....	14.277	PAPEL PARA IMPRIMIR.....	90.460
LISO.....	18.514	PAPEL DE LIJA.....	9.469
CAJAS REGISTRADORAS.....	24.243	FORMATOS PARA TELÉGRAFOS Y CHEQUES.....	10.782
MÁQUINAS PERFORADORAS DE CHEQUES.....	6.211	MÁQUINAS DE ESCRIBIR.....	95.461
MARQUILLAS DE PAQUETES DE CIGARRILLOS	11.241	PAPEL DE COLGADURA.....	38.825
PAPEL DE CIGARRILLOS.....	63.971	PAPEL PARA ENVOLVER.....	87.404
COMPTÓMETROS Y SUMADORAS.....	2.062		

Debido al impuesto a las importaciones para el papel cortado e impreso, hay muchos almacenes pequeños que importan las mejores clases de papel, adecuado para hacer blocs de hojas, etc., y utiliza pliegos estándar que luego cortan y le imprimen el rayado para el comercio local. Casi todos los importadores de mercancía en general compran ciertos volúmenes de papel, tales como papel para impresión, papel de colgadura, blocs de hojas, etc., que manejan a nivel de mayoreo y menudeo. Los mayores almacenes de artículos de escritorio, con sucursales en Cartagena, Barranquilla y Bogotá, son los de J. V. Mogollón y Cía.

Durante los últimos cuatro años, las exportaciones de papel, productos de papel y tinta desde los Estados Unidos hacia Colombia fueron las siguientes:

MERCADOS PARA CLASES ESPECÍFICAS DE MERCANCÍA

ARTÍCULOS	AÑO FISCAL 1916		AÑO FISCAL 1917		AÑO CALENDARIO 1918		AÑO CALENDARIO 1919	
	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR	LIBRAS	VALOR
PAPEL:								
BOLSAS		\$5.591		\$5.600		\$5.834		\$11.592
LIBROS, MÚSICA, MAPAS, GRABADOS, Y OTRO MATERIAL IMPRESO		237.974		113.932		64.804		205.129
CAJAS Y CARTONES		6.110		11.275		6.524		8.638
PAPEL CARBÓN		2.017		794		1.705		3.399
PAPEL PARA REGISTRADORAS Y PARA SUMADORAS ¹						139		1.842
CARTÓN Y CARTÓN PAJA		11.723		24.013		12.557		20.666
EMPAPELADO		12.516		22.797		10.835		14.735
NAIPES		539		413		252		1.173
PAPEL PARA IMPRESIÓN								
PAPEL DE PRENSA.....	1.437.537	36.115	3.307.996	135.360	832.986	45.416	1.279.681	75.437
TODOS LOS DEMÁS	685.463	33.711	1.881.711	155.294	561.986	61.005	941.809	109.359
PAÑUELOS DE PAPEL Y PAPEL HIGÉNICO ¹ ..						9.344		29.410
TOALLAS Y SERVILLETAS ¹						460		1.375
PAPEL ENCERADO ¹						2.100		1.606
PAPEL PARA ENVOLVER	838.627	749.764	39.907	52.606	888.583	79.518	871.737	83.672
PAPEL DE CARTA Y SOBRES		40.340		78.544		89.744		175.932
TODOS LOS DEMÁS		81.220		87.682		25.042		67.309
TOTAL PAPEL Y PRODUCTOS DE PAPEL		1.215.620		688.310		415.279		811.274
TINTA:								
PARA IMPRIMIR		7.195		12.035		5.479		8.405
TODAS LAS DEMÁS		8.241		11.220		7.831		24.260

¹ Incluidos "Todos los demás", antes de 1918.

En 1919 hubo una gran escasez de papel y de productos de papel en Colombia, y las compras hechas a los Estados Unidos fueron muy considerables.

Las quejas principales se debieron a los malos métodos de empaque. El papel de prensa enviado en paquetes planos, o enrollado, debe tener los extremos de los paquetes protegidos con cartones redondeados que eviten daños en su manejo, pues si los extremos están rasgados, el envío no puede utilizarse para la impresión de periódicos que se traduce en una pérdida para el importador.

Otros papeles de alta calidad que se cortan para utilizarlos en blocs, formas contables, etc., deben empacarse en cajas prensadas con tablas delgadas en la parte superior y en la parte inferior, sobre los bordes y con correas a los lados de los extremos. Deben clavarse grapas de refuerzo, en la parte superior y en la parte inferior, de adentro hacia afuera y no al contrario, debido a que el método que se utilizaba antes evitaba que el clavo funcionara bien y cortaba el contenido de la caja prensada.

Varios productores norteamericanos de papel y productos de papel, con el control de grandes fábricas, han investigado recientemente los mercados colombianos para papel en todas sus formas, y se espera que estas investigaciones de primera mano, lideradas por expertos en la línea, conduzcan a métodos de empaque mejores y adecuados según los requisitos para su transporte en el país.

A excepción de los sobres y productos pequeños de papel que se empacan en cajas de cartón, la caja usual de madera no debe utilizarse en Colombia debido a que, independientemente de qué tan bien se empaque en su interior, el contenido se mueve durante los diferentes manejos y ocasiona daños más o menos serios en el tiempo. La caja prensada que se ha descrito es el mejor método; además, este empaque es más liviano y significa un ahorro considerable en los impuestos para el importador.

MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN Y MAQUINARIA – MUEBLES

El lector debe remitirse a la monografía titulada “Materiales de construcción y maquinaria en Colombia” (*Materials and Machinery in Colombia*), escrito por W. W. Ewing, y publicado por el Bureau of Foreign and Domestic Commerce as Special Agents, *Series No. 160*. Este documento tiene 75 páginas y 5 ilustraciones de semitonos, y puede adquirirse por 15 centavos en cualquier distrito o en las oficinas cooperativas del superintendente de documentos, de la Oficina de Imprenta del Gobierno, en Washington, D.C.

El documento “Mercados colombianos para el mobiliario norteamericano” (*Colombian Markets for American Furniture*), escrito por Harold E. Everly y publicado por el Bureau of Foreign and Domestic Commerce as Special Agents, *Series No. 162*, se vende por 5 centavos. Tiene 34 páginas.

APÉNDICES

APÉNDICE A.

– REQUISITOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA AL ENVIAR MERCANCÍA A COLOMBIA¹

CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

El día anterior a la salida del barco, debe presentarse un juego de cinco copias del conocimiento de embarque en la oficina de la compañía naviera, y adjuntar una copia de la factura consular.

Se debe adjuntar un estampilla oficial de 20 centavos a una copia del conocimiento de embarque para los barcos que van hacia Buenaventura, y que se obtiene en el consulado colombiano (17 Battery Place, Nueva York).

Cada conocimiento de embarque debe incluir: nombre del despachante, nombre del consignatario *en el puerto de entrada*, nombre del barco, número de cada bulto, número de bultos de diferentes clases, peso (bruto) en kilos (1 kilo = 2.2 libras), y el valor total del envío.

Los conocimientos de envío -dos o más copias- son devueltos por la compañía naviera el día de la partida, con el volumen de carga escrito en ellos y debidamente firmados por el agente de esa compañía.

Se envía una copia firmada de este conocimiento de embarque al consignatario, con una copia de la factura consular.

REQUISITOS CONSULARES COLOMBIANOS

Elabore cinco copias de la factura consular; se aceptan copias de mimeógrafo o duplicadora.

Lleve cuatro copias al consulado colombiano el día anterior a la fecha de partida y una a la compañía naviera. El cónsul devuelve una copia, debidamente firmada y certifi-

¹ Revisado el 10 de agosto de 1919, a partir del documento escrito por el cónsul general de Colombia, Nueva York, septiembre de 1912.

cada, y con una estampilla de 20 centavos (por cada página que se utilice), al pagar los honorarios consulares.

La copia estampillada por el consulado debe enviarse por correo al consignatario, ya que es la copia que debe presentarse en la aduana en el puerto de entrada.

La siguiente es la clasificación de los honorarios consulares colombianos:

Primera clase: gratis. – Textos y útiles escolares; plantas, animales vivos, semillas agrícolas, sueros y vacunas, libros escolares; monedas de oro y barras de oro de ley no menor a 0.9000.

Segunda clase: uno por ciento. – Maquinaria; herramientas industriales; implementos agrícolas; fertilizantes; ácido sulfúrico, sulfuro, implementos de minería; estructuras de hierro o madera; madera sin procesar; materiales para techos; alambre de púas; grapas; tubería de hierro, acero; manila, sisal y cáñamo, cables metálicos; tela metálica; cable para conductores eléctricos; metales en lámina, barras y lingotes; bombas de todo tipo; sales de soda para el tratamiento de los metales.

Tercera clase: tres por ciento. – Todas las otras mercancías.

Las tasas anteriores se cobran sobre el valor de la factura declarado por el despachante.

El valor que se declara debe ser preciso y calculado FOB. Bajo la ley colombiana, la aduana tiene el derecho de tomar, para uso del gobierno, cualquier envío de mercancía *al valor declarado por el despachante*. Este derecho se ha ejercido con frecuencia en el caso de mercancía subvalorada.

Todas las facturas consulares deben escribirse en español e incluir, claramente: el nombre del despachante, el nombre del barco, los nombres del consignatario y del propietario de la mercancía, marcar y numerar cada bulto, el número y la clase de bultos, los contenidos de cada uno de ellos, el peso bruto y el peso neto, los valores parciales y el valor total del envío *-además, en una línea separada, la suma total de la carga, los seguros, y la comisión (si la hubiere) para el puerto de entrada.*

Es importante recordar que, en caso de que el peso de la carga no se conozca con exactitud antes de la presentación de la factura consular, debe calcularse (según las tarifas de carga de la compañía naviera) lo más fielmente posible.

El cónsul no firma ninguna factura consular antes de que se cumplan estos requisitos y que se haya hecho la declaración consular.

El despachante, o su representante, deben firmar todas las copias de la factura comercial, fecharla y escribir arriba de la firma la siguiente declaración en español:

APÉNDICES

Bajo juramento declaramos que los precios anotados en este documento son los mismos que cargamos al interesado en la factura comercial y que los pesos de los bultos están dados correctamente.

Una anotación falsa puede acarrear la confiscación de la mercancía en la aduana, y lo mismo sucede con una declaración fraudulenta sobre la declaración del peso.

En Colombia los impuestos se cobran sobre el peso bruto -es decir, el peso de la mercancía, del contenedor, los empaques, etc.-. Quienes hacen despachos a puntos en el interior de Colombia deben consignarlos a una agente en el puerto de entrada.

En Colombia no se permiten los envíos “al portador”.

ERRORES QUE DEBEN EVITARSE

No olvide hacer que cada bulto se numere y se marque con claridad.

No espere hasta el último momento para tramitar la documentación de su envío.

No subvalore la mercancía.

No haga declaraciones falsas.

No escriba pesos falsos o errados.

Cumpla las instrucciones de su cliente en cuanto a la declaración de la mercancía, es decir, la clasificación aduanera, etc.

Utilice los números arancelarios de la aduana colombiana para la clasificación.

No olvide que los impuestos se determinan sobre el peso bruto y que el empaque muy pesado se traduce en una pérdida para su cliente.

La lista de empaque y las facturas deben coincidir con la numeración de los lotes y de la serie de los paquetes; la lista de empaque debe coincidir con el contenido de los paquetes.

No olvide que los impuestos aduaneros colombianos son, en muchos casos, ambiguos con respecto a la clasificación de la mercancía, que su cliente conoce el arancel y que está en mejor posición para luchar contra las multas y las reclamaciones que usted.

No olvide asegurar la mercancía hasta su destino, no solo hasta el puerto de entrada. (La mayor proporción de pérdida se da en el interior.)

No olvide que los envíos de bultos se valoran sobre el mayor valor de los artículos que contienen éstos y que cada clase y calidad de mercancía debe empacarse en bultos separados.

No deje de asegurar los envíos por paquete postal hasta su destino, y no solo hasta el puerto de entrada.

No deje de utilizar materiales a prueba de agua para los envíos al interior, donde se utiliza el transporte a lomo de mula.

No deje de recordar que su cliente apreciará la atención que preste a estos detalles, evitando problemas, gastos y demoras para él, pues el negocio exportador con América Latina depende de la cuidadosa atención de los detalles y de un amplio conocimiento de la minucia.

APÉNDICE B.

- EMPAQUE ADECUADO DE LOS ENVÍOS A COLOMBIA

El empaque de los exportadores norteamericanos es la principal fuente de queja del comerciante colombiano con respecto a los Estados Unidos, y es el origen del 90 por ciento de los conflictos comerciales, de las dificultades para recaudar el dinero, etc.

Luego de un estudio exhaustivo sobre el tema, que ha incluido la totalidad de la carga de los barcos norteamericanos, ingleses, franceses y españoles que transportan carga a Puerto Colombia y a Cartagena, el autor está convencido de que las firmas norteamericanas que envían mercancía a Colombia deben prestar más atención al empaque, si esperan que su negocio con ese país mantenga niveles satisfactorios de volumen.

RELACIÓN DEL EMPAQUE CON LOS IMPUESTOS ADUANEROS

Los impuestos aduaneros se tasan sobre el peso bruto del bulto importado -de ahí la necesidad de empaque la mercancía en contenedores que sean lo más livianos posible-. Ha habido muchos casos en los que se solicita que la mercancía, como en el caso de las cintas de seda de alta calidad, o artículos similares, se empaque en fardos a prueba de agua, pero éstos se han enviado, deliberadamente, en cajas de madera sobre las que el importador se ha visto obligado a pagar un impuesto de 5 dólares colombianos por kilo (2.2 libras), siendo el peso real de la mercancía solo una fracción del peso de este tipo de cajas. Ningún comerciante puede pagar 5 dólares por kilo de madera de pino y pretender obtener una ganancia. Como prueba de esto se puede afirmar que, cuando se escribió este reporte, había varios cargamentos de esa mercancía en bodegas de Cartagena que no se podían vender a los precios competitivos predominantes para artículos similares en el mercado y, por ende, representaban una pérdida muerta para el comerciante que las importó.

Hay casos en los que una caja es demasiado grande para la mercancía que contiene, se ha rellenado con retazos de tela o papel y, sobre ello, el comerciante en Colombia debe pagar el mismo impuesto que paga por la mercancía en sí misma. Con frecuencia el

importador se rehúsa a aceptar el envío, que entonces se guarda en la aduana para el pago de los impuestos y, finalmente, se vende en una subasta a cargo del gobierno. Si el comprador no acepta los artículos, el exportador puede ordenar que se devuelvan, pero de todas maneras está obligado a pagar el impuesto antes de su movilización.

EFECTO DE LOS MÉTODOS INCORRECTOS DE EMPAQUE

El resultado general es la frecuente insatisfacción del comerciante colombiano con los métodos de empaque de los norteamericanos y busca renovar sus antiguas relaciones con los europeos, mientras que el exportador norteamericano, de otra parte, afirma que el comercio colombiano no vale la pena y está lleno de problemas.

Se piensa que el análisis actual de estos casos en Colombia podría demostrar que hay sumas en disputa que alcanzan varios cientos de miles de dólares. Centenares de estos casos han sido analizados por el autor. El efecto de tal situación sobre el comercio norteamericano con Colombia, y con otros países latinoamericanos, no debe subestimarse. Es imprescindible encontrar una solución inmediata para esta situación.

Si puede hacerlo, el comerciante colombiano prefiere hacer negocios con Nueva York, debido a que los envíos son más rápidos y los períodos de entrega son buenos. A él también le gusta la mercancía norteamericana y los métodos de los negocios, pero probablemente el comercio retorne a Europa si continuamos con nuestros métodos actuales de empaque.

Podrían escribirse enormes libros sobre este tema. Sería muy bueno que el exportador norteamericano visitara Colombia y revisara la carga norteamericana que llega al país; podría revisar las incontables cartas que solicitan (con toda la razón) rebajas a causa de los impuestos excesivos que resultan de ignorar las instrucciones de empaque; podrían también escuchar las quejas sobre roturas, pérdida por robo a causa de los empaques rotos, confusión en la numeración, cobros excesivos, etc.

El empaque adecuado es uno de los factores de venta más importantes. Un empaque con buena apariencia inspira confianza sobre la mercancía que contiene, y es signo del cuidado y del aprecio por parte del exportador, así como el entendimiento de las condiciones locales como un método inteligente para hacer las cosas.

NECESIDAD DE SEGUIR LAS INSTRUCCIONES DE MODO IMPLÍCITO

En la palabra “instrucciones” se encuentra la clave para el empaque de los artículos con destino a Colombia. Es realmente muy sencillo. *Siga las instrucciones del comprador con respecto al empaque.* Sin embargo, eso es precisamente lo que no hace el exportador norteamericano:

no tiene en cuenta que hay una buena razón detrás de esas instrucciones, que son necesarias, que el comprador conoce su negocio, sabe lo que quiere y por qué lo quiere.

Cuando el exportador norteamericano no tiene en cuenta las instrucciones de empaque está exponiéndose a tener problemas y a la posible pérdida de un buen cliente. Él logra que la mercancía cueste más que la de su competidor europeo y enfurece al comprador colombiano debido a su falta de atención con respecto a las instrucciones que llevan a una gran pérdida de tiempo, a costos adicionales, etc.

El comerciante colombiano sabe cómo deben empacarse los artículos que pide y con gusto proporcionará especificaciones detalladas si se le solicitan, para recomendar materiales que deben utilizarse, el peso y el volumen de los bultos, etc.

En muchos casos, los compradores colombianos han visitado personalmente las casas en Nueva York, han hecho pedidos de grandes cantidades de mercancía e invierten tiempo dando instrucciones personales sobre el empaque, etc. La casa norteamericana ha aceptado y envía el pedido, pero ha desatendido en su totalidad las instrucciones de empaque. El resultado es que el comerciante colombiano, al ver el envío, manifiesta que no puede seguir haciendo negocios con esa casa en particular, pues no atendieron sus propias instrucciones verbales, después de prometer que lo harían fielmente, habiendo recibido el pedido sobre esa base.

Se acepta, de manera universal, y es lo correcto, que ningún exportador tiene el derecho de aceptar un pedido que incluye instrucciones de empaque para después hacer caso omiso de ellas. Si las condiciones son tales que la mercancía no puede empacarse según las instrucciones, lo menos que puede hacerse es advertir el comprador sobre ello y solicitarle instrucciones adicionales, explicando el método de empaque que debe utilizar.

CASAS EXPORTADORAS Y FÁBRICAS

Las casas exportadoras han estado haciendo negocios con América Latina desde hace algún tiempo y, sin duda, saben cómo deben empacar los artículos con destino a esos países. Además, deben tener a la mano suficiente información acerca de algunos aspectos relativos a ciertos distritos o países. Parece que hay dos causas principales para que fallen estas casas exportadoras experimentadas con respecto al empaque de ciertos artículos adecuados para el comercio latinoamericano.

Una de ellas es la organización defectuosa en la oficina de la casa exportadora. El modo corriente de organización es aquél en el que el negocio se divide en departamentos según los artículos, tales como el departamento de compras de productos químicos,

el departamento textil, etc. Los directores de estos diferentes departamentos son, por supuesto, especialistas en la línea a su cargo, pero saben muy poco acerca del país hacia el cual se dirigen los productos, y saben mucho menos acerca de los métodos de empaque -este detalle se deja al departamento de envíos, que con frecuencia está conformado por personas nuevas en el oficio, que carecen de experiencia con el comercio internacional y no están familiarizados con las condiciones de América Latina-. El resultado se aprecia en métodos mejorados de compra, con un ahorro en los costos, pero en unas condiciones de empaque que son, en ocasiones, desastrosas para el comercio. El autor cree que los departamentos deben organizarse según un esquema diferente. Los directores de los departamentos deben estar a cargo de un determinado país, o de un grupo de países, con condiciones similares, y deben estar muy bien informados acerca de los requisitos que hay en esos países. Los directores de los departamentos deben hacer seguimiento a cada pedido individual, independientemente de la variedad de mercancía que incluye, supervisando el empaque, la facturación, el envío, etc. El director del departamento debe hacerse responsable de cada pedido que pasa por sus manos. Este sistema contribuye para contar con información detallada del país al cual están destinados los productos y funciona con el fin de evitar errores.

La otra causa es la falta de cooperación entre los productores y las casas exportadoras con respecto al empaque. Se sugiere al lector referirse a la página 467 donde encuentra un análisis sobre el tema.

VENTAJAS DEL EMPAQUE ADECUADO

Es frecuente encontrar que el empaque adecuado es más barato que el que no lo es. Cuesta menos empaquetar un fardo de tela de algodón con una sola envoltura de papel grueso, una de lona impermeable y una envoltura de yute cosido, que lo que cuesta poner la mercancía en una caja de madera de pino. En el primer caso, el peso del empaque es menor a 1 kilo por fardo, que se traduce en un ahorro en el costo de empaque, cobros por la carga, impuestos y manejo adicional.

El hecho de que el productor norteamericano pueda empaquetar la mercancía adecuadamente para su exportación se puede apreciar en los artículos enviados por grandes casas especializadas, tales como pianos, fonógrafos, máquinas de coser, básculas, drogas, medicinas patentadas, etc. Estas empresas han llevado a cabo un estudio acerca de su línea y de los países a los que envían sus productos, y han desarrollado un empaque, o fardo, que es fuerte, liviano y bien adaptado al artículo que contiene. No hay quejas, ni roturas, ni pérdidas de estos artículos, y tales productos y firmas son considerados ejemplares

por los comerciantes colombianos con referencia a lo que puede lograrse al atender los detalles así como el conocimiento de las condiciones particulares. El problema radica en el manejo general de la mercancía para la exportación -en la fábrica promedio y en la casa exportadora promedio- que constituye la mayoría del total de las exportaciones desde los Estados Unidos.

ESPECIFICACIONES DE EMPAQUE PARA COLOMBIA

En las siguientes páginas aparecen las especificaciones de empaque para todos los productos importantes que se importan a Colombia:

Productos enlatados, productos embotellados, etc.

Las cajas que se acostumbra usar, reforzadas de manera adecuada en las esquinas y cerradas con cinta de hierro de por lo menos $\frac{1}{2}$ pulgada de ancho, son buenas para los productos enlatados o embotellados. Esto evita que las cajas se rompan (en caso de una caída), que se rompan en los extremos, etc. También deben utilizarse buenas piezas terminales en los extremos para asegurar los clavos.

En el caso de las botellas, deben hacerse divisiones para evitar el movimiento dentro de las cajas y la consecuente rotura. El aserrín, etc. aumenta el peso.

Un buen plan para dar el mensaje de “Maneje con cuidado”, “Vidrio”, etc. es un dibujo que muestra una copa de vino. Un estibador ignorante que no sepa leer los avisos podrá, de esa manera, notar que la caja contiene vidrio y que debe manejarla con cuidado. Esto se utiliza hasta cierto punto, los hombres conocen estos dibujos, y se contribuye a mejorar el manejo de la mercancía.

Los vinos, etc., son enviados desde Italia, España y Francia a América del Sur en las cestas de mimbre que se describen a continuación, bajo el subtítulo de “Porcelana”. Estas cestas se cobran y a los comerciantes les gustan.

Cemento

El cemento se empaca en barriles del tamaño acostumbrado. Los barriles deben tener aros de hierro “enrollados” en ambos extremos. Deben tener extremos pesados, o cabezas, reforzados con piezas cruzadas de madera clavadas por el borde y ajustadas al bisel.

Hay muchas quejas por la rotura y pérdidas debidas al manejo poco cuidadoso por parte de las compañías navieras, tanto en el cargue como en el descargue. Recientemente, se han recibido en Colombia algunos envíos de cemento con una pérdida total del 40 por ciento de su contenido. El método de empaque que se explicó con anterioridad ha dado los mejores resultados en el pasado por lo que se consideró superior al método europeo -siendo mejores los barriles debido a los aros de hierro y a la cabeza cruzada-.

Porcelana, vajillas, cerámica, etc.

Estos artículos pueden empacarse en cajas especialmente construidas para ellos, de forma rectangular y de madera liviana, reforzadas con cinta de hierro en las esquinas y en los bordes. Las cajas deben ser muy fuertes para evitar el aplastamiento en las mallas de carga cuando se cargan o descargan del barco.

También pueden empacarse en “huacales”, o cajas con marcos de madera natural, de piezas de maderas redondeadas y cortadas, con abrazaderas puestas a través de huecos en las secciones principales; con exterior de corteza, etc. Los platos se empacan entre paja de trigo, y cada caja contiene el mismo tamaño de plato, taza o bandeja. Esto elimina la pérdida de espacio, evita el movimiento indebido y previene la rotura. Este tipo de empaque de platos debe recomendarse debido a que las cajas con marcos pueden fabricarlas los obreros rasos, con más facilidad y a menor costo, en las afueras de los distritos. Su cualidad principal es la elasticidad, una sacudida ocasiona que “cedan” lo suficiente y así evitar el desplazamiento del contenido.

Otra clase de empaque que se utiliza para la porcelana de alta calidad es la cesta de mimbre o de sauce. Ésta se construye de sauce burdo, de $\frac{1}{4}$ de pulgada de ancho, y se le adiciona una tapa abisagrada. La cesta es también muy elástica y absorbe la sacudida ocasionada por una caída. Estas cestas se cobran en la factura y los comerciantes las venden en Colombia para su uso como cestas de ropa, cestas para usar sobre el lomo de los burros, contenedores para botellas, etc., que se convierten en un artículo útil para el comercio.

Sin embargo, debe contarse con el cuidado experto como regla para el empaque del contenido.

En la actualidad se exporta toda la porcelana y los productos norteamericanos de vidrio en barriles. Los comerciantes reportan la rotura de por lo menos el 40 por ciento de la mercancía. Los barriles son demasiado grandes para permitir la selección de un tamaño de plato o de artículo; no ocupan bien el espacio, el contenido se desplaza hacia la parte inferior y se da la rotura. Los barriles son también una pérdida de espacio en la carga y se rompen con facilidad en el curso de su manejo.

Prendas de vestir

Cuando se envía ropa confeccionada que tiene cintas, bordes de seda u otros adornos, que tienen una tasa mayor que la prenda de vestir en sí misma, estos adornos deben removerse y empacarse por separado, de acuerdo con las instrucciones del comprador. Sin embargo, se deben numerar adecuadamente de modo que puedan volverse a poner en la prenda correspondiente para su posterior exhibición y venta.

Mobiliario

Los muebles deben empacarse en cajas (abiertas) y deben reforzarse de modo cruzado para evitar que se desbaraten en las malla de carga. La envoltura debe ser de viruta de madera, en empaques

de papel que tengan esa viruta, o algún material similar. El barniz, o el acabado, debe secarse y taparse para evitar que haya adherencias.

Las rodachinas deben asegurarse en la parte inferior de piezas pesadas para facilitar su movimiento.

Deben incluirse abrazaderas en el interior de las cajas que contienen espejos, etc., con el fin de evitar el desplazamiento; también debe protegerse el vidrio mediante una cubierta liviana de madera que se pone sobre éste.

Los espejos que provienen de Francia se prefieren debido a su buen empaque. Este estilo de espejo tiene un marco pesado y decorado con oro, esmalte y yesería que requiere extremo cuidado en su empaque. Los bordes no deben tocar la caja en ningún lugar y el artículo debe colocarse sobre material elástico pesado, tal como viruta de madera.

La mayoría del mobiliario procedente de los Estados Unidos está bien empackado, y las roturas se deben al manejo descuidado de las compañías transportadoras. Esta situación se ha vuelto tan aguda que los colombianos no comprarán muebles costosos en los Estados Unidos a menos que los distribuidores garanticen que llegarán en buen estado a su destino, con la compensación correspondiente por cuenta de la rotura o un daño de otro tipo. Los distribuidores se resisten a otorgar esa garantía, pues es casi imposible que ellos obtengan el pago, por parte de las compañías transportadoras, en caso de haber daños. En relación con este asunto se recomienda que alguien -ya sea el distribuidor o la compañía transportadora- se haga responsable del daño y, en el caso de que más de una compañía haya manejado los artículos, todos deben estar obligados a pagar su parte de la compensación a prorrata. Así se tendría más cuidado.

Mercancía general

Las cajas para la mercancía general deben ser tan livianas y fuertes como sea posible. No se recomienda el uso de grapas en los bordes debido a que éstas se enganchan en otras cajas y se rompen con facilidad. Como las grapas se sostienen con puntillas, éstas deben ser tan fuertes como la madera que sostiene la puntilla, por lo que lo único que hace es aumentar el peso de la caja sin contribuir a hacerla más resistente. Se debe usar cinta de hierro siempre, ya que sostiene las puntillas en su lugar y evita que las cajas se abran en caso de una caída o de un movimiento fuerte.

Siempre que se especifique que el empaque debe ser a prueba de agua, y cuando la mercancía debe transportarse hacia el interior, las cajas de madera que contienen artículos valiosos deben protegerse contra la lluvia. Esto se hace cubriendo con lona impermeable el exterior de la caja, que a su vez se cubre con una protección exterior de yute pesado, cosido y ajustado.

Cuando se utilicen cajas de lata, deben usarse abrazaderas con soportes de madera en el interior para evitar que los artículos se rompan. Debe añadirse una protección interior de lona impermeable debido a que la lata es perforada con frecuencia.

Vidrio

La siguiente es una descripción de los métodos ingleses y alemanes para empacar cristales para ventanas -de primera, segunda, tercera y cuarta clase-; 100 piezas en cada caja de madera; en tamaños de 70 por 90 centímetros (27.3 por 35.1 pulgadas):

El vidrio se empaca en cajas de madera divididas en cuatro compartimentos mediante divisiones deslizables ajustadas a muescas hechas en los lados de las cajas, que se ajustan a los tamaños de los cristales que se envían.

Cada cristal se cubre con papel delgado y barato (que se pone entre ellos), hay 25 piezas en cada división y luego cada lote de 25 cristales se empaca con papel pesado y se amarra.

Cada paquete de 25 piezas se empaca de nuevo con paja, pero esta paja se ata con cuerda y se ajusta dentro del compartimento en la caja de empaque.

Hacia la mitad de cada caja, en todos sus seis lados, se pone un clavo pesado que tiene un doble propósito: dar mayor resistencia a la caja y evitar el apilamiento de muchas cajas, unas sobre las otras. De esta manera no hay rotura, ni presión sobre las cajas que están debajo de la pila.

Se utilizan clavos cuadrados, que se sostienen en la madera mejor que el clavo redondo. Se utiliza cinta de hierro sobre los bordes de las cajas.

Los artículos empacados de este modo se reciben en perfecto estado, incluso después de ocho transferencias en el camino a Bogotá.

El vidrio norteamericano que se recibió en Bogotá durante la guerra llegaba roto en un 60 por ciento. No se pedirá más vidrio a los Estados Unidos a menos que los exportadores aseguren a los compradores que el vidrio se empacará en forma adecuada y que se evitará su rotura.

Como excepción y ejemplo del empaque adecuado, puede anotarse que los envíos de cristales para ventanas provenientes de una compañía norteamericana con destino a unos importadores en Medellín se han recibido en buena condición, con menos del 2 por ciento de rotura (un récord para Colombia), después de haberse manejado sin mucho cuidado, no menos de seis veces, en camino a Medellín, como lo demostró el aspecto de las cajas. Estos envíos se guardaron según las especificaciones de empaque para cristales de ventanas que se ya se detallaron, excepto que, en lugar de utilizar secciones transversales (en una caja más ancha), las secciones se dispusieron en sentido longitudinal. Cuando se envían cristales pequeños -de 12 pulgadas, por ejemplo- es mejor utilizar las secciones transversales. A los compradores les gustó el uso de madera muy liviana para el cuerpo principal de las cajas que contenían este producto de vidrio, así como la aplicación de abrazaderas pesadas en los bordes que se reforzaron con cinta de hierro.

Sombreros (fieltro para hombres)

Los sombreros italianos de fieltro se empacan para su exportación a Colombia en paquetes largos, bien cubiertos con papel fuerte y flexible; luego hay una envoltura de lona impermeable liviana y

fuerte (para protegerlos del agua) que se cose y se ajusta al exterior del paquete, y luego una envoltura exterior pesada de tela burda o de yute grueso, también cosida y ajustada al contorno de la caja.

Los sombreros se disponen uno sobre el otro, y se organizan juntos los de la misma talla y estilo de modo que cada sombrero pueda caber dentro del otro, sin dejar espacio para que se presente fricción o movimiento. El sombrero que está en el extremo inferior -o sea, el primer sombrero que se usa- se rellena con papel suave de modo que conserve su forma. Entre los sombreros se coloca papel de seda para evitar la fricción.

Esto permite que el paquete sea sólido, a prueba de agua y liviano con respecto al material de empaque. El contenido no puede moverse y mantiene su forma. Los fardos que se empacan de esta manera fueron examinados por el escritor luego de su llegada a Medellín y encontró que estaban en óptima condición, limpios e intactos. Todo lo que tuvo que hacer el comerciante fue desempacarlos, darles la forma adecuada y así exhibirlos para su venta.

Estos sombreros son de calidades medias y baratas y se venden en Medellín, al por menor, a 5 dólares colombianos, siendo su costo al mayoreo de 2 dólares cada uno.

El escritor vio sombreros norteamericanos de calidades baratas y medianas que se habían empacado más o menos del mismo modo, pero debido al empaque inexperto y a la falta de atención a los detalles, los sombreros se recibieron en muy malas condiciones antes de ponerlos a la venta.

Artículos de ferretería

Esta línea es muy amplia y variada para poder especificar cada artículo o clase de artículos.

Los accesorios valiosos -tales como las válvulas de cobre- deben empacarse bien, entre paja y protegidos contra robo mediante una malla metálica en el interior de la caja. En ningún caso el contenido debe estar suelto, ya que esto ocasiona movimiento, el daño de los artículos y la rotura de las cajas. Los tornillos deben empacarse en cajas de buena calidad, bien amarradas y con cabezales anclados en forma de cruz.

Las puntillas deben enviarse en barriles hechos con aros de hierro y cabezales anclados en forma de cruz. En la actualidad los barriles se elaboran con cabezales que son muy livianos para soportar el manejo que reciben.

En todas las cajas que contienen artículos pesados de hierro o acero debe utilizarse cinta de hierro ultra resistente, de una pulgada de ancho y clavada con puntillas para caja de seguridad. Además, surten todas las demás especificaciones.

Maquinaria

El hierro fundido es quebradizo y no soportará un movimiento o una caída brusca. A pesar de que la maquinaria tenga un buen empaque, un golpe la partirá. Se requiere el uso de un empaque muy pesado y resistente para soportar los grandes pesos. Sin embargo, la maquinaria estropeada

es la causa principal de las quejas en Colombia por parte de los importadores. La investigación ha demostrado que la maquinaria siempre está bien empacada por parte de los exportadores norteamericanos, pero el problema radica en las compañías navieras o, más bien, en las compañías de estibadores que contratan el trabajo para cargar los barcos.

Estas compañías no tienen excusa por el mal manejo que dan a la maquinaria, que con frecuencia es muy valiosa. La solución parece ser la supervisión de tales envíos por parte de la compañía naviera que debe responsabilizarse del daño.

Hay cobros adicionales por la “carga pesada”, etc., de modo que no hay ninguna buena razón para que se dé esta situación con respecto al manejo de la maquinaria en el transporte marítimo. La maquinaria proveniente de Inglaterra llega en perfectas condiciones y no se empaqueta mejor que la mercancía norteamericana de la misma clase.

El sistema de moda en la contratación que una compañía hace con alguna compañía de estibadores para cargar los barcos, con un precio por tonelada, es el responsable de esta situación, y trae como resultado que el cargue del barco se haga con el menor número posible de hombres y en el menor tiempo posible, lo que conlleva la rotura y el manejo descuidado de máquinas valiosas que sólo pueden reemplazarse o repararse a un gran costo y con una gran pérdida de tiempo.

Se pueden hacer dos recomendaciones con respecto a los envíos de maquinaria. Una de ellas es el uso de rodachinas fuertes en la parte inferior de las cajas que contienen maquinaria pesada (es decir, 500 libras o más), dos unidades puestas sobre el borde y biseladas en los extremos para facilitar su deslizamiento; las rodachinas deben estar atornilladas y no clavadas a la caja. Los tornillos deben ser de cabeza chata para evitar que interfieran con las operaciones de arrastre o rodamiento. Estas rodachinas también proporcionan mayor resistencia longitudinal a la caja y evitan que se fracture el hierro fundido en las piezas largas mediante el uso de una palanca -por ejemplo, de un cabestrante-.

Otra recomendación es la del empaque de maquinaria como los motores de gas (estacionarios), motores de aceite, etc., cuando se utilizan volantes, de tal manera que cuando éstos no están conectados al eje del pistón en el cigüeñal, pueden girar, y al permitir que giren libremente actúan como rodachinas para la máquina, que puede levantarse desde un extremo y ser movilizada a donde se desee.

El aserrín no es aconsejable debido a que las partes, usualmente pequeñas y delicadas, terminan en el fondo de la caja y se dañan o se rompen. El mejor método es el de envolverlas con cuidado en un papel engrasado, amarrarlas y empacarlas con paja o viruta de madera, y con diferentes divisiones dentro de la caja para poner allí las partes importantes.

Para el empaque de partes de hierro fundido o de partes delicadas de las máquinas siempre deben utilizarse abrazaderas. Las divisiones -no sólo deben ponerse a los lados de la caja, sino que se deben fijar con clavos- deben separar todas las piezas que hay en la misma caja; también deben utilizarse bloqueos y abrazaderas fijadas con clavos para evitar los movimientos o los golpes. Ninguna pieza debe tocar otra pieza. Hay tarifas especiales para el empaque de artículos para la exportación que ascienden casi al 10 por ciento del costo de la maquinaria.

Las partes delicadas de la maquinaria deben empacarse en cajas forradas con latón que se hacen sobre pedido y que se sueldan al interior de la caja de empaque.

Papel y productos de papel

A excepción del papel periódico, que viene en rollos pesados y sólidos cubiertos con un papel grueso y que está protegido por la consistencia del rollo mismo, hay muchas quejas con respecto al empaque de papel y de los productos de papel.

El empaque de hojas de papel para escribir, de papel para envolver, de papel de seda, etc., debe hacerse en fardos comprimidos -o sea, el paquete de papel que se mantiene en su lugar mediante el número necesario de piezas de madera que cruzan la superficie, amarradas con cinta de hierro en los bordes-. El contenido debe protegerse, primero, con una capa de cartón pesado o de otro material similar. En un fardo de papel bien comprimido el papel no puede moverse, mientras que el contenido puede verse con facilidad, puede ser examinado por los oficiales aduaneros y siempre llega en buenas condiciones. Este sistema es muy bueno y se puede utilizar con infinidad de productos similares. Si los tamaños de las hojas de papel no permiten su empaque en cajas y se hace un rollo, éste debe protegerse con un cajón cilíndrico, que no tenga una tapa sólida sino abierta, y que esté reforzado con cinta metálica en los bordes, etc. Debe tener cabezales adecuados para su ajuste mediante clavos. Las cajas no son tan buenas; el papel se mueve demasiado y se recibe en malas condiciones. Un golpe o la rotura de la madera de la caja hacia adentro, ocasionará un gran daño a muchos pliegos de papel. El movimiento interior también daña el papel. Es imposible empaquetar una caja con el contenido comprimido para evitar que se mueva si contiene pliegos de papel de diferentes tamaños.

Tuberías y artículos para baño

Los accesorios pequeños niquelados deben empacarse en cajas con paja. La tubería niquelada debe envolverse con estopa, papel pesado impermeable o algún material similar. Los inodoros deben empacarse en cajas livianas, pero resistentes, pero no se ponen abrazaderas cruzadas pues deben prevenir que se abran a los lados debido a la presión que puede generarse en las mallas de carga durante su cargue en el barco. Cuando los artículos son pequeños, y hay peligro de robo, debe utilizarse malla metálica en el interior de las cajas. Todas las demás especificaciones aplican. Vea "Marcado" (página 523).

Zapatos, pantuflas, etc.

Los zapatos, las pantuflas, etc., deben empacarse en baúles de fibra que se cobran en la factura. Las cajas de cartón deben descartarse y cada par de zapatos debe envolverse, con cuidado, con papel de seda y con una envoltura exterior de papel más pesado. Los zapatos de charol deben envolverse en papel engrasado o encerado para prevenir que se pegue al cuero en clima caliente. En ningún caso

debe ponerse papel de seda en contacto con cuero de charol. Los baúles deben llenarse hasta el límite de su capacidad con el fin de evitar el movimiento del contenido y la consecuente fricción. El estilo y el tipo del baúl deben concordar con la elección del comprador.

Textiles

Textiles de algodón. Los textiles de algodón deben empacarse en fardos comprimidos que se conforman mediante una prensa hidráulica. El tamaño varía según el ancho y el número de piezas. Para el transporte en mula el peso no debe superar 65 kilos (143 libras). Se debe utilizar papel pesado, cubierto con lona impermeable que se cose según el tamaño del fardo; éste es un material impermeable que también protege la mercancía de cualquier daño por cuenta de ganchos, etc., mientras está en tránsito. La cobertura exterior debe ser de yute pesado que se cose según el tamaño del fardo. Los cierres deben ser cintas de hierro de una pulgada de ancho que se ponen en sentido transversal y que se cortan según la longitud necesaria con cierres patentados, en los que hay dos botones en un extremo y aberturas que se ajustan en el otro, haciendo posible que el fardo pueda abrirse con facilidad para su inspección en la aduana. Estos fardos son muy duros y están bien comprimidos, e incluso pueden sumergirse en agua por algún tiempo sin que se dañe la mercancía. Todas las marcas deben copiarse. El color rojo debe utilizarse para los números de serie que puedan distinguir con facilidad los funcionarios aduaneros y los comerciantes cuando reciben la mercancía. Debe decirse que un fardo de esta clase, que contiene 600 kilos de mercancía, no tiene más de 600 gramos de tara.

Sedas, etc. Las sedas deben empacarse en fardos comprimidos similares a los antes descritos, pero no tan apretados (para impedir el “rompimiento” de la seda). En los paquetes más pequeños se utiliza una lona impermeable más liviana, elaborada algunas veces con papel asfaltado. En caso que la mercancía sea muy valiosa, se elabora una envoltura con malla metálica para evitar el robo durante su transporte. Si la mercancía tiene como destino el interior, o son artículos manufacturados de gran valor, como en el caso de sedas especiales, encajes, etc., se fabrica una caja de lata a la medida con envolturas interiores similares a las mencionadas. Todas las tablas livianas que se usan en las piezas de la mercancía deben removerse, pues las sedas tienen un impuesto alto y el peso debe reducirse tanto como sea posible. También se aplican otras especificaciones generales.

Camisas, medias de mujer, ropa interior, toallas, pañuelos, lencería de mesa, etc. Estos artículos deben empacarse en fardos comprimidos similares a los anteriores. También aplican las demás especificaciones ya descritas.

Encajes, bordados, bordes, etc., de lujo y lisos. Estos artículos deben empacarse en fardos comprimidos, con lona impermeable y cubrirse con yute liviano. Los fardos deben armarse con los lados protegidos mediante láminas delgadas con el objeto de evitar que los rasguen las cintas de hierro que los aseguran. Si los artículos son muy finos y valiosos debe utilizarse una malla metálica liviana debajo de la envoltura de yute para evitar el robo. Todos los centros pesados de cartón, o de madera, en los que se enrollan los encajes, etc., deben removerse para sólo utilizar el cartón más liviano del que

se disponga. Los encajes europeos vienen doblados en longitudes considerables entre papel para marcar las divisiones de los diferentes estilos, etc. Los “centros” de cartón pesado añaden peso y, por lo tanto, incrementan los impuestos que cobran las aduanas.

Empaque de muselinas, percales, etc., para su exhibición en Colombia. Las telas para vestidos deben venir en rollos de 20 o 25 yardas, de acuerdo con las instrucciones del comprador. Esta medida exacta en el rollo de tela permite obtener un número fijo de piezas para vestidos que pueden cortarse sin que queden retazos. Estas longitudes han sido establecidas debido a su uso de vieja data y por eso se acostumbran en el país las dos condiciones que aceptan los productores ingleses. Cada rollo de tela debe tener adjunta una tarjeta artística y un tiquete en el que aparezca el número de metros (y también de yardas), así como el número del lote y de serie, los cuales deben coincidir con la factura y la lista de empaque. El escritor examinó un lote de textiles estampados de algodón en los que el yardaje de cada pieza no estaba marcado; sólo aparecía el yardaje total del lote dado (en este caso, 200). Esto hizo imposible que el mayorista-importador supiera cuántas yardas había en cada rollo de tela sin cortar. Esto se tradujo en tiempo adicional y en un costo para el comprador. En la práctica inglesa, cada pieza (rollo) se envuelve en un papel duro brillante, azul o rosado, que se ata con una cinta que va a lo largo de la pieza. Este papel para envolver se dobla a lo largo del borde y hacia el centro de la pieza, y se sostiene mediante el plegado del centro. La tela puede verse fácilmente en los extremos. En ningún caso deben envolverse los extremos de las piezas, pues esto hace que el contenido sea invisible y que deba romperse el papel para ver la mercancía.

Una vez que la envoltura se rompe, la mercancía se ensucia muy pronto y el papel dañado da una mala impresión al cliente que visita al importador mayorista, quien está siempre muy pendiente del aspecto de su sala de exhibición de muestras. Las muselinas inglesas, los percales, las telas para camisa, e incluso las telas estampadas de algodón baratas que se muestran en las salas de exhibición de los importadores colombianos, se ven siempre nuevas y vistosas, dando una buena impresión, inclusive cuando el material no es de buena calidad.

Hilo

Con el objeto de mantenerse en el mercado colombiano de hilos, los exportadores norteamericanos deben prestar más atención al método de empaque. El uso de una envoltura liviana a prueba de agua (lona impermeabilizada) de buena calidad y de una sola pieza es lo que solicitan los importadores de hilo. Con frecuencia los exportadores norteamericanos utilizan una lona impermeable gruesa, dando lugar a impuestos aduaneros más altos. Debido a que la envoltura es utilizada por el consumidor colombiano para reempacar mercancía que debe llegar al interior, él aprecia el uso de una pieza grande en lugar de tres o cuatro de menor tamaño¹. Además, se recomienda que los

¹ Las muestras de la lona impermeable que utilizan y prefieren los comerciantes colombianos puede verse en el Bureau of Foreign and Domestic Commerce o en sus oficinas distritales, haciendo referencia al archivo No. 40258.

fardos de hilo se compriman con más cuidado para reducir el volumen cúbico de los mismos, y de esa manera reducir la tarifa de carga, debido a que la carga marítima se basa en la medida del volumen (cúbica). Los métodos europeos para el empaque de los hilos se consideran exitosos. Los paquetes de hilo, de 10 libras cada uno, se comprimen, primero por separado y luego se hace lo mismo con el fardo completo que contiene un número determinado de esos paquetes. De esta manera, se asegura una disminución del 12 al 18 por ciento en el volumen. Ya se ha visto que en el curso de un año, durante el que se importan de 25.000 a 30.000 libras de hilo al país, solo el ahorro en la carga significa una suma considerable de dinero.

USO DE CAJAS DE FIBRA

Se utiliza mucho en Europa un tipo de caja de fibra barata para el envío de diferentes artículos, tales como sombrillas, zapatos, baratijas, sombreros, etc. Estas cajas cuestan muy poco y tienen la ventaja de su poco peso combinado con una gran resistencia; pueden utilizarse en Colombia para reempacar mercancía que tiene como destino el interior. También se utilizan mucho como maletas de viaje, para el almacenamiento de mercancía, como cajas de muestras, etc. No hay objeción por su costo que se carga en la factura. Se tiene cuidado de que los artículos no dejen espacio libre. Por ejemplo, si se empacan sombrillas, se elige una caja con la longitud adecuada, no una que sea demasiado larga para rellenar con retal de papel, sobre el que habría que pagar impuestos, como parte del peso. Otra ventaja de la caja de fibra es que es flexible y elástica, absorbiendo el golpe de una caída y reduciendo al mínimo el riesgo de rotura.

No se recomiendan las cajas de cartón corrugado, debido a que se aplastan con facilidad con el peso de otra carga por lo que se rompen y se aplastan con facilidad, y exponen su contenido al robo.

EJEMPLOS CONCRETOS DE EMPAQUES NORTEAMERICANO POCO SATISFACTORIOS

Se recibió una caja de mercancía norteamericana en Colombia en la que se pusieron planchas en un extremo y productos esmaltados en el otro. Se clavó una división delgada en medio, sin usar clavos para fijarla. El resultado fue que las planchas pesadas, al moverse de un lado al otro mientras se transportaban, rompieron muy pronto la división y se mezclaron con los productos esmaltados, arruinándolos del todo para su venta o para su uso. Artículos tales como las planchas simplemente deben amarrarse en un solo paquete con la correspondiente tarjeta de envío, y ponerlos todos en un bulto.

Se ha encontrado que las cajas que contienen camisas pueden tener el doble del tamaño necesario, pues se rellena el resto del espacio con retal de papel. Se obligó al comerciante a pagar los impuestos sobre el total del peso bruto por lo que tuvo una pérdida considerable; no pudo vender las camisas a un precio con el cual competir con su rival en la línea. Esas camisas debieron enviarse en un fardo comprimido a prueba de agua.

Otro caso que puede mencionarse es el del envío de espejos redondos pequeños a Medellín, Colombia, desde Nueva York. Los espejos se empacaron muy bien en cajas de cartón fuerte hechas a la medida y que estaban diseñadas para contener un cierto número de espejos. Se eligió una caja grande para empacarlos. Esta caja estaba hecha de madera pesada, de casi 1 pulgada de ancho, por lo que su peso era bastante considerable. Se podría haber utilizado madera de media pulgada, con cinta de hierro, que habría servido de la misma manera, pues la mercancía no era muy pesada en relación con su volumen. El resultado fue un impuesto mayor, que el comerciante colombiano tuvo que pagar. Además, la caja seleccionada no era del tamaño adecuado. Luego de que el pedido se empacó, el empacador descubrió que la caja era muy grande y que el pedido de espejos no la llenaba por completo. De modo que recogió material de desecho de la fábrica: retal de cuero de la parte posterior de los espejos, desperdicios del suelo, papel de desecho, viejas cajetillas de cigarrillos, trozos de lata retorcida, etc. Luego, puso todo entre la caja sobre la mercancía, y clavó la tapa. Naturalmente, durante su transporte, algunas de las cajas que contenían los espejos se dañaron, y la suciedad de la parte superior de la caja se filtró hacia la parte inferior de la caja y ensució los espejos -que tenían un aspecto deplorable cuando se abrió la caja en Medellín-. El comprador (un gran cliente de artículos extranjeros, con una calificación crediticia de medio millón de dólares) comentó que él compraba antes todos sus espejos en Francia y que nunca recibió un envío tan sucio desde ese país; que las cajas tenían siempre tamaño adecuado, eran livianas y estaban reforzadas para mayor resistencia, etc. Además, añadió que no le gustaba pagar un impuesto de \$1.60 por kilo de desperdicios recogidos del piso de la fábrica, o de un lote de madera en los Estados Unidos.

Los ejemplos anteriores ilustran solo tres casos de los muchos que conoce el escritor.

IMPORTANCIA DEL MERCADO

El mercado es un tema muy importante y los empacadores norteamericanos deben tener más cuidado al respecto. Las aduanas colombianas se quejan de que la mercancía norteamericana no se marca en forma adecuada; que las marcas en las cajas, etc., usualmente no concuerdan con las facturas o los manifiestos, ocasionando problemas interminables en la localización de las cajas, bultos, etc.; que la numeración de la serie

de los bultos no es consistente; y que todo se reduce a una serie de marcas viejas y nuevas, que son ininteligibles y casi imposibles de descifrar.

En el mismo sentido, los comerciantes se quejan de que es llamativo que las listas de empaque brillen por su ausencia y que las facturas no incluyan la mercancía que contiene cada caja, fardo, etc.

El resultado es que un importador mayorista se ve forzado a desempacar un número de cajas o barriles, según el caso, para localizar y chequear cada lista de artículos similares. Esto también hace imposible que revenda una caja cerrada llena de mercancía, y debe asumir el costo adicional de desempacar y reempacar la mercancía.

Cuando los exportadores norteamericanos suministran las listas de empaque, se constata que no concuerdan con las facturas, haciendo necesaria una nueva revisión de la mercancía.

En la práctica inglesa, todos los artículos que son similares se empacan en la misma caja y se proporciona una lista separada de la lista de empaque, con los correspondientes números de lote y serie, a partir de los cuales se puede localizar con facilidad la mercancía. Para esta tarea se utilizan formas impresas.

En los bultos ingleses, franceses y alemanes se marca el número serial con tinta roja; además, todas las marcas de hacen con buenas plantillas. No hay marcas garabateadas o indescifrables, y las cajas viejas y marcadas no vuelven a utilizarse. La caja promedio norteamericana que se recibe en Colombia es un misterio para todos, excepto para la persona que la marcó por última vez, lo cual muestra el uso de cajas viejas una y otra vez, lo que ocasiona una mala impresión. Tales cajas tienen mal aspecto y dan una impresión desafortunada, ocasionan problemas interminables, demoras y confusión.

MANEJO DE LA CARGA POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS Y OTRAS

Tal como se ha demostrado en el caso de la maquinaria, ni siquiera el mejor empaque soportará el manejo descuidado por parte de los estibadores. Aunque una caja esté bien empacada y protegida, si se arroja sin pensar en las consecuencias, finalmente se caerá y se dañará.

Parecería, por la apariencia de la carga norteamericana, que hay una gran oportunidad para mejorar el manejo de la carga. El manejo cuidadoso y hábil no supone ninguna disminución en el velocidad del cargue y del descargue -de hecho ocurre lo contrario-. Es una cuestión de conocimiento y de supervisión inteligente, así como de preparación y de experiencia.

La rotura es la regla de la carga norteamericana, pero no es la excepción. Es decepcionante ver la condición en la que parte de la mercancía norteamericana sale de los barcos. Las compañías navieras deberían ver el daño que hacen al comercio norteamericano y deben cooperar con el exportador norteamericano.

MANEJO DE LA MERCANCÍA EN COLOMBIA

De la aduana al barco de vapor que navega por el río, y desde éste al tren o a la bodega, toda la mercancía se maneja en carretas tiradas por una o dos mulas. En Colombia no se utilizan las carretas de cuatro ruedas. Por lo general, las calles son muy angostas para su uso, pero también las mulas locales tienen poco peso y son pequeñas para el transporte de cargamentos pesados.

Los estibadores locales, en especial en las aduanas, son poco cuidadosos con el manejo de la mercancía de toda clase y no pueden leer los avisos de “Manéjese con cuidado” o “Este lado arriba”. Es recomendable el uso de figuras que aseguren el manejo cuidadoso de la mercancía. El diseño de un vaso que contiene líquido será más efectivo que cualquier otra cosa para asegurar que se entienda “Este lado arriba”, pues los hombres comprenden fácilmente que no deben voltear la caja.

TRANSPORTE EN MULA

Los grandes importadores mayoristas en Barranquilla y en Cartagena, así como los de Medellín y los de Bogotá, por lo general reempacan la mercancía con destino al interior donde se utiliza el transporte en mulas. Este reempaque se hace una vez se recibe el pedido desde el interior y según las órdenes del comprador.

Con frecuencia se solicita a las fábricas de textiles ingleses de algodón que los empaquen para su transporte a lomo de mula hacia el interior. Sin embargo, esto requiere un amplio conocimiento de cada distrito, de los diseños específicos que requiere cada localidad (que tienen grandes diferencias), así como de los pedidos de lotes pequeños. Tales pedidos pueden hacerlos los importadores únicamente cuando tienen absoluta confianza en la habilidad de la fábrica para seguir las instrucciones al pie de la letra. Los fardos son, entonces, marcados y tienen sus correspondientes listas, lo que permite al importador saber qué es lo que hay en cada uno de ellos y toda la información necesaria acerca de ellos.

A continuación se proporciona una lista de ciudades y pueblos que requieren del transporte en mula, así como del empaque especial para el transporte de la mercancía

utilizando estos animales -es decir, el peso de cada bulto no debe superar 150 libras-. Una “carga” de mula tiene 300 libras. Dos bultos hacen la “carga” -un bulto a cada lado del animal-. En casos extremos, tales como con la maquinaria, etc., se puede enviar un bulto unitario de 300 libras, pero en tales instancias debe haber un acuerdo previo con el comprador, debido a que tales “cargas” incluyen el costo de una tarifa de carga más alta por parte de los arrieros.

Toda la mercancía que se quiera transportar en mula debe protegerse, donde fuere necesario, del daño causado por la lluvia, el barro, etc.

El robo no es usual en el interior y los arrieros son bastante confiables a este respecto. Casi todos los robos ocurren a bordo de los barcos o en el puerto de entrada, y en rutas tales como la del río Magdalena hacia Bogotá, en la que los bultos son manipulados no menos de seis veces antes de llegar a su destino final.

La siguiente es la lista de los pueblos:

Departamento de Magdalena. Pueblos: Valle de Upar, Villa Nueva, Fonseca, Palmira. Ruta: vía Riohacha o Banco, por el río Magdalena.

Departamento de Atlántico. Los importadores de Barranquilla reempacan toda la mercancía del Departamento.

Departamento de Bolívar. Los importadores de las ciudades costeras reempacan toda la mercancía con destino al interior.

Departamento de Antioquia. Pueblos: Nechí, Yarumal, Antioquia, Nare, Jericó, Sonsón. Ruta: por el río Magdalena y el Ferrocarril de Antioquia hacia Medellín; de allí en canoa o en mula.

Departamento de Caldas. Manizales, por el cable desde la Extensión del Ferrocarril de La Dorada, en Mariquita, hasta el extremo de la línea del cable (que aún no se ha terminado). Neira, a lomo de mula desde Manizales.

Departamento de Tolima. Ibagué, por tren desde Girardot.

Departamento del Valle. Cartago, a lomo de mula desde Manizales. Buga, en mula hasta Cartago, y de allí en barco de vapor por el río Cauca; también en barco de vapor desde Cali.

Departamento de Santander. Bucaramanga, por el río Magdalena hasta Puerto Wilches; de allí 20 millas por tren, y luego a lomo de mula. Pueblos de Piedecuesta, San Andrés, Málaga, Socorro y Moniquirá. Ruta: en mula desde Bucaramanga.

APÉNDICES

Departamento de Norte de Santander. Ocaña, por Cúcuta en mula; también desde Banco, sobre el río Magdalena. Pamplona, a lomo de mula desde Bucaramanga.

Departamento de Boyacá. Pueblos: Tunja, Boyacá, Sogamoso, Tasco. Ruta: en mula desde los puertos sobre el Magdalena.

Departamento de Cundinamarca. La mercancía se reempaca en Bogotá para su distribución a otros pueblos.

Departamento de Huila. Pueblos: Neiva, Garzón, Timina. Ruta: en canoa desde Girardot por el río Magdalena.

Departamento de Cauca. Popayán, en mula por Guapi o Cali (costa Pacífica).

Departamento de Nariño. Pasto, en mula por Cali o Tumaco (costa Pacífica).

APÉNDICE C.

– NORMATIVIDAD Y PRÁCTICAS QUE AFECTAN
A LOS VIAJEROS COMERCIALES¹

PASAPORTES – PODERES

Un viajante de comercio proveniente de los Estados Unidos, si es ciudadano de los Estados Unidos que viaja para las casas norteamericanas debe cumplir este primer requisito: obtener un pasaporte norteamericano antes de salir hacia Colombia. Este pasaporte debe llevarse a la oficina del representante consular en el puerto de embarque para obtener su visado, que autoriza su ingreso a Colombia. Si el viajero no es ciudadano norteamericano debe obtener un pasaporte colombiano por parte del cónsul colombiano. La fotografía del viajero debe anexarse al pasaporte.

Se recomienda obtener un poder especial en caso de que el viajero tenga a cargo el recaudo de dineros, o tiene motivo para presentarse ante las autoridades judiciales o ante cualquier ministerio del gobierno con cualquier propósito oficial o para celebrar contratos con el gobierno. El poder debe estar certificado por un notario público, el secretario de estado de un estado en el cual resida el notario, el secretario de Estado de los Estados Unidos, y el representante diplomático o consular de Colombia.

LICENCIAS

Un viajante de comercio puede hacer sus negocios en Colombia sin que haya trámites adicionales por parte del gobierno general, después de pasar por la aduana.

Algunas ciudades tienen un impuesto municipal y el viajante debe asegurarse de obtener una licencia antes de exhibir sus muestras. Estas ciudades son Cartagena y Medellín, en las que el impuesto está entre \$10 y \$20 para el año calendario que debe pagarse a la tesorería municipal. El alcalde expide la licencia a la presentación del recibo de la tesorería.

¹ Esta sección está escrita por el cónsul Isaac A. Manning.

No se requieren otros trámites para un viajante de comercio antes de que pueda iniciar sus negocios y no hay restricciones sobre la clientela. Puede mencionarse que los registros de los hoteles son revisados por la policía.

TRATAMIENTO ADUANERO DE LAS MUESTRAS

Los viajeros de comercio deben obtener una factura consular, escrita en español, que ampare las muestras y que las describa por completo; ésta debe estar certificada por el cónsul colombiano en el puerto de embarque. Al llegar al puerto colombiano de entrada, debe diligenciarse un manifiesto, por cuadruplicado, con estampillas por valor de \$2.80, que debe presentarse en la aduana al tiempo con la factura consular. Al autorizar las muestras, se devuelve una copia del manifiesto al viajante para que la utilice en la preparación del manifiesto para la reexportación de las mismas, que debe coincidir con el manifiesto de importación, a menos que haya cambios a causa de venta, pérdida, etc., de las muestras. Si el viajante no está familiarizado con las normas aduaneras y su práctica, ordinariamente ahorrará tiempo, se evitará problemas y hasta ahorrará dinero al hacer el trámite con la ayuda de alguna casa importadora confiable en el puerto de entrada, lo que puede arreglarse con facilidad al llegar.

Las muestras sin valor comercial pueden importarse libres de impuestos, sin condiciones o garantías.

Todas las otras muestras pueden importarse temporalmente, con un reembolso del 75 por ciento del impuesto al reexportarse.

Si el viajante no reexporta todas las muestras, el reembolso se limita al 75 por ciento de los impuestos sobre las muestras efectivamente reexportadas.

La reexportación puede hacerse en cualquier puerto. El reembolso parcial de los impuestos puede hacerse en la aduana original de ingreso, a la presentación del manifiesto, y con la debida notificación por parte de la aduana de que las muestras se exportaron, o que el viajante, al pagar el impuesto cuando ingresa, puede acordar el reembolso en el puerto de exportación mediante un telegrama. En el primer caso, la copia del manifiesto que recibe el viajante debe enviarse, endosada como corresponde, a un agente en el puerto de importación para hacer el recaudo del reembolso. Para tener derecho al reembolso, las muestras deben reexportarse en el término de un año contado a partir de su ingreso.

Por regla general, las autoridades aduaneras tratan con preferencia el equipaje del viajante de comercio sobre todo lo demás, excepto el equipaje personal, y su entre-

ga se demora poco. Con el fin de acelerar la entrega de su equipaje, el viajante de comercio puede hacer los arreglos necesarios para que se retire a través de una casa comercial establecida y que tenga un nexo con la aduana, de modo que se le permita obtener sus muestras sin tener que esperar la liquidación de los impuestos, lo que puede tomar varios días.

Los recaudadores aduaneros interpretan que “muestras sin valor” quiere decir que son aquéllas que no tienen valor comercial; por lo tanto, no pueden venderse y sólo pueden utilizarse con el propósito de negociar las tarifas.

Las siguientes restricciones se aplican a las muestras que están sujetas a su libre admisión: las muestras de telas, fieltro y papeles de colores no pueden tener más de 40 centímetros (cerca de 16 pulgadas) de longitud, medidos en dirección de la urdimbre, aunque pueden tener al ancho completo de la pieza. Las muestras más grandes de tales materiales deben cortarse en piezas de 20 centímetros (cerca de 8 pulgadas).

Las muestras de hule no pueden tener más de 30 centímetros (cerca de 12 pulgadas) en todos los sentidos.

Las muestras de cuerdas, hilos metálicos, o moldes de madera no pueden tener más de 8 centímetros (cerca de 3 pulgadas) de longitud.

Las muestras de vinos, licores y bebidas similares deben estar en recipientes con una capacidad que no supere medio litro (0.52 de cuarto de galón).

La joyería y las placas de cualquier metal deben mutilarse.

VARIOS

En ciertos aspectos, la mejor temporada del año para viajar en Colombia es entre los meses de diciembre y mayo; la temporada de lluvias se da entre los meses de junio y noviembre. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que el río Magdalena tiene mejores condiciones de navegabilidad entre mayo y noviembre.

Usualmente, los comerciantes de Barranquilla se aprovisionan de artículos para mujer, artículos para hombre, etc., en la temporada próxima a la Navidad y para las festividades de Mardi Gras [sic] en enero y febrero, mientras que la celebración de la independencia (11 de noviembre) marca la temporada social especial de Cartagena. El final de la temporada cafetera es la fecha principal de las compras en el interior.

Ni los ferrocarriles ni las compañías navieras otorgan tarifas reducidas a los viajeros de comercio.

Los viajeros de comercio podrán ver que los costos diarios de manutención parten de \$4.50, según las líneas que representen. Los costos reales de viaje en Colombia, Ecuador, Perú, Panamá y Costa Rica, en un período de cuatro meses y para un viajante que represente una gran casa productora de maquinaria de los Estados Unidos (sin llevar muestras) tienen un promedio de \$15 diarios.

Uno que otro viajante comercial calcula sus gastos entre \$35 y \$50 semanales, incluido el servicio de lavandería y el entretenimiento. Si requiere del uso de una sala de exhibición, tendrá que añadir \$10 semanales. La diversión personal es un aspecto necesario e importante en la mayoría de los países suramericanos. Es imposible proporcionar datos de gastos en Colombia, excluidos los de transporte, debido a la cantidad de tiempo que el viajante emplea en los desplazamientos si visita el interior del país. Es probable que pueda viajar a los pueblos de la costa, a Bogotá, a Honda y a Medellín con un promedio de \$10 diarios, excluidos los gastos ocasionados por el exceso de equipaje, el salón de exhibición y el alquiler del coche.

APÉNDICE D.

– NOTAS DE VIAJE

A modo de guía para los comerciantes que viajan, o de otros norteamericanos que puedan visitar Colombia, a continuación se presentan algunas observaciones e indicaciones que son el resultado de la experiencia real en los viajes por las vías fluviales, los ferrocarriles y los caminos montañosos de la República.

Debido a que los problemas de los viajes en este país son inusualmente difíciles y asombrosos, se considera que esta serie de notas tendrán un propósito específico al indicar al viajero las condiciones que encontrará, lo que debe evitar y las medidas que debe tomar para asegurar el mejor nivel de comodidad disponible, de seguridad y de movilidad.

Los viajes cubiertos por estas “Notas de Viaje” incluyen los principales viajes que, ordinariamente, hacen los hombres de negocios que visitan el país.

DE SANTA MARTA A BARRANQUILLA

La Santa Marta Railway Co. tiene un servicio de barcos de vapor desde Ciénaga hasta Barranquilla, dos veces a la semana, los martes y los sábados, que hace conexión con el tren que sale de Santa Marta. La tarifa ferroviaria hasta Ciénaga, 22 millas, es \$1.40 dólares colombianos (\$1.36 dólares norteamericanos), y la mejor tarifa hasta Barranquilla es de \$3 (\$2.92 dólares norteamericanos) en primera clase y de \$1 (\$0.97 dólar norteamericano) en segunda clase. Hay dos camarotes que deben reservarse con un costo adicional de \$2 (\$1.95 dólares norteamericanos). Éstos son apenas unos habitáculos de madera sobre la cubierta, con nada más fuera de un catre de lona plegable y sin ropa de cama. A los pasajeros de primera clase se les proporcionan catres de lona para ponerlos en la cubierta durante la noche, pero deben llevar sus propias almohadas, tapetes y sábanas, así como el jabón, las toallas, etc. Las comidas se sirven a bordo, pero el viajero exigente llevará un cesto para su almuerzo, incluida el agua potable para beber.

La ruta desde Ciénaga hasta Barranquilla se cubre a través de pantanos y canales que se han formado en el delta del río Magdalena. Hay una masa de agua abierta y muy poco profunda, llamada “La Ciénaga”, que llega hasta el océano, pero los barcos se acercan a Ciénaga a través de un canal

artificial dragado. Cerca de dos terceras partes de la distancia de 50 millas hasta Barranquilla se recorren a través de canales muy angostos denominados “canales”, con una profundidad no mayor de 2 pies y 6 pulgadas. No pueden navegarse en barcos de tamaño mayor a los que se utilizan. El avance es lento y muy difícil, con muchas probabilidades de encallar. El barco se detiene varias veces durante el viaje para obtener madera, un proceso tedioso, de modo que la velocidad que se alcanza no es mayor a 5 millas por hora.

Los camarotes deben tomarse sólo cuando se necesita tener privacidad, pues son demasiado calientes, no son ventilados y no se puede permanecer largo tiempo en ellos. Si puede evitarse el viaje no debe hacerse de noche, debido a las miríadas de zancudos que hay mientras se pasa por los pantanos. Cuando el barco se detiene (y lo hace con frecuencia), los pasajeros se ven cubiertos por esta peste, que es peligrosa debido a la malaria. Los viajeros deben tener unas buenas mallas tupidas y plegables (mosquiteros) como parte de su equipaje, aunque los habitantes de la región no las utilizan.

El paseo de día no deja de ser atractivo. Las montañas cubiertas de nieve de la Sierra Nevada se ven hacia el oriente. La vida animal y la vegetación de los pantanos son interesantes. Al aproximarse a Barranquilla se empiezan a ver los pastizales para ganadería en las tierras más altas en las que se ha limpiado el terreno, se han instalado cercos y se ha plantado pasto pará o pasto Guinea. El medio de locomoción de los vaqueros del lugar es la piragua. Se ven grandes caimanes y también grandes bandadas de garzas.

Se dice que las personas que han estado en tierra firme aseveran que podría construirse una buena carretera entre Santa Marta y Barranquilla utilizando el camino natural de la Isla de Salamanca a lo largo de la costa, donde en la mayoría del trayecto no tendrían que hacerse muchas obras. Hay un pequeño tramo de camino elevado que tendría que hacerse en las cercanías de Santa Marta, así como obras de pilotaje cerca de Barranquilla, además de un ferry que atravesase el río Magdalena en Barranquilla. Tal ruta no sería rentable en este momento debido a que las tarifas para carga no podrían competir con los bajos precios que cobran los habitantes del lugar por el transporte de carga en piraguas, que se movilizan en el agua por un precio ínfimo.

DE LA COSTA CARIBE A PUERTO BERRÍO

Condiciones del río

El río Magdalena, en sus partes más bajas, abajo de Puerto Berrío, es muy ancho entre sus orillas -en algunos lugares alcanza más de una milla-, pero esta gran área no está siempre cubierta de agua. Durante la temporada seca del año el volumen de agua es muy limitado, en comparación con el ancho del río; los canales navegables son angostos y tienen obstáculos -bancos de arena grandes y pequeños, así como bancos de lodo- que cambian de posición constantemente. Los pilotos fluviales observan la corriente en busca de aguas profundas, pues no hay ayudas para la navegación que puedan utilizarse debido al cambio constante de los canales.

También es imposible viajar de noche durante la temporada seca. Los botes se atan en la orilla a un pilote de madera. Las horas de oscuridad se utilizan para cargar madera que es el combustible para el siguiente día.

También hay muchas islas. Algunas de ellas están habitadas y se utilizan en pequeña escala para la agricultura o la ganadería. Algunas de estas islas son de gran tamaño, el río pasa a su alrededor y en algunos lugares se forman muchos canales que generan confusión entre los pilotos fluviales. El río erosiona constantemente con la consecuente creación de nuevos bancos de arena, que con el tiempo se convierten en nuevas “islas”.

En otros lugares el río se ha expandido formando grandes lagos poco profundos, con un diámetro de una milla o más. En muchos lugares se han formado lagos debido al desbordamiento del agua durante la temporada de lluvias o de las inundaciones. Estos pantanos cubren áreas enormes a ambos lados del río que no pueden atravesarse con ninguna embarcación, a excepción de las pequeñas piraguas de los habitantes del lugar, quienes conocen los angostos canales y la complejidad del crecimiento del agua tropical.

El agua del río, incluso en la temporada seca, lleva una buena cantidad de cieno y tiene aspecto fangoso.

Durante la temporada de lluvias, los barcos de vapor van por el río Magdalena desde Barranquilla hasta La Dorada (el punto principal para la navegación en el Bajo Magdalena), a una distancia de 987 kilómetros (617 millas), en cinco días, y navegan por las noches desde el Bajo Magdalena hasta Gamarra. Los barcos retornan en tres días gracias a la corriente rápida. Esto sucede con los barcos expresos que únicamente se detienen por madera y para recoger el correo en pueblos como Zambrano, Magangué, Banco, La Gloria, Gamarra, Bodega Central, Puerto Wilches y Barranca Bermeja [sic].

Los barcos de vapor y su servicio

Todos los barcos fluviales tienen la rueda en la popa. Los cascos son de acero, con algunas adiciones de madera liviana, y todos los modelos pertenecen al tipo de proa maier, o de cuchara, siendo éste el modelo que mejor se ajusta a las condiciones generadas por los bancos de arena, los obstáculos y otras obstrucciones en el río.

El servicio se divide en tres clases – (1) servicio expreso de pasajeros y de carga, (2) servicio intermedio de pasajeros y de carga, y (3) servicio ordinario de carga. Los barcos expresos sólo paran en los pueblos más importantes y llevan el correo hacia y desde el interior. Estos barcos de vapor tienen prelación sobre el resto del tráfico fluvial. Los barcos “intermedios” hacen más escalas, llevan carga más pesada, y usualmente toman el doble del tiempo para hacer el recorrido de los barcos expresos. Estos barcos no son tan grandes ni están tan bien equipados como los expresos, a los que luego se les instalan máquinas para hacer hielo, luces eléctricas, duchas y ventiladores eléctricos en los camarotes. En los barcos expresos también hay un piano eléctrico para que los pasajeros se diviertan.

Durante la temporada seca, el viaje desde Barranquilla puede tomar de una a tres semanas, según las condiciones del río y la suerte que se tenga con los bancos de arena y otros obstáculos que se encuentren en el camino. Con frecuencia, en esa época, se tarda hasta un día buscando un canal entre los bancos de arena y las islas para que el barco pueda pasar.

Con frecuencia sucede que el barco tiene tanta velocidad al pasar por un banco de arena que las placas se dañan y el barco queda inservible. Entonces, los pasajeros deben esperar con paciencia que se envíe otro barco que los recoja para continuar el viaje río arriba o río abajo, según el caso.

Equipo para el viaje por río

Los camarotes de los barcos expresos deben reservarse con tiempo, y tienen un costo adicional del 20 por ciento sobre la tarifa ordinaria de primera clase. Si se desea uno de ellos para una sola persona, se cobra una tarifa adicional del 40 por ciento. Si no hay camarotes disponibles, a los pasajeros se les proporciona un catre plegable de lona y duermen sobre la cubierta.

Los camarotes de los barcos expresos están equipados con un catre de lona, una palangana y una jarra para el agua, nada más. Los pasajeros deben llevar su equipo, que está compuesto por un tapete, dos sábanas, una almohada, un mosquitero, toallas, jabón, etc. Sería muy conveniente tener un espejo pequeño. Los mejores barcos expresos tienen ventiladores eléctricos en los camarotes y en el comedor. Debido a que el calor es excesivo en todas las épocas del año (en la noche y en el día), el viajero debe averiguar, antes de comprar su pasaje, si el barco tiene ventiladores o no. Es imposible quedarse en esas habitaciones después de las 9 de la mañana debido al calor. El único lugar del barco donde hay algo de comodidad durante el día es el comedor, que es abierto en la proa y en la popa. El área que se encuentra a continuación, en la primera cubierta, es la cocina. Las calderas están debajo del extremo frontal, en la cubierta del casco, debajo de la cubierta de los pasajeros y es un área muy caliente del barco.

La cubierta superior, o “texas”, está expuesta al sol y no puede utilizarse sino durante la noche, cuando se convierte en un lugar desagradable y posiblemente peligroso debido a los zancudos y a otros insectos. Cuando el barco atraca en la orilla, los insectos son tan numerosos que las personas deben refugiarse en el camarote, debajo del mosquitero y con el ventilador encendido.

La comida es muy mala, está mal preparada y mal servida. Se utiliza demasiada carne, pero el viajero hará bien en llevar unas latas de frutas, vegetales, etc. El agua mineral puede comprarse en todos los barcos expresos y puede consumirse.

Deben tomarse todas las precauciones posibles para evitar las infecciones y utilizarse los específicos para la fiebre.

Será imposible hacer cualquier trabajo de oficina o escribir en la cubierta, excepto si se hace muy temprano en la mañana y antes de las 9. Después de esa hora las camarotes se vuelven muy calurosos para quedarse en ellos y el comedor está lleno de personas por lo que no se puede trabajar.

Debe contarse con material de lectura, pues será el mejor amigo del viajero y contribuye a superar la monotonía del viaje por el río.

Cuando el viajero se baja del barco, en las diferentes paradas, no debe tomar el agua que ofrecen en esos lugares ni los dulces que ofrecen en venta, debido a que las condiciones en que se hacen son insalubres y las enfermedades son frecuentes. Los pasajeros que bajan del barco no deben ingresar a las áreas con mucha vegetación, a menos que haya un camino amplio y sin maleza. Esta precaución debe tomarse para evitar las garrapatas, las niguas y otros insectos que provocarán incomodidad.

Otro elemento importante del equipo es un par de anteojos con lentes en color, debido a que el brillo del sol sobre el agua es muy fuerte en algunas ocasiones. La mejor protección para la cabeza es un casco de corcho (o “*safari hat*”) cuando se está al aire libre, pero es muy pesado para utilizarlo a bordo de los barcos. Sin embargo, la mejor opción es un buen sombrero panamá. Las cobijas no se necesitan en el río aunque un cobertor liviano, tal como una colcha, debe llevarse con el fin de protegerse del frío de la mañana tropical después de una noche caliente.

Se debe utilizar ropa de lino o de algodón blanco. También puede ser adecuada una buena calidad de dril liviano de color habano para el viaje por el río ya que, debido a la suciedad de los barcos, la ropa blanca se ensucia con rapidez.

DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA

Hotel Magdalena

Al dejar atrás el río Magdalena en Puerto Berrío, el viajero estará gratamente impresionado con el Hotel Magdalena, situado sobre una colina a unos pocos cientos de yardas de la orilla del río. Este hotel fue construido por el gobierno del Departamento de Antioquia y se administra en conjunto con el servicio del Ferrocarril de Antioquia, y su objetivo principal es proporcionar un lugar cómodo, moderno e higiénico a los viajeros que llegan o salen del Departamento. Éste es el mejor hotel del país, con excepción de los hoteles de Bogotá, la capital. Entre sus características están los modernos baños con baldosines blancos -una gran ayuda para los pasajeros fluviales-. La comida es excelente y puede pasarse el tiempo cómodamente mientras se espera el barco o el tren que va al interior del Departamento. El edificio fue diseñado por un arquitecto norteamericano y está construido con concreto reforzado. Todos los accesorios interiores están hechos de madera, los pisos son de baldosas sobre cemento y todas sus características se ajustan al clima tropical.

El pueblo de Puerto Berrío

El pueblo de Puerto Berrío es el puerto fluvial del Departamento de Antioquia. Por este lugar pasa toda la mercancía con destino a Medellín, desde la costa y los mercados extranjeros. Puerto Berrío también maneja todas las exportaciones de café desde el Departamento de Antioquia, que produce

el 40 por ciento de la cosecha cafetera de Colombia. Igualmente hay un comercio permanente de panela con el interior del país (panes de azúcar moreno). El Departamento produce 22.000.000 de panelas al año y vende grandes cantidades al interior del país. También hay una importación considerable de tabaco, principalmente del Departamento de Santander, por Puerto Wilches, Gamarra, etc. Se importan cada año cerca de 70.000 cabezas de ganado a Antioquia desde el Departamento de Bolívar, y cerca de la mitad se transportan por el río en barcazas para enviarlas por tren en el Ferrocarril de Antioquia. La descripción detallada del pueblo de Puerto Berrío se encuentra en la página 311.

Ferrocarril de Antioquia: División Nus

Un tren con servicio combinado de pasajeros y carga opera todos los días, a las 6:00 de la mañana, desde Puerto Berrío, sobre la División Nus, hasta Cisneros. Hay vagones de primera, segunda y tercera clase.

La carretera se prolonga en una serie de curvas, por lo general en dirección al occidente, hasta llegar al río Nus, en un punto entre Pavas y San Rafael. La inclinación máxima de este punto de cruce es de 4.25 por ciento, siendo la inclinación promedio de 2.733 por ciento. Todas las tangentes y las curvas tienen un radio mínimo de 90 metros. Después de cruzar el Nus en Monos, la carretera se dirige hacia el noroccidente, paralelamente a la orilla sur del río Nus hasta que se llega a la cabecera en Providencia. Desde allí la carretera se dirige, en general, hacia el occidente hasta Cisneros, el extremo actual de la División Nus. Se están adelantando obras nuevas hasta El Limón -a 7 kilómetros de Cisneros- que llegan hasta el sitio propuesto para el túnel en las montañas de La Quebra.

La distancia desde Puerto Berrío hasta Cisneros es de 109 kilómetros (cerca de 98 millas); la distancia por carretera desde Cisneros hasta Santiago es de 14.7 kilómetros (9 millas), y la distancia desde Santiago hasta Medellín, en tren, es de 72 kilómetros (45 millas).

La vía férrea, desde Puerto Berrío, sigue la inclinación de las laderas de las colinas con muchas curvas cortas e inclinaciones pronunciadas. Hay muchos lugares en los que la vía férrea debería acortarse para hacer tramos rectos mediante grandes rellenos de tierra y viaductos de acero. Toda la ruta está en una masa de colinas, con altas montañas que se elevan varios miles de pies desde el valle angosto que atraviesa el tren. En Puerto Berrío, y a alguna distancia en dirección a Cisneros, el área es tropical, como en el río Magdalena, pero una vez que se pasa San Rafael, en el río Nus, el aspecto del territorio cambia a medida que se acerca a la región minera y se alcanzan mayores alturas. Desde aquí y hasta Medellín el área recuerda la tierra del oro de California en Oroville y la región del río Feather, aunque la vegetación es muy diferente, pues no hay pinos ni robles. La formación del suelo es de barro rojo y de porfirita descompuesta con trazas de hierro e intercalada con grandes depósitos de granito. Las corrientes de agua y los riachuelos, de los que hay muchos, son rápidos y rocosos. En La Quebra hay varias caídas de agua a los lados de las montañas, y se calcula que producen suficiente electricidad para impulsar un tren eléctrico sobre esta montaña.

Todas las obras se han concluido con trabajo manual y los únicos aparatos modernos que se utilizan son las pequeñas dresinas manuales Decauville mediante las cuales se hacen los rellenos y se extrae el balasto, etc. Así se ha adelantado una gran cantidad de trabajo a lo largo de esta vía. Los extremos laterales de los cortes en la roca se han recubierto con roca en muchos lugares con el objeto de evitar la erosión cuando lleguen las fuertes lluvias durante las dos temporadas de lluvia en esta región; además, hay otros grandes rellenos que contienen 200.000 metros cúbicos de tierra. En esta región tan difícil hay una masa de colinas y montañas que sobresale como un monumento para la industria y el ingenio frente a las adversidades.

Paso de La Quiebra

Al llegar a Cisneros, el viajero tiene dos alternativas para cruzar la montaña hacia Santiago, el extremo de la División Porce que lleva a Medellín. Se puede alquilar un coche o se puede hacer el viaje a caballo. Una vez sale de Puerto Berrío, el tren llega a Cisneros a las 11 de la mañana y el viaje por las montañas puede hacerse a caballo en cerca de 1½ hora. Sin embargo, como el tren no sale de Santiago hacia Medellín sino hasta las 4 de la tarde, los viajeros deben almorzar en Cisneros antes de emprender el camino por la montaña, o deben ir a la cima de La Quiebra a almorzar en un buen hostel que hay allí. La parada en La Quiebra es bien recibida, ya que significa un descanso en el duro trayecto, el o los caballos del coche descansan, y permite disfrutar de un paisaje bello y del aire de la montaña después de tantos días en el río tropical. La altura de La Quiebra es el punto más alto de la carretera, a 1.650 metros o 5.080 pies, sobre el nivel del mar. Cisneros está a una altura de 1.055 metros, o 3.380 pies. El paso de La Quiebra está en línea perpendicular a 1.700 pies sobre el pueblo de Cisneros, y a 1.250 pies más de altura en relación con Santiago.

Cuando no se tiene equipaje pequeño de mano es recomendable hacer el viaje a caballo por la montaña. Este método es más rápido que el coche, los animales disponibles son pequeños, no están en buenas condiciones y no pueden cubrir el trayecto si deben tirar de un vehículo pesado en la pendiente. Si el viaje se hace a caballo en la temporada de lluvias, el viajero hará bien en llevar un poncho u otra prenda impermeable que se ata a la montura para evitar mojarse. Si se lleva equipaje pequeño o valioso, el viaje debe hacerse en coche, en especial si está lloviendo. La tarifa de este servicio (que no está incluida en la tarifa del tren) es de \$1 para un caballo, de \$8 para un coche de dos personas, o de \$5 por una persona, además del cobro por el caballo, que por costumbre se entiende que está incluido.

La carretera de La Quiebra es una carretera de montaña bien construida; el radio máximo de la curva es de 70 metros; la superficie en piedra tiene 3½ metros de ancho, con un ancho total de superficie coronada de 5 metros. La inclinación promedio es del 6 por ciento. Por esta carretera pasan todas las importaciones y exportaciones de Medellín y del interior del Departamento de Antioquia.

Toda la carga se maneja con carretas de dos ruedas tiradas por mulas pequeñas oriundas de la región y con una carga de entre 6 y 8 costales de café -o sea, un peso total de 850 a 1.140 libras por

carreta-. También se utilizan mulas para carga, que compiten con las carretas en esta tarea, que está controlada y contratada por el ferrocarril. También hay unas pocas carretas de cuatro ruedas que se usan para piezas grandes que se transportan en esta ruta. Estas carretas se utilizan en la temporada de la cosecha cafetera para agilizar el movimiento de los cargamentos de café.

El equipo de transporte es muy pobre y tiene un mal aspecto. El arnés de la mula tiene un collar y cadenas -nada más- y se utilizan cuerdas como riendas para los animales que tiran de las carretas. En realidad no hay una conducción propiamente dicha (como se entiende este término), pues las mulas son prácticamente arreadas por la carretera. Esta parece ser la costumbre en los países de América Latina donde se utilizan estas mulas pequeñas. También debe decirse que los animales reciben pocos cuidados.

El cruce del Paso de La Quebra es una experiencia interesante para el viajero. Se nota un gran contraste entre las personas, en comparación con los habitantes de la costa. Hay casas pequeñas por todas partes, tienen un solo espacio y un área acondicionada como cocina. Estas casas minúsculas están construidas con barro moldeado, o con bahareque prensado con barro rojo. Los techos son usualmente de paja pero, algunas veces, en las mejores casas se utilizan tejas que se fabrican en el lugar o cerca de él.

Hay agua en todas partes y se pasa por una caída de agua más bien grande. En toda la región se cultivan bananos, caña de azúcar y yuca (un alimento básico), incluso en las laderas empinadas de la montaña. Estas personas tan industriosas difícilmente desaprovechan una yarda cuadrada de terreno. No se ven grandes granjas, y toda la agricultura está en manos de pequeños granjeros debido a la naturaleza quebrada de la región. La ganadería se desarrolla con animales pequeños de la región que se alimentan de los pastos cortos que se encuentran en las laderas de las montañas.

Equipaje

Todos los barcos de vapor que se llegan a Puerto Berrío son recibidos por agentes de las compañías de equipajes de Medellín que tienen el negocio de encargarse del equipaje de los viajeros desde Puerto Berrío hasta Medellín. El equipaje se recibe a bordo, se lleva a la estación del tren para que la aduana lo revise, lo pese y lo chequee; se lleva a los autos a través del Paso de La Quebra a tiempo para tomar el tren en Santiago. Se le envía al pasajero al día siguiente en el lugar en el que se aloja en Medellín. Se elabora un recibo sobre el equipaje que recibió el agente en Puerto Berrío por lo que el pasajero que toma este servicio se libera de una gran cantidad de inconvenientes, molestias y del peligro de perder su equipaje. De otro modo, habría dificultades interminables en Puerto Berrío, Cisneros, Santiago y Medellín. En Colombia, las compañías ferroviarias no mantienen un sistema de chequeo de equipaje como el de los Estados Unidos, y no se asume ninguna responsabilidad por el transporte de éste.

Todos los baúles y los empaques de madera deben asegurarse muy bien. Asimismo, el equipaje personal valioso debe cuidarse personalmente, ya que hay muchos robos y pérdidas.

Ferrocarril de Antioquia: división porce

Después de cruzar el Paso de La Quiebra, el tren sale de la estación de Santiago a las 4 de la tarde con destino a Medellín, a una distancia de 72 kilómetros, cerca de 45 millas, y llega a Medellín a las 7 de la noche. La vía férrea sigue el curso del río Porce, cruzándolo entre las estaciones de Botero y Porcecito, y continua luego en dirección suroccidental río arriba, hasta Medellín, que está localizada en la cabecera del río Porce.

Es un viaje agradable. El paisaje es hermoso, hay altas montañas a ambos lados del valle que cruza el tren, hay pequeños pueblos y villorrios, así como granjas pequeñas de caña de azúcar, banano y yuca. También hay terrenos planos en los que hay ganado que se alimenta en los pastizales. El río es angosto y rápido en todo el trayecto, y en todas partes es evidente la minería de aluvión. El río Porce es el más rico en oro en todo el país, pero la parte superior del mismo ha sido explotada desde hace tiempo por los mineros locales.

El lecho de la vía férrea en la división Porce es incluso mejor que el de la División Nus, y las estaciones que se encuentran a lo largo de la ruta dejan una muy buena impresión. Todos los edificios son de concreto con techos de teja de diseño atractivo; todos están rodeados por jardines con flores y bordes de piedras blanqueadas, etc. Las amplias plataformas son de concreto y todo el sistema habla muy bien del Departamento de Antioquia. El pasajero también queda impresionado con la muy bella estación de Medellín. Este edificio está hecho de concreto en su totalidad y cuenta con un sistema de intercomunicación entre las oficinas, con sus variadas características.

El carbón se utiliza como combustible en el ferrocarril de la División Porce. Este carbón proviene de los campos de Amagá y se transporta a Medellín en el Ferrocarril de Amagá. Este carbón es muy volátil, pero puede llevarse hasta Santiago por menos de \$4 la tonelada.

Todas las locomotoras utilizan frenos de vapor, mientras que en los vagones se utilizan frenos manuales.

Hay una buena carretera paralela a la División Porce en las afueras de Medellín y río abajo hasta Barbosa, pasando por los pueblos de Copacabana, Girardota y Concepción. Aunque esta carretera no es tan buena como la de La Quiebra, cuenta con buen mantenimiento, y puede utilizarse con automóviles y carretas. Sin embargo, los vehículos de ruedas la usan muy poco, a excepción de los que vienen de las cercanías de Medellín y los suburbios.

Ferrocarril de Amagá

El Ferrocarril de Amagá va en dirección sur desde Medellín hasta el pueblo de Amagá. También es una línea angosta, de 36 pulgadas de ancho, y con las mismas características del Ferrocarril de Antioquia, pero todo el equipo es más liviano y pequeño, y sólo utiliza locomotoras de 15 toneladas. Los rieles que van desde Medellín hasta el lecho del río, también llamado La Quiebra, donde la línea se separa de la cabecera del río Porce, son de acero de 40 libras, y desde allí

hasta el nivel del valle de Amagá los rieles pesan 60 libras por yarda. En el momento en que se prepara este reporte, hay 42 kilómetros en funcionamiento -con 5 kilómetros de obras nuevas que llegan hasta el pueblo de Amagá, y que estaban listas para tender la vía férrea que se espera poner en funcionamiento durante 1919-. Se están agilizando las obras y hay planes en proceso para la continuación de esta línea.

El objetivo de esta carretera es proporcionar una salida desde Medellín hasta el río Cauca. Con ello, el Departamento de Antioquia tendrá una salida a la costa Pacífica a través de Cali y Buenaventura. La línea se ha construido con un radio máximo de curva de 80 metros y con un límite de 40 grados.

No hay ni túneles ni puentes pesados, pero la línea sigue la inclinación a lo largo de las laderas. Se removieron, en promedio, 166.000 metros cúbicos de tierra por cada kilómetro de línea después de llegar a las obras más pesadas de La Quiebra, al sur del pueblo de Caldas, donde la línea pasa sobre el río después de alejarse de la cabecera del río Porce. Hay 50 puentes pequeños de acero, siendo el más grande de éstos el que pasa sobre el río Porce (llamado aquí, río Medellín) con una longitud total de 24 metros (78.7 pies) entre los contrafuertes.

Las pendientes son las siguientes: de Medellín a Sabaneta, kilómetro 13, $1\frac{1}{10}$ por ciento; de Sabaneta a Caldas, kilómetro 24, 2 por ciento; de Caldas a Primavera, kilómetro 28, $2\frac{1}{2}$ por ciento; de Primavera a Angelópolis, 3 por ciento; de Angelópolis a Amagá (es decir, bajando al pequeño valle), $2\frac{1}{2}$ por ciento.

Medellín tiene una altura de 1.480 metros (4.854 pies) sobre el nivel del mar. El punto más alto del Ferrocarril de Amagá tiene una altura de 1.900 metros (6.232 pies) en La Quiebra, a unos 30 kilómetros (19 millas) de Medellín.

Todo el valle del Porce, hasta Caldas, está muy cultivado siendo la caña de azúcar el producto principal. También hay algunos pueblos y villorrios entre los cuales Envigado es el más importante, y en el que hay una fábrica de productos de algodón. En Caldas hay una fábrica de porcelana en la que también se produce vidrio.

La formación del terreno cambia a medida que el tren baja al valle desde la estación de La Primavera. Se puede apreciar una diorita y la denominada "serpentina" verde, y es aquí donde se observa que hay indicios de depósitos de carbón.

La carga principal que se maneja en esta línea es el café que se lleva desde el interior hasta la vía férrea a lomo de mula o de buey. El tráfico local de pasajeros es abundante y los ingresos por su uso han permitido contratar nuevas obras.

Como en el caso del Ferrocarril de Antioquia, desde Puerto Berrío hasta Medellín, el terreno es montañoso y quebrado. El costo promedio por kilómetro (0.62 milla) ha sido cercano a los \$25.000 y algunos tramos que han requerido obras más complejas han costado tanto como \$90.000 por kilómetro. Los costos de mantenimiento son altos, los deslizamientos son frecuentes y deben protegerse con enrocado o muros de contención las laderas completas para evitar el movimiento de

la tierra durante la temporada de lluvias. Para una vía angosta la construcción puede considerarse de primera clase.

Es significativo el hecho de que al transitar por esta línea hay curvas pesadas y tramos serpenteados. Si se quiere que esta línea se utilice para tráfico pesado (cuando se haga la conexión con el Ferrocarril del Pacífico) deberá reconstruirse y enderezarse. Las curvas son tan cortas y las inclinaciones tan pesadas que, en la actualidad, sólo puede transitar una locomotora que lleve carbón desde los campos de Amagá. Incluso bajo esas condiciones, hoy en día ésta es una empresa en la que sus propietarios invierten todos sus ingresos en obras nuevas, como se ha mencionado antes.

Tipo de ropa que se necesita

Mientras se está en el río Magdalena, se debe utilizar ropa ligera, tal como lino o dril liviano de color habano que puede utilizarse incluso hasta en Medellín, aunque es aconsejable tener un abrigo delgado de lana al llegar a La Quiebra para protegerse del frío cuando se cruzan las montañas y al llegar a Medellín en la noche. En Medellín pueden utilizarse trajes de lino o de tejido liviano; el clima es primaveral todo el tiempo y no hay cambios, ni siquiera en la temporada de lluvias.

Viajes al interior

El ingeniero y cualquier otro viajero que vayan a adentrarse mucho más en Antioquia deben prepararse en Medellín, y deben hacer todos los arreglos para conseguir los caballos y los animales de carga. Deben alquilarse buenas mulas acompañadas de buenos empacadores y guías. Deben preferirse siempre las mulas, pues los caballos son pequeños, no son buenos y nos soportan los largos y pesados viajes por los caminos de las montañas. Los caballos no están tan bien herrados como las mulas.

Las mulas pueden conseguirse por \$1 diario con su equipo y las mulas ensilladas se consiguen entre \$1.50 y \$2.50 diarios, según el tamaño, su modo de desplazarse, etc. Los guías se contratan por la duración del viaje y reciben \$0.50 por día más su alimentación. Cuando se alquila un equipo para ir de un pueblo a otro -por ejemplo, de Medellín a Manizales, teniendo que devolver las mulas en Medellín- se calcula el tiempo del viaje de retorno y se paga. El viajero también paga el transporte de los animales y del guía en tren desde Caldas hasta Medellín, más una suma de dinero adicional para los gastos de alimentación del guía, el forraje, etc. durante el viaje de regreso.

La montura que se usa debe ser liviana y debe tener estribos cortos para las mulas pequeñas del país. Aunque tiene amplio uso entre los habitantes del país, la silla pequeña inglesa no es aconsejable para los duros viajes en la montaña. Una montura por el estilo de las líneas norteamericanas McClellan, o Whitman, es recomendable: deben tener un borren trasero más alto y contar con un borren delantero. Igualmente, el estribo metálico inglés es poco cómodo y peligroso. No hay protección del pie contra el calor o la humedad, o por roces que hagan daño a los pies. Siempre existe la posibilidad de que el pie quede atorado en una caída. El mejor estribo es aquel ancho de madera que está cubierto por una

“tapadera” grande de cuero grueso en el que cabe todo el pie, a excepción del talón. Es prácticamente imposible “colgar” el pie en esta clase de estribo, los pies están protegidos de la humedad, del barro, del calor del sol, de raspaduras al rozarse con rocas, árboles y maleza en los caminos de la montaña, etc., y los pies pueden moverse y apoyarse mientras se está sobre la montura en un viaje largo.

El escritor notó que la costumbre del país es utilizar una pieza de cuero suave al interior de las almohadillas, debajo de las sillas. Es una práctica muy mala que no debe adoptar el viajero inteligente en esta región tan caliente, debido a que el cuero no absorbe el sudor del lomo de la mula y el resultado es una ampolla y un animal adolorido en un día o dos. Una buena cobija tejida es mucho mejor, doblada a lo largo y en tres partes que debe lavarse por lo menos una vez a la semana durante el viaje.

Las sillas de carga son llamadas “enjalmes” [sic], son hechas de fibra de maguey y se rellenan con pasto. Son muy pequeñas y de mala calidad. No se tiene cuidado al utilizarlas y no se hace uso de la cobija debajo de ellas. Las mulas de carga sufren y muy pronto están llenas de llagas. La baticola y las correas del pecho son, con frecuencia, apenas una pieza de cuerda, que corta con facilidad la piel de la mula. El viajero debe escoger mulas buenas y verificar que tengan las sillas de carga (“enjalmes” [sic] de mayor tamaño y que se provean buenas cobijas). Al tener en cuenta los detalles y teniendo cuidado en estos asuntos, se evitará una demora mientras se cubre el trayecto.

Todos los baúles en los que haya prendas de vestir o muestras, etc., deben ser del modelo y del tamaño de los baúles militares; es decir, de fibra liviana pero resistente, reforzada con los usuales accesorios metálicos y con buenos candados que deben estar bien engrasados. El tamaño es de aproximadamente 30 por 16 por 14 pulgadas y dos de ellos conforman una “carga” para una mula. Las mulas que transportan equipaje no pueden cargarse con una “carga” completa, que se calcula en 280 libras, si se van a hacer dobles paradas cada día en el camino; es decir, un buen trayecto de 40 millas por día. No deben ponerse más de 200 libras sobre cada mula si se va a mantener el mismo ritmo de desplazamiento en esos caminos. Durante la temporada de lluvias debe usarse material impermeable para empacar todo el equipaje evitando así que se moje con la lluvia mientras se hace el trayecto.

El equipo debe incluir un catre plegable con un mosquitero que se pueda adherir, alforjas y un poncho impermeable. El mejor poncho es el que está recubierto de caucho, hecho de una tela resistente de gran tamaño para que cubra todo el cuerpo hasta los estribos, así como la parte trasera de la silla. La marca usual del poncho que es tan común en la parte occidental de los Estados Unidos no puede utilizarse debido a que se pegará a causa del calor.

Se debe llevar una provisión completa de toallas, jabón, etc., así como sábanas, una cobija liviana, una almohada pequeña y un tapete. El catre debe ponerse en un saco de lona impermeable que puede comprarse para tal fin.

Debido a la necesidad de obtener alimentos y forraje, es necesario hacer paradas nocturnas en los numerosos ranchos de los pueblos pequeños que hay sobre los caminos. Ésta es una situación más bien incómoda, ya que la comida es muy mala y las casas pequeñas son, ordinariamente, insalubres.

Durante las temporadas de lluvias, prácticamente todos los caminos son intransitables en muchos

lugares debido a los huecos llenos de lodo; todo se moja, queda cubierto de barro y los animales se cansan pronto en los caminos difíciles. Un trayecto en la montaña (y hay montañas en todas partes) durante la temporada de lluvias toma casi el doble del tiempo que se gasta en la temporada seca, cuando los caminos están en mejores condiciones.

CAMINOS

Los caminos principales de la región antioqueña se mencionan a continuación.

El camino de Zaragoza lleva de Medellín a Porcecito a través de “La Clara”, por el norte, hasta Segovia y luego a Zaragoza en la región minera sobre el río Nechí. Otro camino principal, también con dirección al norte, pasa por los pueblos importantes de Gómez-plata [sic] y Amalfi, a lo largo de la orilla derecha del río Porce hasta Zaragoza. El territorio se vuelve tropical más al norte de Medellín y se llega pronto a la región de selva espesa, pantanos y altas temperaturas.

El antiguo camino de Cáceres sale de Medellín hacia San Pedro, de allí a Santa Rosa, y hacia el norte hasta Yarumal en dirección al río Cauca, pasando por Valdivia. Cáceres está sobre el río Cauca y es un centro de minería de aluvión de vieja data.

De San Pedro sale otro camino hacia el occidente, con destino a Sopetrán, cruza el río Cauca en Sucre y va hacia el pueblo de Antioquia [sic] sobre el costado occidental del río Cauca. Desde el pueblo de Antioquia, sale otro camino importante hacia el noroccidente y en dirección a la cabecera del río Sucio, el afluente más largo del río Atrato. Este camino sigue el curso del río hasta Cañasgordas, de allí a Dabeiba y, río abajo, hasta el centro de navegación sobre el río Sucio en el pueblo de Pavaradoncito. Esta ruta es muy utilizada por los comerciantes y mineros que se dirigen a la región de las minas de aluvión a lo largo del Atrato. La región es muy tropical.

Hacia el sur hay varios caminos que pasan por pueblos grandes. Los más importantes son (1) el camino a Manizales, que sale del Ferrocarril de Amagá, en Caldas, y sigue hacia el sur pasando por los pueblos de Santa Bárbara, Aguadas y Salamina, y hasta Manizales que -toma unos cuatro días cuando hay mal tiempo- y (2) otro antiguo camino, utilizado en tiempos pasados para el comercio con el interior y con Bogotá, y que va al sur desde Medellín, pasando por La Caja [sic] hasta Sonsón; luego se desvía al suroeste a través de la zona más deshabitada del Departamento de Antioquia, desemboca en el río Magdalena, a la altura de Honda sobre la Ampliación del Ferrocarril de La Dorada, entre La Dorada y Beltrán.

Condiciones de salubridad

La parte norte del Departamento de Antioquia es muy tropical destacándose la región de Zaragoza por sus fiebres palúdicas malignas. Los habitantes de Medellín no van a ese lugar, ni siquiera en busca de mejores salarios o por lo que podrían obtener en la minería de oro. Lo mismo sucede con la región al occidente de Valle del Cauca y hacia el norte, a lo largo de la ruta del río Sucio.

También hay bastante malaria en el Valle del Cauca y en las regiones más bajas entre Medellín y Manizales. Debido a la falta de medidas sanitarias y a la vida poco higiénica de las personas en el área, deben tomarse todas las precauciones posibles para evitar infectarse: no debe tomarse agua a menos que se vea que se ha hervido. También deben tomarse precauciones para defenderse de la fiebre tifoidea y de la disentería, dos enfermedades que cunden en esta región. Los extranjeros padecen muchas enfermedades, incluso en Medellín, y de los cientos de europeos y norteamericanos que ha conocido el escritor, solo dos habían estado en el país por cierto período de tiempo sin haber padecido malaria o alguna otra enfermedad más o menos grave.

DE MEDELLÍN A BOGOTÁ

Distancia que debe recorrerse

El viajero que haya visitado Medellín, en Antioquia, y que decide ir a Bogotá debe tomar el Ferrocarril de Antioquia hasta el río Magdalena, en Puerto Berrío. Allí debe tomar un barco hasta La Dorada, en el centro de navegación sobre el Bajo Magdalena.

La distancia en tren desde Medellín hasta Puerto Berrío es de 181 kilómetros, o 113 millas, más 14.7 kilómetros, o 9 millas, de carretera sobre la montaña de La Quebra, que separa la División Porce del ferrocarril de la División Nus.

La distancia por el río desde Puerto Berrío (que es de 811½ kilómetros desde Barranquilla por río) hasta La Dorada es de 176 kilómetros, o 109 millas.

La distancia hasta Beltrán desde La Dorada, el puerto sobre el Alto Magdalena, es de 111 kilómetros, o 69 millas, sobre la Ampliación del Ferrocarril de La Dorada.

Desde Beltrán hasta Girardot, por el río, el centro de la navegación del Alto Magdalena y el punto del ferrocarril, la distancia es de 152.5 kilómetros, o 95 millas.

Desde Girardot la distancia en tren hasta la terminal del Ferrocarril de Girardot, en Facatativá, es de 132 kilómetros, u 82 millas, y desde Facatativá hasta Bogotá, en el Ferrocarril de la Sabana, hay una distancia de 40 kilómetros, o 25 millas.

La distancia total que se recorre en el viaje de Medellín a Bogotá es, por lo tanto, de 502 millas.

Tiempo requerido para el viaje

Como sucede con otros viajes en Colombia, el tiempo es el factor principal, y el viaje desde Medellín hasta Bogotá está condicionado por varios factores y circunstancias que contribuyen a que haya demoras en el viaje. Los factores principales que ayudan a que haya demoras son la condición del río Magdalena y la cantidad de agua que éste tenga. Si la temporada de lluvias ha ocurrido por lo menos un mes antes del viaje, el Alto Magdalena tendrá abundancia de agua para los barcos, y el Bajo Magdalena estará en buenas condiciones para la navegación de barcos de mayor calado. Todas

APÉNDICES

estas condiciones afectan la cantidad de tiempo necesaria para hacer el viaje desde Medellín hasta Bogotá. En el resumen que aparece a continuación se presenta el tiempo que toma cada etapa del viaje bajo las mejores condiciones y cuando hay agua abundante en el río.

1. Tren desde Medellín hasta Puerto Berrío. El tren sale de Medellín a las 6:30 de la mañana y llega a Santiago hacia las 10 de la mañana. Tiempo: 3½ horas.
2. En coche o a caballo desde Santiago hasta Cisneros, por la carretera de La Quebra. Tiempo: 1½ horas.
3. Tren desde Cisneros hasta Puerto Berrío, en la División Nus. El tren sale de Cisneros a la 1:15 de la tarde y llega a Puerto Berrío hacia las 6 de la tarde. Tiempo: 4½ horas.
4. Barco desde Puerto Berrío hasta La Dorada (con niveles altos de agua). El barco sale de Puerto Berrío hacia las 9 de la noche y llega a La Dorada al amanecer del día siguiente. Tiempo: 34 horas. Cuando hay niveles altos de agua, los barcos del Bajo Magdalena navegan a una velocidad promedio, río arriba, de 8 a 10 kilómetros (5 a 6 millas por hora), mientras que cuando navegan río abajo van a una velocidad de entre 16 y 20 kilómetros (10 a 12 millas) por hora.
5. Por la Ampliación del Ferrocarril de La Dorada, desde La Dorada hasta Beltrán. Demora en la descarga de las mercancías y el equipaje, así como en la carga del equipaje al tren: 4 horas. El tren sale de La Dorada hacia las 11 de la mañana y llega a Beltrán hacia las 6 de la tarde. Tiempo: 7 horas.
6. Barco desde Beltrán hasta Girardot (con niveles altos de agua). El barco sale de Beltrán a las 9 de la noche; ancla durante la noche y navega todo el día siguiente hasta llegar a Girardot. Tiempo: 26 horas.
7. Demora en Girardot durante la noche, debido a que los trenes no pueden transitar en las horas de oscuridad. Tiempo: 12 horas.
8. Ferrocarril de Girardot, desde Girardot hasta Facatativá. El tren sale de Girardot a las 8 de la mañana y llega a Facatativá a las 5 de la tarde. Tiempo: 9 horas.
9. Ferrocarril de la Sabana, desde Facatativá hasta Bogotá. El tren sale de Facatativá a las 5:15 de la tarde y llega a Bogotá a las 6:30 de la tarde. Tiempo: 1½ hora.

Parece, entonces, que el tiempo total para el viaje desde Medellín hasta Bogotá es de 103 horas, o cuatro días y medio (o cinco para redondear) y ello bajo las mejores condiciones debidas a los niveles altos de agua en el río.

En el río siempre hay peligro de que el barco golpee una roca, o un banco de lodo o de arena, quedando encallado por tiempo indefinido, o quizá sufra daños irreparables, teniendo que transferir los pasajeros a otro barco que se envía para tal fin.

Durante la temporada de lluvias, los deslizamientos de tierra son frecuentes en el Ferrocarril de Girardot. Éstos son una fuente frecuente de demoras entre Girardot y Bogotá. Esta demora, si se

da en las altas montañas y cerca de algún pueblo pequeño de los que funcionan como lugares de veranero para las clases más pudientes de Bogotá, no sería tan complicado, ya que el viajero podría conseguir alojamiento y comida de mejor calidad que en cualquier otro lugar a lo largo de la ruta del río, a excepción de Puerto Berrío.

Servicios de las agencias de equipajes

No hay un sistema adecuado para el chequeo de equipaje en ningún ferrocarril colombiano. No se expiden recibos a menos que haya exceso de equipaje, cuando se da un recibo sobre el peso del equipaje, si se insiste en ello y si hay tiempo en la estación. Es usual que los viajeros incluyan en su equipaje una silla de montar y el equipo correspondiente, un catre y las prendas de vestir propias de las zonas tropical y templada, etc. El mejor plan es aprovechar los servicios de una de las dos agencias de equipajes que tienen oficinas en Medellín, tal como la Agencia Rendón. Esta agencia se encarga de todo el equipaje pesado, compra los tiquetes del tren, transfiere el equipaje desde el hotel hasta la estación el día anterior a la partida, envía el equipaje hasta Santiago donde otro agente de la compañía lo recibe, lo vuelve a chequear, lo lleva por la carretera de La Quiebra en una carreta de mulas y lo envía desde Cisneros hasta Puerto Berrío, donde se carga en el barco. La agencia también ofrece transportar al viajero por La Quiebra -en coche o a caballo- cobrando una tarifa fija por este servicio que es confiable. El viajero experimentado utilizará este servicio, pues siempre hay grupos de personas en los puntos de transbordo en medio de una gran confusión; así evitará perder el tiempo y problemas innecesarios, además de asegurar un grado razonable de seguridad para el equipaje, que de otro modo no podría garantizarse. Además de eso, el pasajero tendría que buscar cada una de las piezas de su equipaje y, en medio de la confusión, podría perder una o dos piezas del mismo. En este sentido, debe decirse que hay un alto grado de robos en la ruta del río y que la pérdida o el saqueo del equipaje es algo común. Los bultos y los baúles deben tener una estructura fuerte, los mejores candados y marquillas de identificación que permitan identificarlos en todos sus costados.

Al llegar al río, cuando la agencia de Medellín -que tiene un agente residente que recibe todos los trenes y barcos en Puerto Berrío- ha puesto el equipaje a bordo, el viajero encuentra en el barco expreso otra clase de agente de equipaje independiente que tiene ese negocio y que se acerca a él ofreciendo su servicio de manejo del equipaje. Por lo general, estos hombres tienen cartas de recomendación de otras personas y se puede confiar en ellos hasta cierto punto. Ellos van en el barco hasta La Dorada, en el tren hasta Beltrán, y por el Alto Magdalena hasta Girardot y entregan el equipaje a bordo del tren que va de Girardot a Bogotá. Sus tareas también incluyen vigilar el equipaje pesado, tal como los baúles, etc., que no se llevan a los camarotes sino que se almacenan en la cubierta inferior para carga.

Al llegar a La Dorada, ellos mismos, por su cuenta, contratan maleteros que cargan el equipaje desde la orilla hasta la estación del tren, verifican que el equipaje se pese y se chequee, pagan todos los costos adicionales, etc. También pueden contratar maleteros que lleven el equipaje hasta el barco

en Beltrán, para que lo transporten a tierra firme y a través de la aduana departamental en Girardot, y desde allí hasta la estación del tren donde debe almacenarse toda la noche, así como chequearlo en la mañana cuando el tren sale para Bogotá.

Ya que se necesita una muda de ropa para el viaje hasta las altas montañas de Bogotá, esa noche puede solicitarse que se traiga al hotel en Girardot cualquier pieza de equipaje de modo que se pueda sacar la ropa necesaria para las alturas más frías del día siguiente.

Inspección aduanera interdepartamental

Cada departamento (estado) de Colombia tiene el monopolio estatal de los licores, del tabaco y los impuestos del matadero. El equipaje proveniente de otro departamento se revisa para evitar el contrabando de licores y de tabaco, pues estos productos son la fuente principal de ingresos de los departamentos. Es muy desagradable estar de pie por una hora, o más tiempo, esperando la revisión del equipaje en un cuarto pequeño y caliente, cuando se tiene urgencia de llegar a un hotel. Sin embargo, es obvio que esto no puede evitarse aunque haya muchos problemas y confusión.

Precauciones contra el robo

Deben tomarse todas las precauciones posibles para evitar la pérdida del contenido del equipaje en tránsito. El candado ordinario y barato no será suficiente, pues con seguridad será violentado en el camino y, si no logran abrirlo, el cierre o el candado quedarán tan dañados que deberán repararse. Cuando se está entre las multitudes que hay en los puntos de llegada no debe confiarse el equipaje de mano a los niños o a los maleteros que se ofrecen a cargarlo. El mejor método es contratar al agente de equipaje que tiene recomendaciones porque conoce a las personas y la situación, y porque es un experto en el cuidado del equipaje a su cargo.

Las bolsas de lona que contienen la silla de montar, el catre, etc. deben contar con un pasador a través de los ojetes de la abertura, y es aconsejable forrar estas bolsas con una malla flexible de metal de modo que no pueda accederse al contenido cortando la bolsa con un cuchillo.

Detalles del viaje: Medellín a Puerto Berrío

Como el tren sale de Medellín temprano en la mañana, es importante contratar un buen cochero la noche anterior para que recoja al viajero y su equipaje de mano en el hotel; de otro modo, no será posible conseguir un coche a esa hora para transportarse a la estación, que está localizada a cierta distancia del centro de negocios de la ciudad. Debido a que no hay una tarifa fija para el coche en Medellín, debe hacerse un contrato previo con el cochero por un precio determinado que cobra por su servicio -ordinariamente 1.50 dólares colombianos por uno o dos pasajeros con el equipaje de mano incluido-.

El día de salida de Medellín puede tomarse el almuerzo en el hostel en la cima de la montaña de La Quiebra, donde la comida es buena y el descanso significa una pausa en el largo recorrido, o en Cisneros antes de que salga el tren. Es mejor almorzar en la montaña y evitar las multitudes que hay en Cisneros siempre. Como se ha mencionado en la página 537, el Departamento de Antioquia, propietario del ferrocarril, ha construido y opera el mejor hotel moderno de Colombia -el Hotel Magdalena-. Usualmente se toma el tren en Medellín para hacer conexión con el barco expreso en Puerto Berrío el mismo día, pero puede suceder que el barco llegue uno o dos días tarde, incluso en la temporada de altos niveles de agua en el río. El hotel en Puerto Berrío es un lugar muy cómodo para esperar la llegada del barco.

El río Magdalena: de Puerto Berrío a La Dorada

Como el río Magdalena es la mayor vía de Colombia, entre la costa y el interior, todo depende de las condiciones del mismo, que varían según la temporada del año.

La temporada seca empieza en noviembre y el río tiene menos agua a partir de ese momento hasta el punto en que la navegación se suspende casi en su totalidad durante parte del mes de febrero, en los meses de marzo y abril, y en parte de mayo, que es cuando empiezan de nuevo las lluvias en las altas montañas del interior, de modo que el río empieza a recibir agua adicional en sus partes más altas.

Durante la temporada seca los viajes entre Medellín y Bogotá no son más que conjeturas y es probable que se presenten demoras largas. Las compañías navieras hacen todo el esfuerzo posible para mantener la operación de los barcos durante esta temporada pero, una vez a bordo, se depende totalmente de tener un buen piloto, llevar poca carga y mucha suerte para poder llegar a La Dorada en menos de una semana o 10 días. En marzo de 1919, por ejemplo, los barcos que habían llegado a sitios como Puerto Berrío, desde Barranquilla, duraron 15 días haciendo el recorrido sin éxito para pasar de allí y, finalmente, tuvieron que devolverse río abajo a Puerto Berrío para esperar que el nivel del agua subiera.

Es natural que, más arriba, el río se haga más angosto y más accidentado. El tramo entre Puerto Berrío y La Dorada es malo, está lleno de rocas, bancos de lodo y de arena, hay posibilidades de encallar, además de otros obstáculos para la navegación. Una vez se pasa Barranca Bermeja [sic], abajo de Puerto Berrío, se ven más y más las laderas de la Cordillera de los Andes, mientras que en La Dorada, en un día sin nubes, pueden verse los picos nevados de Ruiz y Tolima desde el río. Como se ha dicho, el viaje por río durante la temporada seca depende del piloto y de la buena suerte, pero el viajero se enfrenta a la posibilidad de permanecer por algunos días, incluso una semana, estancado en un banco de arena o de lodo, viéndose obligado a devolverse a Puerto Berrío, río abajo, en una piragua que puede contratarse para tal fin.

Este resumen hace referencia al viaje cuando hay niveles altos de agua en el río.

Hay una agencia de Pineda-López Co., agentes administradores de la *Colombian Railway & Navigation Co.* en Medellín, en la oficina de H. B. Maynham, donde se compran los tiquetes y se

hacen las reservaciones para los viajes de los barcos, río abajo y río arriba. La otra compañía naviera fluvial grande, la Compañía de Transportes Antioqueña, así como un número de compañías más pequeñas que poseen de uno a dos barcos, también trabajan en conjunto. Además, hay una agencia que maneja todo el tráfico de pasajeros, incluida la venta de tiquetes, reservas, etc. Todos los barcos que pertenecen a este grupo son buenos.

Luego de la prolongada temporada seca del río, los viajes río abajo y río arriba se hacen más difíciles, pues es también la temporada de compras del año luego de la cosecha cafetera. Lo mejor que se puede hacer es no confiar en la suerte y, de ser posible, comprar el tiquete en la agencia por lo menos con una semana de anticipación e insistir que la agencia envíe un telegrama (que debe pagar el pasajero) para hacer la reservación en el barco procedente del Bajo Magdalena, así como una reservación para el Alto Magdalena con una asignación definitiva de cada barco que deba tomarse. Los camarotes privados son escasos en estos barcos, pero son necesarios para estar cómodo, más aún cuando se viaja con equipaje valioso.

El costo es el 20 por ciento de la tarifa en una habitación compartida con otra persona, y el 40 por ciento de la tarifa de un cuarto en ocupación individual. Es preferible pagar la tarifa adicional debido a que todos los camarotes son muy pequeños y es mejor no compartirlos con nadie.

Luego de telegrafiar las reservaciones, el pasajero debe insistir en que se le entreguen los tiquetes con un recibo que tenga el número de la habitación asignada en cada barco. De lo contrario, una persona que tenga más influencias puede obtener esa habitación y no hay derecho a compensación. Con frecuencia, los camarotes que se reservan de este modo son para las mujeres que viajan, para los miembros de una familia colombiana prominente a quienes el capitán debe proporcionar alojamiento, o para miembros del clero.

Cuando haya una disputa por el alojamiento que se ha reservado en los barcos, no debe esperarse mucho de ella. Con frecuencia, cuando los viajeros no pueden asegurar los camarotes, los ingenieros y los pilotos venden sus habitaciones mediante un acuerdo privado y, de esa manera, aseguran un incremento considerable en sus ingresos.

Hay dos clases de barcos disponibles para el viajero: (1) los barcos expresos que transportan el correo, de mayor tamaño y más modernos, tienen equipo eléctrico de iluminación y una máquina productora de hielo, así como ventiladores eléctricos en los camarotes y en el espacio del comedor sobre la cubierta de ellos, y (2) los barcos ordinarios que llevan pasajeros y carga pesada o corriente. Los barcos expresos tienen prelación cuando se están cargando y descargando en los puertos, se supone que son más rápidos y son los que más utilizan los viajeros. Debido a que solo hay un barco expreso (o máximo dos) semanal desde Barranquilla hasta La Dorada, siempre hay muchas personas a bordo; esta situación trae como resultado demasiadas personas en el tren en La Dorada haciendo que el viaje sea muy incómodo, mientras que puede decirse lo mismo acerca de la estadía nocturna en Girardot y el viaje en tren hasta Bogotá. Sería mejor planear, en Puerto Berrío, tomar el barco ordinario durante la mitad de la semana, que estará menos lleno y será más cómodo, pues

el trayecto del viaje que se hace por río hasta Bogotá no es tan largo como aquél que se hace desde la costa hasta Puerto Berrio. Las luces eléctricas, la máquina para hacer hielo y los ventiladores de los barcos expresos están, casi siempre, dañados (averiados y sin posibilidades de reparación a causa del mal manejo que se les da), de modo que no hay ningún atractivo adicional para el viajero experto que navega por los ríos de Colombia.

Viaje en tren desde La Dorada hasta Beltrán

Hay una serie de rápidos entre La Dorada y Beltrán que no pueden pasar los barcos, incluso cuando hay niveles altos de agua, sin correr el peligro de ser golpeados por la corriente rápida y los muchos obstáculos rocosos. Antiguamente este viaje lo hacían muchos barcos que llevaban carga río abajo, pero a causa de una serie de accidentes y naufragios, además de los cambios que sufre el río, este viaje se ha hecho imposible en tiempos modernos, incluso para barcos pequeños.

El viaje por tren desde La Dorada hasta Beltrán es una de muchas incomodidades y penurias. Ordinariamente, el barco llega temprano en la mañana hasta la orilla del río en el pueblo y su llegada genera confusión. La compañía solo tiene un tren de pasajeros, con un vagón de primera clase, independientemente de cuantos barcos vengan de la parte baja del río y de cuantos pasajeros lleguen. Este tren se ubica en la línea principal y permanece al sol en ese lugar hasta que esté listo para salir hacia Beltrán, de modo que los vagones se convierten en hornos. Los maleteros duran unas cuatro horas descargando el equipaje de los barcos, llevándolo a la estación, pesándolo y cargándolo en el tren. Mientras tanto, el pasajero tendría la opción de quedarse en el barco caliente o caminar por las edificaciones del ferrocarril, o tratar de conseguir un lugar en la sala de equipajes de la estación, donde también es necesario que cuide sus pertenencias.

En Colombia, no parece que el viajero promedio utilice un baúl cuando hace un viaje largo (quizás porque las piezas más pequeñas se empaquetan con mayor facilidad para transportarlas a lomo de mula en las montañas) y siempre lleva una gran cantidad de equipaje de mano y muchos bultos, paquetes, etc., todos los cuales se llevan al vagón del tren y se ponen en los pasillos. Dejar el puesto, en medio de estas multitudes, es perderlo y quedarse de pie el resto del trayecto. Esto sucede también en el viaje en tren desde Girardot hasta Bogotá.

Las habitaciones deben reservarse por telegrama desde La Dorada, donde no hay buenos lugares para pernoctar (el pueblo es muy pequeño, tiene algunos pocos edificios pequeños y los cobertizos para la carga del ferrocarril), en el único hotel bueno de Girardot, aunque tiene pocas habitaciones, la comida es buena, pero siempre está lleno en los días que llega el barco expreso.

El pueblo principal sobre la línea del Ferrocarril de La Dorada es Honda, donde se hace una parada en el camino a Beltrán y se toma el almuerzo. En caso de que haya una demora o un accidente, casi siempre se logra llegar a Honda y quedarse allí, pues no hay ningún otro sitio en el recorrido. Beltrán no tiene hoteles y es solo un sitio para cargar mercancía. El pueblo principal de la región es Ambalema, a pocas millas río arriba, donde los viajeros pueden quedarse si se demoran en la

región unos pocos días. Sin embargo, Ambalema tiene poca importancia comercial, excepto por su pequeña industria de cigarrillos, de modo que los viajeros de comercio no se detienen allí. Cuando el Alto Magdalena está en un nivel bajo, y no hay tráfico de barcos, los pasajeros que van a Bogotá se quedan en Honda y desde allí hacen los preparativos para conseguir los animales que van a montar y las bestias de carga que los llevarán por el antiguo Camino de Gamboa hasta Facatativá, un camino de unos cuatro días, según la clase de animales que hayan conseguido, la cantidad de equipaje y la disposición que tengan para cabalgar todo el día. Se dice que hay algunos buenos hostales en esta ruta (de hecho, tienen la reputación de ser los mejores del país). Además, debido a que esta ruta deja atrás con rapidez la región baja de clima caliente y se dirige a las colinas y altiplanicies donde el clima es frío y refrescante, este viaje no es tan malo si se está acostumbrado a montar y a disfrutar del paisaje.

El río Magdalena: de Beltrán a Girardot

De Beltrán a Girardot el río corre entre sus orillas y las altas colinas. El río es muy angosto, la corriente es rápida y mantiene un volumen uniforme. Su aspecto es diferente al del Bajo Magdalena donde la corriente se extiende entre niveles bajos y bancos de arena a lo largo de muchas millas, con arenas bajas en ambas orillas que están cubiertas por jungla espesa. Las colinas del Alto Magdalena tienen muy poca madera, pero durante la temporada de lluvias se cubren de maleza. El río ha erosionado y cortado estas colinas rocosas al convertir su canal en una serie de “bancos” de roca, a modo de grandes pasos; además, pueden verse rocas muy altas.

El paisaje del Alto Magdalena compensa la incomodidad general que se experimenta en el viaje -el calor, las multitudes, la falta de buena comida y las condiciones malsanas del barco-. El Alto Magdalena no es tan caliente como el Bajo Magdalena; el torrente parece producir una corriente de agua río abajo, pero se descansa de la atmósfera quieta y sofocante del Bajo Magdalena, así como de la monotonía de las tierras planas y de la selva interminable.

El Alto Magdalena no puede navegarse durante la noche debido a las curvas pronunciadas y a los peligros que se presentan para la navegación, pues los pilotos no pueden observar la corriente (que siempre están mirando). Debido a que el tren siempre llega a Beltrán justo al atardecer y los pasajeros abordan de una vez el barco (ya que no hay otro lugar para pernoctar), pues éste, por lo general, se desplaza unas millas río arriba hasta algún lugar donde pueda atracar y permanecer en la orilla toda la noche. Por lo tanto, las luces del barco atraen miles de insectos, incluidos los temidos zancudos y el único resguardo está en el camarote (si se ha tenido la suerte de conseguir uno) y debajo del mosquitero hasta que amanezca.

Los barcos en el Alto Magdalena son de la misma clase de los que se encuentran en el Bajo Magdalena (ver página 535), aunque mucho más pequeños, con una capacidad de carga de 60 a 120 toneladas, mientras que los de mayor tamaño del Bajo Magdalena pueden transportar hasta 400 toneladas de carga cuando el río tiene suficiente agua para poder llevar la capacidad completa de

carga. Debido a la corriente más rápida en el Alto Magdalena, los motores de los barcos se ajustan para que las ruedas se muevan a mayor velocidad, de modo que superen la corriente.

Si el viajero no ha conseguido un camarote, y debe dormir en la cubierta, nunca debe poner el catre en el extremo de la cubierta superior o, de hecho, en ningún lugar sobre la cubierta (o “*texas*”) debido a que saltan muchas chispas de los cañones de las calderas mientras el barco está en movimiento; estas chispas producen grandes agujeros en las prendas de vestir y en la ropa de cama, y con frecuencia causan heridas al viajero. El equipaje debe protegerse también.

Girardot es un pueblo grande, construido en las altas orillas del río, y tiene cerca de 20.000 habitantes. Hay escalinatas de cemento para subir desde el nivel del agua hasta el pueblo, pero están en malas condiciones y son peligrosas en la noche para quien no las conoce. Usualmente los barcos atracan a alguna distancia del área principal del pueblo. Después de la inspección del equipaje en la aduana, el viajero puede solicitar que le indiquen la ruta y caminar hasta el hotel, o tomar un minibús que hace el recorrido. El pueblo no es moderno, es polvoriento y el clima es muy caliente. Sin embargo, el único buen hotel tiene comida de muy buena calidad (por lo menos parece mucho mejor con respecto a la comida de los barcos) y hay una ducha -que es siempre un alivio después del viaje por el Magdalena-.

Viaje en tren desde Girardot a Bogotá

La noche debe pasarse en Girardot debido a que los trenes que van a Bogotá no operan a esas horas por las fuertes pendientes y las curvas pronunciadas, así como por el peligro de los deslizamientos de tierra, etc. Debe contarse con ropa adecuada, de modo que se utilice un abrigo o un suéter de lana, o un abrigo liviano, luego de que el tren llegue a La Primavera -hacia la mitad de camino por las montañas y hacia Facatativá- a una altura aproximada de 7.000 pies sobre el nivel del mar, donde se siente el frío de las montañas después de haber sentido el calor de las tierras ribereñas. Todas las vestimentas deben incluir los atuendos usuales de lana, una buena provisión de ropa interior de lana, así como la ropa que se utiliza en las áreas templadas durante el otoño, e incluso en el invierno, debido a que el clima de Bogotá es siempre frío y húmedo.

El Ferrocarril de Girardot tiene el mejor y más moderno equipo de todas las líneas que hay en el país. Los vagones de pasajeros son grandes, para una línea angosta, y son muy cómodos. También hay un vagón para comidas en el que se sirve el almuerzo durante el viaje. En gran medida, el territorio desde Girardot tiene baja altitud, es seco, las colinas son estériles, es poco interesante, caliente y polvoriento. Sin embargo, a medida que la línea empieza a ascender a las montañas, el territorio cambia y se vuelve muy bonito. Estas montañas no tienen muchos árboles como las de la costa, pero están cubiertas de pasto corto, con la presencia de rocas multicolores y grandes arrecifes quebrados. El tren se mueve y gira en las curvas con el siempre cambiante paisaje por lo que el viaje es digno de recordar. Hay muchos pueblos pequeños en estas montañas y a lo largo de la vía férrea pueden apreciarse plantaciones de café. Los vendedores de toda clase de frutas de

clima tropical y de las zonas templadas salen al encuentro de los trenes y, por primera vez desde que se salió del norte, se ven manzanas y duraznos. En San Javier y en La Primavera hay colonias vacacionales de los habitantes de Bogotá que se desplazan hasta el lugar para escapar del frío del altiplano a lo largo del año. Las palmas y los bananos crecen a alturas insospechadas y se ven a lo largo del trayecto. También se ven algunas plantas de cacao.

Al viajero le espera una sorpresa en Facatativá, donde se hace el cambio a la vía de ancho métrico del Ferrocarril de la Sabana. A 5 kilómetros de Facatativá el tren se desplaza a través de un paso estrecho en las montañas y llega a la gran sabana de Bogotá. Aquí hay una gran extensión de tierra plana, el aire es frío y refrescante, y pueden observarse, a millas de distancia, campos cultivados de trigo y pastizales excelentes, bordeados por altos árboles de eucalipto, llenos de ganado de muy buena raza -un contraste sorprendente frente a la selva densa y caliente, y a la monotonía general del río y de la gran cantidad de montañas que se encuentran en la ruta desde Girardot y en Antioquia-. En realidad puede decirse que éste es un mundo aparte, diferente de todo lo demás que hay en Colombia. Situada a 700 millas de la costa Caribe, es un área rica y bella lo que explica que estuviera habitada por los antiguos indígenas y su posterior colonización por parte de los españoles.

Bogotá

La capital de Colombia tiene una estación de tren moderna de grandes proporciones, que podría existir en cualquier ciudad de su tamaño. La edificación es muy atractiva y está equipada con un sistema moderno de intercomunicación telefónica, entre otras características. La ciudad, en sí, es una desilusión. Las calles son angostas y están mal pavimentadas, si es que lo están, y el efecto global es el de todas las antiguas ciudades españolas en América -una combinación de lo viejo y de lo nuevo-. Los edificios de mayor tamaño tienen dos, e incluso tres pisos, contruidos con ladrillo rojo, pero están recubiertos con estuco y pintados con diferentes colores, dándoles la apariencia de edificios viejos de adobe. Hay algunos edificios de concreto, más o menos modernos, de estilo más francés que norteamericano. Algunos de ellos tienen cuatro pisos, pero no tienen ascensores. Hay una avenida larga, la Calle Real, que está pavimentada con asfalto y tiene servicio de tranvía eléctrico.

Bogotá está localizada sobre el borde de la altiplanicie y en la ladera de la cordillera Oriental. De la cordillera se desprende una cadena de montañas de baja altura en el oriente de la ciudad que tiene dos montañas altas que dominan el panorama de la capital.

La capital tienen varios hoteles buenos que, aunque pequeños, son limpios, bien mantenidos y sirven la mejor de las comidas. La característica infortunada de los hoteles en Bogotá son los baños. En la ciudad hace frío y un buen baño caliente es un lujo difícil de obtener, pues los baños están usualmente localizados en un pasillo alejado, oscuro y con corrientes de aire en la parte posterior del edificio. Después de quedarse en Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Medellín, el viajero aprecia Bogotá. Las personas del servicio están mejor entrenadas, son más limpias y están más acostumbradas a la mejor clase de viajeros para atender sus necesidades.

En Bogotá se consigue buen pan, ponqués y pastelería, muy buen jamón, tocineta y queso. Estas son industrias locales iniciadas por europeos que se han establecido allí.

Las tarifas varían pero, en general, el alojamiento de primera clase en Bogotá, en tres o cuatro de los mejores hoteles, cuesta \$4.50 dólares colombianos diarios, en una habitación con un saloncito, incluida la alimentación. Debe anotarse que las tarifas hoteleras de Medellín rondan los 3 dólares diarios, en una habitación individual con la alimentación incluida, y que el alojamiento es mucho mejor que en la costa (en Cartagena o en Barranquilla) donde se cobran entre 4 y 4.50 dólares diarios.

Ropa de viaje

Medellín está a una altura de 5.000 pies sobre el nivel del mar, con un clima similar al de una primavera permanente. Se utiliza ropa interior liviana con vestidos delgados de lana, etc. Al salir de Medellín es bueno utilizar lino o dril, llevando consigo un abrigo liviano de lana para el paso de las montañas y así evitar el frío. También debe llevarse una prenda impermeable, que se debe tener siempre a la mano, pues llueve con mucha frecuencia en el Paso de La Quebra. Una vez que se pasa Cisneros, el clima es más tropical a medida que se está más cerca del río, y mientras dura el viaje por el río sólo se debe utilizar lino o dril. Los colores caqui y verde parecen ser los mejores para el viaje. Un buen sombrero panamá también contribuirá al bienestar del viajero.

Además de la ropa tropical y más pesada, se debe llevar la ropa de cama acostumbrada -es decir, un tapete, dos sábanas, una almohada, un mosquitero, toallas para la cara y para el cuerpo, jabón y el surtido usual de artículos de aseo, etc.-. Los camarotes de los barcos no tienen más que un catre plegable de lona y una palangana. Siempre deben utilizarse toallas individuales, jabón, etc., y debe tenerse cuidado con su lavado y planchado.

DEL RÍO MAGDALENA A MANIZALES

Inicio del viaje desde Mariquita

El viajero que desee llegar a Manizales, desde Barranquilla o desde Bogotá, sale de la Ampliación del Ferrocarril de La Dorada en la estación de Mariquita -a 51 kilómetros de La Dorada-, desde donde se abandona el barco si se viaja por el río, y a 60 kilómetros de Beltrán, el punto de desembarque, si el viaje se hace desde Bogotá.

El inicio del camino hasta Manizales está en Mariquita, y allí deben conseguirse las mulas para hacer el viaje por el famoso páramo del Ruiz, que es el nombre de la alta montaña cubierta de nieve que puede verse desde La Dorada en los días sin nubes. Mariquita es un pueblo pequeño, construido alrededor de los talleres de la Ampliación del Ferrocarril de La Dorada, que están localizados en este sitio, y también es el extremo del cable de este ferrocarril que va hacia Manizales y que está en proceso de construcción por parte de la compañía inglesa (ver página 355).

En Mariquita no hay un hotel que pueda considerarse tal, y el viajero prudente hará bien llevando un catre plegable, ropa de cama y todo lo demás que se necesita para el viaje. También es aconsejable enviar un telegrama con anticipación para conseguir las mulas, desde Barranquilla o desde Bogotá, pues de ordinario los animales se mantienen en los pastizales a cierta distancia y toma un día o dos llevarlos hasta Mariquita. También es buena idea tener la ayuda de un amigo colombiano que pueda asegurar los mejores animales para montar y no los que generalmente se alquilan.

Lo más indicado es empezar el viaje muy temprano en la mañana a causa del calor tan fuerte que hace en las faldas de las montañas al salir de Mariquita. El trayecto es más bien duro, aunque el camino es ancho y ha sido mantenido hasta cierto punto para conservarlo en buenas condiciones.

Las mulas deben revisarse con cuidado y las herraduras gastadas deben reemplazarse antes de salir, aunque puede perderse otro día en esta labor. Este es un trabajo necesario debido a que el piso está lleno de baches y de rocas en muchos lugares, y una mula renca puede significar tener que pasar la noche al aire libre y sin comida.

Equipo

El equipo debe comprender baúles pequeños para el transporte a lomo de mula, ya que estos animales no pueden cargar los baúles usuales de gran tamaño. Por eso deben prepararse dos bultos, uno para cada lado. Además, no pueden empacarse más de 150 libras por animal si se quiere ganar tiempo en el camino. El contenido del equipaje debe empacarse y asegurarse para evitar movimiento o desplazamiento.

La silla de montar debe ser liviana (tales como las McClellan, Whitman o las del ejército inglés). El mejor estribo es aquel totalmente recubierto, amplio y de madera. Esto evita que el sol queme el pie mientras se monta y también mantiene la bota seca cuando hay lluvia en las montañas. Además, este tipo de estribo es el más seguro, pues el pie no se atora en caso de una caída.

Otro elemento indispensable del equipo es un poncho grande impermeable, de un tamaño tal que cubra el cuerpo y la silla cuando se está montando, ya que hay lluvias frías en el páramo. Se debe usar la ropa más liviana posible hasta llegar a Frutillar, en la mitad del camino a Manizales. Aquí debe hacerse un cambio de ropa por ropa tejida. El equipo de cama debe incluir, por lo menos, dos cobijas pesadas de lana.

También deben llevarse algunos productos alimenticios en caso de una parada de emergencia en la montaña.

Se evitarán muchos problemas si el hombre que se contrata como peón (guía, mulero) conoce bien el camino, sabe dónde parar y cómo dividir la jornada de viaje de modo que se pueda sacar provecho de los mejores sitios para hacer esas paradas.

El camino

El camino es ancho, bien hecho y con bastante viajeros, sobre todo más allá de la estación del cable en Frutillo. El viaje completo va desde una altura de menos de 3.000 pies, en Mariquita, a más de 14.000 pies en el páramo, donde el descenso se hace en dirección a Manizales, bajando a casi 7.000 pies sobre el nivel del mar. Entre Fresno y Frutillo se cruza el río Gualí, y se requiere de una hora y media para subir, sobre el costado occidental, hacia Frutillo. El río Gualí es una corriente montañosa angosta y rápida, pasa por un cañón enorme sobre el que se desplaza el cable a una altura de más de 3.000 pies sobre el río. El paisaje es muy bello aquí y bien valen la pena las incomodidades del viaje para admirarlo. El río cae luego en un gran hoyo, casi una caverna, justo debajo del puente que se cruza. Las montañas tienen muchos árboles y son verdes, hay grandes palmas y ranchos pequeños. Se cultiva algo de café en todo el distrito, pero sin mucho empeño.

Es mejor pernoctar en Fresno. El viaje no puede hacerse por Frutillo a menos que se tengan los mejores animales, así como bultos livianos de equipaje. Una sola jornada sería muy difícil y no quedaría mucha fortaleza a las mulas para la fuerte subida al páramo, luego de salir de Frutillo. Para llegar a Frutillo el viaje que se hace desde Fresno es corto, cerca de cinco horas, y puede detenerse en la estación del cable. El día siguiente es el difícil en el paso. Este trayecto dura por lo menos 10 horas con mulas cargadas, y haciendo una jornada de todo el día se puede llegar a Manizales en la noche si las mulas son buenas y se hace el descenso antes del anochecer. Luego de llegar a Sancudo [sic], abajo del páramo, el camino es muy bueno hasta Manizales. Se puede hacer una parada por la noche; en el lugar hay una buena casa -de hecho, la mejor del camino-. Desde allí se llega a Manizales, a buen paso, en dos horas.

Los habitantes del lugar no están familiarizados con las medidas higiénicas modernas, así que deben tomarse todas las precauciones posibles. El viajero exigente llevará su propia ropa de cama, sus cuchillos, sus tenedores, etc.

Debe tenerse cuidado, luego de salir de Frutillo, de no tratar de adelantar las recuas lentas de bueyes cargados cuando se está en un sector del camino en malas condiciones. El tráfico entre Manizales y Frutillo es muy pesado (la mercancía que va con destino a Manizales y el café que proviene de allí y de lugares en la ruta, y que se transporta en el cable) y los bueyes torpes son muy peligrosos para el viajero y para las mulas cargadas cuando se encuentran en puntos altos del camino donde el terreno está empinado en uno o en ambos lados.

Muchos trayectos de este camino se han recubierto con troncos de madera burda, con el propósito de que las mulas y los bueyes cuenten con una superficie firme durante las temporadas de lluvia, en las que el camino se convierte en una serie de huecos de lodo en los cuales los animales se entierran hasta el vientre.

Toda la región es de naturaleza volcánica, y la capa superficial del suelo es una mezcla de arcilla suelta mezclada con ceniza y piedra pómez que, cuando llueve, se convierte en un líquido pegajoso.

APÉNDICES

La distancia aérea entre Mariquita y Manizales es de apenas 75 kilómetros (mientras que la distancia hasta Frutillo en el cable es de sólo 37 kilómetros), pero la distancia por el camino se ha calculado en 25½ leguas, cerca de 102 millas. Una mula debe gastar en la montaña un promedio de 1 legua, 4 millas, por hora.

Costo del viaje

Una buena mula puede conseguirse por 15 dólares colombianos para el viaje de ida y vuelta y las mulas de carga -con las sillas de carga- pueden conseguirse por 12 dólares cada una. El peón gana 1 dólar diario, y se paga por el viaje de regreso la tarifa de tres días si el viajero no se devuelve por Mariquita. Cuando se utilizan más de tres mulas, se acostumbra llevar un muchacho que ayude al peón. Este muchacho recibe de 3 a 4 dólares por el viaje de ida y vuelta. Toda la alimentación de las mulas y de los hombres, así como el alojamiento, corren por cuenta del viajero. Con cuatro mulas y dos personas, sin incluir el viajero, este costo asciende aproximadamente a 5 dólares por trayecto pagando, además, el costo de los hombres y de los animales en el viaje de regreso a Mariquita.

Un buen hombre en Mariquita es el señor Elías Rosas, quien puede contactarse por telegrama. Este hombre tiene seis animales buenos y acompaña a los viajeros que se dirigen a Manizales. Ha trabajado en esta ruta por 10 años y es bien conocido por las mejores personas que han hecho este viaje -principalmente extranjeros de origen inglés y norteamericano-.

Los animales de buena calidad también pueden conseguirse mediante telegrama enviado a Manizales para que se despachen las mulas desde allí. Los agentes de las casas comerciales de la costa atienden este tipo de trabajo para sus clientes.

DE MANIZALES A CALI

Distancias cubiertas y tiempo empleado

La Tabla que aparece a continuación contiene las distancias y el tiempo empleado en los desplazamientos desde Manizales, la capital del Departamento de Caldas, hasta Cali, la capital del Valle:

SECCIÓN DEL TRAYECTO	DISTANCIA		MEDIO DE TRANSPORTE	TIEMPO REAL
	LEGUAS	MILLAS		
				HORAS
MANIZALES A PEREIRA	9	36	MULA	7
PEREIRA A CARTAGO.....	6	24	MULA	4 1/10
CARTAGO A ZARZAL.....	9	36	MULA	7 ½
ZARZAL A BUGA LA GRANDE.....	4½	18	MULA	3 ¼
BUGA A PALMIRA.....	19	76	AUTOMÓVIL	5
PALMIRA A CALI.....	.....	16	TREN	1

De Manizales a Pereira

Manizales está localizada en las montañas al occidente de la cordillera Central de los Andes, a una altura de 7.000 pies sobre el nivel del mar. El clima es frío y agradable todo el año.

El concurrido camino desde Manizales hasta Pereira, con una distancia de 36 millas, es un camino en la montaña que está bien hecho y bien mantenido, no tiene colinas empinadas o pendientes, y descende de manera gradual hasta el valle en Pereira. El trayecto en mula se puede hacer en muy buen tiempo si no se lleva equipaje muy pesado en las mulas de carga.

El terreno cambia bastante a mitad de camino, cuando se baja de la montaña. Toda la formación es evidentemente volcánica, y se pueden apreciar algunos pequeños valles dispersos que contienen varios acres de tierra buena en la que se cultiva caña de azúcar. El clima es semi-tropical y se mantiene más caliente a medida que se avanza en el descenso.

Se ven algunos cultivos mayores de banano y hay grandes áreas de bambú gigante, que es el material que más utilizan los habitantes del lugar para la construcción de casas y cercas; incluso los techos de las casas se hacen con esta madera, mientras que las edificaciones grandes se hacen con una estructura de bambú y luego se recubren con lodo que se pinta de color blanco en su parte exterior.

La misma descripción se usará para toda la ruta hasta llegar a Buga La Grande. En los terrenos aledaños hay grandes y buenos pastizales de pasto para. También hay un área considerable de tierra buena para la agricultura, aunque la industria principal es la ganadería. El pueblo tiene una apariencia poco atractiva, pues todas las casas de bambú o con estructura de bambú están embadurnadas con estuco a base de lodo y se ven como las casas de adobe del resto del país. No hay buenos almacenes; el comercio se hace con Manizales que es el centro mayorista, y el transporte de mercancía se realiza con mulas y bueyes de carga.

La región principal del Departamento de Caldas, dedicada al cultivo del café, está entre las colinas de Manizales y Pereira. Se ven pequeños cultivos de plantas de café, con los árboles grandes que proporcionan sombra. Sin embargo, no parece haber grandes plantaciones, ya que las propiedades están divididas en pequeños lotes en esta región montañosa y raramente hay más de mil árboles en cada una de ellas.

La región alrededor de Pereira puede describirse, en términos generales, como tierra ondulada, con algunas cadenas de colinas altas -que se desprenden de la cordillera Central de los Andes-. Hay dos ríos pequeños: el más largo es La Vieja, arriba del cual el gobierno departamental está construyendo la nueva vía férrea desde Puerto Caldas, sobre el río Cauca, hacia Manizales.

Cuando se está cerca de la mitad del camino, bajando por las montañas desde Manizales, el viajero queda sorprendido con el tipo racial de los habitantes del lugar que encuentra. Se ven negros en grandes números, mientras que los demás tienen la piel oscura y muestran evidencia del clima sub-tropical, incluidos los síntomas de malaria aguda. Las regiones cafeteras por debajo de 6.000 pies son consideradas malsanas por los pobladores, y los habitantes muestran los efectos de ello con notoriedad.

Como sucede en Guatemala, la gran impregnación de ceniza volcánica del suelo contribuye enormemente a la producción del café.

Entre Manizales y Pereira se cruzan dos corrientes de agua de la montaña llamadas Campo Alegre y Chinchiná. Ambas tienen caudal veloz y proveen abundante fuerza hidráulica para la generación de electricidad.

DE PEREIRA A CARTAGO

Al salir de Pereira, las características del territorio cambian. El suelo tiene una superficie más plana, pero la capa vegetal es muy delgada y hay muchos afloramientos de una sustancia calcárea blanca que se aprecia en varias capas y que, sin duda, es de origen volcánico. También hay bancos de esquisto y muchos depósitos de gravilla, que indican una antigua erosión fluvial. Justo antes de llegar a Cartago se pasa por unas colinas rocosas por la orilla norte del río La Vieja, que pasa por Cartago y fluye hasta el río Cauca, a unas millas de la ciudad.

Se ven pocas personas en esta región y hay pocos cultivos, con excepción de las áreas a lo largo de los ríos pequeños, siempre en pequeños lotes de terreno.

El pueblo de Cartago se encuentra localizado en medio de este territorio. Hay poca agricultura en las cercanías y no se puede considerar un lugar próspero. Lo único que le da vida económica es el tráfico del río Cauca, pues antes este pueblo era una especie de puerto fluvial para la distribución de mercancías importadas por Buenaventura y con destino hacia el interior del país. Sin embargo, Cartago no está situada sobre el río, sino a unas 2 millas de éste. El puerto fluvial estará en Puerto Caldas, donde el ferrocarril de Caldas se aleja del río Cauca en dirección a Pereira y a Manizales. Debido a que este tren no llega a Cartago, sino que pasa a algunas millas al noroccidente del pueblo, Cartago no tendrá como sostenerse en el futuro. Por supuesto, el viaje en tren entre Manizales y Buga La Grande seguirá haciéndose en las temporadas del año en las que el río está muy seco para el tráfico de barcos. Sin embargo, este tráfico no es muy pesado debido a que las épocas en que los niveles del agua son bajos se dan después de la cosecha cafetera cuando hay poco movimiento.

Cartago es un pueblo español antiguo. Tiene pocas edificaciones buenas y la vida comercial se encuentra en un punto bajo. Ni siquiera hay una agencia de algún banco nacional o extranjero. En términos comerciales, Cartago está relacionada con Manizales y, hasta cierto punto, con Cali, desde donde se envía mercancía por el río Cauca.

DE CARTAGO A BUGA LA GRANDE

Desde Cartago hasta Buga la Grande (que es en la actualidad el extremo de la nueva carretera desde Palmira) hay una distancia de 14 leguas, 56 millas, y el terreno es muy pobre. Hay una serie de colinas bajas, hacia el oriente, que continúan en línea quebrada sobre el costado oriental de la

vía hasta Buga. La formación es de roca caliza con una capa vegetal muy delgada, la densa capa de arcilla de adobe que, durante las dos temporadas de lluvia, se convierte en una capa pegajosa de lodo, haciendo casi imposible el paso de las mulas. Se cruzan varias corrientes pequeñas, pero durante los meses de julio, agosto y septiembre, y desde diciembre a marzo, se secan y los animales deben llevarse cerca del río Cauca debido a la falta de agua. Se han hecho pocos esfuerzos para perforar pozos de agua. Hay algunas pocas granjas que son muy pobres y poco atractivas. El ganado, las mulas y los demás animales son pequeños y de razas de baja calidad.

A principios del mes de septiembre el viaje en mula debe hacerse entre Cartago y Buga La Grande sin paradas, a una distancia de 9 leguas, en por lo menos 7½ horas, debido a que no hay agua entre estos dos puntos, ni para las personas ni para las bestias.

VIAJE HASTA PALMIRA EN AUTOMÓVIL

En toda la región entre Cartago y Buga, el Valle del Cauca da la impresión de ser angosto debido a que las altas colinas del costado occidental se ven y la tierra plana fértil del río debe limitar su extensión al analizar el tipo de suelo que hay en el costado oriental, sobre el que pasa la vía férrea. Sin embargo, al salir de Buga y al transitar por la carretera hacia Palmira, el valle se abre y se ven grandes extensiones de tierra plana que, en apariencia, son buenas. Las mejores tierras, sin duda, están cerca de Palmira y en las tierras azucareras de Manuelita.

Al dejar el pequeño pueblo de Zarzal se cruza el río La Paila. Esta es una corriente de agua de buen tamaño que no se seca en septiembre (cuando el autor pasó por allí), tiene suficiente agua aunque no se ven muy buenas tierras en sus orillas, a excepción de pequeños lotes de terreno. La distancia entre Zarzal y el río La Paila es de 3 leguas, o 12 millas. Todos los pastos (el pasto *pará* y los pastos naturales) estaban muy secos debido al calor intenso y a la falta de lluvia por lo que el ganado se llevó a los pastizales del Valle del Cauca propiamente dicho.

La carretera nueva empieza en Palmira y se planea que llegue hasta Cartago. Se están ejecutando nuevas obras en el área del río La Paila, después de Buga La Grande. Los automóviles salen de Buga hasta la granja llamada “Ovedo” [sic] para recoger los pasajeros que vienen en tren o a caballo. Como el terreno es plano, esta carretera es un relleno ordinario que se ha transportado en carretillas y que luego se aplanó con una aplanadora de vapor. Posteriormente se añadió una capa de gravilla delgada que también se aplanó.

Se están construyendo alcantarillas de ladrillo y cemento (concreto) para drenaje y se están construyendo numerosos puentes pequeños con contrafuertes de concreto y arcos con ladrillos de buena calidad que se producen a lo largo de la carretera utilizando la arcilla local. Esta superficie coronada sólo tiene 20 pies de ancho. Esta carretera no soportaría lluvias fuertes o aguaceros, ni tráfico pesado de camiones por un período largo de tiempo. Requiere atención permanente y reparaciones para mantenerla en buenas condiciones, incluso para el tráfico liviano de la región. La distancia entre Buga y Palmira es de 76 millas, y el viaje en automóvil toma 5 horas.

Además de los servicios de la Empresa de Automóviles de Palmira, hay varios conductores independientes que trabajan en esta vía y se calcula que hay entre 35 y 40 automóviles que prestan este servicio entre Palmira y Buga La Grande. Entre esta última ciudad, que es un lugar pequeño, y Palmira hay varios pueblos grandes, siendo los principales Buga, Tuluá y Concordia, todos conectados con Cali (y en alguna medida con Manizales). En la actualidad hay dos tractores norteamericanos en servicio en Buga, que han dado muy buenos resultados en la preparación de la tierra para el cultivo de arroz. La gasolina cuesta \$11 por caja de 10 galones, que se envía a Buga al por mayor.

Ferrocarril del Pacífico: de Palmira a Cali

Hay dos trenes del Ferrocarril del Pacífico que van de Palmira a Cali, uno sale a las 7 de la mañana y el otro a las 4 de la tarde, en un viaje que dura sólo una hora, o a lo sumo una hora y cuarto.

Equipo para el viaje

El equipo para el viaje desde Manizales hasta Cali debe contener los artículos acostumbrados para la travesía a lomo de mula: silla de montar, poncho (impermeable), catre plegable, colchón de aire, mosquitero, artículos de aseo, toallas, ropa de cama, incluidas sábanas y una almohada, etc., pues las sábanas y las toallas en los hoteles locales no deben utilizarse en ningún caso. Todo el equipaje, tal como los baúles, etc., debe cubrirse con una buena lona impermeable que lo proteja de daños en el camino y de la lluvia (en caso de una caída durante el viaje). Una buena manera de llevar el catre es entre un costal grande de lona que pueda cerrarse con facilidad. Todo el equipaje debe mantenerse cerrado y no debe permitirse que el contenido del mismo esté por fuera y a la mano. El agua debe utilizarse únicamente en los vasos propios y luego debe añadirse jugo de limón. Los pollos y los huevos son abundantes y no se sufre por falta de comida.

Poco tiempo después de salir de Manizales, y mientras se baja la montaña, mucho antes de llegar a Pereira, el sol es muy caliente y sólo debe utilizarse la ropa más liviana de que disponga el viajero. La mejor vestimenta está compuesta por pantalones caqui de montar con una casaca blanca, con un casco de corcho para protegerse del sol o un sombrero panamá grande para cubrirse la cabeza, además de un pañuelo de lino alrededor del cuello para evitar quemaduras de sol. El calor es muy fuerte durante el viaje, y en el caso de que el viajero no esté acostumbrado al sol, debe hacer el trayecto en horas de la mañana (lo más temprano posible) y en la noche.

Los caballos, si se consiguen buenos, son mejores que las mulas como animales para montar después de salir de Pereira, ya que tienen mejor paso y el tiempo les rinde en el terreno plano más que a las mulas. Una buena estrategia es llevar dos animales -una buena mula para las montañas, y un caballo para el viaje desde Pereira hasta Cartago y Cali-. El hecho de cambiar de animales es un descanso y mantiene a los animales frescos y en buena forma para el trabajo duro más adelante. Esto es lo que hacen las personas de las mejores clases del país.

Con el objeto de obtener buenos animales en la actualidad, es indispensable hacer los arreglos necesarios para alquilar las mulas con suficiente anticipación. Las mulas y los caballos son escasos, valen mucho dinero y las tarifas de alquiler son proporcionales. Además, hay pocos animales buenos para montar, la mayoría de ellos son propiedad de las personas pudientes, quienes no se desharán de ellos y, mucho menos, los alquilarán a extraños para destinarlos al trabajo pesado en los caminos. Una buena opción es contratar un peón bueno y confiable (conocedor de caminos, guía, empacador, etc.) con varios días de anticipación para que busque los mejores animales. Estos peones son expertos conocedores de los caminos y saben dónde encontrar los mejores animales. Un muy buen hombre es Aparicio Vásquez, en Manizales (dirección telegráfica: “Riovasquez”, en Manizales). Este hombre ha estado en los caminos por 19 años, es un guía y un empacador experimentado, y ha servido a muchos extranjeros -haciendo viajes desde Bogotá hasta Caracas en mula, etc., yendo por el sur hasta Pasto, e incluso hasta Quito-. Hombres como él ganan \$1.50 diarios por el viaje de ida y vuelta, con todos los demás gastos pagados.

Servicio de barcos en el río cauca

Durante las temporadas de niveles altos de agua en el río Cauca, el viaje se hace desde Manizales hasta Cartago en mula, y desde allí hasta el río Cauca -un trayecto que toma 20 minutos-, y luego río arriba por el Cauca, en un barco de vapor de 80 toneladas, de rueda fija, similar a los que se utilizan en el Alto Magdalena, entre Beltrán y Girardot. El viaje dura entre cuatro y seis días, según las aguas del río y de la suerte que se tenga con las rocas, los bancos de arena y de lodo, etc.

La compañía principal es la Compañía Fluvial de Transporte de Manizales, que tiene sus oficinas centrales en Manizales, bajo la administración de Alejandro Ángel y Cía. Tiene agencias en Cali y en los diferentes puertos fluviales a través de la Unión Comercial del Pacífico, así como a través de Alejandro Ángel y Cía. Los barcos de vapor atracan en la cabecera de la navegación, a unos 7 kilómetros (5 millas) desde Cali, y desde allí hay un servicio de tranvía de vapor que va hasta Cali.

Condiciones en Cali

Cali está localizada en la cabecera del río Cauca, entre dos cadenas de colinas altas. El calor es intenso durante el día, pero las noches son más bien frías durante el año, por lo que debe utilizarse una cobija liviana en la noche. Hay pocos zancudos y se utiliza ropa liviana.

La peor característica es el alojamiento poco satisfactorio. El viajero que pretenda quedarse en Cali por cierto tiempo, hará bien en cultivar la amistad de algún extranjero que tenga una casa de su propiedad, que cuente con un nivel de servicios sanitarios y comodidad.

APÉNDICE E.

- MONOGRAFÍAS Y LISTAS COMERCIALES RELACIONADAS CON COLOMBIA

MONOGRAFÍAS DEL DEPARTAMENTO DE COMERCIO

Además de la información que contiene este manual, debe anotarse que hay un número de monografías que ha publicado el Bureau of Foreign and Domestic Commerce, incluidos informes sobre fases específicas del comercio, de las finanzas o de la industria en Colombia que se mencionan a continuación. Las publicaciones están a la venta, a los precios indicados, por parte del Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, D.C., y por parte del distrito y de las oficinas cooperativas del Bureau of Foreign and Domestic Commerce.

Banking Opportunities in South America (Oportunidades bancarias en América del Sur), por Willian H. Lough. Special agents series No. 106, 1915; 156 páginas. Precio: 20 centavos.

Colombian Markets for American Furniture (Mercados colombianos para los muebles norteamericanos), por Harold E. Everly. Special agents series No. 162; 1918; 34 páginas. Precio: 5 centavos.

Construction Materials and Machinery in Colombia (Materiales de construcción y maquinaria en Colombia), por W. W. Ewing. Special agents series No. 160; 1918; 74 páginas. Precio: 15 centavos.

Investments in Latin America and the British West Indies (Inversiones en América Latina y en las Antillas inglesas), por Frederic M. Halsey. Special agents series No. 169; 1918; 544 páginas. Precio: 50 centavos.

Lumber Markets in the West and North Coasts of South America (Mercados madereros en las costas norte y occidental de América Latina), por R. E. Simmons. Special agents series No. 117; 1916; 149 páginas. Precio: 25 centavos.

Trade of the United States with the World, 1914 and 1915 (fiscal years) - (El comercio de los Estados Unidos con el mundo, 1914 y 1915) -años fiscales-. Miscellaneous series No. 38; 1916; 247 páginas. Precio: 20 centavos.

Trade of the United States with the World, 1916 and 1917 (fiscal years) - (*El comercio de los Estados Unidos con el mundo, 1916 y 1917*) –años fiscales-. Miscellaneous series No. 63. Parte 1, Importaciones; 1918; 112 páginas; precio: 10 centavos. Parte 2, Exportaciones; 1918; 317 páginas; precio: 20 centavos.

Trade of the United States with the World, 1917 and 1918 (fiscal years) - (*El comercio de los Estados Unidos con el mundo, 1917 y 1918*) –años fiscales-. Miscellaneous series No. 78. Parte 1, Importaciones; 1919; 112 páginas; precio: 10 centavos. Parte 2, Exportaciones; 1919; 346 páginas; precio: 25 centavos.

Trade of the United States with the World, 1918 and 1919 (calendar years) - (*El comercio de los Estados Unidos con el mundo, 1918 y 1919*) –años calendario-. Miscellaneous series No. 106. Parte 1, Importaciones; 1920; 103 páginas; precio: 10 centavos. Parte 2, Exportaciones; 1921; 456 páginas; precio: 50 centavos.

También debe mencionarse la publicación anual *Commerce and Navigation of the United States* (*Comercio y navegación de los Estados Unidos*) que proporciona información sobre el comercio de los Estados Unidos con todos los países del mundo, así como los suplementos del diario *Commerce Reports* (*Reportes del Comercio*) que contienen los reportes anuales de los cónsules norteamericanos. (A partir de 1921, los reportes anuales de los cónsules se publicarán, no en los Suplementos sino en el diario *Commerce Reports*.)

LISTAS COMERCIALES DISPONIBLES

En el transcurso de su investigación en la República, el autor preparó una lista con muchos nombres de importadores, exportadores, distribuidores, agentes, así como con los nombres de otras personas o firmas relacionadas con la actividad comercial de Colombia. Estos nombres, además de los remitidos por las oficinas consulares norteamericanas, están registrados ahora en la *Commercial Intelligence Section* del Bureau of Foreign and Domestic Commerce. Se han preparado muchas listas comerciales para su distribución y se han organizado según los productos que se manejan. Estas listas muestran el carácter de los negocios que tiene a cargo cada firma -es decir, si es comercio mayorista o minorista, comisionista o agente-, y están clasificadas para indicar el tamaño relativo de cada firma en su comunidad, con una, dos o tres estrellas. También hay información disponible sobre el capital, su organización y la actividad comercial de cada una de estas casas colombianas. Las listas se entregan a los hombres de negocios norteamericanos que las soliciten al Bureau of Foreign and Domestic Commerce, a cualquiera de sus distritos o a las oficinas cooperativas. El solicitante debe especificar con claridad el tipo de lista que desea obtener, si está interesado en el mercado de un producto en particular, o en el mercado de una clase de productos.