

LA NAVEGACION A VAPOR POR EL RIO MAGDALENA

POR FABIO ZAMBRANO

1. LA INTRODUCCION DE LA NAVEGACION A VAPOR

Obtenida la Independencia, el Gobierno se apresuró a fomentar la navegación. El Congreso otorgó en 1823 el monopolio por 20 años del empleo de barcos en el Magdalena a Juan Bernardo Elbers, comerciante alemán, argumentándose que estableciendo la navegación a vapor “se harán más cortas y fáciles las comunicaciones ...y con esta facilidad, las producciones del interior podrán llevarse a menos costos... sucediendo lo mismo respecto de los frutos extranjeros que se introducen para el interior” /1/.

En enero de 1824 introdujo Elbers el *Fidelidad*, primer vapor que surcó el Magdalena pero que debido a su tamaño tuvo que ser retirado. En 1825 entraron en servicio otros dos vapores, el *General Santander* y el *Gran Bolívar*, los que tampoco resultaron aptos para navegar en un río como el Magdalena. Esto se debió a que los barcos construidos en los Estados Unidos eran lo suficientemente grandes como para resistir la travesía marítima, constituyéndose en un obstáculo para su empleo en el río Magdalena, donde se necesitaban barcos de poco calado /2/.

La empresa de Elbers no prosperó al encallar el *General Santander* y el *Gran Bolívar*, retirados del servicio en 1828. En mayo de 1829 Bolívar suprimió el monopolio definitivamente.

Francisco Montoya, comerciante antioqueño, fundó en Londres la “Compañía de Navegación Anglo-granadina”, con aportes de capital inglés y colombiano. Esta empresa aprovechó la experiencia técnica de Elbers, quien a través de sus errores había demostrado que el Magdalena exigía

* el autor agradece la colaboración de Jaime Quintero, monitor del Dpto. de Historia de la Universidad Nacional.

/1/ *Gaceta de Colombia*. Bogotá, julio 13 de 1823

/2/ Nichols, Theodore. *Tres puertos colombianos*, Banco Pópular, Bogotá 1973, p. 46.

barcos pequeños y de calado reducido, introduciendo el vapor *Unión*, que se adaptaba mejor al río. La embarcación funcionó sin problemas hasta 1841, cuando en la guerra civil de ese año fue expropiada para transportar tropas, y destruida luego /3/. En 1841 había alrededor de 5 vapores, sin itinerarios fijos y ninguno de ellos llegó hasta Honda.

Sigue luego un período de seis años en el que desaparece la navegación a vapor por el Magdalena. Se vuelve a recurrir a los botes y champanes para movilizar pasajeros y carga, medios de transporte que hasta fines de la década del cuarenta fueron realmente los más utilizados.

Varios fueron los factores que actuaron en contra del establecimiento de la navegación a vapor. Salvador Camacho Roldán veía sus dificultades principales en la escasez de capital, la ignorancia de las artes mecánicas, la falta de industrias internas que le proporcionaran una carga suficiente, la carencia del combustible apropiado en las orillas del río y la ineptitud de los pilotos /4/.

De estos obstáculos, el principal era el técnico. Todavía no se construían buques con la suficiente fuerza como para operar en un río como el Magdalena, de poca profundidad y corriente rápida. Sólo a través de ensayos y fracasos se pudo llegar a construir vapores pequeños, de poco calado y suficiente fuerza como para que navegaran el Magdalena. A estas dificultades se sumaban las guerras civiles, que paralizaban la navegación al ser confiscados los barcos para transportar tropas.

Es a partir de 1848 cuando comenzó a funcionar regularmente la navegación a vapor. Los subsidios estatales y la exportación tabacalera incentivaron la navegación. En efecto, Tomás C. de Mosquera, como presidente de la República, ofrece en 1845 hasta 200.000 pesos para el fomento de la navegación, oferta aprovechada por Francisco Montoya, comerciante antioqueño, y Joaquín de Mier, de Santa Marta, quienes fundaron la “Compañía de Vapores de Santa Marta”, comenzando a funcionar a fines de 1847. Operó hasta 1855, cuando quiebra, debido a los continuos accidentes de sus barcos, y quizá también, a la reducción de los subsidios estatales /5/.

En la década del cincuenta fueron surgiendo varias empresas pequeñas. Algunas de ellas fueron nacionales, como la “Samper y Compañía”, pero la mayoría de capital extranjero mayoritario: americanas, inglesas y alemanas. En 1856, Robert Joy, inglés, logró fusionar todas estas pequeñas compañías y fundar la “Compañía Unida de Navegación por Vapor en el Río Magdalena”. Esta se inició con cinco vapores, y tuvo un crecimiento lento; finalmente en 1890 fue absorbida por la “Compañía Colombiana de Transportes”.

De 1848 a 1880 la navegación por el Magdalena es inestable. No logró desplazar a los champanes y canoas, los que funcionaron como medios de

/3/ Ibid., p. 49.

/4/ Camacho R., Salvador. *Notas de Viaje*. Imprenta del Banco de la República, Bogotá 1973, p. 133.

/5/ Nichols, T. *Op. Cit.*, p. 56.

transporte complementarios /6/. Tampoco logró una reducción importante de los fletes, ni provocó un mayor intercambio regional. Las expectativas que se habían fincado desde 1823 no se concretaron.

2. LA NAVEGACION A FINALES DEL SIGLO XIX

A partir de la década del ochenta, la navegación a vapor por el Magdalena comenzó a regularizarse. El aumento de la carga y las mejores técnicas introducidas a los vapores permitieron un mejor servicio. Este mejoramiento estuvo ligado al surgimiento del transporte férreo. El ingeniero cubano-norteamericano Francisco J. Cisneros se vinculó a la navegación en 1877, cuando se vió obligado a comprar dos barcos, el *Stephenson Clark* y el *General Trujillo*, creando la "Compañía Cisneros" con la función de servir de medio de transporte de materiales y equipos para el ferrocarril de Antioquia, cuya construcción emprendió Cisneros y que se estaba obstaculizando por la ineficiencia de las empresas navieras establecidas. "Este ramo -la navegación- ha sido para mí objeto de serias consideraciones por la enormidad de su costo y por la falta de regularidad ... la regularidad y la baratura que se conseguirán cuando tenga yo todos los vapores que intento poner en el río Magdalena, puede ya presumirse por lo que ha pasado con el vapor Stephenson Clark en sus primeros siete viajes" /7/.

Este vapor, de un valor de 50.000 pesos, producía anualmente \$10.809, o sea el 21.6%; se esperaba que su rendimiento aumentara al crecer la flota y al regularizarse el tráfico, pero en todo caso el rendimiento inicial era ya alto para esa época. Además, Cisneros no esperaba reducir los fletes, sino continuar con los vigentes, que eran desproporcionadamente altos comparados con las tarifas externas. Mientras que una tonelada de carga pagaba \$5 de Inglaterra o Estados Unidos a Puerto Colombia, de allí a Barranquilla pagaba \$3.20 y \$36 de Barranquilla a Puerto Berrío /8/.

Para Cisneros era evidente la relación ferrocarril-navegación, y la rentabilidad que ésta adquiría con el establecimiento de los ferrocarriles. "A poco de comenzados los trabajos de este ferrocarril, me convencía de que las compañías de Navegación del Magdalena no se daban cuenta de la importancia que para ellas debía tener el ferrocarril de Antioquia. Esta obra es para los vapores una arteria por donde va a correr fácil y abundante la savia del Estado, cuyo receptáculo serán ellos, y bajo este punto de vista, debía esperar yo cooperación o por lo menos, no encontrar hostilidad. Desgraciadamente no ha sucedido así, y es positivo que la importancia de esta empresa disminuirá mucho al no estar íntimamente unida con la de vapores, por cuanto el río puede y debe considerarse como prolongación del ferrocarril...

/6/ Isacc Holton, viajero norteamericano de la década del cincuenta, relata que el barco que lo traía de Barranquilla a Honda, remolcaba un champán, con su tripulación, el que tuvo que utilizarse al encallar el vapor arriba de Nare, haciendo el resto del recorrido al impulso de las pértigas de los bogas. Esta descripción aparece en la obra *Viajes a través de los Andes Colombianos*. (Traducción de Angela Mejía de López; copia a máquina)

/7/ Cisneros, Francisco Javier. *Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrío a Barbosa*, Imp. de Ponce de León, Nueva York 1880, p. 102.

/8/ *Ibid* p 106.

tuve, pues, que dedicarme a establecer como empresa aparte, pero para obrar en armonía con la del ferrocarril, la de navegación a vapor” /9/.

Cisneros ordenó construir los buques con características técnicas que se adecuaron al Magdalena: regular carga, poca cala, buena velocidad, fuerza suficiente para vencer las corrientes y poco consumo de leña /10/. Con esto se reducían las paradas diarias para cargar leña, que llegaban hasta tres y cuatro veces diarias con los vapores anteriores, disminuyéndose los costos y el tiempo de transporte.

En 1881 se establecen las primeras tarifas unificadas, entre los representantes de la “Compañía Unida”, la “Compañía Alemana”, la “Empresa Cisneros” y la “Compañía Internacional”. Se exceptuaban los contratos que en el momento tuvieran éstas para el transporte de materiales para las obras públicas /11/. A todas luces este pacto favorecía a Cisneros, quien como constructor de ferrocarriles utilizaba su propio medio de transporte con tarifas por fuera de las pactadas. En el siguiente cuadro podemos observar la participación de las diversas empresas en el tráfico fluvial en 1882.

CUADRO N° 1
MOVILIZACION Y CAPACIDAD DE CARGA EN EL
RIO MAGDALENA. 1882

COMPANÍA	No. Buques	Cargas		% del capacidad		
		de subida	140 kilos bajada	total de carga	de trans.	%
United Magdalena S.N.C	7	37.486	39.573	30.6	1.116	33.4
Cía. Internacional	2	33.441	49.573	33	462	13.8
Cía. Alemana	4	27.142	22.561	19.7	82.6	24.7
Empresa Cisneros	6	13.407	12.593	10.3	482.6	14.4
Cía. Antioqueña	1	6.600	4.682	4.5	280	8.4
Gobernación de Bolívar	1	514	129		84	2.5
Cía. Colombiana	1	798	774	1.7	20.7	0.75
Empresa López y Navarro	1	880	351		68.7	2.0

FUENTE: “El Promotor,” Barranquilla 24 enero de 1883.

/9/ “Informe del señor Francisco J. Cisneros al señor Secretario de Hacienda y Fomento del Estado Soberano de Antioquia”, Imp. del Estado, Medellín 1879, p. 15.

/10/ *El Promotor*, Barranquilla, octubre 16 de 1880.

/11/ *Ibid.*, julio 30 de 1881

La Compañía Internacional, con sólo dos vapores y el 13.8% del total de la capacidad de carga, movilizaba la tercera parte de la carga durante 1882, debido a que sus vapores sólo navegaban el bajo Magdalena, permitiéndoles transitar todo el año sin problemas durante las épocas de sequía.

La “Empresa Cisneros”, pequeña hasta este año, comienza su expansión en 1833, comprando a la Junta de canalización del Magdalena un vapor pequeño, el *Sixta Tulia*, aumentándole 35 pies, lo que permitió reducirle el calado, y destinarlo al alto Magdalena /12/. En 1884 absorbe a la “Compañía Antioqueña de Transportes”, pero sigue por debajo de la “Internacional” y la “Alemana” en importancia.

CUADRO N° 2

MOVILIZACION DE CARGA EN EL RIO MAGDALENA.1885

(Subida y Bajada)

COMPAÑIA	SEPTIEMBRE	OCTUBRE
	%	%
Internacional	34.3	44.2
Alemana	30.0	23.5
Empresa Cisneros	18.2	19.0
United Magdalena S.C.	17.4	15.0

FUENTE: *El Promotor*, Barranquilla, Noviembre 21 de 1885.

En tres años la “Empresa Cisneros” casi que duplica la proporción de carga transportada, mientras que la “United Magdalena” redujo su participación en un 50% en el mismo período.

En 1886 la “Empresa Cisneros”, la “Compañía Alemana” y la “Compañía Internacional” se fusionaron resultando la “Compañía Colombiana de Transportes”, que funcionó bajo la gerencia de Cisneros, quien se la turnó hasta su muerte, con Jacobo Cortissoz y Martín Wessels. La “United Magdalena” quedó en inferioridad de condiciones, viéndose obligada a firmar un convenio sobre tarifas con la “Compañía Colombiana”; la nueva compañía comenzó a funcionar con el nombre de “Compañías Aliadas”, la que movilizaba el 84.4% de la carga durante el primer semestre de 1888 /13/.

El dominio total de Cisneros en la navegación se consolida en 1890, cuando la “Compañía Colombiana de Transportes” absorbe a la “Magdalena Steam and Navigation Co.”, adquirida por \$250.000, capital propor-

/12/ Ibid., junio 14 de 1883.

/13/ Ibid., julio 28 de 1888.

cionado por un consorcio de comerciantes de Barranquilla /14/. En la década del noventa Cisneros, a través de la "Compañía Colombiana de Transportes", monopoliza el transporte por el río Magdalena, controlando 16 de las 19 embarcaciones que navegaban este río, convirtiéndose en la primera empresa naviera moderna del país /15/.

El crecimiento del tráfico provocado por el aumento de las exportaciones cafeteras desde comienzos del siglo XX, permitió el surgimiento de otras compañías. Así, en 1907 la "Compañía Colombiana de Transportes" sólo participaba con el 54% de la capacidad de carga, y el 46% restante se dividía entre cuatro empresas de reciente fundación. La capacidad de carga en conjunto en ese año era de 6.755 toneladas, el doble que la de 1882 /16/.

Igualmente crecían las ganancias. Durante el primer semestre de 1888, la "United Magdalena Steam and Navigation Co.", presentó entradas brutas por \$175.747.55 pesos y netos \$49.482.39. En el mismo período la "Compañía Colombiana de Transportes" tuvo un ingreso bruto de \$121.050.48, y neto \$76.801.17. La diferencia es muy dicente: las ganancias netas de la "United Magdalena" eran del 28% sobre las entradas brutas, mientras que la "Colombiana de Transportes" obtenía ingresos netos de 63%. Diez años más tarde, la "Cía. Colombiana de Transportes" tuvo ingresos brutos por \$742.311.18, de enero a junio de 1898, y netos de \$308.697.73 /17/.

En febrero de 1889 se rompió la Alianza con la "United Magdalena", comenzando una carrera competitiva fuerte, que provoca la desaparición de la "United Magdalena", quedando la "Cía. Colombiana de Transportes" dueña del transporte fluvial, como podemos observar en el Cuadro N° 3.

Con la Guerra de los Mil Días (1899-1902), el panorama cambia totalmente. La "Cía. Colombiana de Transportes" desaparece, y quedan dos compañías monopolizando la navegación en el Magdalena: La "Empresa Louis Giesecken" y "The Magdalena River Steamboat Co., Limited" /18/.

Cisneros se había desvinculado de los ferrocarriles para convertirse en empresario naviero, pero en 1884 regresó a la actividad ferroviaria, al comprar el Ferrocarril y Telégrafo de Bolívar, comenzando la rápida modernización de este pequeño pero importante ferrocarril que conectaba a Barranquilla con Puerto Colombia, paso obligado a la carga de importación y exportación, puesto que los bancos de arena de Bocas de Ceniza impedían la comunicación directa de Barranquilla con el mar.

En 1887 Francisco Cisneros vende este ferrocarril por 100.000 libras esterlinas, a un consorcio colombo-británico, fundándose la "Barranquilla

/14/ Horna, Hernán y Bretos Miguel. "Transporte fluvial en el bajo Magdalena, 1888", en *Revista de la Universidad Nacional*, No. 11, Bogotá 1972, p. 112.

/15/ Ibid.

/16/ *El Promotor*, Barranquilla, 19 de febrero de 1907.

/17/ Horna y Bretos. *Op. Cit.*, p. 120.

/18/ *Revista Nacional de Agricultura*, No. 12, Bogotá, 1° de abril de 1908.

Rail Road and Pier Company". Cisneros mantuvo ciertos intereses, continuando como representante de esta compañía /19/. En 1893 esta compañía inaugura el muelle de Puerto Colombia, de cuatro mil pies de longitud, con capacidad para atracar hasta cinco barcos de gran calado simultáneamente. "Difícil sería exagerar la importancia de este excelente trabajo técnico desde el punto de vista del comercio de Colombia; si se compara con el sistema que estaba antes en uso, que exigía transbordar la carga de un barco a un planchón, luego al muelle y finalmente al tren, sería como hacer la comparación entre el automóvil y la carreta tirada por bueyes" /20/.

CUADRO N° 3

MOVILIZACION DE CARGA EN EL RIO MAGDALENA

COMPAÑIA	Enero-junio		1896	1897
	1889	1890		
Cía. Colombiana de Transporte	57.7	59	73.1	70.7
United Magdalena Steam N.C.	26.5	33	—	—
Cía. del Dique	0.9	—	—	3.5
Vapor Neiva	3.7	3.1	—	—
Vapor María Fernanda	3.7	4.4	—	—
Vapor Gieseken and Held	3.9	—	9.4	10.3
Cía. López, Navarro	3.4	—	—	1.5
Empresa Pérez Rosa	—	—	13.4	10.3

FUENTE: *The Shipping List*, Barranquilla, varios números.

Las mejores condiciones de transporte tampoco provocaron reducción de tarifas. Si bien estas estaban controladas por el Estado, se permitía que la empresa las subiera hasta dos veces al año, de acuerdo a las fluctuaciones de las acciones de la compañía en la bolsa de Londres /21/.

En la última década del siglo XIX, Cisneros controlaba la navegación a vapor por el Magdalena, con la "Compañía Colombiana de Transportes", y también el principal puerto marítimo colombiano, como era Puerto Colombia. En resumen, casi toda la carga de importación y exportación era transportada por medios que manejaba Cisneros.

La eficiencia de Cisneros como empresario también se manifiesta en el manejo del ferrocarril: durante los ocho meses anteriores a su control, las.

/19/ Nichols, T. *Op. Cit.*, p. 119.

/20/ *Ibid.*, p. 120.

/21/ *Ibid.*

entradas brutas de la compañía eran de \$137.333.45, reduciéndose a \$7.880.15 las ganancias netas que le correspondían al Estado de Bolívar. Cuatro años después recién iniciado el proceso de modernización de esta vía por parte de Cisneros, las entradas brutas eran de \$180.647.6 y las netas de \$61.839.31 /22/.

El transporte interno durante el siglo XIX se caracterizó por ser lento y casi que inexistente. Las relaciones interregionales eran reducidas y limitadas a unos pocos productos no perecederos, y el contacto de las regiones del interior con el resto del mundo, era además de dificultoso, demasiado lento.

El comercio vivía una etapa primitiva; las importaciones y exportaciones se realizaban en grandes cantidades para aprovechar al máximo los escasos medios de transporte; en La Gaceta de Colombia N° 354, del 8 de septiembre de 1831, se comentaba que un embarque de vestidos tardaba un año en ir en champan de Cartagena a Popayán, vía Magdalena. La mercancía pasaba por las manos de un “millar” de agentes, aumentando los costos, y expuesta al robo de los bogas y a la pérdida por los pilotos “inexpertos y borrachos” /23/. Esto obligaba a los comerciantes a aprovisionarse por varios años, para poder surtir el mercado interno con cierta regularidad. En estas condiciones, el tiempo de recuperación de un capital empleado en el ciclo de exportación-importación era de más de dos años /24/.

Debido a esto, muy pocos comerciantes estaban en condiciones de ser importadores, actividad que quedaba de exclusividad de aquellos que tenían liquidez suficiente como para esperar varios años para poder recuperar la inversión, puesto que “la navegación directa con Europa no existía, y era preciso hacer compras bastante considerables para cargar un buque a fletes elevadísimos, como que no podía contar con carta de regreso” /25/. Bogotá y Honda funcionaban como los centros comerciales del país, a ellos concurrían los comerciantes de Popayán, Cali, Medellín, Santanderes, etc.

Con la introducción del vapor en la navegación marítima, la estructura comercial colombiana comienza a transformarse. Desde la década del cuarenta comienzan a llegar esporádicamente vapores transatlánticos a los puertos colombianos. A partir de 1860 se cuenta con comunicaciones semanales con Europa /26/.

Fueron estos cambios en el transporte marítimo, más que la introduc-

/22/ Horna y Bretos. *Op. Cit.*, p. 114.

/23/ Gilmore, Robert Luis y John Harrison. “Juan Bernardo Elbers y la introducción de la navegación a vapor en el río Magdalena”, en *El siglo XIX en Colombia visto por historiadores norteamericanos*. Ed. La Carreta, Bogotá 1977, p. 205.

/24/ Samper, Miguel. *La miseria en Bogotá*, Imp. de la Universidad Nacional, Bogotá 1969, p. 33.

/25/ *Ibid.*, p. 32.

/26/ *Ibid.* p. 33. La “Royal Mail Packet Company” de Inglaterra, comenzó a arribar a puertos colombianos desde 1845; es la primera empresa con varcos a vapor que llega a nuestras costas. Desde 1860 se amplía el servicio de barcos trasatlánticos, tanto con frecuencia como en capacidad; de barcos de 400 toneladas que llegaban en 1845-50, se pasa a vapores de 1.800 a 2.500 toneladas, y de mayor velocidad. (Memoria de Hacienda de 1870. Imp. de Gaitán, Bogotá 1871, p. 84).

ción de la navegación a vapor en el río Magdalena, los que transformaron el comercio colombiano. Las operaciones de exportación-importación se redujeron a seis meses, al tiempo que los comerciantes europeos ofrecían créditos y otros tipos de facilidades a los comerciantes colombianos. Comerciantes ingleses, franceses y alemanes ofrecen 6,9 y 12 meses de plaza para la compra de manufacturas europeas. El resultado de esto es que el comercio exterior se hizo accesible a los pequeños comerciantes de provincia, quienes se independizaron de los grandes comerciantes de Bogotá y Honda, estableciendo contactos directos con los mercados externos. Esto aumentó el aislamiento entre las diversas regiones que conformaban el país, al apartarse más las diversas élites de comerciantes provincianos, en función de sus esferas de influencia económica. En otros términos, se fraccionaba más el mercado interno. El federalismo se encargaría de ahondar esta división.

Como lo anotamos anteriormente, el panorama económico nacional no cambió con la navegación a vapor en el Magdalena. No se produjo una reducción de los costos de transporte; los vapores no desplazaron a los champanes /27/. Los dos sistemas siguieron funcionando complementariamente. Aún en 1884, los fletes entre Mompós y Barranquilla eran iguales en

CUADRO N° 4

GASTOS DE TRANSPORTE DE HONDA A BARRANQUILLA

(Por saco de café)

	FLETE (pesos)
1880	2.54
1881	2.50
1882	2.56
1883	2.83
1884	2.63
1885	2.55
1886	2.55
1887	2.65
1888	3.10
1889	3.00

FUENTE: Bustamante Darío. "Efectos económicos del papel moneda durante la regeneración", en: *Cuadernos Colombianos*, N° 4, Medellín, 1975, p. 612.

/27/ En la feria de Magangué de 1870, el 62% de la mercancía negociada llegó en botes, y el 38% en vapores. (Memoria de Hacienda de 1870. Imp. de Gaitán, Bogotá 1871, p. 72). Sólo una investigación más profunda permitirá precisar si esta distribución de la carga fue algo circunstancial, o realmente los vapores sólo comenzaron a desplazar a los botes y canoas después de 1880.

champan y en barco: 80 centavos la carga /28/. Las tarifas de carga en 1880 eran sólo un 23.% inferiores a las vigentes en 1845 /29/.

Después de 1880, cuando la navegación a vapor se regulariza los fletes comienzan a subir, como se puede observar en el cuadro anterior

Los gastos internos de transporte eran más altos que los externos. En 1864, el costo de transporte de una tonelada de tela de Liverpool a Barranquilla, costaba 3,15 libras esterlinas, y de este puerto a Caracolí, cerca a Honda, 3,95 libras esterlinas. El transporte externo representaba el 44.6% del costo total, mientras que el interno alcanzaba el 55.6% /30/.

Si los costos de transporte no se reducen con los vapores, los ahorros sociales directos fueron nulos, o al menos muy reducidos. Más bien, el efecto de la navegación a vapor se dejó sentir indirectamente sobre el ingreso nacional, al reducir el tiempo de recuperación de los capitales vinculados al comercio exterior. Esto permite que pequeños y medianos comerciantes se convirtieran en importadores de manufacturas europeas, provocando una mayor concentración del ingreso al descomponerse el sector artesanal. Además, con la reducción del tiempo de recuperación del capital, los comerciantes ven de hecho multiplicados sus capitales debido a las posibilidades de una mayor rotación de los mismos. Al menos hasta 1880, los beneficios directos se concentraron desproporcionadamente en el comercio importador, estimulando la reinversión en esta actividad. Además, al no haber diferencia entre los fletes de subida y bajada, a pesar de ser los primeros más caros, se favorecieron más las importaciones que las exportaciones. Así, la navegación fluvial influye en el comercio exterior colombiano en forma desigual, con consecuencias importantes en el desarrollo del país a largo plazo.

El efecto de la navegación a vapor sobre la agricultura se reduce a la de exportación, constituyéndose en la principal carga de bajada. Así, en 1881, el 95% de la carga transportada por el río Magdalena en vapores, tenía como destino a Barranquilla, y sólo el 5% a puertos intermedios, como Magangué, El Banco y Calamar /31/ lo que evidencia que este medio de transporte favoreció muy poco el intercambio regional. En el cuadro siguiente especificamos el tipo de carta que se transportaba.

Igualmente, si observamos los puertos de origen y el destino de esta carga, se evidencia que son puertos que cumplen la función de ser sitios de embarque de determinadas regiones, más que zonas de producción.

/28/ *La Palestra*, Mompós, junio 19 de 1884.

/29/ McGreevey, William P. *Historia económica de Colombia 1845-1930*, Editorial Tercer Mundo, Bogotá 1975, p. 257.

/30/ "Circular de la Compañía Unida". Hoja suelta, Bogotá 1864

/31/ *El Prpmotor*, Barranquilla, abril 16 de 1882.

CUADRO N° 5

COMPOSICION POR PRODUCTOS DE LA CARGA BAJADA (%)

PRODUCTO	1er. semestre 1880	Marzo 1881	Dic. 1882	1895	1896	1897
Café	32.0	16.5	13.0	54.43	5.5	54.5
Tabaco	14.2	2.2	3.3	3.5	5.9	5.3
Quina	19.8	21.2	16.0	—	—	—
Cueros	13.4	51.6	49.6	31.6	29.7	33.5
Frutos varios	17.2	—	—	3.3	0.4	0.3
Otros	3.4	9.4	13.8	7.17	9.0	6.4

FUENTE: *El Promotor*, Barranquilla, varios números, 1895, 1896 y 1897:
The Shipping List, Barranquilla, Diciembre 30, 1897.

CUADRO N° 6

DESTINO DE LA CARGA DE IMPORTACION (%)

DE BARRANQUILLA A:	1er. semestre 1880	Marzo de 1881	1897
Caracolí	—	55.0	52.0
La Dorada	—	—	20.1
Yeguas	—	—	16.6
Girardot	—	—	5.5
Islitas y Nare	—	17.8	15.6
Puerto Berrío	—	—	3.0
Bodega Central	—	3.6	—
Puerto Nacional	—	7.0	8.0
Magangué	—	4.6	10.0
Otros	—	5.9	11.4

FUENTE: 1880, 1881: *El Promotor*, Barranquilla, varios números.
1897. *The Shipping List*, Barranquilla, Diciembre 30 de 1897

Caracolí era el puerto de la región central: Cundinamarca, Boyaca, Tolima, Huila y quizá Antioquia a través del camino Sonsón-Samaná-Victoria-Honda. Estaba situado más abajo de los rápidos de Honda. Islitas, Nare y Puerto Berrío eran los embarcaderos de la región antioqueña.

Sogamoso estaba situado en la desembocadura del río del mismo nombre; Bodega Central en la desembocadura del río Lebrija; estos, junto con Barrancabermeja eran los puertos de Santander.

Puerto Nacional era el respectivo del Norte de Santander.

Magangué, situado al sur de las sabanas de Bolívar, era el puerto de embarque de los cueros producidos en las ganaderías de esa región.

Un poco más de la mitad de la carga de importación iba a Caracolí, siendo llevada luego a Honda, primero a lomo de mula y más tarde en ferrocarril construido por Cisneros en la década del ochenta. Honda era el centro de distribución de las importaciones a la región central. La segunda región importadora era Antioquia.

CUADRO N° 7

ORIGEN DE LA CARGA (%)

Llegada a Barranquilla de:	Marzo 1881	Nov. 1882	Dic. 1882	1897
Girardot	—	—	—	1.1
Caracolí	21.3	42.0	36.9	
Yeguas	—	—	—	18.1
La Dorada	—	—	—	31.7
Islitas y Nare	—	2.8	1.2	—
Puerto Berrío	—	—	—	18.8
Sogamoso	35.0	6.9	9.4	—
Barrancabermeja	20.2	—	—	—
Bodega Central	—	19.1	20.7	5.9
Puerto Nacional	—	12.4	6.6	4.1
Magangué	—	8.1	6.0	4.9
Otros	23.8	8.7	19.2	15.2

FUENTE: 1881, 1882. El Promotor, Barranquilla, varios números
1897. *The Shipping List*. Barranquilla, Diciembre 30 de 1897

La agricultura de exportación y el comercio de importación fueron los campos que más se favorecieron de la navegación a vapor, al poder utilizar un sistema de transporte más rápido, aunque no siempre más barato que la navegación a remo.

En cuanto a las regiones ribereñas, poco fue lo que contribuyó la navegación a vapor a sacarlas de su aislamiento; no incentivó la producción de alimentos para el mercado interno, puesto que los fletes eran los mismos que los cobrados por las canoas.

Tampoco se incentivaron las migraciones internas: a la inexistencia de un mercado nacional de fuerza de trabajo. La carestía de los pasajes.

En resumen, poco fue lo que contribuyó la navegación a vapor a la conformación del mercado interno. En efecto, como decíamos anteriormente, el impacto se redujo a la disminución del tiempo de recuperación del capital comercial; en términos de empleo de fuerza de trabajo, también fue muy reducido. La mayoría de los gastos de las empresas navieras se realizaban en el exterior, en tanto que los barcos eran construidos en su totalidad en Estados Unidos y Europa. En cuanto al pago de salarios, buena parte era absorbido por el personal técnico -capitanes pilotos, mecánicos, contadores, administradores- casi todos extranjeros, y pocos fueron los que se radicaron en el país. Solamente la compra de leña en las riberas del Magdalena, era un gasto que se quedaba en su totalidad en el país; pero, parece ser, por la reticencia de los ribereños a recogerla, que era mal paga.

Es de suponer que en Barranquilla se debieron instalar astilleros para el mantenimiento de los barcos, que constantemente se deterioraban con los troncos en el río. Pero desafortunadamente no encontramos ninguna información sobre este aspecto.

En cuanto a la influencia de las exportaciones cafeteras, como carga que permitiera la regularización de la navegación a vapor sucedida en la década del ochenta, más bien fue reducida. En 1874 el 87.6% del café era producido por Santander y exportado vía Cúcuta-Maracaibo. Sólo después de la década del noventa la región central comienza a exportar grandes cantidades del grano. Según Beyer, el costo de transporte interno representaba el 15% del precio al por mayor en New York en el trayecto Cúcuta-Maracaibo. En 1868 esta proporción era del 20% entre Bogotá y Honda, a lo que había que agregarle el transporte por el río Magdalena /32/. Esto es lo que explica el porqué Colombia demoró tanto en volverse exportadora de café, y que la primera región cafetera fuera Santander, donde a pesar de contar con condiciones ecológicas adversas, contaba con menores costos de transporte.

En el Cuadro N° 5 se observa que el café adquiere importancia después de 1890, cuando ya se había regularizado el transporte fluvial. Más bien, los cueros y la carga de importación fueron los que más contribuyeron a la formación de esta actividad. Igualmente, poco influyó la navegación a vapor como incentivo para las exportaciones cafeteras, pues, en vez de reducir fletes, la tendencia fue a crecer. Ver Cuadro N° 4.

Solamente con los ferrocarriles se rompe la barrera de los altos fletes. Con estos sí se presenta una reducción de costos de transporte, a partir de la década del noventa, aproximadamente. Pero es el momento aprovechado por el monopolio de la "Compañía Colombiana de Transportes" para subir las tarifas en el río Magdalena. Investigaciones en los archivos de los puertos y de los ferrocarriles, nos ayudarán a precisar la historia de los transportes en Colombia y sus efectos en la economía interna.

^{32/} Urrutia, Miguel, *Cincuenta años de desarrollo colombiano*. Ed. La Carreta, Bogotá 1979, p. 56