



ERIA DEL GCS.ER.  
AGARRA AL PORTA  
VISTA

# *I* *ARTICULOS*

---

# ¿POR QUE PERDIO LA COSTA CARIBE EL SIGLO XX?

*Por: Adolfo Meisel Roca\**

**E**n la actualidad los departamentos de la Costa Caribe colombiana constituyen la región más pobre del país<sup>1</sup>. Ello se refleja tanto en un ingreso per cápita más bajo, como en menores niveles en la cobertura de los servicios públicos, infraestructura de comunicaciones y educación, entre otros indicadores económicos y sociales. En 1995, el producto interno bruto (PIB) per cápita de la Costa Caribe fue apenas el 55,8% del PIB per cápita del resto del país. Además, todos los departamentos costeños, con excepción de la Guajira, tienen un PIB per cápita muy inferior al promedio nacional (véase Cuadro 1)<sup>2</sup>.

Peor aún, si comparamos el PIB per cápita de Sucre en 1995 con el de Cundinamarca, el departamento que ocupó el primer lugar en el país, la brecha se torna abismal. Sucre tenía un PIB per cápita en ese año que sólo alcanzó a ser el 22,5% del de Cundinamarca, una disparidad comparable internacio-

nalmente a la que hay entre Colombia y Suiza: inada menos!.

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

El enorme rezago económico relativo de la Costa Caribe de Colombia surgió en el siglo XX. Hasta comienzos de la presente centuria sus niveles de desarrollo eran similares o, en el peor de los casos, ligeramente inferiores a los del resto del país. Inclusive, la Costa no era percibida como la región más pobre, puesto que en esa posición se veía al departamento de Boyacá<sup>3</sup>.

Entonces cabe preguntarse: ¿Por qué perdió la Costa Caribe el siglo XX? Ese es el principal interrogante que tiene que plantearse un

**Cuadro 1**  
**Producto Interno Bruto (PIB) per cápita**  
**de los departamentos de la Costa Caribe, 1995**

Departamentos	PIB Per cápita (Pesos de 1975)	PIB Per cápita como porcentaje del PIB Per cápita de Colombia
Atlántico	17.298	66
Bolívar	18.600	71
Cesar	14.152	54
Córdoba	11.033	42
Guajira	34.264	131
Magdalena	15.171	58
Sucre	9.318	36
Total Costa Caribe	16.105	62
Colombia	26.198	-

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y cálculos del autor.

historiador económico interesado en esta región. *En este trabajo presentamos una tesis central: el fracaso del sector exportador de la Costa Caribe en las primeras décadas del siglo llevó a que la economía de la región se rezagara con respecto a la del resto del país.* Para ello, usamos el enfoque del producto clave, *staple theory*<sup>3</sup>. A su vez, el pésimo desempeño del sector exportador de la Costa en la primera parte del siglo XX llevó a que la economía de la región llegara a la segunda mitad del mismo con muy precarias condiciones para competir con otras secciones del país en el proceso de industrialización y crecimiento económico. Sin embargo, el fracaso económico costeño en este siglo es un resultado sobre-determinado, es decir, que tiene muchas causas, razón por la cual también estu-

diaremos otros factores de importancia que ayudan a responder la pregunta planteada.

## **I. EL CRECIMIENTO ECONOMICO Y EL ENFOQUE DEL PRODUCTO CLAVE (STAPLE THEORY)**

El historiador económico canadiense Harold Innis (1894-1952) es considerado como el principal exponente de la teoría de desarrollo económico conocida como el enfoque del producto clave o *staple theory*<sup>5</sup>. Innis elaboró esta teoría sobre la base de sus estudios acerca de la pesca del bacalao y el comercio de pieles en el Canadá. Otros historiadores económicos canadienses, como W. A. Mackintosh, contribuyeron también al desarrollo de la misma<sup>6</sup>.

---

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

En sus estudios sobre el crecimiento de Canadá, Innis argumentó la importancia crucial del producto clave para entender el desarrollo de esa economía. Este tipo de análisis es útil, además, para tratar de entender la evolución de las instituciones políticas y sociales<sup>7</sup>.

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

Ahora bien, el tipo de crecimiento que ocurra dependerá de las características específicas del producto clave: unas serán las características que se deriven de un producto de plantación y otras, muy distintas, las que se generarán de un producto cultivado en granjas familiares.

En la literatura económica del desarrollo en las últimas décadas, uno de los aportes más importantes es el enfoque de los encadenamientos, de Albert O. Hirschman. Este enfoque se cristalizó a partir de sus reflexiones sobre los problemas del desarrollo económico, basadas en sus experiencias de trabajo en Colombia en la década de 1950<sup>8</sup>. Sus ideas fundamentales sobre el tema, que han tenido un enorme impacto entre los economistas especialistas en desarrollo económico, fueron formuladas en el libro *The Strategy of Economic Development*<sup>9</sup>, publicado en 1958.

El propio Hirschman ha reconocido las afinidades entre el enfoque del producto clave y el de los encadenamientos. Sin embargo, la ventaja de éste último, y de la cual deriva su enorme éxito, es que establece conceptos centrales que permiten estructurar el análisis. Además en su concepto, la teoría del producto clave enfrenta la limitación de que principalmente se concentra en un solo aspecto del proceso, aquel que está directamente atado a la obtención y elaboración del producto clave<sup>10</sup>.

La principal ventaja comparativa de la teoría de los encadenamientos, tal como la formuló Hirschman, está en la formalización de las interrelaciones entre la inversión (pues su análisis no se limita al sector exportador) y el resto de la economía y la sociedad. Hirschman definió los encadenamientos como las fuerzas generadoras de inversión que se ponen en movimiento a través de relaciones de insumo-producto. Denominó encadenamientos hacia atrás en la producción, a aquellos que llevan a nuevas inver-

---

siones en actividades que suministran insumos. En contraste, los encadenamientos hacia adelante en la producción son aquellos que generan inversiones en actividades que utilizan el producto.

Hirschman menciona también los encadenamientos en el consumo y los encadenamientos de tipo fiscal. Los primeros se refieren a los gastos en importaciones y en producción local a que llevan los ingresos generados por la inversión inicial. Los de tipo fiscal son los impuestos provenientes de los nuevos ingresos y que el Estado capta para invertir en otras áreas de la economía.

Hirschman desarrolló el enfoque de los encadenamientos para analizar el proceso de industrialización, que era la principal preocupación de los especialistas en desarrollo económico en la década de 1950<sup>11</sup>. Sin embargo, su aplicación más frecuente ha sido en el análisis de los países en desarrollo durante la etapa en que las exportaciones primarias constituyeron el motor de su crecimiento. En la medida en que los senderos de crecimiento de los países diferían de acuerdo con los distintos productos que exportaban -una cosa es exportar banano y otra café- las variables económicas tradicionales no parecían aportar mucho para establecer el origen de los contrastes<sup>12</sup>. En ese sentido, el enfoque de los encadenamientos resultó ser una muy útil herramienta de análisis, como se puede apreciar en los múltiples estudios empíricos que inspiró<sup>13</sup>.

En un ya clásico estudio que unió la teoría de la localización desarrollada por economis-

tas alemanes como Thünen, Weber y Lösch, con el enfoque del producto clave, desarrollado por los historiadores económicos canadienses, Douglass C. North realizó una de las contribuciones más significativas para entender por qué crecen las regiones<sup>14</sup>.

En su análisis, North diferencia entre el sector exportador, que sirve de base económica, y el sector residente, que produce para el mercado local. En la medida en que el sector residente depende completamente de la demanda regional, su expansión está vinculada a la expansión de la base exportadora. Por lo tanto, la razón por la cual una región crece está vinculada al éxito del sector exportador<sup>15</sup>. El crecimiento ocurre por una expansión de la base exportadora, producida por una mejoría en la posición relativa de los productos exportados existentes o por la aparición de nuevos productos. En síntesis: "El éxito de la base exportadora ha sido el factor determinante del ritmo de crecimiento de las regiones. Por lo tanto, para poder entender este crecimiento debemos examinar los factores de localización que permitieron que los productos claves se desarrollaran"<sup>16</sup>. Es más, North sostiene que hay pocas excepciones en el papel esencial que cumple el sector exportador para iniciar el crecimiento económico durante las etapas iniciales del desarrollo<sup>17</sup>.

De la anterior discusión, se evidencia que tanto el ritmo como el carácter del crecimiento económico de una región están determinados por el éxito de su sector exportador, por las características de éste y por la forma como se gasta el ingreso que él genera<sup>18</sup>.

## II. EL FRACASO EXPORTADOR DE LA COSTA CARIBE EN EL SIGLO XX

En el siglo XIX el sector exportador colombiano fue muy poco dinámico. Como resultado, en 1912 Colombia era uno de los países latinoamericanos con exportaciones per cápita más bajas, y superaba solamente a Haití y Honduras<sup>19</sup>. Sin embargo, entre 1905 y 1950 el país vivió, un tanto extemporáneamente, un vigoroso crecimiento exportador. Este crecimiento se debió al gran auge de las exportaciones de café, que entre 1905 y 1950 crecieron a una tasa anual promedio de 6,1%. Como resultado, en el mismo período, la participación de Colombia en el mercado cafetero mundial pasó del 3,8% al 20,4%<sup>20</sup>.

En contraste con este gran dinamismo de las exportaciones de Colombia en la primera mitad del siglo XX (entre 1905 y 1950 las exportaciones totales presentaron una tasa de crecimiento anual de 4,9%), las exportaciones de la Costa Caribe tuvieron un desempeño adverso, razón por la cual perdieron participación en el total nacional. Como se aprecia en el Cuadro 2, mientras en 1916 la Costa Caribe participó con el 11,7% de las exportaciones colombianas, en 1950 lo hizo sólo con el 4,5% del total.

El retroceso en la participación de la Costa Caribe en las exportaciones nacionales ocurrió como resultado de una tasa de crecimiento anual promedio de sus exportaciones en término per cápita de -0,3% en el período

Cuadro 2  
Participación de la Costa Caribe  
en las exportaciones de Colombia, 1891-1950

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

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

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

1905 a 1950, mientras que las nacionales crecieron al 4,9% anual en igual período<sup>21</sup>.

¿Por qué fracasó tan dramáticamente el sector exportador de la Costa Caribe en el período 1905-1950, precisamente cuando el

país vivió la etapa más exitosa en este campo en toda su historia económica?

La teoría económica puede iluminarnos acerca de las causas de esta aparente paradoja. El argumento que consideramos es el si-

---

guiente: las exportaciones de la Costa Caribe se rezagaron en términos relativos como resultado de las consecuencias macroeconómicas del auge cafetero. El enorme crecimiento de las exportaciones de café llevó a una tasa de cambio real de equilibrio mucho menor, es decir, el peso se revaluó con respecto a la tasa de cambio que hubiera existido sin el *boom*<sup>22</sup>. En términos absolutos esa revaluación ocurrió entre 1907 y 1950, con interrupciones en la tendencia debido a las caídas en la demanda de las exportaciones colombianas durante la Primera Guerra Mundial y por la Gran Depresión.

Esta situación, en la cual el auge de un producto exportador perjudica a las demás exportaciones y el resto de los bienes que los economistas llaman transables, es lo que se conoce en la literatura económica como la “enfermedad holandesa”<sup>23</sup>.

En un artículo ya clásico, W. M. Corden y J. Peter Neary presentaron un modelo formal del caso de la “enfermedad holandesa” y sus manifestaciones en una economía pequeña y abierta<sup>24</sup>. De su análisis se desprenden cuatro hipótesis que es necesario verificar para confirmar si una economía se encuentra afectada por la “enfermedad holandesa”. Estas son:

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

En otro documento he analizado en detalle la manifestación de la “enfermedad holandesa” en Colombia en el período de 1910 a 1950<sup>25</sup>. Allí se comprueba que las cuatro hipótesis que surgen del modelo de Corden y Neary se confirman para el caso de Colombia entre 1910 y 1950. Quiero destacar las dos primeras hipótesis mencionadas. En primer lugar, en el Cuadro 3 y en el Gráfico 1 se presenta la evolución de la tasa de cambio real. Se puede observar que entre 1907 y 1950, la tasa de cambio real del peso con respecto al dólar siguió una clara tendencia hacia la revaluación<sup>26</sup>. Fueron la excepción los subperíodos 1914-1917 y 1930-1935, es decir, los años anómalos de la Primera Guerra Mundial y de los inicios de la Gran Depresión. Sin embargo, esos dos episodios de devaluación coincidieron con una caída en la demanda de los productos colombianos, razón por la cual la devaluación real careció de un efecto positivo.

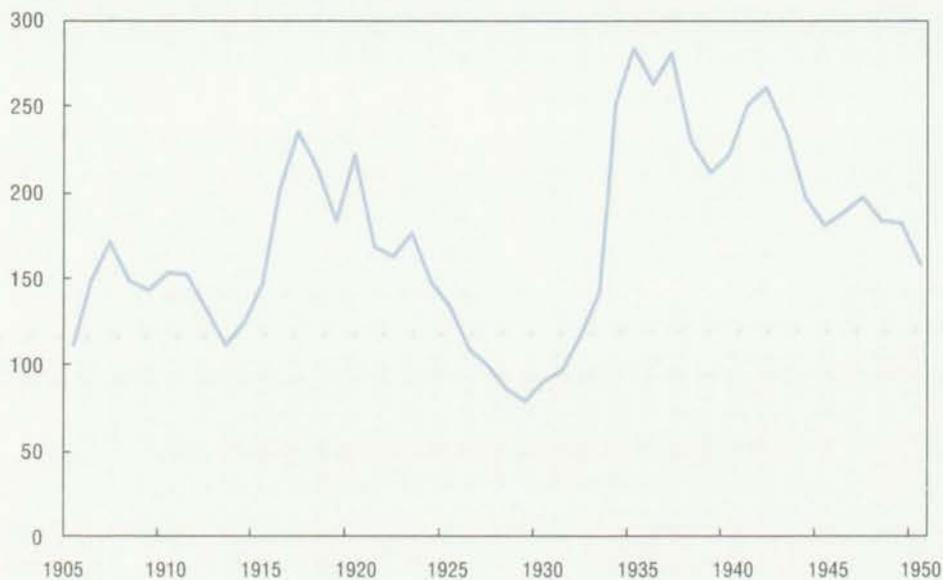
Con respecto a la segunda hipótesis para confirmar la “enfermedad holandesa”, el declive de las exportaciones que no están en auge, debemos señalar que también ésta se cumplió. Ese declive, como lo señalan Corden y Neary, no se presenta necesariamente en términos absolutos sino que puede ocurrir en términos relativos. En el Cuadro 4, podemos apreciar que entre los 10 principales productos de exportación de Colombia en la primera mitad de este siglo, sólo el café disfrutó una tasa de crecimiento superior al total. Del resto, cinco tuvieron tasas negativas y únicamente el platino logró una tasa de crecimiento por encima de la tasa de crecimiento de la población. Como

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

Año	Índice
1905	114,12
1906	152,25
1907	174,95
1908	151,89
1909	146,35
1910	156,31
1911	155,29
1912	135,40
1913	113,53
1914	126,39
1915	148,97
1916	205,99
1917	238,62
1918	217,09
1919	185,95
1920	224,76
1921	170,80
1922	164,85
1923	178,58
1924	149,77
1925	135,29
1926	110,09
1927	100,00
1928	86,59
1929	79,32
1930	90,64
1931	97,37
1932	117,40
1933	142,83
1934	253,29
1935	285,62
1936	264,38
1937	282,34
1938	230,80
1939	212,35
1940	223,15
1941	251,98
1942	261,79
1943	236,26
1944	197,35
1945	180,87
1946	188,74
1947	197,20
1948	183,35
1949	181,90
1950	157,35

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

Gráfico 1  
**Tasa de cambio real del peso con respecto al dólar, 1905-1950**  
 (1927 = 100)



Fuente: Cuadro 3.

Cuadro 4  
**Tasa de crecimiento anual promedio de los principales productos exportados por Colombia, 1905-1950**

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

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

resultado, el café pasó de representar el 31% de las exportaciones totales en 1910 al 77,8% en 1950 (véase Cuadro 5 y Gráfico 2).

Una de las manifestaciones de la “enfermedad holandesa” fue el retroceso de las exportaciones de la Costa Caribe que se aprecian en el Cuadro 2<sup>27</sup>. La decadencia del banano, en términos relativos inicialmente y después de 1925 en términos absolutos, no fue sino el caso más extremo del retroceso exportador costeño. Como se aprecia en el

Cuadro 6 y en el Gráfico 3, en 1911 las exportaciones de banano provenientes del Caribe colombiano representaron el 9,7% de las exportaciones totales colombianas. Sin embargo, en 1950 participaban con sólo el 2,4% del total.

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

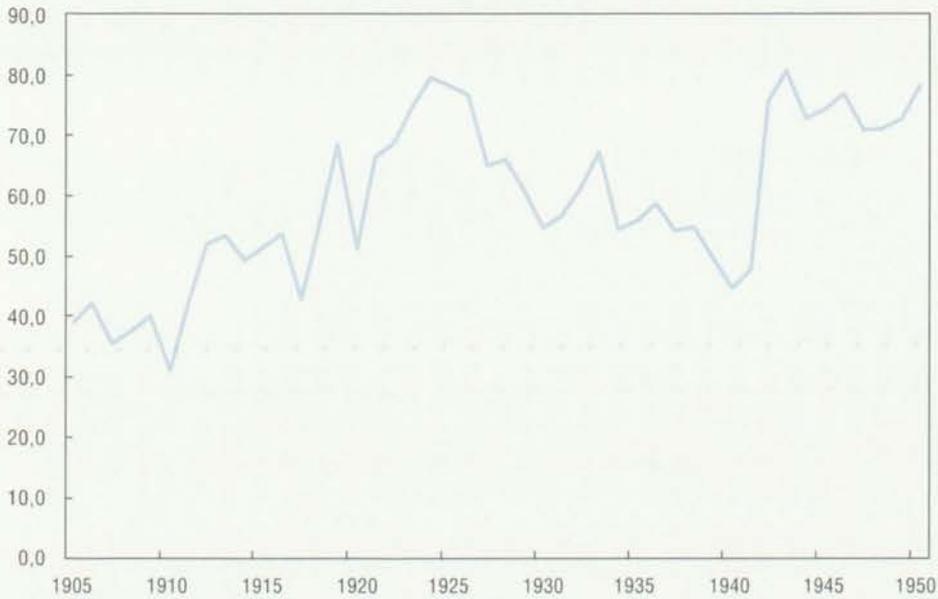
Cuadro 5  
Participación del café en las exportaciones  
totales de Colombia, 1905-1950

Año	Porcentaje	Año	Porcentaje
1905	39,2	1928	66,0
1906	42,3	1929	60,6
1907	35,6	1930	54,4
1908	37,6	1931	56,5
1909	40,1	1932	61,1
1910	31,0	1933	67,1
1911	42,3	1934	54,1
1912	52,1	1935	55,5
1913	53,5	1936	58,3
1914	49,3	1937	53,8
1915	51,5	1938	54,4
1916	53,7	1939	49,2
1917	42,7	1940	44,1
1918	55,2	1941	47,3
1919	68,7	1942	75,4
1920	51,2	1943	80,5
1921	66,5	1944	72,5
1922	68,8	1945	74,0
1923	74,8	1946	76,6
1924	79,8	1947	70,5
1925	78,4	1948	70,7
1926	76,9	1949	72,3
1927	65,0	1950	77,8

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

Gráfico 2

Participación del café en las exportaciones totales de Colombia, 1905-1950  
(Porcentaje)



Fuente: Cuadro 5.

Cuadro 6

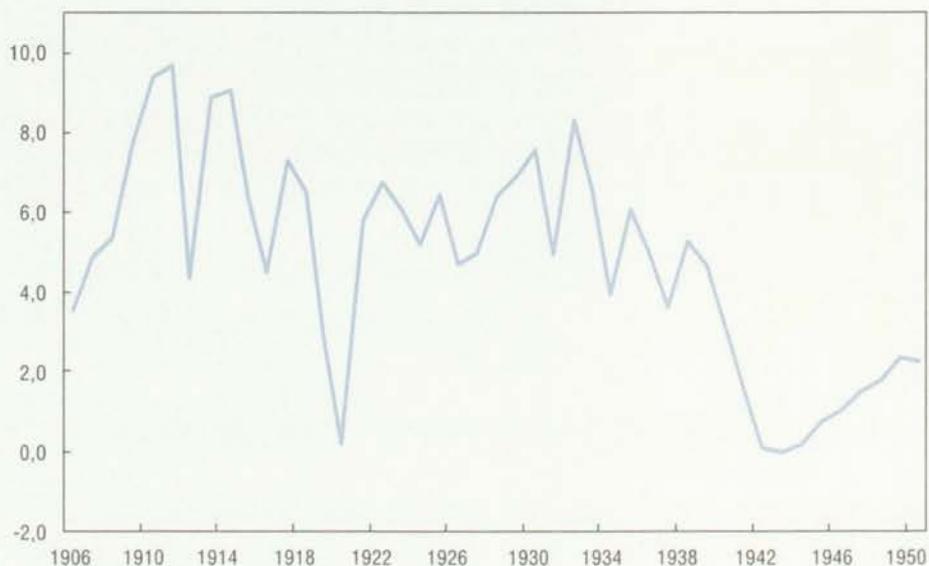
Participación de las exportaciones de banano del Caribe colombiano en el total de las exportaciones colombianas, 1906-1950

Año	Porcentaje	Año	Porcentaje	Año	Porcentaje
1906	3,3	1921	5,8	1936	5,1
1907	4,7	1922	6,8	1937	3,7
1908	5,2	1923	6,1	1938	5,4
1909	7,7	1924	5,2	1939	4,8
1910	9,4	1925	6,5	1940	3,2
1911	9,7	1926	4,7	1941	1,6
1912	4,2	1927	5,0	1942	0,1
1913	8,9	1928	6,5	1943	0,0
1914	9,1	1929	7,0	1944	0,2
1915	6,3	1930	7,7	1945	0,8
1916	4,4	1931	5,0	1946	1,1
1917	7,3	1932	8,5	1947	1,6
1918	6,5	1933	6,7	1948	1,9
1919	2,8	1934	4,0	1949	2,5
1920	n.d.	1935	6,2	1950	2,4

n.d. No disponible.

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

Gráfico 3  
**Participación de las exportaciones de banano del Caribe colombiano  
en el total de las exportaciones colombianas, (1905-1950)**  
(Porcentaje)



Fuente: Cuadro 6.

Ahora bien, la aritmética del crecimiento indica que las regiones que producen un producto final con una baja elasticidad ingreso, es decir, menor que uno, están condenadas a crecer menos que el resto de la Nación, a menos que ocurra un rápido cambio tecnológico. Esto se debe a que cuando el ingreso nacional aumenta en una unidad, el gasto en el bien que produce este tipo de regiones crece en sólo una fracción de ese crecimiento. Es decir, si la elasticidad ingreso del único bien que produce la región en cuestión es de 0,5, al crecer el ingreso nacional en un 5%, el gasto en el bien se incrementará solamente en un 2,5%.

Infortunadamente para la Costa Caribe, el bien para el cual tenía ventajas comparativas

y al cual mejor se adaptó su dotación natural de recursos, el ganado vacuno, tiene una elasticidad ingreso menor que uno. Por lo tanto, el producto que se convirtió en el motor del crecimiento de las zonas rurales de la Costa en el siglo XX tenía limitaciones estructurales que hicieron que la región creciera menos que el resto del país.

La evidencia empírica indica que en Colombia en las últimas décadas la elasticidad ingreso de la demanda de carne vacuna ha estado cerca de 0.6<sup>28</sup>. Para el período anterior a 1950 no se cuenta con cálculos de la elasticidad ingreso de la demanda de carne. Sin embargo, mediante cálculos indirectos se ha encontrado que su valor también estaba alrededor de 0,6. Esos cálculos

---

los se han hecho sobre la base del comportamiento del mercado antioqueño de carne de res. Precisamente en Medellín se desarrolló la más importante feria ganadera del país, la cual ha sido desde comienzos de este siglo el mayor mercado para los ganados flacos y gordos de la Costa Caribe<sup>29</sup>. Por ello, consideramos que resulta adecuado usar como *proxy*, o aproximación, de la evolución de las ventas totales de ganado costeño las ventas de éste en la feria de Medellín.

Entre 1912 y 1950, la tasa de crecimiento anual promedio del valor real de las ventas de ganado costeño en Medellín fue de 3,0%. Si tenemos en cuenta que entre 1905 y 1950 la tasa de crecimiento anual promedio de PIB de Colombia fue de 4,7%, corroboramos que el crecimiento de las ventas de ganado costeño en la feria de Medellín corresponde a una elasticidad ingreso de 0,6<sup>30</sup>.

Analizando las condiciones estructurales del mercado mundial de productos primarios en el período denominado de crecimiento hacia afuera y sus consecuencias sobre el desarrollo regional en el interior de los países de la periferia, el profesor W. Arthur Lewis señala que:

*"El resultado es un rango limitado de exportaciones tropicales, lo cual lleva a un desarrollo agropecuario perverso, en el cual la región que produce el cultivo que se exporta será comparativamente próspera, mientras que las regiones del mismo país que producen cultivos para alimentos o ganado permanecerán en la pobreza"*<sup>31</sup>.

Esto fue precisamente lo que ocurrió en Colombia, donde el interior del país se especializó en la exportación de café para los mercados mundiales y la Costa Caribe en la producción de ganado vacuno, fundamentalmente para el mercado doméstico. Como resultado, hacia 1950 la Costa Caribe se había consolidado plenamente como la principal zona ganadera del país, con el 29,5% del inventario vacuno nacional (véase Cuadro 7)<sup>32</sup>.

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

### **III. FACTORES ADICIONALES PARA EL REZAGO ECONOMICO DE LA COSTA CARIBE**

Existen por lo menos, dos causas adicionales que incidieron en el fracaso económico de la Costa Caribe colombiana en el siglo XX:

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

Con las mencionadas en la sección anterior y con estas dos últimas tendríamos, pues,

Cuadro 7  
Existencias de ganado vacuno por departamento, 1950

Sección	Número de cabezas	Participación %
Antioquia	1.557.389	10,0
Atlántico	325.749	2,1
Bolívar	2.898.333	18,7
Boyacá	1.451.910	9,4
Caldas	926.058	6,0
Cauca	671.663	4,3
Cundinamarca	1.088.932	7,0
Chocó	13.960	0,1
Huila	521.198	3,4
Magdalena	1.344.878	8,7
Nariño	470.009	3,0
Norte de Santander	356.772	2,3
Santander	463.804	3,0
Tolima	1.244.051	8,0
Valle del Cauca	1.110.649	7,2
Sub - total	14.445.355	93,1
Intendencias	236.619	1,5
Comisarias	829.883	5,3
Total	15.511.857	100,0

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

cuatro causas principales, del rezago económico costeño. A lo anterior, habría que agregar lo que denominaremos causas secundarias, no porque sean menos importantes sino porque consideramos que, en buena medida, son a su vez consecuencia del rezago de la región. Es decir, son resultado de éste, pero a su vez contribuyen a ampliar el problema. Se trata, ni más ni menos, de lo que los analistas del crecimiento económico, como Gunnar Myrdal, denominan el círculo vicioso del rezago, en donde una región que se ha quedado atrás, inclusive por factores aleatorios, su-

fre consecuencias negativas por el crecimiento de la región avanzada (*backwash effect*)<sup>35</sup>. Se magnifica así la brecha inicial, en un proceso de causación acumulativa circular. La ampliación de las disparidades resulta del predominio de las fuerzas polarizadoras sobre el efecto irrigación del crecimiento hacia las zonas menos avanzadas. Ello ocurre a través del efecto destructivo del polo del crecimiento sobre el aparato productivo de la región rezagada, por canales directos, como la producción, o indirectos, como la inversión pública y las políticas macroeconómicas.

---

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

Hacia 1913, el empresario vallecaucano Phanor Eder decía:

*En materia de transporte, Colombia está aún en la Edad Media. Sólo unos pocos cientos de kilómetros de ferrocarril están en operación, los caminos para carreteras son pocos y son transitados principalmente por carros tirados por bueyes; los caminos para mulas son a menudo intransitables en la estación de lluvias, se necesitan puentes en muchos sitios; escasamente más de media docena de ríos conocen el silbido de los vapores; muchas secciones del país sólo son accesibles por medio de canoas o por trochas de exploradores, a través de selvas vírgenes. El caballo y la mula para viajeros, y nuestra paciente amiga la mula de carga, u ocasionalmente otros animales de carga (buey, caballo, burro, hombre y hasta mujeres) para los bienes, esto constituye, principalmente, el sistema actual de transporte de Colombia<sup>34</sup>.*

Paradójicamente, ante semejante sistema de transporte, la Costa Caribe colombiana estaba en una posición superior al resto del país y, dadas las condiciones imperantes, relativamente bien conectada entre sus sub-regiones, con el interior y con el resto del mundo. En parte, tenía la suerte de contar con un territorio fundamentalmente plano, en contraste con el interior, caracterizado por tener una de las topografías más accidentadas del mundo.

Pero la clave de la ventaja comparativa en materia de transporte que tuvo la Costa, hasta

los primeros años de este siglo, fue el agua. Buena parte de su población vivía a lo largo de sus costas marítimas, sus ríos y sus ciénagas. En efecto, sus tres principales ciudades en 1905, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, eran también los tres principales puertos del país. Otras poblaciones importantes, como Lórica, Magangué y Montería, eran puertos fluviales, como lo era también Barranquilla.

A partir de la década de 1920, el país vivió una radical redefinición de sus redes de comunicación. Para el historiador Donald S. Barnhart: "Tal vez ninguna otra generación de colombianos ha vivido una transformación tan profunda en su sistema de vida como la de 1923 a 1948, un período que coincide con la más rápida expansión de la infraestructura de transporte"<sup>35</sup>. Mientras que a comienzos del siglo XX el río Magdalena constituía la columna vertebral de las comunicaciones nacionales, las inversiones realizadas a partir de la década de 1920, primero en ferrocarriles y luego en carreteras, cambiaron por completo esta situación. Hacia 1947, por ejemplo, el 68,3% de la carga nacional se movilizaba por carreteras y ferrocarriles, mientras que por los ríos se transportaba sólo el 28,5%<sup>36</sup>.

Colombia tuvo un escaso desarrollo ferroviario en el siglo XIX, hasta el punto de que en 1913, con 0,2 kilómetros de vías férreas por cada 1.000 habitantes, apenas superaba a Haití en América Latina en la extensión de la red ferroviaria con respecto a su población<sup>37</sup>. Esta situación la explica en parte su topografía extremadamente abrupta, pero también su escaso dinamismo exportador.

---

Sin embargo, con el éxito de las exportaciones cafeteras, el país vivió en la década de 1920 un significativo influjo de préstamos externos, canalizados principalmente para la construcción de ferrocarriles y otras vías de comunicación, un período que se conoce en la historia económica del país como la “danza de los millones”. A partir de la década de 1930, con la difusión del transporte automotriz, el grueso de las inversiones se orientó a la construcción de carreteras.

La mayor parte de las inversiones en ferrocarriles y carreteras en las décadas de 1920, 1930 y 1940, se destinó a la zona andina del país, con exclusión de la Costa Caribe. Por ejemplo, de las inversiones públicas entre 1918 y 1929 en ferrocarriles, carreteras, caminos y cables aéreos, sólo el 3,8% se invirtió en la Costa Caribe (véase Cuadro 12). Como resultado, en 1948 la Costa Caribe sólo tenía el 8,3% de los kilómetros de la red de carreteras y el 6,7% de los kilómetros de la red ferroviaria<sup>38</sup>. Por esa razón, la misión del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, que, bajo la dirección de Lauchlin Currie visitó a Colombia en 1949, le otorgó prioridad a la construcción de carreteras para conectar la Costa Caribe con el resto del país<sup>39</sup>. Por supuesto, toda esta incomunicación, en términos comparativos, perjudicó el desempeño de la economía costeña. Ello pone de presente que a través del tiempo las ventajas comparativas en materia de localización y acceso a las rutas naturales de transporte pueden cambiar y que, además, son modificadas por las inversiones en infraestructura (Canal de Panamá, red de ferrocarriles y carreteras).

Citemos un ejemplo específico de cómo la redefinición de las redes de transporte desde la década de 1920 eliminó algunas de las ventajas comparativas que tenía la Costa a comienzos de siglo: el caso del Ingenio Sincerín, o Central Colombia, que inició su producción en 1909 en el Canal del Dique, en cercanías de Cartagena. Sincerín fue la primera central azucarera del país. A comienzos de la década de 1930 llegó a tener 2.000 trabajadores, 3.000 hectáreas de cultivo y una producción anual de azúcar de más de 7.000 toneladas<sup>40</sup>.

La producción de Sincerín creció rápidamente en las décadas de 1910 y 1920. Sin embargo, en la década de 1930 la producción se estancó, luego decayó en la de 1940, y desapareció finalmente en la siguiente década<sup>41</sup>. ¿Qué ocurrió? En opinión de María Teresa Ripoll de Lemaitre:

*Una explicación del éxito inicial y posterior fracaso de los ingenios que se crearon en la Costa Caribe estaría directamente relacionada con la evolución de las condiciones del transporte en el país en el transcurso de las cuatro primeras décadas del presente siglo. En 1910 Colombia era todavía un país de regiones aisladas, incomunicado, sin carreteras, sin puentes y con poquísimos tramos de vías férreas que cumplían con unir las ciudades con el río Magdalena. En la costa norte era mucho más fácil viajar en barco entre sus principales puertos que hacerlo por los caminos de herraduras que se volvían intransitables en épocas de lluvia. Cuando Santiago Eder importó la maquinaria para su inge-*

---

*nio en 1897, ésta demoró menos en ser transportada desde Liverpool hasta Buenaventura, que los dos años y medio que le tomó trasladarla desde el puerto colombiano hasta Palmira. Los Vélez Danies, por el contrario, en unos cuantos días habían transportado una pesada maquinaria desde Cartagena hasta el corazón de Sincerín, y la utilería empleada (grúas, planchones, barcos remolcadores, líneas férreas) había sido muy ventajosa a las condiciones geográficas. Igualmente, cuando Francisco Burgos R. adquirió en Nueva York la maquinaria para el Ingenio Berástegui, ésta pudo fácilmente introducirse a través de la Babia de Cispata por el río Sinú hasta Cereté. La proximidad al puerto, y la comunicación que ofrecían los ríos Magdalena, Atrato y Sinú fueron de vital importancia en la creación de estas empresas costeñas, tanto para el transporte de la maquinaria como para el acceso a los mercados<sup>42</sup>.*

Por supuesto, estas ventajas comparativas geográficas desaparecieron con la reconfiguración de las redes nacionales de transporte en las décadas de 1920 y 1930, a través de la construcción de vías férreas y carreteras<sup>43</sup>.

Pero la consecuencia más dramática del cambio en las redes de transporte nacionales en el período 1920-1950 lo constituye Barranquilla. Entre 1871 y comienzos de la década de 1920, Barranquilla fue la ciudad colombiana con mayor tasa de crecimiento demográfico y un caso muy exitoso en su crecimiento portuario, comercial, industrial y su desarrollo urbano<sup>44</sup>.

El ascenso vertiginoso de Barranquilla, que al finalizar el período colonial era apenas un

modesto caserío, fue impulsado por su condición de puerto marítimo y fluvial y, especialmente, por su ubicación estratégica en la desembocadura del río Magdalena, la principal arteria de comunicación del país. Hacia finales del siglo pasado, entraba y salía por este puerto aproximadamente el 60% del comercio exterior colombiano<sup>45</sup>. En las primeras décadas del siglo XX, Barranquilla era además el primer puerto marítimo y fluvial del país, y la tercera ciudad industrial, después de Medellín y Bogotá. También era la principal ciudad del Caribe colombiano y uno de los motores del crecimiento económico regional.

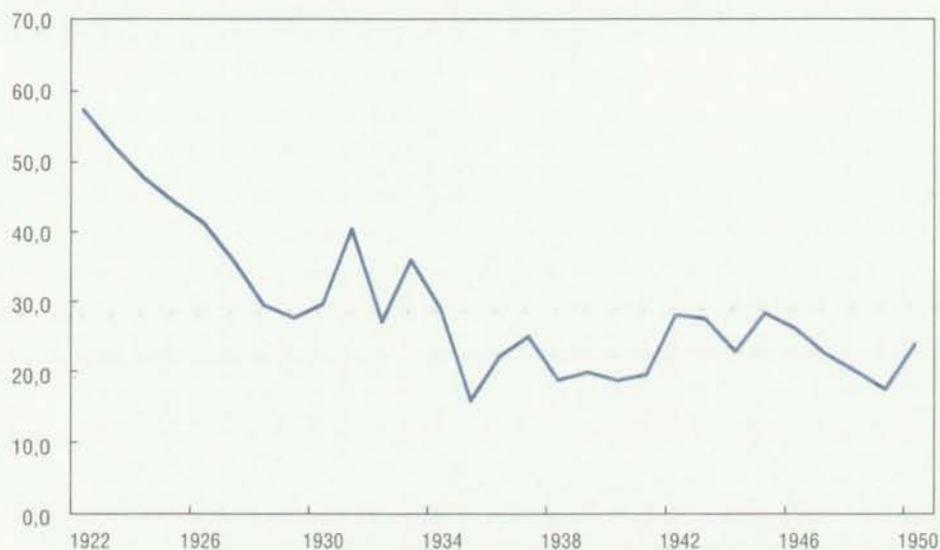
Infelizmente para la Costa Caribe, la redefinición de las redes internas de transporte ocurrida en el país entre 1920 y 1950 tuvo consecuencias muy negativas sobre Barranquilla. Desde finales de la década de 1930, la ciudad sufrió el deterioro de su situación económica global, cayendo en una pérdida de su dinamismo industrial en los años cuarenta y cincuenta<sup>46</sup>. El principal factor detrás de esta evolución fue la pérdida del liderazgo portuario de Barranquilla, como resultado de la competencia de Buenaventura. Ya para 1935, este último puerto se había convertido en el principal conducto para las exportaciones. Mientras que en 1922, el 57,5% de las exportaciones colombianas salía por Barranquilla, en 1950 sólo lo hacía el 24,2% (véase Cuadro 8 y Gráfico 4). Varios factores contribuyeron al desplazamiento de Barranquilla por Buenaventura como primer puerto del país. Uno de ellos fue la proximidad de ésta última a las zonas productoras de café, el principal producto de exportación en esa época.

**Cuadro 8**  
**Valor de las exportaciones por la aduana de Barranquilla**  
(Miles de pesos)

Año	Barranquilla	Total nacional	Participación de Barranquilla %
1922	30.304	52.731	57,47
1923	31.540	60.257	52,34
1924	40.738	85.166	47,83
1925	37.758	84.824	44,51
1926	46.481	111.717	41,61
1927	39.491	108.999	36,23
1928	40.104	133.606	30,02
1929	35.838	126.872	28,25
1930	34.207	113.288	30,19
1931	40.017	98.427	40,66
1932	19.480	70.335	27,70
1933	26.408	72.690	36,33
1934	36.393	123.891	29,38
1935	20.443	123.602	16,54
1936	31.209	136.844	22,81
1937	38.886	152.169	25,55
1938	27.981	144.446	19,37
1939	27.907	136.471	20,45
1940	24.313	126.038	19,29
1941	26.772	133.543	20,05
1942	48.580	170.937	28,42
1943	60.903	218.520	27,87
1944	52.779	227.136	23,24
1945	70.355	246.175	28,58
1946	93.247	351.836	26,50
1947	102.191	446.272	22,90
1948	103.074	504.930	20,41
1949	111.438	625.912	17,80
1950	186.338	771.386	24,16

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

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



Fuente: Cuadro 8.

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

Las consecuencias de largo plazo de la pérdida de liderazgo portuario por parte de

Barranquilla fueron enormes, tanto para la economía de la ciudad como para la región (téngase en cuenta que en 1951 el 15% de la población costeña vivía en esta ciudad).

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

La crisis de la economía barranquillera parece haber sido especialmente aguda en las décadas de 1950 y 1960. Por ejemplo, en la

década de 1950, cuando la ciudad dejó de ser el tercer centro industrial del país, al ser superada ampliamente por Cali en este aspecto, casi todas las principales variables económicas presentaron un escaso dinamismo, por cuanto crecieron a una tasa anual promedio por debajo de la tasa de crecimiento de su población, como se aprecia en el Cuadro 9.

Paradójicamente, una de las razones por la cual la economía de Barranquilla mostró tan mal desempeño en la década de 1960 fue la competencia de la industria del interior del

país. En la década de 1950, tal vez el principal objetivo de los dirigentes barranquilleros fue integrar a la Costa Caribe con el interior del país por medio de carreteras y ferrocarriles. Ante los estrechos mercados regionales que enfrentaba la industria de Barranquilla, se consideró que la solución era tener acceso al principal mercado colombiano, ubicado en el triángulo formado por Bogotá-Cali-Medellín. Por ejemplo, José Raimundo Sojo Zambrano, Director de la Cámara de Comercio de Barranquilla en la década de 1950, consideraba esa integración como la gran solución para la industria costeña<sup>18</sup>.

Cuadro 9  
Tasa de crecimiento anual promedio de algunas variables económicas en Barranquilla, 1950-1960

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

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

Sin embargo, cuando se produce la integración de una región central con una periférica, una de las dos regiones puede ver perjudicado su crecimiento industrial. Cuál de las

dos será la beneficiada con la integración dependerá de tres variables: las economías de escala, las diferencias en los costos de producción y los costos de transporte.

En un artículo de Paul R. Krugman y Anthony J. Venables se demuestra que cuando los costos de producción son bastante más bajos en la periferia, debido, por ejemplo, a salarios más bajos, y además no hay costos de transporte, habrá producción sólo en la periferia<sup>49</sup>. Sin embargo, si hay costos de transporte altos o medianos la industria se expandirá en el centro, debido a las economías de escala, y exportará a la periferia, donde la industria se contraerá. La industria de Barranquilla padeció precisamente esta última situación como resultado de la inauguración de la carretera Cartagena-Medellín, a finales de la década de 1950, y del ferrocarril Ciénaga-Bogotá y la carretera Santa Marta-Bucaramanga, a comienzos de la década de 1960.

### B. Un mayor crecimiento demográfico

A lo largo de todo el siglo XX la Costa Caribe colombiana ha tenido una tasa de expansión demográfica superior a la del resto del país. Entre los censos de 1905 y 1993, la tasa de

crecimiento anual promedio de la población colombiana fue de 2,4%, mientras que en igual período la de los departamentos costeños fue de 3,1%, es decir, superior en 20,8%. Como resultado, la población de los departamentos de la Costa Caribe pasó de ser el 11,6% del total nacional en el censo de 1905, al 21,1% en el de 1993.

Tal como se aprecia en el Cuadro 10, para todos los períodos intercensales en el presente siglo la tasa de crecimiento de la población de la Costa Caribe ha superado la tasa nacional. Al igual que en el resto de Colombia, en la región se ha producido una transición demográfica con una caída inicial y abrupta de la mortalidad seguida por un descenso gradual de la natalidad. Como consecuencia, la tasa de crecimiento de la población se incrementó, hasta alcanzar su nivel máximo en el período 1951-1964.

¿Por qué fue más rápida la tasa de crecimiento demográfico de la Costa Caribe en el si-

Cuadro 10  
Tasas de crecimiento de la población  
de la Costa Caribe y de Colombia en el siglo XX  
(Tasas porcentuales de crecimiento anual promedio)

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

Fuente: Censos nacionales y cálculos del autor.

---

glo XX que la del resto del país? Sobre esto aún faltan estudios detallados que comparen, por ejemplo, la evolución de las estadísticas vitales, como la natalidad y la mortalidad, para poder establecer patrones regionales de comportamiento poblacional.

Sin embargo, sobre la base de una amplia evidencia descriptiva e indirecta se puede avanzar la hipótesis de que el mayor ritmo de crecimiento poblacional de la Costa, en comparación con el de otras regiones, fue el resultado de una caída muy rápida en la mortalidad catastrófica, es decir, aquella que periódicamente hacía su devastadora aparición en los puertos del Caribe producida por enfermedades, como el cólera, y la mortalidad que producían las enfermedades tropicales endémicas, como la malaria y la fiebre amarilla<sup>50</sup>. Con los progresos en la medicina tropical a lo largo del siglo XX, se fue reduciendo el impacto de muchas enfermedades cuyos efectos en la Costa eran mayores dadas las condiciones climáticas de la región costeña, puesto que la mayor parte de la población del interior del país vivía en las montañas, a alturas muy por encima del nivel del mar, donde el peligro de las enfermedades tropicales va disminuyendo con la elevación (en la medida en que hay una correlación entre altitud y temperatura)<sup>51</sup>.

Cabe señalar que el mayor crecimiento de la población costeña en el siglo XX no ha sido el resultado de una inmigración neta sostenida, sino de su propio crecimiento vegetativo. A lo largo de este siglo la Costa no se ha caracterizado por tener un flujo migratorio importante, ni como receptora ni

como expulsora, y la tasa neta de migración inter-regional ha estado cercana a cero<sup>52</sup>.

El rápido crecimiento vegetativo de la población costeña, por razón de la caída en la mortalidad, debido a los avances de la medicina tropical, fue especialmente perjudicial para el crecimiento económico de la región, ya que coincidió con un largo período de crecimiento económico rezagado con respecto al resto del país. Además, hay una amplia evidencia empírica internacional que muestra que los países con una tasa de crecimiento de la población más elevada suelen tener un menor ritmo de crecimiento de su PIB per cápita<sup>53</sup>.

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

Las causas del limitado dinamismo de la economía costeña en el presente siglo, que hemos venido enumerando, son, en buena medida, variables independientes o exógenas. Es decir, han sido factores determinantes del lento crecimiento de la economía regional, pero no son a su vez determinados por ese lento crecimiento. Sin embargo, la nueva correlación de influencias políticas regionales a la cual llevó el ascenso de los departamentos cafeteros implicó un marginamiento en el manejo del Estado por parte de las zonas no cafeteras, como el Cauca y la Costa Caribe<sup>54</sup>. Esa pérdida de influencia política como consecuencia del rezago económico, y en un círculo vicioso, llevó a que las políticas económicas nacionales fueran desfavorables para la Costa Ca-

ribe, agudizando aún más su estancamiento económico relativo.

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

Esa preponderancia de los cafeteros en la conducción del Estado fue especialmente notoria en las primeras décadas del siglo XX en el manejo de la política económica nacional. Entre 1900 y 1975, dos departamentos cafeteros, Caldas y Antioquia, participaron con el 40,5% de los ministros de Hacienda, cuando sólo contaban con el 17% de la población nacional<sup>56</sup>. En contraste, y para efectos prácticos, sólo un costeño ocupó la car-

tera de Hacienda entre 1900 y 1975: el empresario barranquillero Tomás Surí Salcedo<sup>57</sup>.

El marginamiento político de la Costa Caribe se reflejó no sólo en su participación en la cartera de Hacienda, sino en todo el poder ejecutivo. Lo más protuberante, por supuesto, es que ningún costeño ha sido presidente en este siglo. Además, de los ministros que tuvo Colombia entre 1900 y 1975, sólo el 13% provinieron de los departamentos de la Costa Caribe (véase Cuadro 11).

En el período posterior al Frente Nacional ha continuado también la escasa influencia de la Costa Caribe en la orientación de las políticas económicas nacionales. Entre 1974 y 1999, la Costa Caribe únicamente ha parti-

Cuadro 11  
Origen regional de los ministros, 1900-1975

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

**Nota:** Costa Caribe: Atlántico, Bolívar, Sucre, Córdoba, Magdalena, Cesar, La Guajira y San Andrés y Providencia. Región antioqueña: Antioquia, Caldas, Risaralda y Quindío. Región caucana: Valle, Cauca, Nariño y Chocó. Región central: Boyacá, Cundinamarca, Tolima, Huila y Meta. Santanderes: Norte de Santander y Santander.

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

---

---

cipado con el 6,5% de las posiciones más influyentes del equipo económico (Ministerio de Hacienda, Dirección del Departamento Nacional de Planeación, Gerencia General del Banco de la República y Junta Directiva del Banco de la República). En contraste, en el mismo período, 43,6% de las personas que ocuparon esos cargos eran oriundas de Bogotá, que sólo tiene el 14,1% de la población nacional<sup>58</sup>.

Pero lo importante de toda esta situación, es que la falta de influencia en el manejo del Estado influyó sobre las políticas económicas y, por lo tanto, sobre las posibilidades de crecimiento de la región. Esta influencia económica negativa se transmitió a través de varios canales, pero el más evidente fue el de la inversión pública, sobre todo en infraestructura.

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

Infortunadamente, es muy difícil documentar la distribución regional de la inversión del gobierno central, excepto para épocas muy recientes. Sin embargo, en este trabajo hemos podido regionalizar la mayor parte de la inversión del gobierno central en el período 1918-1929, cuando posiblemente se invirtió relativamente más en infraestructura en toda la historia del país, como resultado de la indemnización por la pérdida de

Panamá y del enorme influjo de créditos externos que recibió el país después de la primera Misión Kemmerer.

Entre 1918 y 1929 el gobierno central invirtió más de 226 millones de pesos en infraestructura (véase Cuadro 12). Hemos podido regionalizar el 76,5% de esa inversión. De estos, a la Costa Caribe le correspondió sólo el 13,8%. Sin embargo, esa participación no refleja la situación real, por cuanto el 77% de las inversiones hechas en la Costa corresponden al río Magdalena, en obras que eran de interés económico para todo el país. Sin embargo, en un rubro tan importante como la construcción de ferrocarriles, el destino principal de las inversiones en ese período, la Costa Caribe recibió apenas el 3,7% del total. Algo similar ocurrió con la construcción de carreteras, pues únicamente recibió el 4,3% de los fondos destinados para ese efecto. Como resultado de lo anterior, la Costa se rezagó en su dotación de infraestructura con respecto al resto del país. Esto, por ejemplo, es muy evidente en el caso de la red ferroviaria. Mientras que en 1909 la Costa tenía el 26,4% de los kilómetros de ferrocarril del país, hacia 1949 contaba con una lánguida participación del 6,7% del total<sup>59</sup>.

La menor inversión pública en la Costa Caribe en las primeras décadas del siglo se evidenció también en el campo de la educación, lo cual produjo que, hacia mediados del siglo XX, esta región estuviera notablemente rezagada en su dotación de capital humano. En la década de 1950 el economista Lauchlin Currie sostuvo que en la Costa Caribe: "La educación está en una situación crítica desde todo punto de vista. El índice educacio-

nal de esta región está muy por debajo del índice nacional, el cual, a su vez, está lejos de ser satisfactorio”<sup>60</sup>.

#### IV. CONCLUSION

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

En este ensayo hemos analizado las que, a nuestro entender, fueron las causas principales para que la región se quedara rezagada en la primera mitad del siglo XX y que determinaron, en gran medida, las condiciones que llevaron a su estancamiento económico relativo en la segunda mitad de este siglo<sup>61</sup>. Para ello hemos hecho uso de tres enfoques analíticos complementarios (producto clave, encadenamientos y base económica) y del modelo de la “enfermedad holandesa”.

Del análisis efectuado por medio de las herramientas teóricas mencionadas se desprende que en la divergencia de la economía de la

Cuadro 12  
Participación de la Costa Caribe colombiana en la inversión del Gobierno Central en infraestructura realizada en el período 1918-1929

Tipo de inversión	Valor de la inversión (Pesos)	Inversión en la Costa Caribe (Pesos)	Participación de la Costa Caribe %
Construcción de ferrocarriles	96.541.640	3.518.832	3,6
Subvenciones ferroviarias	9.885.882	-	0,0
Edificios nacionales	7.915.243	293.067	3,7
Cables aéreos	3.140.586	-	0,0
Carreteras	28.472.467	1.217.275	4,3
Otras vías	1.505.801	-	0,0
Canalización de ríos	20.106.426	18.318.412	91,1
Gaminos de herradura y puentes	5.514.150	444.295	8,1
Sub-total	173.082.195	23.791.881	13,7
Sin regionalizar	53.168.509		
Total	226.250.704		

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

---

Costa Caribe con respecto al interior del país en las primeras décadas de este siglo, influyeron múltiples factores, es decir, hubo sobre-determinación. Sin embargo, tal como lo argumenté, primaron los siguientes factores:

- El fracaso del sector exportador.
- La especialización en la exportación de ganado hacia otras regiones del país.
- La redefinición de las redes de transporte nacional.

- Una elevada tasa de crecimiento de la población.
- El círculo vicioso creado por el rezago económico.

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

---

## NOTAS

- \* El autor agradece los comentarios de Juan Luis Londoño, Haroldo Calvo, Joaquín Viloria, Miguel Urrutia, Jaime Bonet y María Aguilera.
- <sup>1</sup> Las cifras del PIB regional que produce el DANE sólo están disponibles hasta 1995.
- <sup>2</sup> Aunque el PIB per cápita de la Guajira está por encima del promedio nacional en un 30,8%, su participación en la población de la región es de sólo el 4%, razón por la cual no alcanza a afectar mayormente el promedio regional. Cabe señalar que aunque el PIB per cápita de la Guajira está por encima del nacional, todos los indicadores de pobreza son más altos para este departamento que para el promedio nacional y similares a los del resto del Caribe colombiano. Además, el elevado PIB per cápita de la Guajira es producto de los altos ingresos del personal vinculado a la explotación de carbón en el enclave El Cerrejón Zona-Norte, pero no refleja la situación en la cual vive la mayoría de sus habitantes.
- <sup>3</sup> A fines del siglo XIX, Salvador Camacho Roldán escribió: "Boyacá es quizás la sección más pobre de Colombia", Salvador Camacho Roldán, *Notas de viaje*, Librería Colombiana, Bogotá, 1897, p. 83.
- <sup>4</sup> Se entiende por productos claves, los productos primarios (de la minería, la pesca o el sector agropecuario) que se exportan.
- <sup>5</sup> Los trabajos clásicos de Harold Innis en esta materia son: *The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History*, Toronto, 1930 y *The Cod Fisheries: The History of an International Economy*, Toronto, 1940.
- <sup>6</sup> M. H. Watkins, "A Staple Theory of Economic Growth", *Canadian Journal of Economics and Political Science*, Vol. XXIX, No. 2, May, 1963, p. 141.
- <sup>7</sup> W. A. Mackintosh, "Innis on Canadian Economic Development", *Journal of Political Economy*, Vol. LXI, No. 3, June, 1953, p. 187.
- <sup>8</sup> Albert O. Hirschman, "A Dissenter's Confession: The Strategy of Economic Development" "Revised", Gerald M. Meir and Dudley Seers, (editors), *Pioneers in Development*, World Bank-Oxford University Press, USA, 1984, p. 88.
- <sup>9</sup> Albert O. Hirschman, *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, New Haven, 1958.

- 
- <sup>10</sup> Albert O. Hirschman, "A Generalized Linkage Approach to Development", en Albert O. Hirschman, *Essays in Trespassing, Economics to Politics and Beyond*, Cambridge University Press, USA, 1981, p. 65.
- <sup>11</sup> *Ibid.*, p. 97.
- <sup>12</sup> *Ibid.*, p. 97.
- <sup>13</sup> Hirschman (1981), *Op.Cit.*, menciona varios estudios en los cuales se utilizó ese enfoque.
- <sup>14</sup> Douglass C. North, "Location Theory and Regional Economic Growth", *Journal of Political Economy*, Vol. LXIII, No. 3, June, 1955.
- <sup>15</sup> Es importante señalar que North sostiene que la región debe ser definida no por sus atributos geográficos, sino por su desarrollo en torno a una base exportadora común. Este concepto nos parece muy acertado por cuanto le da cohesión a la región para efectos del análisis económico, North, *Op.Cit.*, p. 57.
- <sup>16</sup> El autor agradece los comentarios de Juan Luis Londoño, Haroldo Calvo, Joaquín Viloria, Miguel Urrutia, Jaime Bonet y María Aguilera.  
North, *Ibid.*
- <sup>17</sup> Douglass C. North, *The Economic Growth of the United States, 1790-1860*, W. W. Norton, USA, 1966, p. 2.
- <sup>18</sup> North, *Ibid.*, p. 1.
- <sup>19</sup> Mientras las exportaciones per cápita de Cuba y Argentina en 1912 eran de 64.7 y 62.0 dólares, respectivamente, las de Colombia eran de 6.4 dólares, Víctor Bulmer-Thomas, *The Economic History of Latin America Since Independence*, Cambridge University Press, USA, 1994, p. 69.
- <sup>20</sup> Robert Beyer, "The Colombian Coffee Industry: Origins and Major Trends, 1740-1940", Ph.D. Dissertation, University of Minnesota, 1947, p. 234.
- <sup>21</sup> Mientras que de 1916 a 1950 las exportaciones reales per cápita de Colombia aumentaron en 295%, las de la Costa Caribe cayeron en -11,0%.
- <sup>22</sup> Con su habitual lucidez, en 1959 el profesor Lauchlin Currie analizó las consecuencias negativas del café sobre las posibilidades de desarrollo de otros productos de exportación: "Durante muchos años Colombia disfrutó de tales ventajas naturales con su producción de café que la rata de cambios resultante -o sea la que en defecto de un control de cambio, igualaba más o menos la oferta con la demanda de divisas- ejercía una influencia desalentadora no sólo para el desarrollo de otras exportaciones con menos ventajas naturales sino para la producción nacional de muchos productos y artículos de consumo", Lauchlin Currie, *Programa de desarrollo económico del valle del Magdalena y norte de Colombia*, Litografía Arco, Bogotá, 1960, p. 57.
- <sup>23</sup> Aparentemente la primera vez que se usó el término "la enfermedad holandesa", fue en noviembre de 1977 en un artículo de la revista inglesa *The Economist*. El término surgió porque en la década de 1960, Holanda tuvo un boom exportador como resultado de los descubrimientos de campos de gas natural en el Mar del Norte. El crecimiento de sus exportaciones energéticas llevó a una revaluación de la moneda, con los consecuentes efectos negativos sobre las demás exportaciones y sobre el sector manufacturero, su principal rubro de transables, W. M. Corden, "Booming Sector and Dutch Disease Economics: Survey and Consolidation", *Oxford Economic Papers*, 36, 1984, p. 359.
- <sup>24</sup> W. M. Corden and J. Peter Neary, "Booming Sector and De-Industrialization in a Small Open Economy", *The Economic Journal*, 92, December, 1982.
- <sup>25</sup> Adolfo Meisel Roca, "Dutch Disease and Banana Exports in the Colombian Caribbean, 1910-1950", prepared for delivery at the 1998 meeting of the Latin American Studies Association, Chicago, Illinois, September 24-26, 1998 (Mimeo).
- <sup>26</sup> Cabe aclarar que en la revaluación del tipo de cambio real que se dio en la década de 1920 jugó un papel esencial el influjo de capital extranjero, ya que entre 1923 y 1928 las entradas netas de capital fueron de US\$170 millones, *El Banco de la República, antecedentes, evolución y estructura*, Banco de la República, Bogotá, 1990, p. 281.
-

- 
- 27 Nathaniel Leff argumenta que en el caso del Brasil, el nordeste sufrió en el siglo XIX las consecuencias de la "enfermedad holandesa" generada por el auge cafetero, lo cual hizo que las exportaciones de esa región, principalmente algodón y azúcar, perdieran competitividad, Nathaniel Leff, "Economic Development in Brazil, 1822-1913", en Stephen Haber (editor), *How Latin America Fell Behind, Essays on the Economic History of Brazil and México, 1800-1914*, Stanford University Press, USA, 1997.
- 28 Reed Hertford y Gustavo Nores, "Caracterización del sector ganadero de Colombia, 1953-1975", CIAT, Cali, 1982, p. 69.
- 29 Véase, Jaime Bonet, "El ganado costeño en la Feria de Medellín, 1950-1997", *Documentos de trabajo sobre economía regional*, No. 5, Banco de la República, Cartagena, 1998.
- 30 Hay que resaltar que las exportaciones de ganado vacuno no fueron muy significativas entre 1905 y 1950.
- 31 W. Arthur Lewis, *Growth and Fluctuations, 1870-1913*, George Allen and Unwin, Great Britain, 1978, p. 201 (traducción del autor).
- 32 Esto sin entrar a analizar el tipo de encadenamientos en la producción, el consumo y las finanzas públicas que produce la ganadería tropical extensiva que se desarrolló en la Costa. Sin embargo, todo indica que esos encadenamientos son mucho menos fuertes que los de un producto como el café, especialmente porque la ganadería tropical no es intensiva en mano de obra.
- 33 Gunnar Myrdal, "Trade as a Mechanism of International Inequality", en Gerald M. Mier, *Leading Issues in Economic Development*, Oxford University Press, USA, 1976, p. 688.
- 34 Phanor Eder, *Colombia*, T. Fisher Unwin, London, 1913, p. 88.
- 35 Donald S. Barnhart, "Colombian Transportation Problems and Policies, 1923-1948", Ph.D. Dissertation, University of Chicago, 1953, p. 190.
- 36 *Ibid.*, p. 186.
- 37 Bulmer-Thomas *Op. Cit.*, p. 107.
- 38 Barnhart, *Op. Cit.*, p. 56 y William Paul McGreevey, *Historia económica de Colombia, 1845-1930*, Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1982, p. 262.
- 39 BIRF, *Bases de un programa de fomento para Colombia*, Primera Parte, Imprenta del Banco de la República, Bogotá, 1950, p. 153.
- 40 María Teresa Ripoll de Lemaitre, "El Ingenio Central Colombia: inicios de la industrialización en el Caribe Colombiano", *Boletín cultural y bibliográfico*, Biblioteca Luis Angel Arango, No. 45, 1997, p. 79.
- 41 *Ibid.*, p. 85.
- 42 *Ibid.*, pp. 85-86.
- 43 Habría que determinar si el caso de Tejidos Obregón en Barranquilla es similar al del ingenio Sincerín en Bolívar. Las fechas de su evolución coinciden con las de Sincerín: se creó en 1910 y creció rápidamente en esa década y la de 1920, luego se estancó en los treinta, para desaparecer a finales de la década siguiente. En las décadas de 1910 y 1920, Tejidos Obregón fue la más grande empresa textilera del país, Eduardo Posada Carbó, *The Colombian Caribbean: A Regional History, 1870-1950*, Oxford University Press, USA, 1996, p. 131.
- 44 Entre 1871 y 1918 la tasa de crecimiento anual de la población de Barranquilla fue de 3.7%, Adolfo Meisel Roca, "Evolución de la industria manufacturera de Barranquilla, 1953-1988", *Revista del Banco de la República*, enero, 1989, p. 18.
- 45 Eduardo Posada Carbó, *Invitación a la historia de Barranquilla*, Cámara de Comercio de Barranquilla, 1987, p. 25.
-

- 
- 46 Adolfo Meisel Roca, "¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla?", en Adolfo Meisel Roca y Eduardo Posada Carbó, *¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? Y otros ensayos de historia económica de la Costa Caribe*, Ediciones Gobernación del Atlántico, Barranquilla, 1993, p. 23.
- 47 Adolfo Meisel Roca, "Rezago relativo y creciente integración, 1950-1994", en Adolfo Meisel Roca, (editor), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Ediciones Uninorte, Barranquilla, 1994, p. 295.
- 48 José Raimundo Sojo Zambrano, *Barranquilla: una economía en expansión*, Editorial Mejoras, Barranquilla, 1955.
- 49 Paul R. Krugman and Anthony J. Venables, "Integration and the Competitiveness of Peripheral Industry", Discussion Paper No. 363, Centre for Economic Policy Research, London, January, 1990.
- 50 Solamente en la epidemia del cólera de 1850 se calcula que pereció el 10% de la población de la Costa Caribe, Eduardo Posada Carbó, "Progreso y estancamiento, 1850-1950", en Adolfo Meisel Roca (editor), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Ediciones Uninorte, Barranquilla, 1994, p. 231.
- 51 Andrew M. Karmack, *Los trópicos y el desarrollo económico, reflexiones sobre la pobreza de las naciones*, Banco Mundial, Editorial Tecnos, Madrid, 1976, p. 111.
- 52 Al respecto, véase: División Demográfica DANE, "La migración interna y el proceso de concentración de la población de los departamentos", *Boletín mensual*, No. 314, septiembre, 1977, Ciro Martínez Gómez y Manuel J. Rincón, "Tendencias recientes de las migraciones internas en Colombia", *Desarrollo urbano en cifras*, CENAC, No. 2, 1997.
- 53 Robert J. Barro and Jong-Wha Lee, "Sources of Economic Growth", *Carnegie-Rochester Conference Series on Public Policy*, 40, 1994, pp. 16-17.
- 54 Gustavo Bell Lemus y Adolfo Meisel Roca, *Política, políticos y desarrollo socio-económico de la Costa Caribe*, Documentos Uninorte, No. 5, junio, 1989, p. 14.
- 55 Luis Eduardo Nieto Arteta, *El café en la sociedad colombiana*, El Ancora Editores, Bogotá, 1997, p. 37.
- 56 John Laun, "El reclutamiento político en Colombia: Los ministros de Estado, 1900-1975", Universidad de los Andes, 1976, (Mimeo).
- 57 Surí Salcedo fue ministro desde el 17 de julio de 1916 hasta el 5 de enero de 1918. Otros tres costeños coyunturalmente, y sin dejar ninguna huella, pasaron por la cartera de Hacienda en este período: Rafael Delgado, Juan Antonio Gómez y Simón Bossa. Todos tres estuvieron en el cargo menos de seis meses, Andrés González, *Ministros del siglo XX*, Imprenta Nacional, 1982, pp. 26-121.
- 58 Adolfo Meisel Roca, "¿Por qué Colombia no ha tenido hiperinflación? Los determinantes de una política económica estable", *Ensayos sobre política económica*, Banco de la República, (en publicación).
- 59 William Paul McGreevey, *Historia económica de Colombia, 1845-1930*, Tercer Mundo, Bogotá, 1982, p. 263.
- 60 Lauchlin Currie, *Programa de desarrollo económico del Valle del Magdalena y Norte de Colombia*, Litografía Arco, Bogotá, 1960.
- 61 En buena medida, el desempeño económico de la Costa Caribe entre 1950 y 1995 estuvo determinado por lo que ocurrió en la primera mitad del siglo. Para un análisis de los factores que influyeron para que entre 1950 y 1995 el PIB per cápita de la región creciera a una tasa anual promedio que fue de menos de la mitad de la del país, 1,0% versus 2,2%, véase: Adolfo Meisel Roca, "Rezago relativo y creciente integración, 1950-1994", en Adolfo Meisel Roca (editor), *Historia económica y social del Caribe colombiano*, Ediciones Uninorte, Barranquilla, 1994.
-