

tiempo & economía

Historia Económica, Empresarial y del Pensamiento

e- ISSN: 2422-2704

DOI: <http://dx.doi.org/10.21789/issn.2422-2704>

Vol. 5 N.º 2

Julio - Diciembre del 2018



 EDITORIAL
UTADEO

tiempo&economía

Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Carrera 4 N.º 22-61, módulo 29, oficina 203
Tel: (571) 2427030 Ext. 3132
tiempoyeconomia@utadeo.edu.co
Bogotá D. C., Colombia

e-ISSN: 2422-2704

DOI: <http://dx.doi.org/10.21789/issn.2422-2704>

Cecilia María Vélez White

Rectora

Margarita María Peña Borrero

Vicerrectora Académica

Nohemy Arias Otero

Vicerrectora Administrativa

Carlos Andrés Brando Salamanca

Decano

Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Leonardo Pineda Serna

Director de Investigación, Creación y Extensión

Daniel Mauricio Blanco Betancourt

Jefe de Publicaciones

In-House Tadeísta

Diseño

Carolina Méndez Téllez

Correctora de estilo

Mary Lidia Molina Bernal

Diagramación

Vol. 5 N.º 2 julio-diciembre del 2018

tiempo&economía es una publicación electrónica semestral editada por la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. El contenido de los artículos publicados es responsabilidad únicamente de los autores y no compromete la posición editorial de la Universidad.

Actualmente el contenido está incluido en SSRN, Academia.edu, EconPapers, Dotec, Repec - Ideas, Google Scholar, DOAJ, RedIB, Mendeley, MIAR, Flacso Argentina, ROAD



TiempoyEconomía is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).
Creado a partir de la obra en <http://revistas.utadeo.edu.co/index.php/TyE/index>

Salomón Kalmanovitz

Editor

Óscar Granados

Editor asociado

Juan Carlos García Sáenz

Coordinador editorial

Comité Editorial

Andrés Álvarez

Universidad de los Andes - Colombia

Decsi Arévalo

Universidad de los Andes - Colombia

Carlos Brando

Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano - Colombia

Mario Cerutti Pignat

Universidad Autónoma de Nuevo León - México

Giuseppe de Corso

Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano - Colombia

Xavier Durán

Universidad de los Andes - Colombia

Stefania Gallini

Universidad Nacional de Colombia - Colombia

Sandra Kuntz

El Colegio de México - México

Paolo Malanima

«Magna Graecia» University (Catanzaro), Italia

Jorge Orlando Melo

Investigador independiente - Colombia

José Antonio Ocampo

Banco de la República - Colombia

María Teresa Ramírez

Banco de la República - Colombia

James Torres

Universidad Nacional de Colombia - Colombia

Joaquín Vilorio de la Hoz

Banco de la República - Colombia

Marta Juanita Villaveces Niño

Universidad Nacional de Colombia, Colombia

Comité Científico

Susana Bandieri

Universidad Nacional del Comahue – Argentina

Diana Bonnett

Universidad de los Andes – Colombia

Marcelo Buchelli

University of Illinois at Urbana-Champaign – EE. UU.

Carlos Contreras Carranza

Pontificia Universidad Católica del Perú – Perú

Carlos Marichal Salinas

El Colegio de México – México

Graciela Márquez Colin

El Colegio de México – México



La revista *tiempo&economía* es una publicación electrónica semestral, que tiene por objeto principal divulgar trabajos teóricos e investigaciones prácticas en las áreas de historia económica, empresarial, de empresarios y, así mismo, de las ideas administrativas, económicas y contables de Colombia, la región y el mundo.

tiempo&economía es una revista plural e interdisciplinaria que busca someter a discusión los avances teóricos y metodológicos que sobre estos temas se producen, con el fin de contribuir a conformar una comunidad académica congregada alrededor de los temas tratados en la revista. Esta publicación es editada por la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.





Contenido

Editorial 9

Paul Bromberg

DOSSIER. CIUDAD Y TRANSPORTE: CAMBIOS Y REFLEXIONES HISTÓRICAS

Infraestructura y redes de transporte regionales y globales

Puertos y ciudades del Atlántico medio: Análisis comparado entre Salvador da Bahia (Brasil) y Las Palmas de Gran Canaria (España) 17

Antonio Ángel Ramón Ojeda, Alejandro González Morales y Flavio Gonçalves dos Santos

Buenos Aires: a Cidade, seus Portos e Rios (1850-1911) 41

Thiago Mantuano

A Estrada de Ferro: crescimento econômico e urbano num município brasileiro do Sul de Minas Gerais – Varginha, 1882-1920 59

Natânia Silva Ferreira

Camino rurales, consorcios camineros y desarrollo regional en la provincia de Córdoba (Argentina) en la segunda mitad del siglo XX 89

H. Martín Civitaresi

Movilidad y accesibilidad intra-urbanas

Transporte, uso e ocupação na cidade de Petrópolis, RJ, Brasil 107

Diana Scabelo da Costa Pereira da Silva Lemos, Licínio da Silva Portugal y Ronaldo Balassiano

El tranvía de San Cristóbal y la urbanización del suroriente bogotano, 1900-1940 **135**

José Alejandro Cifuentes Sarmiento

La ciudad de los buses de colores: Empresas de transporte público, planes de desarrollo y crecimiento urbano en Cali (Colombia) 1969-1993 **155**

Diana Vinasco

ARTÍCULOS

Una aproximación a la estructura productiva de Entre Ríos en la década de 1930 **179**

Maximiliano Camarda, Leandro Rodríguez y José Antonio Mateo

Trayectoria empresarial de Pedro Aquilino López Medina **209**

Elber Berdugo

RESEÑA

Reseña. *La economía colombiana del siglo XX: Un recorrido por la historia y sus protagonistas*. Carlos Caballero. Penguin Random House, 2016. **227**

Edwin López Rivera

Instrucciones para los autores **233**





Content

Editorial 9
Paul Bromberg

DOSSIER: CITY AND TRANSPORTATION: CHANGES AND HISTORICAL REFLECTIONS

Infrastructure and regional and global transport networks

Ports and cities in Middle Atlantic: Salvador da Bahia (Brasil) & Las Palmas de Gran Canaria, a comparative analysis 17
Antonio Ángel Ramón Ojeda, Alejandro González Morales y Flavio Gonçalves dos Santos

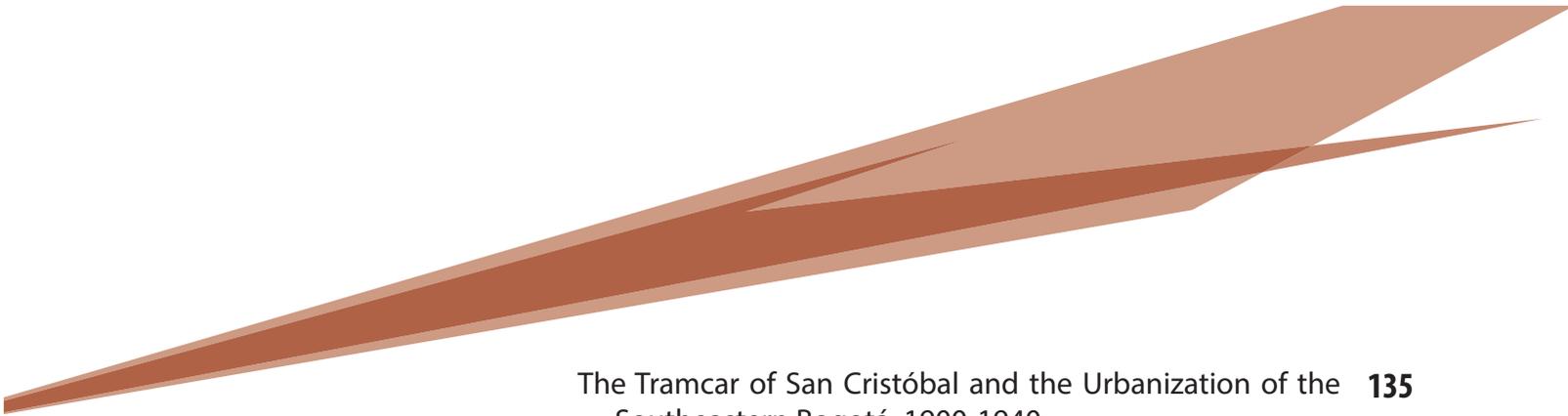
Buenos Aires: The City, its Ports and Rivers (1850-1911) 41
Thiago Mantuano

The Railroad: Economic and urban growth in a Brazilian municipality in the South of Minas Gerais – Varginha, 1882-1920 59
Natânia Silva Ferreira

Rural roads, road consortia and regional development in the province of Córdoba (Argentina) in the second half of the 20th century 89
H. Martín Civitaresi

Mobility and accessibility intra-urban

Transportation, use and occupation in the city of Petrópolis, RJ, Brazil 107
Diana Scabelo da Costa Pereira da Silva Lemos, Licínio da Silva Portugal y Ronaldo Balassiano



The Tramcar of San Cristóbal and the Urbanization of the Southeastern Bogotá, 1900-1940 **135**

José Alejandro Cifuentes Sarmiento

City of colored buses: Public transport companies, development plans and urban growth in Cali, 1969-1993 **155**

Diana Vinasco

ARTICLES

An approximation to the productive structure of Entre Rios in the 1930 **179**

Maximiliano Camarda, Leandro Rodríguez y José Antonio Mateo

Business trajectory of Pedro Aquilino López Medina **209**

Elber Berdugo

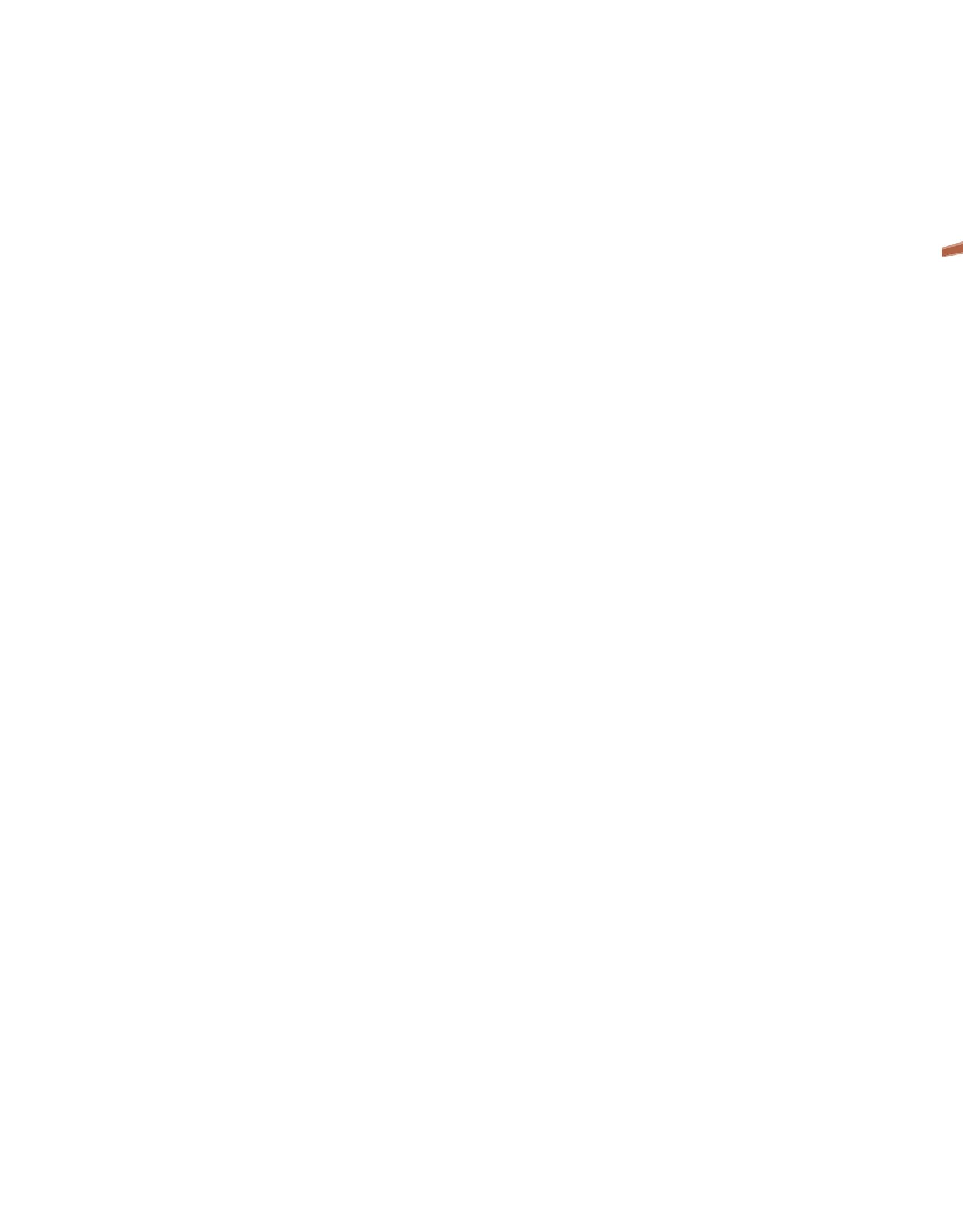
REVIEW

Reseña. *La economía colombiana del siglo XX: Un recorrido por la historia y sus protagonistas*. Carlos Caballero. Penguin Random House, 2016. **227**

Edwin López Rivera

Instructions for authors **233**





Editorial

Ciudad y transporte

La convocatoria al dossier *Ciudad y transporte: cambios y reflexiones históricas* fue un éxito en cantidad y variedad. Se publican aquí finalmente siete artículos que tratan diversos aspectos, enfoques-categorías y espacios geográficos. Para describir y analizar lo que abarcan es útil una división gruesa del tema en dos grandes subtemas.

Infraestructura y redes de transporte regionales y globales

Los asentamientos urbanos prosperan o no según su forma de participación en nodos de redes regionales y globales de flujos de bienes, servicios y personas. El comercio de bienes para exportación, producidos en la ciudad, en la región o incluso fuera de estas cuando la ciudad no es más que sitio de intercambio, es el motor de sus dinámicas política, económica y demográfica. En cambio, las aglomeraciones urbanas aisladas suelen ser paupérrimas, y las excepciones confirman la regla. Bogotá es una de éstas: a pesar de ciertas leyendas en sentido contrario, Bogotá fue una ciudad paupérrima hasta que pudo conectarse al resto del país, especialmente mediante vía aérea (modalidad de transporte regional y global sobre la cual no recibimos artículos). La primera locomotora que llegó a Bogotá se subió por partes a lomo de mula. Las recuas de mulas fueron la modalidad de transporte de carga hasta los primeros años del siglo XX. Sólo bien entrado el siglo XX se pudo llegar por carruaje hasta Bogotá desde el río Magdalena, que era la comunicación con el mundo. Sin embargo, existió otra modalidad de servicio de transporte: los cargueros humanos, que impresionó a algunos de los cronistas extranjeros de finales del siglo XIX. El trazado era tan escarpado, que los viajeros encontraban más seguros los cargueros humanos.¹ Una ciudad en esas condiciones no podía ser más que paupérrima.

El dossier incluye variados casos de puertos marítimos. El asunto de los puertos es eminentemente público, en el siguiente sentido: casi que de manera natural el Estado interviene activamente,² y esto incluye la infraestructura que soporta esos flujos, por diferentes razones: porque toca la seguridad del Estado, porque afecta playas y ríos que son clásicos bienes comunes,

1 *Colombia: Comercio y transportes 1850-1929*. Rafael Darío Muriel F., Editorial Pi, 2009.

2 Weber advirtió que el Estado históricamente ha intervenido en todo. Por consiguiente, aunque suene paradójico, hoy entendemos que una forma de intervención es *dejar hacer*, pero a esa no la considero como intervención activa.



porque la infraestructura es costosa y el Estado puede ser el único actor que tenga el potencial financiero para acometerlas, porque encuentra fuentes de ingreso y lo más usual es que los aparatos de Estado sean fiscalistas y exploten las aduanas. Por otro lado, los niveles territoriales de gobierno local y nacional compiten por las atribuciones de gobernarlos, discutiendo si es el municipio, la provincia o 'la Nación' quien toma las decisiones públicas sobre el puerto. Además, esa infraestructura usualmente tiene una fuerte influencia sobre el ordenamiento de la ciudad: sus impactos positivos y negativos se manifiestan en competencia por el suelo, en propiedad, uso y rentas; los predios se valorizan y desvalorizan según la evolución de usos y dimensiones de la infraestructura.

Ramón, González y Gonçalves relatan la evolución de Salvador de Bahía, hoy en día con tres millones de habitantes, cuarta ciudad en población de Brasil, fundada por los portugueses como capital y durante un tiempo prolongado puerto principal del comercio de azúcar y esclavos, y Las Palmas de Gran Canaria, ciudad puerto, co-capital con Santa Cruz de Tenerife de la Comunidad Autónoma de las Islas Canarias, España, hoy en día con 380.000 habitantes. Describen su desarrollo urbano en relación con sus puertos, a la vez que analizan semejanzas y diferencias.

En otro artículo del dossier, Mantuano hace lo mismo con el caso notable de Buenos Aires y sus puertos. Los dos artículos tienen enfoques bien diferentes. Desde los métodos de la geografía urbana, el primero mira la evolución a través de planos y mapas de la distribución urbana y regional y en su descripción, por decisión de enfoque y metodológica, los agentes no aparecen. Por ello la narrativa es impersonal: "El muelle... se construyó", "se inician las obras", "se trasladan los muelles". En cambio Mantuano pone su énfasis en los agentes: el empresario Eduardo Madero, el ingeniero Luis Huergo y otros, por un lado, y la financiación y las rentas por el otro. Tratándose de Buenos Aires, se describen en mayor detalle las decisiones del nivel nacional, y poco las del nivel local, si acaso tenía alguna jurisdicción en la época que abarca el estudio.

Silva, por su parte, describe la influencia del ferrocarril en el desarrollo de Varginha, una ciudad pequeña de 125 mil habitantes al día de hoy, que hace parte de una red regional de ciudades similares en el Estado de Mina Gerais en Brasil. Aquí el énfasis no es el impacto en el despliegue urbano sobre el territorio de la pequeña ciudad de la estación de ferrocarril, sino el desarrollo económico que genera la inserción de Varginha en la red de transporte por tren de una región cafetera al final del siglo XIX y comienzo del XX, durante el despegue capitalista del Brasil.

En un cuarto artículo de este subtema, Civitaresi plantea el problema del mantenimiento de los caminos rurales –vías terciarias– mediante la figura jurídica de Consorcio Caminero en la provincia de Córdoba, Argentina, a partir de los años cincuenta del siglo pasado, tras su establecimiento mediante estipulación legal nacional de 1952. Durante años, el 70% del valor de las obras era financiado por el presupuesto nacional. El autor investiga cómo se sostuvo el esfuerzo cuando se suspendió esta fuente de recursos, empleando el concepto de capital social.

Movilidad y accesibilidad-localización intra-urbanas

Lo que hace especial al medio urbano es la riqueza que entrañan los intercambios internos, riqueza que supera con creces al conjunto de deseconomías de aglomeración. Por ello,

una ciudad debe leerse como espacio público con islotes de uso y propiedad privados, y no como construcciones con espacios públicos anexos. La construcción de la ciudad se hace asociando cada inmueble con los demás, una característica de cada punto que denomino accesibilidad-localización. Cuando es prediseñada, bien sea por urbanizadores o por autoridades públicas, localización y accesibilidad están de manera principalísima en las ecuaciones: vías, andenes³ y senderos peatonales, además de ciclo-rutas y aquellas infraestructuras más pesadas, como BTR, metro, cable y tranvía, que pueden o no ir por las mismas vías en las que circulan otros medios de transporte.

Así, el segundo subtema en el que se divide el dossier es la manera como *la sociedad* encara la evolución de las necesidades de movilidad determinadas por la accesibilidad-localización intraurbanas en una ciudad que se transforma. El reto inherente para el que se emplea actualmente en Latinoamérica el término “movilidad” queda mejor descrito por la palabra “accesibilidad”, pues ésta incluye también las decisiones individuales o colectivas, privadas o de autoridades públicas, que han dado lugar al ordenamiento territorial existente en cada momento, es decir, al despliegue territorial de los sitios y sus conectores. Los intercambios requieren movilización de personas y cosas, en mayor o menor medida según la distribución territorial y el sistema de movilidad sería entonces la combinación de infraestructura y tipo de vehículos, incluyendo los pies, que combinadamente determinan los tiempos y los costos de desplazamiento.

En muchas situaciones en las ciudades medianas y grandes, y en todo el casco urbano de cabeceras municipales pequeñas, la movilización se hace generalmente a pie, o con el apoyo de tecnologías rudimentarias que no convocan reglamentación. Uno puede imaginarse fácilmente cómo fueron apareciendo las *zorras* tiradas por seres humanos o por bestias, las carretillas, los carruajes para transporte individual y colectivo de tracción animal, los tranvías de mulas, como el que tuvimos en Bogotá hasta 1910, cuando comenzaron a cambiarse las mulas por electricidad.

Las variables de las que depende la aparición de artefactos de apoyo a la movilización más complejos y eficientes, como bicicletas, automóviles, trenes, camiones, tranvías, metros, motocicletas, y algunas modalidades de uso de estos vehículos como buses taxis y mototaxis, son las mismas, aunque en estos casos necesitamos –más que imaginación– mirar la historia de las diferentes tecnologías y su inserción al consumo. Los aparatos y sus usos fueron inventados por personas para resolver su problema o para ofrecer a otros soluciones a sus necesidades de movilidad. Es la sociedad en marcha. Nada de esto esperó a que el Estado se pronunciase, o a que un miembro de algún congreso exigiera un invento. Los inventores van primero, la mayoría de las veces, si no siempre, bajo la expectativa de vender un producto.⁴

El transporte es una manifestación importante de la dinámica de la sociedad, porque desde hace siglo y medio es una gran industria, factor de productividad personal y social y, en el caso de los vehículos de uso personal, crea artículos de consumo durable, aquellos que generan clase media. El ex alcalde Jaime Lerner de Curitiba difunde en sus conferencias sus

3 Veredas, en varios países de Latinoamérica.

4 Escribo “la sociedad”, aunque preferiría haber escrito “la sociedad civil”. No lo hago porque por contingencias de la historia intelectual este término ha venido excluyendo las relaciones mercantiles entre las personas, recortando la potencialidad de estas palabras como herramienta de indagación. Las aglomeraciones humanas territorializadas (me refiero aquí a Estados) se distinguen por la manera como su cultura política hace el balance entre lo que es de la sociedad y lo que es del Estado. Eso que es de la sociedad debería llamarse sociedad civil, y por supuesto, tendría que incluir el mercado.



prevenciones sobre el automóvil, pero el dinamismo económico de su ciudad son las gigantescas plantas de producción de esos satanases de cuatro ruedas. La dispersión urbana –*urban sprawl*– de Norteamérica fue permitida y también desatada por la masificación del automóvil y la construcción de autopistas como opción para reconvertir la economía de guerra de Estados Unidos a una economía civil, manteniendo el pleno empleo después de la segunda guerra mundial.⁵

A medida que aparecen y cambian, las tecnologías para la movilidad exigen decisiones de ordenamiento urbano y pueden ser inconsistentes con las que se tomaron pensando en otras circunstancias. A mediados del siglo XIX, en Estados Unidos, el ancho de vía que separaba unidades de vivienda de una (1) por manzana debía permitir el viraje en U de un carruaje de un (1) caballo.⁶ Ese ancho de vía comenzó a tomarse como estándar, aunque ya no hubiera carruajes. No es cierto que nuestras grandes ciudades fueron diseñadas para el automóvil, pues en porcentajes importantes de su territorio no cabe un automóvil, y sus viviendas reducidas al mínimo no tienen espacio para guardar un vehículo tipo automóvil familiar. Esta insuficiencia urbana refuerza la segregación socioespacial, porque quienes mejoran su condición económica adquirirán automóvil, y se mudarán a lugares que dispongan de espacios adecuados para este.

Los colombianos hemos decidido –o los hechos nos han obligado a hacerlo así– que a medida que nuestras ciudades crecen y se complejizan no inventamos sino elegimos qué importar de un abanico de tecnologías diseñadas en otros ecosistemas tecno-económicos, para las soluciones individuales y para la oferta de servicio a uno o más usuarios simultáneos. La inventiva nacional es la reglamentación porque, si el Estado no está para prohibir, entonces, ¿para qué sirve? Los reglamentos resuelven algunas situaciones, pero como toda ‘solución’ en el caso de las políticas públicas, crean otros problemas. Para citar un ejemplo: el gobierno de Bogotá limitó en 1994 el número de taxis a los vigentes en ese momento, por solicitud del gremio, que ya tenía problemas de rentabilidad. Eso creó un mercado de cupos. Ahora el cupo cuesta cerca de dos veces el valor del aparato nuevo. Al aparecer UBER el cupo se desvaloriza, y los propietarios protestan, sin razón y con razón, que hay competencia desleal, entre otras razones, porque los UBER no pagan cupo.

Otro de muchos ejemplos: hace años se importaban algunas motos para un mercado reducido. De pronto, en los últimos años, los pobres urbanos comenzaron a comprarlas y a usarlas masivamente, experimentando en carne propia las virtudes de una solución individual motorizada, más flexible y eficiente incluso que el automóvil. Es tan flexible que en la noche se puede guardar en la sala de la casa. Ahora entienden más eso del *mundo libre*, el eufemismo de la guerra fría: con su motocicleta los pobres han logrado vencer la esclavitud de las distancias, para ir a donde quieran a la hora que quieran, y posiblemente además han dejado de sufrir el deficiente transporte público colectivo (TPC) como un castigo a su pobreza. Nunca les importó, ahora menos, el discurso político que los consideraba postmodernos porque no tenían dinero para adquirir un automóvil. Una de las consecuencias más interesantes de la proliferación de este vehículo es que ahora el TPC tiene que competir con la motocicleta como mé-

5 Piense el lector en un experimento mental: suponga que una mañana, los ciudadanos le hicieran caso al alcalde que considera que el automóvil es el enemigo público número uno, y decidieran guardarlo para siempre. ¿Qué pasaría?

6 *The Regional City*, Peter Calthorpe & William Fulton, Island Press, 2001

todo para movilizar 'clases trabajadoras'. En la costa atlántica colombiana, además, apareció el mototaxismo. La motocicleta misma ya producía una crisis, pero se agravó al máximo en algunas ciudades porque el mototaxismo hizo inviable el TPC. Motiva a los taxistas a quemar sedes de las alcaldías que lo autorizan, una faceta de nuestra versión de la *destrucción creativa* de Schumpeter.

La competencia entre motocicletas y TPC es 'desleal', pues la primera tiene como fuente de decisiones individuales, fáciles de tomar, con amplias ofertas de crédito cuyas cuotas en buena parte se pagan con ahorros en pasajes diarios, que cubren buena parte de los costos de adquisición y operación. En cambio, el TPC requiere decisiones del sistema político en el cual el recelo, con todo lo que engloba, se envuelve en un equívoco ideológico-conceptual: una visión recortada de lo público. Algunas vertientes políticas que debaten sobre decisiones en la accesibilidad o movilidad dejan ver una con-fusión entre 'lo público' y el 'funcionariado público'. El transporte, según su punto de vista, es un tema público porque especialmente es un servicio que debe ser prestado por el Estado, con funcionarios de su nómina.⁷ La iniciativa empresarial privada se destaca (¿quizás se censura, sin explicitarlo?) porque está animada no por el ánimo de servicio al público, sino por la ganancia del empresario. Los funcionarios de la nómina estatal, en cambio, 'no ganan', pues serían androides unidimensionales cuya lógica de acción es el servicio desinteresado a los demás. El Estado pareciera que se define como 'lo perfecto', la síntesis por definición del bien común, no como una asociación en la que compiten intereses en la toma de decisiones que obligan a todos, bajo la amenaza, en última instancia, del uso de la fuerza. Cuando domina la primera visión, la intervención del Estado en cualquier cosa es válida en sí misma, no hay que justificarla en cada caso. Basta equiparar lo público con lo colectivo, darle una connotación de solidario, y contrastarla con lo individual que, como es egoísta, ya de por sí es moralmente censurable.

Superando este equívoco y sus ramificaciones, los dilemas colectivos de la accesibilidad-localización y las concomitantes necesidades de movilidad intraurbana, deben mirarse desde la evolución de necesidades y expectativas de las personas, por una parte, y con el telón del fondo del ecosistema tecno-económico, por la otra, ambos en cambio permanente. Complementa el escenario el sistema político que puja porque el aparato estatal intervenga en todo, en tal o cual dirección, o por la no intervención. Para las necesidades de las personas aparecen alternativas de solución de diferente tipo, individual y colectivo. Y todas resultan ser de interés público. Las individuales porque necesitan de infraestructura, de regulación (como mínimo-evidente, las normas de tránsito) y además, porque la suma de muchas decisiones individuales correctas puede producir tragedias colectivas. Esto se aplica también al TPC: Transmilenio, el BTR de Bogotá, es víctima de su éxito: los usuarios se volcaron a su uso; el patrón de ocupación urbana se acomodó a la oferta de transporte, lo que contribuyó a saturar el sistema a una velocidad por encima de la capacidad del sistema político para ampliarlo.⁸

La perentoriedad de regulación estatal sobre la oferta brindada por unas personas a los demás es menos evidente. Casi siempre ha sido la solicitud a las autoridades públicas para crear

7 Eso explica por qué estos proyectos políticos tienen una aceptación notable del sindicalismo público.

8 En Bogotá un alcalde autodeclarado de izquierda calificó el sistema de buses como algo de derecha y los rieles como de izquierda. Una innovación, pues en general los partidos clasificados de derecha son los que promueven las grandes infraestructuras.



un monopolio explotado por los primeros que llegaron a ofrecer el servicio. Los dilemas verticales asociados a la oferta del servicio de transporte público colectivo y de servicio de transporte público masivo son muy interesantes, cuando trascienden la crítica, velada o no, de que hay unos particulares lucrándose por prestar el servicio o por ofrecer las máquinas.

El imperativo de encontrar ‘la solución al problema de la movilidad’ es equivocado, porque supone la condición perfecta a alcanzar, que no existe. Recuerda el aplazamiento de la compra de nuestro primer computador personal a la espera del próximo modelo, que será el definitivo.⁹ Las personas buscan satisfacer sus necesidades de movilización, y aparecen ofertas para atenderlas, mediante la movilidad o la re-localización. La precariedad económica de la sociedad (sector privado y sector público) fue la causa de base para el notable lapso entre los planes de infraestructura y su puesta en marcha a comienzos de siglo, como se puede leer en los artículos sobre los puertos y el ferrocarril para el transporte extraurbano o del tranvía de Bogotá para el caso de la movilidad intraurbana, y se suma a las características descritas de la toma de decisiones públicas. El capital social de una sociedad, la capacidad de actuar colectivamente, se debería describir como la capacidad de resolver las incongruencias que resultan de las decisiones individuales, o sea, de la libertad. El Estado es una manifestación, notable eso sí, de la manera como el sistema político lee los conflictos, y de esa lectura depende la capacidad de resolver los dilemas de acción colectiva.

Sugiero al lector tener estas consideraciones como telón de fondo del tratamiento de las situaciones analizadas de los artículos de detalle dentro de este segundo subtema, denominado “Movilidad y accesibilidad-localización intraurbana”. Ellas también permitirán poner de presente asuntos que no alcanzaron a ser cubiertos en un tema tan vasto, interesante e importante.

El artículo de Scabelo, da Silva y Balassiano, interrelaciona localización y sistema de transporte para calcular un índice global para la ciudad de Petrópolis (300,000 habitantes, a 70 km de Río de Janeiro, “la primera ciudad planeada de Brasil”) a partir de indicadores de accesibilidad, desde la perspectiva de desarrollo humano del PNUD. Los autores definen sistema de transporte con una mirada de distribución espacial, sin incluir los costos a los usuarios de diferentes modalidades, especialmente sin incluir la proporción de sus ingresos que se destina a sólo moverse. Se destaca el propósito de los autores de incluir la accesibilidad urbana en los indicadores de equidad, pero ellos reconocen que aún se está en el proceso de precisión de los indicadores. En el caso de Bogotá –pongo el ejemplo para ver la potencialidad de la idea de incluir los costos del desplazamiento en el análisis de las desigualdades urbanas de accesibilidad– los sectores de altos ingresos y una porción importante de familias de ingresos medios tienen costos mucho más altos de desplazamiento que las familias de ingresos bajos, aunque en general la porción de sus ingresos empleada en el acto simple de moverse (que idealmente debía ser tiempo igual a cero y costo igual a cero) de los sectores de ingresos bajos es bastante más alta que en el caso de los ingresos altos. En Bogotá son notables el inmenso costo y tiempo en los que incurren las familias de ingresos elevados en el transporte escolar de los hijos, pues el ordenamiento territorial espontáneo envió los colegios privados en los que estudian los hijos de las clases altas a las afueras de la ciudad. En contraste, los colegios

⁹ Tampoco parece adecuada la idea según la cual hacer más vías no sirve pues ante la oferta, se volverán a congestionar. Se parece a la objeción a poner bibliotecas: si se abre una biblioteca, la gente leerá los libros y va a pedir más libros.

públicos, que por focalización atienden familias de bajos ingresos, se localizan en las periferias, cercanos a las viviendas de los escolares. Cabe preguntarse si se debe incluir un factor de calidad en los indicadores de accesibilidad, pues la segregación socioespacial también debería considerar la calidad de la educación y de salud a las que se tiene acceso para reducir los costos de movilidad.

Los otros artículos en este subtema trabajan dos tipos de oferta del servicio de movilidad en sendas ciudades colombianas. Cifuentes se pregunta por la influencia que tuvo la extensión del tranvía al suroriente del casco urbano básico de Bogotá, entre 1900 y 1940. Promotores urbanos privados impulsaron diferentes propuestas de urbanización y procuraron la extensión del tranvía para promover las ventas, presionando a las autoridades públicas o procurando que actores privados se animaran a prestar el servicio de transporte público. La zona terminó consolidándose para vivienda obrera.¹⁰ Como era de esperar –y así lo corrobora el autor– con tranvía o sin tranvía, familias pobres terminaron instalándose en la zona. Resolvieron la accesibilidad al empleo como pudieron, mediante ofertas que llaman informales o con viajes a pie que el autor no describe.

Vinasco formula la misma pregunta para Cali, pero referida a la relación entre la urbanización informal de quienes eligen la localización de vivienda en “donde les toca elegir”, y la provisión del servicio de transporte mediante buses. Su conclusión en últimas es similar a la de Cifuentes: los pobres se hacen donde pueden, y los que viven de ofrecer el servicio de movilidad llegan donde están los clientes con soluciones de calidad y costo coincidentes con la necesidad y disposición de ellos.

Paul Bromberg

Ex Alcalde de Bogotá (1997)

Fundador del Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia

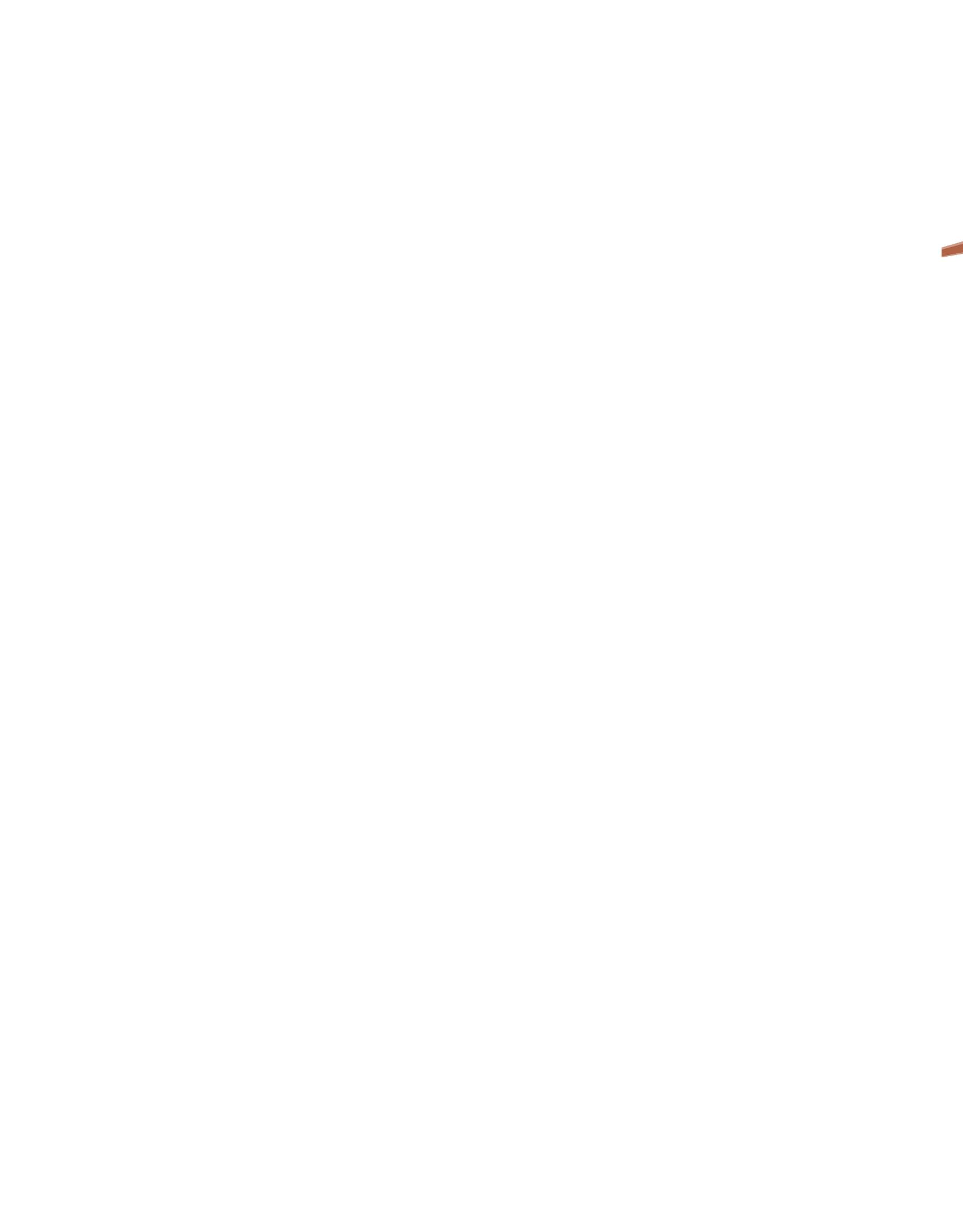
Investigador y consultor en gobierno urbano

metafora_99@yahoo.com

<https://doi.org/10.21789/24222704.1363>

¹⁰ Un eufemismo de la época para referirse a ‘pobre’, que se confundía también con las clases trabajadoras, éste muy revelador porque en el afán de ser elegantes supone que lo que hace un gerente no clasifica como trabajo.





Puertos y ciudades del Atlántico medio: análisis comparado entre Salvador de Bahía (Brasil) y Las Palmas de Gran Canaria (España)

Ports and cities in Middle Atlantic: Salvador da Bahia (Brasil) & Las Palmas de Gran Canaria, a comparative analysis

Alejandro González Morales

Doctor en Geografía de la Universidad de La Laguna
Docente titular de la Universidad de Las Palmas Gran Canaria, España
<https://orcid.org/0000-0002-2659-9678>
alejandro.gonzalez@ulpgc.es

Antonio A. Ramón Ojeda

Doctor en Geografía de la Universidad de Las Palmas Gran Canaria
Secretario de la Facultad de Geografía e Historia de la
Universidad de Las Palmas Gran Canaria, España
<https://orcid.org/0000-0002-4578-5185>
toni.ramon@ulpgc.es

Flavio Gonçalves dos Santos

Doctor en Historia de la Universidad Federal Fluminense
Profesor titular de la Universidad Estatal de Santa Cruz, Brasil
<https://orcid.org/0000-0003-4241-8870>
fgsantos@uesc.br

Fecha de recepción: 14 de febrero del 2018
Fecha de aceptación: 23 de marzo del 2018
Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: González Morales, A., Ramón Ojeda, A.A. y Gonçalves dos Santos, F. (2018). Puertos y ciudades del Atlántico medio: análisis comparado entre Salvador de Bahía (Brasil) y Las Palmas de Gran Canaria (España). *tiempo&economía*, 5(2), 17-40 doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1335>



RESUMEN

Este artículo aborda un estudio diacrónico y comparativo entre dos ciudades atlánticas: Salvador de Bahía, Brasil, y Las Palmas de Gran Canaria, España, analizando su reciente transformación. Se estudia la evolución de ambas ciudades en relación con sus respectivos puertos y se establecen las concordancias y diferencias existentes en ambos procesos. El análisis comparativo aborda la geografía de cada ciudad, tanto como el origen y desarrollo portuario y urbano, para concluir que ambos espacios han seguido procesos similares de desarrollo, pero con etapas y casuísticas diferentes en cada caso.

Palabras clave: Puerto, ciudad, Salvador de Bahía, Las Palmas, transformación, historia económica

Códigos JEL: N90

ABSTRACT

This paper deals with a diachronic and comparative study between two Atlantic cities: Salvador da Bahia, Brazil, and Las Palmas de Gran Canaria, Spain, analysing their recent transformation. We study the evolution of both cities in relation to their respective ports and the concordance and differences existing in both processes. The comparative analysis addresses the geography of each city, as well as the origin and development of the port and urban areas. Although with logical differences, both spaces seem to have gone through similar processes of development, although the causes and results differ from case to case.

Keywords: Port, city, Salvador da Bahia, Las Palmas, transformation, economic history

JEL Codes: N90

Introducción

El presente artículo tiene por objeto comparar dos espacios urbano-portuarios de dos orillas del Océano Atlántico: Salvador de Bahía en la costa noreste de Brasil, con una población de 2.675.656, según el censo de 2010 (estimada en 2.953.986 en 2017, según IBGE) y una superficie municipal de 706799 km²; y Las Palmas de Gran Canaria, espacio insular en la costa noreste del continente africano, con una población de 378.998 habitantes, en un municipio de 100 km² (ISTAC, 2017) (figura 1).

Nuestra premisa de partida es que ambos espacios a pesar de ser muy dispares en extensión, población y condiciones naturales, tienen aspectos comunes asociados a su condición de ciudades portuarias. En este sentido, partiendo de un planteamiento diacrónico analizamos los desarrollos de los respectivos puertos en relación con las tramas urbanas conexas y cómo este proceso ha contribuido a conformar la realidad histórico-geográfica actual.

En ambos casos se ha producido un crecimiento de la ciudad en detrimento del recinto portuario, aun habiendo actuado éste inicialmente como dinamizador del crecimiento urbano. Ambos puertos experimentan una transformación de sus viejas estructuras dentro de un proceso que podemos calificar de “terciarización” y que afecta especialmente al espacio de confluencia del puerto con la ciudad. Esto supuso la necesidad de buscar nuevos emplazamientos para las infraestructuras portuarias, pero también posibilitó que esos espacios liberados fueran ocupados por la ciudad con nuevas funciones para los mismos. Se produce pues un cambio sustancial de usos que hacen del puerto una realidad geográfica mucho más integrada en la trama urbana.

Figura 1. Mapa de localización de Salvador de Bahía y Las Palmas de Gran Canaria



Podemos afirmar que en ambos casos se ha producido un proceso similar de terciarización y urbanización creciente, de deslocalización y traslado de las actividades industriales y logísticas, aunque lógicamente con fases o etapas distintas y con resultados diferentes.

En el caso brasileño la industrialización ha sido la principal causa de los cambios recientes, hasta el punto que ha obligado a construir un nuevo puerto lejos del histórico de Salvador de Bahía (Aratu, 20 km al norte). El desarrollo inicial del viejo puerto se debió principalmente a la producción de caña de azúcar y el comercio de esclavos, dinámica que se mantuvo hasta el siglo XIX. En 1869 se aprobó el Decreto Imperial que supone un espaldarazo importante al desarrollo moderno del puerto de Salvador de Bahía, si bien hay que esperar a 1923 para observar las primeras grandes inversiones que supondrán la transformación y modernización de los muelles, tinglados, almacenes e infraestructuras portuarias (Santos, 2013). Por último, fue a partir de la década de 1960 con la instalación de la industria petroquímica (Petrobras), que se trasladó la infraestructura hacia el interior de la bahía y se impulsó el nuevo puerto industrial junto a la base naval de Aratu, conectado a Salvador de Bahía mediante una dinámica autopista.

En cuanto a Las Palmas (cuyo nombre oficial es Las Palmas de Gran Canaria), la ciudad también se desarrolló por la industria de la caña de azúcar, pero al contrario que en Salvador, el comercio de esclavos tuvo poca importancia. Además, ninguna de estas actividades justificaron inversiones en infraestructuras portuarias, pues estas se emprendieron a finales del siglo XVIII, cuando hacía mucho habían desaparecido los cañaverales (Lobo, 1993) y la actividad se centraba en el comercio con América y Europa.

El muelle Las Palmas, el primero que tuvo la ciudad, se construyó a finales del siglo XVIII junto al barrio histórico de Triana. Sin embargo, fue una obra mal planificada e inoperativa, especialmente con temporales del sur. Por este motivo, en 1883 se inician las obras de los nuevos muelles de La Luz y de Santa Catalina, emplazados en esta ocasión en la zona abrigada de la Bahía de La Isleta, 5 km al norte de los barrios históricos. El puerto creció y con él la ciudad, generando un espacio tensionado en el que esta última acabó imponiéndose ocupando progresivamente antiguas y obsoletas zonas portuarias –desde 1970–, desplazando así al puerto hacia el noreste, o lo que es lo mismo, hacia La Isleta y la Península del Nido. Se construyeron allí los diques Reina Sofía y Nelson Mandela que conforman la dársena exterior del actual puerto, completamente separada de la ciudad (González y Ramón, 2017). Tras este crecimiento portuario el espacio de unión entre la ciudad y el puerto se fue transformando, resultado de un proceso de terciarización que también observamos en Salvador de Bahía.

Por tanto y como se podrá comprobar, existen similitudes en la configuración de ambos puertos y también de sus espacios urbanos anexos. En ambos casos existe una Ciudad Baja (Cidade Baixa), que entra en contacto con el puerto, y una Ciudad Alta (Cidade Alta) que resulta de la expansión urbana al colonizar los relieves próximos al mar. El desarrollo sigue etapas similares, pero con periodización diferente. Igualmente en ambas ciudades se han dado procesos similares de planificación y distribución de usos, de manera que las actividades más molestas y difícilmente integrables en la trama urbana han sido desplazadas a emplazamientos alejados de la ciudad, Aratu en el caso brasileño, y las dársenas exteriores de los diques Reina Sofía y Nelson Mandela, en el caso canario. Por otra parte, este proceso obedece a una planificación integral de las infraestructuras portuarias, donde la presencia urbana acaba por

imponerse e incluso arrebatarle al puerto terrenos que son transformados en un espacio para la ciudadanía. (González y Ramón, 2016). En el entorno de estos nuevos espacios portuarios se están reproduciendo las mayores infraestructuras urbanas que ligan al puerto y la ciudad (en el caso de Las Palmas de Gran Canaria: el acuario, el centro comercial El Muelle, el intercambiador de transporte y la zona de ocio del entorno del parque Santa Catalina); mientras que en el entorno del puerto de cruceros brasileño se establece una zona de ocio y turismo en el entorno del Pelourinho y el Mercado Modelo –en el predio de la antigua Aduana–, una marina, restaurantes, aparcamientos y espacios de festivales y festejos en las zonas de los antiguos almacenes.

Metodología

El presente estudio tiene tanto una perspectiva geográfica como una orientación histórica, y analiza de manera diacrónica y comparada procesos similares en relación con el espacio urbano-portuario de las ciudades de Salvador de Bahía y Las Palmas de Gran Canaria.

Se incorpora además una visión urbanística donde entra el análisis descriptivo del origen y desarrollo de los puertos y su influencia recíproca con las respectivas tramas urbanas. Dentro de la abundante bibliografía de estudios que abordan esta temática, existe una línea de trabajo específicamente orientada a analizar las relaciones entre el puerto y la ciudad (Hayuth, 1989; Hoyle, 1994; Gómez y Grindlay, 1998; Casariego et al., 1999; Rowe et al., 2001; Martín, 2001, etc.), donde con frecuencia se analizan los usos y funciones de ambas realidades geográficas y su espacio de confluencia, incluso la incidencia ambiental de dicha relación y los procesos de cambio. También comienza a ser cada vez más frecuente hallar estudios que abordan el “terciario portuario” (Delgado, 1998; Delgado et al., 2007), dentro de un proceso que nosotros hemos preferido denominar “de terciarización”.

El hecho significativo es que la relación entre el puerto y la ciudad ha ido evolucionando con el paso del tiempo, de ahí la justificación de un análisis diacrónico. También es notorio que el diálogo entre ambas realidades ha estado circunscrito, por una parte a los objetivos e intereses principales de cada uno; y por otra, a una evolución en la forma de entender la planificación, de manera que de una etapa inicial en la que primaba esencialmente el carácter comercial, logístico y de movilidad propio de las infraestructuras portuarias, se ha pasado a una etapa más reciente en la que el puerto es concebido –léase, planificado– con una mayor integración respecto a su entorno, donde destacan las actividades terciarias.

Estas premisas constituyen las hipótesis de trabajo del presente estudio. Con el fin de realizar el citado análisis se ha procedido a recrear la evolución y el crecimiento de las obras del puerto, así como la expansión de la ciudad, a partir de la documentación a la que hemos tenido acceso. Para ello se ha recurrido a fuentes básicas como son el archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, la Oficina de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Museo Canario, fondo cartográfico y fotografías aéreas del Departamento de Geografía de la ULPGC, fondo fotográfico de la Fedac y Archivo Histórico Provincial de Las Palmas. En la documentación referente al caso brasileño destacan el fondo documental del Arquivo Público do Estado de Bahia; la Biblioteca Pública del mencionado Estado; el Arquivo do Ministério da Fazenda en Rio de Janeiro y el Centro de Documentação Informação da Companhia de Docas do Estado da Bahia. Nos apoyamos en documentación cartográfica y fotográfica,



complementada también con documentos de planeamiento, correspondencia oficial, y documentos de expedientes de tramitación de mercancías.

También resultan de interés para conocimiento del proceso general de desarrollo del puerto y la ciudad publicaciones de investigadores como Martín (2001, 2007), Rosado (1983), Herrera (1984, 2008); Cáceres (2011); Casariego y Guerra (1999) y Moreno (2015), quienes estudian ambas ciudades desde una perspectiva histórica. Además, también se han empleado imágenes del Mando Aéreo de Canarias, publicadas por Medina (1996), que nos han resultado muy útiles para analizar el proceso conjunto de transformación del litoral, el puerto y la ciudad, así como la recopilación cartográfica de la obra de Tous Melián (Melián y Herrera, 1995), donde encontramos mapas históricos que ilustran los cambios acontecidos en la ciudad.

Finalmente, se han puesto en relación ambos casos estudiados con el fin de establecer similitudes y diferencias en lo que entendemos como un proceso general concordante pero no coetáneo.

El medio Natural de Salvador de Bahía y de Las Palmas de Gran Canaria

El emplazamiento geográfico de ambos ámbitos de estudios, así como las características de sus respectivos litorales, son diferentes entre sí. Salvador de Bahía se ubica en la desembocadura del estuario de los ríos Paraguaçu y Jacuípe, en la Baía de Todos os Santos, de donde adopta su nombre; mientras que Las Palmas de Gran Canaria lo hace al norte de la isla de Gran Canaria, junto a la Bahía de la Luz, en un litoral abierto al este, pero parcialmente abrigado por la presencia de La Isleta.

El litoral de Salvador corresponde a una litología calcárea que da lugar a una morfología predominantemente llana, donde las playas y manglares son la nota dominante. Desde la Barra, al sur de la extensa lengua de tierra donde se asienta la ciudad y el puerto viejo, hasta el nuevo puerto industrial, y también base naval, de Aratu, 20 km al norte, encontramos una costa quebrada, con penínsulas y ensenadas que se abren hacia el noroeste. Los relieves son bajos (no más de 70 m), apenas promontorios de escasa altitud que se disponen en sentido noreste-suroeste paralelos a la costa. En la zona vieja de la ciudad (Praça Municipal, Praça da Sé, Pelourinho y Comercio), donde se encuentra el antiguo puerto, la plataforma litoral es estrecha y el terreno asciende rápidamente hasta los 60-70 metros de altitud (Cidade Alta), limitando por tanto el crecimiento y expansión del puerto hacia naciente. Desde el punto de vista fisiográfico, de sur a norte podemos diferenciar las siguientes unidades:

1. Playas y manglares con escasas obras portuarias (sólo algunos pantalanes privados) entre Farol da Barra, en el extremo sur, hasta el muelle deportivo de Baía Marina.
2. Espacio portuario y por tanto litoral antropizado, que se extiende hasta la playa de Calçada, inicio de la península de Ribeira.
3. Península de Ribeira, Baía de Itapajipe y promontorio de Plataforma y Periperi, donde alternan las playas de arenas organógenas (Ribeira), tramos de costa de manglares y zonas urbanas (Itapajipe) y la combinación de ambos, esto es, manglares, playas y espacios residenciales (Plataforma y Periperi).

4. Península y Bahía de Aratu, donde en costas opuestas y muy próximas se despliega la base naval y el puerto de Aratu, alternando con tramos de costa natural y escasa urbanización fuera del ámbito portuario.

En el caso del puerto canario y su ciudad, el litoral es volcánico y se encuentra orientado a naciente, y no a poniente como el de Salvador de Bahía. La ciudad se extiende paralela a la costa a lo largo de casi 9 kilómetros, donde podemos distinguir las siguientes zonas:

1. La Isleta, que se caracteriza por su costa irregular, en algunos tramos de acantilado bajo y muy quebrada con numerosos salientes y rompientes. Completamente transformada por obras portuarias y espacios urbanos.
2. La zona intermedia la ocupa un tómbolo (istmo de Guanarteme, entre las playas de Alcaravaneras y Las Canteras), resultando por tanto una costa baja y arenosa, aunque contaba con algunos salientes lávicos y arrecifes rocosos, todo lo cual ha desaparecido bajo la ciudad, la base naval y el muelle Santa Catalina. Sólo permanece la Playa de las Alcaravaneras y Las Canteras (antes llamada del Arrecife).
3. Al sur se encuentra la plataforma litoral, donde originariamente se fundó y desarrolló la ciudad vieja (casco histórico) y el primer muelle (muelle de Las Palmas, hoy desaparecido). Como en el caso de Salvador de Bahía, también aquí la ciudad se encuentra abrigada hacia el lado de tierra por un relieve paralelo a la costa y de una altitud media que ronda los 80 metros. Todo este litoral ha quedado sepultado por el puerto y la Avenida Marítima (González y Ramón, 2017).

Los procesos de cambio en el puerto y la ciudad

Los procesos de cambio en el puerto de Salvador de Bahía y Aratu

La génesis de lo que hoy podemos llamar sistema portuario bahiano se materializó bajo la hegemonía del Puerto de Salvador, que a su vez surgió y se estructuró bajo la égida de la explotación colonial y del monocultivo esclavista a lo largo de los siglos xvi al xix. Durante ese periodo puerto y ciudad mantuvieron una “estrecha relación espacial y funcional”, algo característico, según Hoyle (1997) de aquellos puertos naturales situados en bahías abrigadas donde desemboca algún río.

Salvador fue el principal puerto brasileño hasta el siglo xviii, cuando la capital se trasladó a Río de Janeiro, alzándose este último con la primacía de los tráficos portuarios del país (Lapa, 1968; Honorato, 1983). A pesar de ello el puerto bahiano mantuvo un intenso movimiento comercial, impulsado sobre todo por el tráfico negrero, hasta mediados del siglo xix, cuando comienza su declive en el contexto nacional tras la segunda revolución industrial (Santos, 2013).



Figura 2. Zona Portuaria de Salvador, según Carlos Weyll (1851)

Fuente: Mapa Topographica da Cidade de S. Salvador e seus subúrbios, por Carlos Augusto Weyll, publicada por Ferb. Gloker, impressa em Stuttgart por Fr. Malté. Acervo Cartográfico da Biblioteca Nacional do Brasil

La zona portuaria de Salvador, alrededor de 1851 (figura 2), estaba comprimida en una estrecha franja de tierra, que se extendía desde el Arsenal de la Marina hasta Agua de Meninos. En esta región se concentraba buena parte de los sectores responsables del abastecimiento de la ciudad, como las casas comerciales, con sus “trapiches”. (almacenes), así como algunas administraciones públicas (Aduana e Inspección Sanitaria, entre otras) (Honorato y Mantuano, 2015). Esta zona dispuso de abundante fuerza de trabajo gracias a los esclavos y a los libertos. Se trata de un espacio de pequeños comercios y de servicios, y constituyó el auténtico motor y corazón de la ciudad. En otras palabras, el puerto fue el que permitió el desarrollo urbano, social y económico de Salvador de Bahía.

La plaza comercial de Salvador, hasta principios del siglo xx, apenas experimenta cambios, y continúa siendo principalmente una zona comercial portuaria. El puerto de Salvador hasta finales del siglo xix presentaba 35 trapiches y almacenes, asociados a once muelles o *cais* (Rosado, 1983).

Según Moreno (2015, p. 125), “comerciantes, trampistas, agricultores y otros que representaban el gran capital bahiano fueron los pioneros en la fundación de la Associação Comercial da Bahia”. Esta asociación será el germen del desarrollo comercial y, a pesar de que en sus estatutos se prohíbe la participación política directa, se constituirán en una fuerza política de primer orden, siendo decisivos en el desarrollo del puerto y de la ciudad.

En 1869, con la Ley de Modernización de los Puertos, los segmentos económicos *soteropolitanos*¹ impulsaron importantes mejoras en las infraestructuras y en el calado del puerto.

1 Gentilicio para los naturales de Salvador de Bahía.

Entre 1854 y 1923 el “carácter fragmentado de la zona portuaria, que pertenecía tanto a particulares y al Estado” desencadena una serie de conflictos que paralizan las inversiones (Rosado, 1983, p. 36).

Las obras de modernización se iniciaron en el año 1906, después de un largo periodo de espera. Según la cronología de Rosado, la primera etapa comenzó con las reivindicaciones de 1854 y terminó en 1891 cuando la *Companhia Docas e Melhoramentos da Bahia* coloca las amarras en el puerto.

La segunda fase, que se inició en 1891, fue también de escaso crecimiento y estuvo propiciada por los frecuentes aplazamientos que retrasaron las obras de modernización hasta 1906. Se tardó unos siete años en inaugurar los primeros almacenes y los primeros 360 metros de muelle. La última etapa concluyó en 1922 con la terminación de estas obras de mejora (Rosado, 1983, 2000).

La planificación de la ciudad siguió los patrones de la Comuna de París, en el sentido que se intentó reducir las zonas socialmente peligrosas en el entorno portuario.² La ciudad comenzó a crecer con criterios capitalistas y de mentalidad burguesa a partir del siglo xx.

La primera gran intervención se inició precisamente en la zona portuaria, con el relleno de un área de más de 5 kilómetros de extensión, de los cuáles aproximadamente 800 metros son de terreno ganado al mar, los que van desde la actual plaza Visconde de Cairu hasta el Jequitaia (actual barrio de la Calzada) (figura 3). El relleno se aprobó con el Decreto 4695 de 15 de febrero de 1871, que significó la primera concesión para la realización de las obras de mejora del puerto de Salvador.

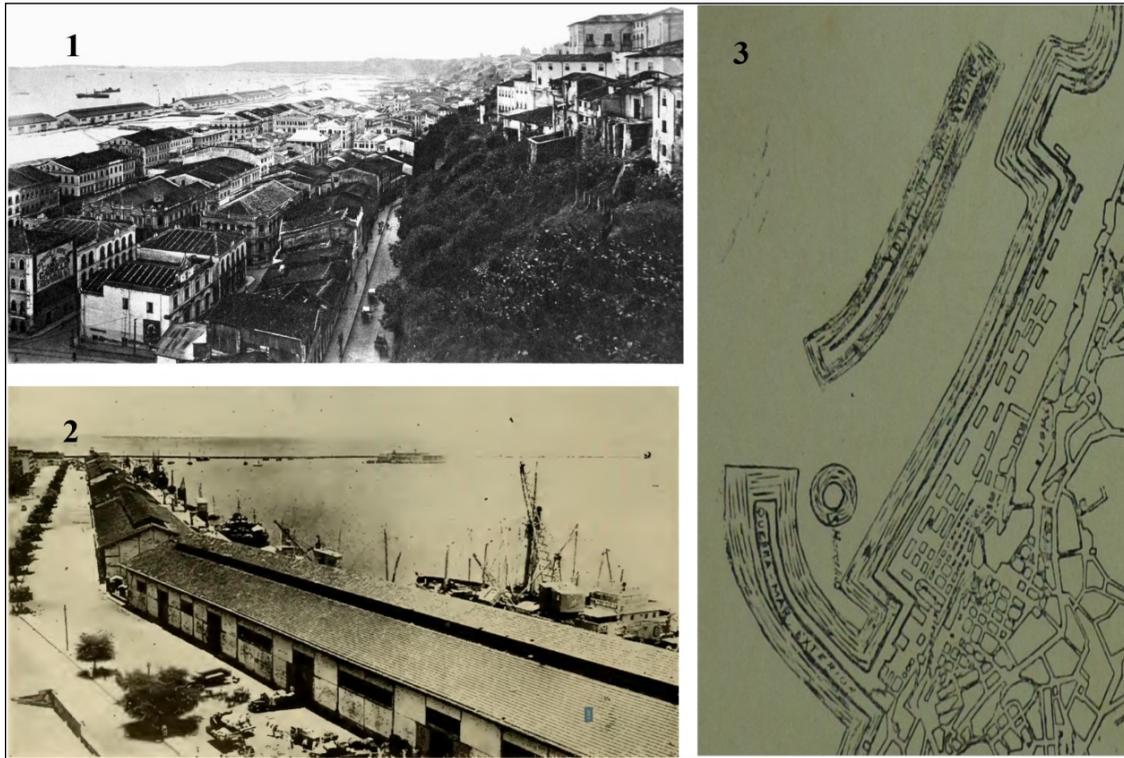
Fueron muchos los retrasos y la normatividad que afectaron las obras de mejora del Puerto de Salvador, así como los concesionarios que las asumieron, sin que finalmente pudieran llevarse a cabo por las razones ya esgrimidas. Por fin, el 6 de junio de 1905 (Decreto 5.550), se renueva el contrato de la Compañía Internacional de Docas y Mejoramientos de Brasil y las obras comenzarían al año siguiente.

En 1913, año de su inauguración oficial, el Puerto de Salvador ya estaba en plena actividad y la renta que generaba inició un proceso de crecimiento constante. Sin embargo, las obras aún no estaban plenamente concluidas, aunque a finales de 1920 las características de la zona portuaria de Salvador ya eran completamente distintas en relación al puerto de 1850 y los cambios manifiestos con respecto al siglo xix.

Paralelamente a este crecimiento, la ciudad fue ocupando las áreas creadas por el puerto, lo que a su vez propicia la creación de nuevos *cais* y zonas de infraestructuras portuarias. Se establecen en esta zona de la Ciudad Baja: bancos, casas comerciales y organismos públicos, como la Agencia Central de Correos, el Cuartel de Infantería de Marina y el Instituto del Cacao. Asimismo, también aumentaron las vías de circulación para el creciente flujo de automóviles desde y hacia el puerto. Con el aumento del flujo de automóviles y la incorporación de autobuses al servicio de transporte público colectivo, la Avenida de Francia se convirtió en una importante vía de comunicación y de estructuración y vertebración de la ciudad.

2 En el caso de Salvador, por clases peligrosas se entendían además de los pobres, desocupados y excluidos sociales, los esclavos y ex-esclavos, ya que el país se encontraba en el umbral de la abolición definitiva de la esclavitud legal a finales del XIX.



Figura 3. Evolución de la zona portuaria de Salvador de Bahía

Pie de fotos: (1) Vista panorámica de la *Cidade Baixa*, donde destacan los terrenos ganados al mar en 1917 – Fuente: Colección da BPEB; (2) Zona portuaria de Salvador en 1928. (Sampaio, 1928): Indicador e Guia Prático da Cidade de Salvador. Tipografia Barbosa & Cia. Salvador; (3) Aspecto parcial del *Caís* del puerto de Salvador en 1940 (Revista Fiscal da Bahia, 1949: XX).

El proceso de urbanización continuó durante el siglo xx ocupando e integrando a la red urbana las regiones más alejadas del litoral, incluyendo la Ciudad Alta, de modo que la urbe crecía sin ocupar la zona portuaria. Se desarrollaron de forma paralela espacio portuario y urbano sin restarse protagonismo, pues las disponibilidades de terreno lo permitían.

Después del final de la Segunda Guerra Mundial (1945), se tomaron numerosas medidas para mejorar las condiciones de operatividad del puerto *soteropolitano*, con el fin de adecuar las infraestructuras a las nuevas exigencias que el escenario posguerra imponía. En esta época se intensificaron los conflictos entre el espacio portuario y su área urbana próxima debido al aumento del parque automovilístico y también de los vehículos de tracción animal. Los primeros fueron ganando cada vez más importancia sobre los segundos. Este proceso propició que la categoría de tracción animal acabara desapareciendo entre 1950 y 1970 (Santos, 2015).

La economía de Bahía a mediados del siglo xx seguía dependiendo de los productos agrícolas. Sin embargo, el inicio de la explotación de petróleo en la Baía de Todos os Santos, en 1939, y la construcción de la refinería de Petróleo de Mataripe, en la Región Metropolitana de Salvador, en 1949, impulsó una potente industrialización auspiciada desde el Estado con capitales públicos. La construcción del Centro Industrial de Aratu, en 1967 y los estudios para la implantación del primer Polo Petroquímico de Bahía, marcaron el inicio de la construcción del Puerto de Aratu, ubicado en la ensenada del Caboto.

El nuevo puerto también fue impulsado por un proyecto nacional desarrollista para dar soporte y cobertura al complejo industrial que se estableció en la región metropolitana de Salvador. Pensado inicialmente como un puerto privado de la Siderúrgica de Bahía, su proyecto evoluciona en el sentido de atender tanto al Centro Industrial de Aratu, como posteriormente al Polo Petroquímico de Bahía, que se instaló en la región de los municipios de Camaçari y Dias d'Ávila.

De modo distinto al caso canario, la asignación de actividades industriales y de movimiento de vehículos con cargas pesadas o con mercancías insalubres, que tenía como destino u origen el puerto, fueron desplazadas a otras áreas en la región metropolitana de Salvador de Bahía. En la tabla 1 es posible percibir que el Puerto de Aratu a partir de la década de 1980 asume el liderazgo en el movimiento de embarcaciones y volumen de cargas en relación al Puerto de Salvador. El incremento de buques y de mercancías en cierto modo sólo fue posible gracias a la construcción del nuevo puerto, pues de otro modo la ciudad de Salvador no habría podido soportar tal flujo de salidas y llegadas al Puerto.

Tabla 1. Movimiento de buques y mercancías. Puerto de Salvador de Bahía, 1950-2000

	Salvador		Aratu			Salvador		Aratu	
	Buques	Tm	Buques	Tm		Buques	Tm	Buques	Tm
1950	2341	6565000	-	-	1980	1629	2879000	884	5494000
1960	1444	4866000	-	-	1990	843	1438874	843	1438874
1970	864	552249	-	-	2000	736	1992000	489	18943000

Fuente: Anuário Estatístico do Brasil.

En (<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=720> [consultado 21/3/18])

Este factor ayudó a reducir las tensiones del Puerto de Salvador con su ciudad, especialmente porque se produce una especialización por zonas y se libera suelo para nuevos usos urbanos terciarios. En Salvador quedaron las cargas generales y de movimiento de pasajeros, incluidos los cruceros; mientras en Aratu se localizaron los graneles líquidos (sobre todo petróleo) y los sólidos.

Entre 1970 y 1980 la zona histórica cercana al ámbito portuario de Salvador experimenta una decadencia que supone el traslado del centro de negocios y administrativo de la zona del Pelourinho, Taboão, Praça Municipal y Praça da Sé, hacia la nueva centralidad urbana ubicada en la zona de Iguatemi, Avenida Tancredo Neves y el "Centro Administrativo da Bahia" (CAB), situado en Avenida Paralela.

Asimismo, en la década de 1990, empezó el proceso de restauración de esta área próxima al "Centro Histórico", con desarrollo de la industria turística. Se cambia la función habitacional y de residencia por otra de ocio y servicios turísticos basados en el patrimonio cultural de la ciudad.



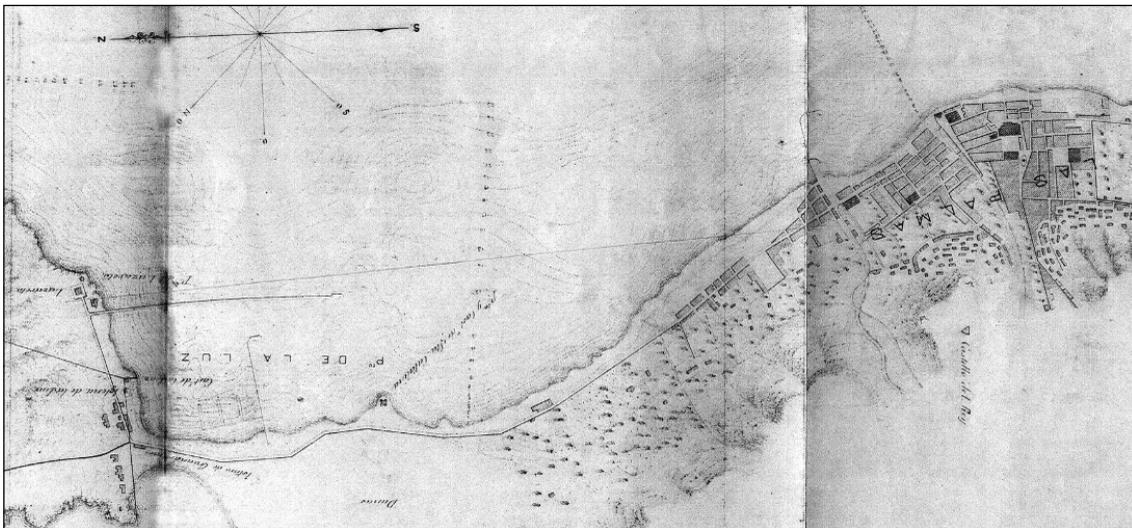
La obsolescencia de la infraestructura portuaria construida a principios del siglo xx se modifica por las mejoras turísticas con empresas especializadas en servicios terciarios. Con todo, esta zona sigue presentando bastantes problemas de tráfico, tanto terrestre como marítimo, esto último debido al escaso calado del puerto. Algunos de estos problemas como el tráfico rodado y la competencia entre el desarrollo urbano de la ciudad y el puerto también se presentarán en Las Palmas de Gran Canaria.

Los procesos de cambio en el puerto de La Luz y Las Palmas

El puerto de La Luz en la Bahía de La Isleta empieza a fraguarse tras la declaración de Puerto Franco (Decreto del 11 de julio de 1852) y, sobre todo, tras la aprobación en 1881 de una ley estatal que lo clasifica entre los puertos de Refugio, facilitando de esta manera la inversión del Estado en las obras. Estas se realizarían en 1883 según proyecto de Juan de León y Castillo y contarían con un presupuesto inicial de 8.739.675,70 pesetas.

En 20 años se construyeron dos diques: el de La Luz (de norte a sur, 1.240 m) y el Santa Catalina (de poniente a naciente, 600 m). El de La Luz arranca en las inmediaciones del Castillo homónimo, mientras el de Santa Catalina lo hace unos 1.000 m al sur, y frente al lugar donde más tarde se emplazarían las casas comerciales inglesas de Elder y Miller y el Parque Santa Catalina.

Figura 4. Plano del proyecto del puerto de La Luz y Muelle Santa Catalina (1882)



Fuente: Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

La construcción del nuevo muelle de La Luz en La Isleta (figura 4) supondrá el declive definitivo del muelle viejo existente hasta ese momento (Muelle de Las Palmas). Este había sido construido junto a la ciudad decimonónica, en las proximidades del actual Parque de San Telmo, donde a partir del traslado a La Isleta sólo permanecerán algunos carpinteros de ribera.

El muelle de La Luz, al contrario que el de Las Palmas, tuvo un desarrollo rápido y un gran dinamismo comercial, llegando incluso a suponer una revitalización económica muy importante para la ciudad durante la etapa de construcción. Esta atrajo trabajadores procedentes de otras localidades de Gran Canaria, y también de Lanzarote y Fuerteventura, que se asentaron en terrenos de La Isleta, creando un nuevo núcleo de población, El Puerto, que aparece como entidad independiente en los Nomenclátors de comienzos del siglo xx hasta 1940, cuando es anexo a Las Palmas (Nomenclátors, 1900-1940).

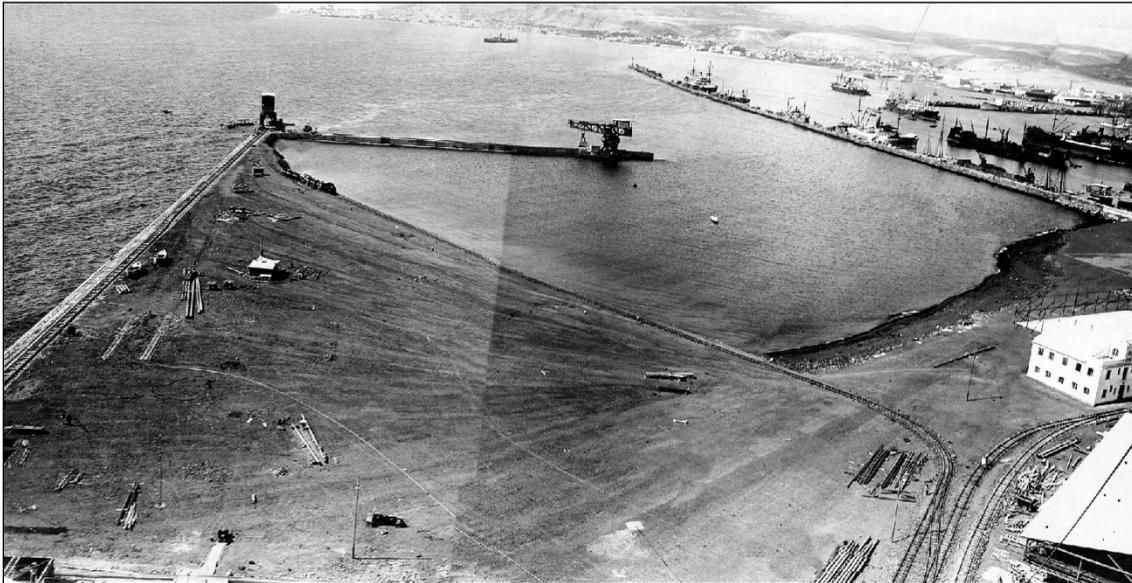
La primera función del puerto fue la de dar abrigo y servicios a los buques de tránsito con mercancías para África y América y permitir la unión con el resto del Archipiélago, sobre todo con la provincia oriental. Desde finales del xix comenzaron a hacer escala en la isla los trasatlánticos que unían la península con Cuba y Puerto Rico, atracando en la Bahía de La Luz (Cirilo, 2003). De forma paralela continuaron las obras de ampliación del muelle Santa Catalina, desde donde empezaron a operar los correillos, que unían el puerto de La Luz con los de Puerto del Rosario, en Fuerteventura, y Arrecife, en Lanzarote. En 1903 las obras estaban terminadas y en 1905 se entregaron a la nueva Junta de Obras de los Puertos de La Luz y de Las Palmas.

Con el incremento paulatino de los buques a vapor, el puerto experimentó un notable desarrollo, convirtiéndose en una base de aprovisionamiento de carbón para las flotas inglesas, alemanas y francesas que operaban con África y América. Durante el primer tercio del siglo xx el puerto de la Luz compitió con el de Mindelo en San Vicente (Cabo Verde). Esto supuso que la zona de ribera entre el Castillo de La Luz y el Muelle de Santa Catalina fuera colmatándose con tinglados portuarios y almacenes para guardar el combustible y otros productos con que abastecer las flotas (Cáceres, 2011).

En torno a 1910 ambos diques y los muelles de ribera presentaban un estado de ejecución notable, incluso se había mejorado el suministro de agua a buques y se dragaron determinadas zonas de la bahía (Martín, 2001; Laforet, 2003). La primera conflagración mundial propició un descenso en los tráficos y en las construcciones de infraestructuras (así se recoge en la memoria del Plan General de Servicios del Puerto de 1916). Terminada la contienda empezó el momento álgido de instalación de compañías extranjeras al abrigo del comercio y del carbón. En la década de 1920 se contaban entre estas empresas: Miller y Cía; The Gran Canary Coaling y Cía; Woermann Linie (alemana); Blandy Brothers y Cía; Cory Brothers; Wilson and Sons y Cía; Compañía Carbonera de Las Palmas, Sociedad Limitada (española) e Hijos de Juan Rodríguez Quegles, entre otras (Archivo de concesiones, Autoridad Portuaria; Herrera, 1984, 2008). Esto supuso la expansión tanto del puerto, como de la ciudad, que comenzó a crecer hacia el norte con los barrios de Arenales, Ciudad Jardín y Alcaravaneras (Delgado, 1992).

En 1914, la Real Orden del 3 de junio reguló el encargo de un nuevo Plan General de Ampliación del Puerto de La Luz, y en 1916 accedió al cargo de ingeniero del puerto Jaime Ramonell Obrador, quien planteó el crecimiento del dique exterior (figura 5) y una vía litoral de servicio junto a la costa para unir Santa Catalina con San Telmo. Esta vía sería crucial para la expansión de la ciudad hacia el norte.



Figura 5. Estado de las obras del muelle (1925). Ampliación de dique exterior y explanada

Fuente: Colección privada. Pepe Medina

Tras la Primera Guerra Mundial se inició una etapa de cambios en el muelle de Santa Catalina y el puerto de refugio de La Luz. Se distinguen dos periodos bien distintos: el primero corresponde a los años de entreguerras (1919-1936); mientras el segundo abarca la etapa franquista autárquica (1936-1959) y finaliza con la aprobación del Plan de Estabilización de Ullastres, en este último año. Durante este periodo se redactaron cuatro proyectos de ampliación portuaria (Acedo, Artiles y Rodríguez Rodas, en 1927; Plan Conesa, 1937, Plan Morales, 1947 y Plan Picó, 1954. Ver tabla 2) y, justo al finalizar el periodo, uno más, el Plan General de Ordenación del Puerto de La Luz de Granda Villar de 1960-62. Coincidiendo precisamente con el Plan de Estabilización de Ullastres, a principios de los 60 se redactó el Plan Canarias, germen del futuro puerto del siglo XXI, pues de sus premisas parte la idea de extender el crecimiento portuario hacia las dársenas exteriores, lo que supondrá un enorme salto cualitativo y cuantitativo. Éste se concreta con el Plan General de Ordenación y Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas y anteproyecto de la Dársena Exterior-Primera fase o Plan Viguera (1964).

De esta manera, en 1927 se aprobó un proyecto reformado de nuevo dique de abrigo para La Luz del ingeniero Rodríguez Rodas. El dique se prolongó hasta los 2.603 m, ganándose una dársena de 180 has y añadiéndose varios muelles de ribera y explanadas. Estas obras las realizó un consorcio formado por dos compañías: la española Compañía Metropolitana de Barcelona S.A. y la holandesa Nederlandsche Matschappy voor Havenwerken (Memoria del Puerto, 1927: 43). Fue una obra muy oportuna para los movimientos de tráfico de pasajeros y mercancías de años posteriores, aunque estos siempre se mostraron con altibajos (tabla 3). El presupuesto ascendió a 38.976.000 de pesetas y las obras finalizaron en 1935, cerrándose así la primera sub-etapa de este periodo.

Tabla 2. Relación de planes y proyectos portuarios de carácter general (1881-1991)³

1881. Proyecto de Juan de León y Castillo (copia en el Museo Canario).
1910. Plan de Mejoras del Puerto de La Luz (Suárez Galván).
1913. Modificado del proyecto por Suárez Galván y Carreras Irigorri.
1916. Plan General de Servicios del Puerto de La Luz (Ramonell Obrador).
1924-1927. Proyecto de rellenos del muelle General Primo de Rivera de Acedo, Artilles y Rodríguez Rodas.
1937. Plan de obras en el Puerto de La Luz o Plan Conesa
1947. Plan General de Ampliación del Puerto de La Luz (Morales)
1954. Plan de obras, instalaciones, material y medios auxiliares de La Luz o Plan Picó.
1960-62. Plan General de Ordenación del Puerto de La Luz de Granda (y Plan Canarias).
1964. Plan General de Ordenación y Obras de los Puertos de La Luz y Las Palmas y anteproyecto de la Dársena Exterior-Primera fase o Plan Vigueras.
1971. Plan de las obras de infraestructura del puerto o Plan Argenti Ulloa.
1982. Plan General de Actuación de Fernando Navarro Miñón.
1991. Plan Especial de la zona de servicio del Puerto de La Luz. José M ^a Hernández León.

Fuente: elaboración propia a partir del archivo de la Autoridad Portuaria

Tabla 3. Movimiento de buques y mercancías (Tm) en el Puerto de La Luz (1929-1936)

1929		1930		1931		1932	
Buques	Tm	Buques	Tm	Buques	Tm	Buques	Tm
6.070	9.095.728	5.890	8.433.234	5.986	9.422.708	5.804	9.492.674
1933		1934		1935		1936	
Buques	Tm	Buques	Tm	Buques	Tm	Buques	Tm
5.495	8.886.676	5.273	8.116.104	5.093	8.156.147	4.283	6.770.741

Fuente: Memoria del Puerto de La Luz y de Las Palmas. Años indicados

La construcción del muelle frutero Virgen del Pino, en 1935, representó el inicio de una segunda sub-etapa, que se prolongó hasta 1959 y que supondría la transformación del litoral al sur del muelle Santa Catalina (figura 6). El Plan de obras del puerto de Gregorio Pérez Conesa recoge el proyecto que fue culminado con prontitud, aunque enseguida este nuevo muelle acabó ocupado por el ramo de marina, convirtiéndose en Base Naval en diciembre de 1940⁴.

3 Se ha establecido esta fecha por ser un momento en el que la ciudad baja, en contacto con el puerto, se encuentra definitivamente consolidada.

4 OM de 12 de diciembre de 1940.



Al finalizar este período se realizó el Plan de Ampliación del puerto del ingeniero Pedro Morales Pleguezuelo, que ensanchaba el muelle de La Luz y recortaba su longitud.

Figura 6. La ciudad y el puerto en 1932, antes de la construcción de la Base Naval



Fuente: Colección privada. Pepe Medina

El cierre del Canal de Suez (Guerra árabe-israelí de 1956), favoreció el tráfico por el Puerto de La Luz, sobre todo de petroleros (Burriel, 1974) lo que supuso que se convirtiera en la gasolinera del Atlántico Medio, suministrando carburante a un tráfico creciente de buques. En esos años, el Puerto de La Luz tuvo que rivalizar con otros como Dakar y, en menor medida, también Santa Cruz de Tenerife, pues otros puertos de la región como Funchal, Casablanca y Mindelo se vieron escasamente favorecidos por esta coyuntura.

Otro factor de gran importancia fue la instalación en la Bahía de La Luz de las flotas pesqueras de Cuba, URSS, Japón, Taiwán, Corea del Sur, China, Malasia y Singapur, que establecieron su base de avituallamiento y arreglos navales. En 1952 se construyó el Muelle Pesquero y los frigoríficos, contribuyendo al desarrollo de esta actividad, que acabaría decayendo en los años 80. Respecto a la ciudad, en la década de 1950 tuvo lugar la construcción de la explanada de Cidemar, ampliación urbana hacia naciente ganando terrenos al mar entre el Parque San Telmo y el Guinguada, ocupando todo el frente del barrio histórico de Triana. El ayuntamiento gestionó el proyecto a través del arquitecto municipal, Secundino Zuazo, logrando los terrenos en concesión permanente.⁵

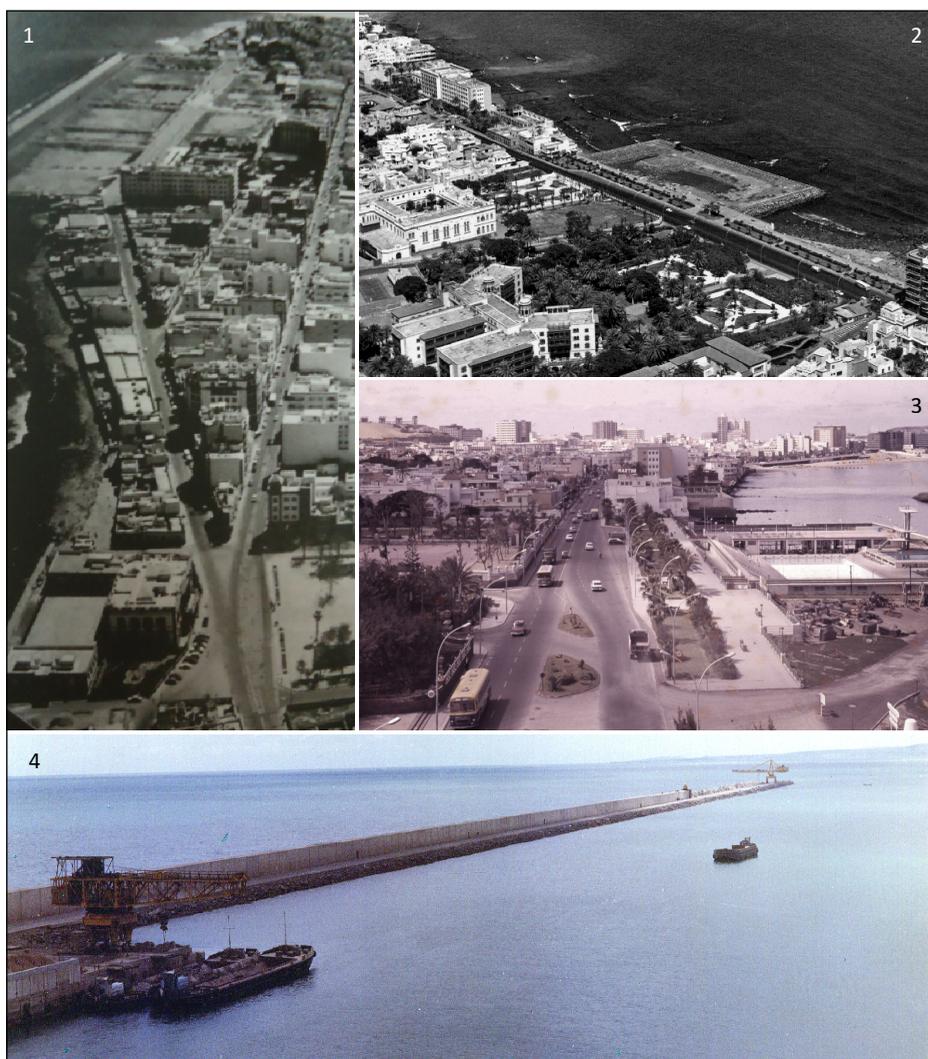
En 1966 se comenzó a construir el Dique Reina Sofía, que sufrió varias ampliaciones en años sucesivos, pues el frente marítimo se había colmatado de infraestructuras portuarias, algunas ya obsoletas. Se produjo entonces un cambio de paradigma en cuanto a la planificación puer-

⁵ Concesión nº 97. Proyecto dique y explanación Cidemar-Ensanche de Triana (autorizado por O.M. de 31 de diciembre de 1951).

to-ciudad, lográndose desde estos años una mayor integración de ambos espacios. La ciudad en los años sesenta emprende obras de gran envergadura como son la de ganar terreno al mar mediante explanadas hacia naciente (Cidemar, Avenida Marítima. Ver figura 7) y hacia el norte, donde se construyen las instalaciones industriales-comerciales de El Sebadal.

En 1972, mediante un proyecto del ingeniero Juan Argenti Ulloa, se construye la explanada de Astican (Astilleros Canarios) al abrigo del Dique Reina Sofía y de la trasera del muelle León y Castillo, que paulatinamente se irá convirtiendo en el futuro muelle de contenedores y acogerá las actividades industriales y logísticas.

Figura 7. La ciudad y el puerto en las décadas de 1950-60.
Explanadas ganadas al mar por la ciudad y construcción del dique exterior



Pie de foto: (1) Explanada de CIDEMAR, espacio urbano ganado al mar en la década de 1950; (2 y 3) Explanada para el Club Natación Metropole (obras, 1965; y recién terminado, 1968); Finalización del dique Reina Sofía (1972).
Fotografías facilitadas por Pepe Medina (Autoridad Portuaria de LPGC)

Con el traslado de las actividades más ruidosas y molestas y la construcción en la dársena exterior de Astican se propició que desaparecieran los tinglados de Repnaval del entorno del Muelle de Santa Catalina y que esta zona afrontase desde estos años una auténtica transformación. Aquí se instaló el muelle de cruceros y este espacio situado entre la base naval y el Muelle de La Luz está siendo integrado poco a poco en la ciudad mediante diferentes intervenciones: Centro Comercial El Muelle, Parque Islas Canarias, o el más reciente proyecto del acuario Poema del Mar.

Mientras el entorno del viejo muelle Santa Catalina acogía el tráfico de pasajeros y cruceristas, en estos mismos años la trasera del León y Castillo se convierte en muelle de contenedores (una nueva función del puerto), que tras una primera etapa muy competitiva y de rápido crecimiento, entró en crisis entre 2010 y 2015, aunque actualmente está repuntando. Sin embargo, la crisis que no se ha logrado superar ha sido la de la flota pesquera, sobre todo tras la pérdida de la colonia del Sáhara Occidental (1975), estando esta actividad en declive.

Figura 8. Recreación del estado del puerto y la ciudad: 1903, 1940, 1960 y 2000



Fuente: Reconstrucción a partir de datos del Archivo de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

La incorporación a la Unión Europea en 1986 y la consiguiente pérdida del REF (Régimen Económico y Fiscal, de 1972⁶) supuso también un varapalo al comercio de bazar (hoy prácticamente desaparecido) y al turismo urbano asociado al puerto de La Luz. En lo que va de siglo el crecimiento del puerto se ha producido hacia naciente, alejado de la ciudad, al tiempo que el tráfico de cruceros ha permitido una cierta reactivación comercial en el entorno próximo a los espacios residenciales. En este sentido, se observa entre los agentes sociales una nueva concepción del litoral urbano, acompañándose esta dinámica de un buen número de ideas y

6 Régimen fiscal diferenciado para Canarias con respecto al resto de España encaminado a promover el desarrollo económico y social del archipiélago.

proyectos para modificar el frente litoral en contacto con el puerto, tal como podemos ejemplificar por su calado mediático en el proyecto de la Gran Marina (Cáceres y Mirallave, 1996; Delgado, 1998; González y Armengol, 2006). La creación de una comisión Puerto-ciudad, formada por técnicos y responsables de ambas instituciones, ejemplifica el futuro planificado de una manera integral de este espacio de conexión entre el puerto y la trama urbana.

Figura 9. Estado actual del puerto y la ciudad



Fuente: Grafcan

Tras un largo proceso de desarrollo (figuras 8 y 9), asistimos en el siglo *xxi* a una nueva etapa en el crecimiento portuario, con una diversificación de funciones y una planificación orientada a alejar de la ciudad aquellas actividades que resultan más molestas, mientras que el frente marítimo portuario histórico experimenta una transformación profunda y pasa a integrarse con la ciudad, acogiendo actividades del sector terciario y convirtiéndose en espacio de ocio urbano y turístico.

Conclusiones

En el proceso de cambio de los puertos de La Luz y de Las Palmas, en Gran Canaria, y de Salvador de Bahía y Aratu, en Brasil, hay notables diferencias, tanto en lo concerniente al espacio físico como a las dimensiones superficiales de los espacios objetos de estudios. Las dos ciudades presentan como rasgo más característico y común una parte baja y otra alta, donde la evolución hacia la terciarización es el aspecto más destacado de ambas urbes. Asimismo, son importantes las diferencias entre ambos espacios en las diferentes etapas por las que han pasado estos puertos, pero también hay similitudes dignas de mención. En efecto, las etapas de los puertos brasileños y grancanario son fundamentalmente tres: antes de finales del siglo *xix* y comienzos del *xx*, en el que el puerto de Salvador se especializa en el comercio de esclavos y en las mercancías coloniales, sobre todo la caña de azúcar. En este mismo periodo en el puerto grancanario, esto es el de Las Palmas, pues el de La Luz se crea a finales del *xix*, también hay



un comercio de productos de exportación entre ellos la caña de azúcar, sin embargo el tráfico de esclavos no fue tan importante en relación a otros espacios geográficos del Atlántico. En ambos casos la ciudad y el puerto presentan crecimientos paralelos donde se ocupa la ribera marítima con el espacio portuario y la ciudad crece en su parte baja, para el caso grancanario; mientras en Salvador también el desarrollo urbano será homogéneo en ambas zonas, esto es en la parte alta y baja de la ciudad.

Una segunda etapa se produce a partir del siglo XIX y llega hasta mediados del siglo XX. En esta fase el puerto de Salvador de Bahía y el de La Luz experimentan una evolución también diferenciada, en el primer caso con motivo de la importancia que cobra Santos, Río de Janeiro y Pernambuco, el puerto de Salvador entra en una fase regresiva y las obras de modernización se ralentizan; por su parte el de La Luz, al abrigo del carbón experimentará un gran auge y más tarde también seguirá creciendo con la introducción de los combustibles fósiles. El dinamismo de la luz en esta etapa también está motivado por la pesca. En una primera sub-fase (1919-1936) de esta etapa, el crecimiento será escaso por las coyunturas económicas y sociopolíticas adversas. En la segunda sub-fase (1936-1959), sobre todo tras la segunda guerra mundial se producirá el mayor crecimiento de esta etapa, al finalizar la cual la parte baja de la ciudad queda prácticamente colmatada, y comenzará el crecimiento de los barrios de la Ciudad Alta. En cambio en Salvador ambos crecimientos (Ciudad Alta y Ciudad Baja) se dieron de forma paralela. Se ponen también los cimientos para la expansión de la ciudad ganando terreno al mar, aspecto de similar característica ocurre en Salvador de Bahía, donde se produce un ensanchamiento de la parte baja gracias a la expansión del frente marítimo.

Entre mediados del siglo XX y la actualidad se produce una evolución similar en ambos espacios, pues el puerto de Brasil incrementa el comercio de graneles y sobre todo de petróleo, con el un nuevo puerto (Aratu) que se construye lejos de la ciudad y se conecta con esta mediante autopista. En cambio, en La Luz se sigue construyendo infraestructura portuaria cerca de la ciudad, aunque ahora en una dársena exterior, es decir en ambas zonas crece el espacio portuario, aunque con estrategias distintas, pues en un lado se hace con infraestructuras lejos de la ciudad, mientras en el otro se sigue ganando terreno portuario en un avance hacia el norte que supone la ocupación de parte de La Isleta y de muelles de mayor calado y dimensiones (Reina Sofía y Nelson Mandela). Ahora la pesca entra en declive en La Luz, pero las reparaciones navales experimentan un gran auge. Esto permite en ambos casos liberar espacio portuario obsoleto para reconvertirlo en áreas urbanas más dinámicas, asociadas al ocio, al turismo, sobre todo de cruceros, y a nuevas funciones de terciarización. Este último proceso se da de forma análoga en ambos espacios objetos de estudio, es decir unos puertos con mayor especialización y una ciudad donde las actividades del sector terciario asociadas al ocio ganan presencia e importancia, por ejemplo la zona del Pelouriño en Salvador, o la zona próxima al parque de Santa Catalina en Las Palmas de Gran Canaria.

Referencias

- Burriel de Orueta, E. (1974). El puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria. *CIES*, 18. Las Palmas de Gran Canaria.
- Cáceres M., E. y Mirallave I., V. (1996). La reutilización de los espacios portuarios obsoletos. En *Las Palmas: ciudad-puerto* (pp. 63-72). Las Palmas de Gran Canaria.

- Cáceres M., E. (2011). La formación urbana de Las Palmas. *Materiales de trabajo*, 5. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Las Palmas.
- Casariago, J., Guerra, E., Ley P. y Palop, J. (1999). *Waterfronts de nuevo. Transformaciones en los frentes urbanos de agua*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Cirilo M., J. (2003). *De los puertos de La Luz y de Las Palmas y otras historias*. Las Palmas de Gran Canaria: Estudio preliminar de Simón Benítez Padilla. Gabinete Literario. Recuperado en Memoria digital de Canarias.
- Delgado A., G. (1992). *Transporte y comunicaciones marítimas en Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: CIES.
- Delgado A., G. (1998). Las relaciones puerto-ciudad en Las Palmas de Gran Canaria: tensiones y tendencias territoriales. *Vegueta*, 3, 243-254.
- Delgado A., G., González M., A., Hernández L., J. y Sigut M., V. (2007). *Puertos y sistemas portuarios de las Islas atlánticas europeas (Canarias, Azores y Madeira)*. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea.
- Gómez O., J. L. y Grindlay M., A. (1998). Problemas medioambientales en las ciudades marítimas: la relación ciudad-puerto. I Congreso Mundial Salud y Medio Ambiente Urbano. Madrid.
- González L., N. (2001). Mercantilismo, ciencia y viajeros ingleses en Canarias durante la época estuardiana. En A. Bethencourt (coord.), *Coloquio Internacional de Canarias y el Atlántico, 1580-1648. IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria, 1999* (pp. 795-820). Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- González M., A. y Armengol M., M. (2006). El Istmo de Santa Catalina en Las Palmas de Gran Canaria: un espacio singular con un controvertido proyecto urbanístico. *Vegueta*, 9, 175-192.
- González, A. y Ramón, A. (2016). Transformaciones en el muelle de Santa Catalina del Puerto de La Luz y Las Palmas y su adaptación al turismo de cruceros (1952 -2016). IV Coloquio Internacional de la Gobernanza de los Puertos Atlánticos. Lorient, Francia.
- Hayuth, Y. (1989). Editor's introduction: the dynamics and dimensions of port—City interrelationships. *Geoforum*, 20(4), 427. DOI: [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(89\)90025-0](https://doi.org/10.1016/0016-7185(89)90025-0)
- Herrera P., A. (1984). *Las Palmas de Gran Canaria* (2ª ed.). Madrid: Edit. Rueda.
- Herrera P., A. (2008). El puerto de la Luz, textos para una exposición conmemorativa. *En 125 años de Nuestro Puerto. Una historia unida al desarrollo de la ciudad* (pp. 14-64). Las Palmas de Gran Canaria: Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- Honorato, C. (1983). *O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos*. Santos, São Paulo: HUCITEC. Prefeitura Municipal de Santos.
- Honorato, C. y Mantuano, T. (2015). O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. *Acervo. Revista do Arquivo Nacional*, 28(1), 144 - 158



- Hoyle, B. S., (1994). "Development dynamics at the port-city interface", en Hoyle, B. S.; Pinder, D. A., y Husain, M. S., *Revitalising the waterfront. International dimension of dockland redevelopment*, Chichester: John Wiley & Sons.
- Hoyle, B. S. (1997/98). Cities and Ports: Concepts and issues. *Vegueta*, 3, 263-278.
- Laforet, J. J. (2003). *El puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Caja Rural de Canarias.
- Lapa, A. (1968). *A Bahia e a Carreira da India*. São Paulo: Companhia Editora Nacional.
- Lobo Cabrera, M. (1993). *El comercio del vino entre Gran Canaria y las Indias en el siglo XVI*. Las Palmas de Gran Canaria: Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Martín G., F. (2001). *La formación de Las Palmas: ciudad y puerto. Cinco siglos de evolución histórica*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Puertos de Las Palmas.
- Medina S., J. (1996). *Isleta / Puerto de La Luz: Raíces*. Autoedición. Las Palmas de Gran Canaria.
- Moreno P., J. (2015). Açambarcadores e famélicos; fome, carestia e conflitos em Salvador, 1858-1878. Rio de Janeiro: Tese de Doutorado. PPGH/UFF.
- Ramón O., A. y González M., A. (2017). La planificación del espacio portuario de Gran Canaria en sus primeras etapas de desarrollo, 1883-1990. VI Coloquio Internacional de la Gobernanza de los Puertos Atlánticos. Puertos y desarrollo. Las Palmas de Gran Canaria.
- Rosado, R. (1983). O Porto de Salvador: modernização em Projeto, 1854/1891. Salvador. Brasil: Dissertação de Mestrado, PPGH/UFBA.
- Rosado, R. (2000). Cronologia Portos da Bahia. Salvador. Brasil, 2ª ed. Centro de Documentação, CODEBA.
- Rowe, P. et al. (2001). Área de oportunidad: Renovación del Frente Marítimo de Las Palmas de Gran Canaria, España. Cambridge, Mass.: Harvard University. Graduate School of Design. Department of Urbana Planning and Design.
- Santos, F. G. (2013). *Economia e cultura do Candomblé na Bahia: o comércio de objetos litúrgicos afro-brasileiros, 1850/1937*. Ilhéus, Bahia: Editus editora da Universidade estatal de Santa Cruz.
- Santos, F. G. (2015). Saíam as carroças, entre o progresso! Em: D. do Carmo Kabengele & A. P. Palamartchuk (Orgs.), *Diálogos possíveis: a cultura nas ciências humanas* (pp. 161-186). Maceió: Editora da Universidade Federal de Alagoas.
- Sampaio, L. (1928). Indicador e Guia Prático da Cidade de Salvador. Salvador: Tipografia Barbosa & Cia.
- Suárez B., M. (2000). El tráfico de mercancías por el puerto de La Luz y de Las Palmas. *XIII Coloquio de Historia Canario-americana* (pp. 2175-2188). Cabildo de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria.
- Tous M., J. y Herrera P., A. (1995). *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía, 1588-1899*. Casa de Colón y Museo Militar Regional de Canarias.

Anexo. Tabla comparativa de la evolución urbano-portuaria de Las Palmas de Gran Canaria y Salvador de Bahía (siglos XV-XXI)

		LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	SALVADOR DE BAHÍA
		Eventos	Eventos
1ª etapa	Siglo XV-XVI	<p>Fundación de la ciudad.</p> <p>Puerto Natural en Bahía de Las Isletas. Escasas infraestructuras portuarias y casi nula alteración del litoral salvo por estructuras defensivas: Rápido desarrollo urbano y establecimiento administrativo y comercial en el casco histórico de Vegueta-Triana.</p> <p>Escasa relación espacial puerto-ciudad, pero estrecha dependencia funcional.</p>	<p>Fundación de la ciudad y creación de un puerto integrado.</p> <p>Establecimiento de la explotación comercial del azúcar y del tráfico de esclavos.</p> <p>Almacenamiento de productos alimenticios y géneros manufacturados procedentes de Portugal.</p> <p>Instalación de la Aduana y de los Trapiches (Almacenes) como tinglados portuarios.</p> <p>Estrecha relación espacial y funcional puerto-ciudad.</p>
	Siglos XVII-XIX	<p>Consolidación de la ciudad y estancamiento del crecimiento urbano (siglos XVII y XVIII). Crisis económica de una ciudad con escaso potencial agrícola.</p> <p>1790-1811: construcción del Muelle Las Palmas junto a la muralla de la ciudad. Inoperativo.</p> <p>1863-73 primer dique en muelle de La Luz (inconcluso).</p> <p>1883-1903 Se construye el Puerto de La Luz y Santa Catalina (5 km al norte de la ciudad). Instalación mediante concesión administrativa de las primeras empresas proveedoras. El puerto se constituye como principal motor económico.</p> <p>Nuevo núcleo urbano nace al amparo del puerto. Intensa dependencia funcional entre puerto y ciudad que se acrecienta durante el siglo XX.</p>	<p>Siglo XVII</p> <p>Consolidación de la ciudad de Salvador como sede de Colonia. Intensa actividad portuaria. Estrecha relación y dependencia de la ciudad en relación al puerto. Ampliación del número de Trapiches y de sus puentes de embarque y desembarque de cargas.</p> <p>Siglo XVIII</p> <p>Pérdida del "status" de principal puerto colonial a favor de Río de Janeiro; Disminución del ritmo de crecimiento de la economía en virtud de la competencia al azúcar de baiano en el mercado nacional e internacional. Consolidación como puerto esclavista. Ampliación del número de Trapiches y de puentes de embarque y desembarque de mercancías. Decae la relación puerto-ciudad.</p> <p>S. XIX</p> <p>Apertura de los puertos a los barcos de otras nacionalidades, además de portugueses. Cambio de estado de "puerto colonial" a "puerto nacional". Aumenta la presencia de embarcaciones extranjeras en el puerto de Salvador Mantenimiento de las características del siglo XVIII. Señales de obsolescencia en virtud de la navegación a vapor. Ampliación de la crisis en la labranza del cacao y supresión definitiva del tráfico de esclavos. Exportación: sustitución del azúcar por el de cacao, tabaco, algodón, como principales géneros.</p> <p>Disminuye la importancia del Puerto de Salvador en el escenario nacional e internacional. Creación de las primeras legislaciones portuarias brasileñas.</p>
	Fin. XIX-1ª mitad del XX	<p>Crecimiento portuario y expansión urbana.</p> <p>1935-38 Construcción del muelle frutero Virgen del Pino (hoy base naval) Exportación de plátanos y tomates y suministro de combustible (primero carbón, luego hidrocarburos)</p> <p>Primeras fases de crecimiento del puerto y expansión del núcleo urbano anexo hacia el casco histórico según crecimiento apoyado en la vía de conexión del puerto con la ciudad.</p> <p>Estrecha relación espacial y funcional entre el puerto y el barrio de La Isleta (núcleo portuario), pero inexistente respecto a la vieja trama urbana</p>	<p>1900-1940</p> <p>Obras de modernización del puerto de Salvador para exportación de productos agrícolas. Instalación de muelles y concentración de las actividades portuarias de embarque y desembarque de pasajeros y mercancías. Extinción de los trapiches. Institución de una empresa responsable de la explotación y administración del puerto. Ampliación y sistematización de la legislación portuaria nacional. Creación de agencias reguladoras y de autoridades portuarias responsables del seguimiento y fiscalización de las actividades de los puertos.</p> <p>Introducción del petróleo y sus derivados como carga. Sustitución del carbón por derivados del petróleo como el principal combustible de los buques. Construcción del Puerto de Ilhéus. Desarrollo de la industria de extracción y refinado de petróleo</p> <p>- Puerto y ciudad todavía conectados</p>



		LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	SALVADOR DE BAHÍA
		Eventos	Eventos
3ª etapa	1950-1990	<p>Aprobación y ejecución de los planes de crecimiento del puerto. Se construyen las dársenas exteriores. Construcción a naciente de los diques Reina Sofía y Nelson Mandela. Urbanización industrial El Sebadal (La Isleta).</p> <p>Especialización por zonas o desdoblamiento de las infraestructuras portuarias.</p> <p>El puerto se aleja de la ciudad (contenerización y otras actividades industriales se trasladan hacia La Isleta, alejándose de la ciudad).</p>	<p>Industrialización de Bahía; desarrollo de la extracción y refinado de petróleo; implantación del Centro Industrial de Aratu y del Polo Petroquímico de Camacari y parques industriales automovilísticos y otros. Construcción y ampliación del Puerto de Aratu. Construcción del Puerto de Malhado (Ilhéus). Creación de autoridades portuarias (nacional y regional). Especialización de los puertos bahianos, según la vocación de las áreas donde están instalados.</p> <p>Ampliación y modernización del Puerto de Salvador.</p>
	1991-2017	<p>Transformación de infraestructuras portuarias obsoletas. Terciarización. Terminal de cruceros, Centro Comercial el Muelle, Espacios libres y de ocio (Museo de la Ciencia) y Acuario.</p> <p>Reconversión del waterfront. Mayor integración entre frente litoral y ciudad.</p>	<p>Reformulación de la legislación portuaria. Extinción de la autoridad portuaria nacional. Reglamentación y ampliación del número de terminales portuarias de uso privado. Estructuración y ampliación de las actividades de cruceros marítimos y recalificación de áreas en el entorno del puerto, volcadas al ocio y al turismo. Terciarización</p>

Buenos Aires: a Cidade, seus Portos e Rios (1850-1911)

Buenos Aires: the City, its Ports and Rivers (1850-1911)

Thiago Mantuano

Doutorando no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense e bolsista PROEX/Capes, Brasil
<https://orcid.org/0000-0003-1347-2018>
thiago_mantuano@id.uff.br

Fecha de recepción: 7 de marzo del 2018
Fecha de aceptación: 22 de abril del 2018
Disponibile en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: Mantuano, T. (2018). Buenos Aires: a Cidade, seus Portos e Rios (1850-1911). *tiempo&economía*, 5(2), 41-58, doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1309>

RESUMO

Este artigo tem como objetivo entrelaçar a história dos portos de Buenos Aires à própria construção da Argentina como nação, inserindo-se na mundialização capitalista. A História Urbano-Portuária porteña revela mais do que, como e aonde era efetuado o processo de carga/descarga, pode demonstrar como o Imperialismo Capitalista motivou a Segunda Revolução Industrial para superar a Grande Depressão no centro do sistema, alargando as fronteiras do capital. O engenheiro Huergo e o empresário Madero aparecem como grandes agentes nesse processo, mas outras forças foram motoras da expansão quantitativa da produção, circulação, financiamento, população, etc. e da transformação qualitativa da operação portuária em Buenos Aires.

Palavras-chave: Buenos Aires, Cidade, Portos, Rios, história econômica

Códigos JEL: N76, N96



ABSTRACT

This paper aims to interweave the history of the ports of Buenos Aires to the construction of Argentina as a nation, inserting itself in the capitalist globalization. Buenos Aires Urba-Port history reveals more than, how and where the loading / unloading process was carried out, can provide evidence of how the Capitalist Imperialism motivated the second Industrial Revolution to overcome the Great Depression at the center of the system, expanding the borders of capital. The engineer Huergo and the businessman Madero appear like great agents in that process, but other forces were the engines of the quantitative expansion of production, circulation, financing, population, etc., and the qualitative transformation of the port operation in Buenos Aires.

Keywords: Buenos Aires, city, ports, rivers, economic history

JEL Codes: N76, N96

O longo século XIX, como proposto por Eric Hobsbawm (2013), foi um período revolucionário para a história da Europa. Entretanto, as repercussões mais incisivamente transformadoras em nível global se deram na segunda metade deste e isto é, especialmente, verdadeiro para a América Latina. Fato é que o processo de conexão entre continentes tem longa história, muito anterior ao advento do capitalismo, mas o sistemático incremento das rotas, o aumento dos fluxos, a própria integração e adequação da rede comercial, de transportes e comunicações ao modo capitalista de produção foi resultado do encadeamento entre o desenvolvimento das forças produtivas no centro capitalista, seu primeiro revés de complicações alargadas e a solução como mudança de feição do sistema. Grande Depressão, Segunda Revolução Industrial e Imperialismo Capitalista não podem ser entendidos isoladamente.

Marx apontou claramente para os enormes esforços feitos, em meados do século XIX, na construção de uma moderna e industrial rede de comunicações e transportes como um dos fatores fundamentais para constituição da indústria de bens de capitais. “Construir máquinas com máquinas” era o novo objetivo dos capitalistas, que já vislumbravam a extrapolação dos seus investimentos para outros rentáveis setores e para a disputa de novas formações sociais.

A Segunda Revolução Industrial a que tratamos não reside apenas na implementação de novas fontes e formas de energia, como o petróleo e a eletricidade; ou de novos materiais, como o aço; ou no grande aprimoramento de inventos do século XVIII, como a turbina a vapor; nem mesmo reside exclusivamente na industrialização de outros países, como Alemanha e Estados Unidos. A essência da chamada Segunda Revolução Industrial está na mudança do caráter do capitalismo: neste momento, monopolista e imperialista.

O capitalismo monopolista criou uma nova fase de desenvolvimento das forças produtivas; certamente esse desenvolvimento não está desassociado da longa trajetória de avanços desde as décadas finais do século XVIII, é um processo intrínseco ao desenrolar do capitalismo como modo de produção, mas ainda assim há uma nova fase. Assim como a fase monopolista, é o resultado tendencial do desenvolvimento capitalista nos primórdios como capitalismo concorrencial; a segunda Revolução Industrial é consequência tendencial das características mais básicas da primeira. Os dois processos estão em relação dialética e não podem ser entendidos de forma desassociada.

O Imperialismo Capitalista resultou de uma crise, que se tornou a primeira depressão tipicamente capitalista, de dimensões inéditas. A Grande Depressão (1873-1896) marcou um importante ponto de virada na história do capitalismo, cujas consequências seriam o redimensionamento do mapa industrial e econômico do mundo, a consequente redistribuição do poder político e militar, e a redefinição do sistema monetário internacional no quadro do surgimento do capital financeiro como figura dominante.

É verdade que as inovações técnicas e tecnológicas foram importantes fatores para concentração de capitais, pois que agigantavam as proporções produtivas, as plantas fabris, as escalas de mercadorias e necessidades de capitais. Entretanto, decisivamente, a concentração de capitais liberou forças que fizeram o capital avançar em suas capacidades de transformação de forma renovada e com repercussões tão importantes quanto na última década do século XVIII. As novas formas de subsunção da força de trabalho, exploração da natureza e controle/ganhos de produtividade foram resultado do “instinto de sobrevivência” do capital. Essa mudança de fase sistêmica só foi viável graças às exportações maciças de capitais, via colonização



direta (ocupação militar e subjugação política dos continentes africano e asiático) ou das zonas de influência.

Navegação e Operação Portuária

As mudanças tecnológicas e socioeconômicas ocorridas desde a Revolução Industrial e a expansão do capitalismo implicaram transformações profundas na navegação. A invenção e generalização do vapor nas embarcações, dos cascos de ferro, do carvão mineral de pedra do tipo *coke* e do guindaste de bordo foram resultados de um movimento duplo: a demanda por um fluxo de trocas quantitativamente e qualitativamente diferentes com a periferia do sistema, a construção de embarcações maiores em termos de espaço e autonomia, mais seguras e regulares não apenas subsidiou o capitalismo de tipo imperialista, como foram desenvolvidas (especialmente na sua forma transatlântica) por conta dele.

A navegação a vapor transoceânica transformou todas as operações portuárias, em todo o mundo, especialmente as que envolviam o grande comércio internacional. Os grandes paquetes foram fundamentais para o surgimento da necessidade por melhoramentos nas infraestruturas dos portos atlânticos, movendo seus governos no sentido de criar legislação para adequá-los, instituições para ordená-los e ampliá-los, assim como a relação desse processo com o imperialismo é de retroalimentação e a relação desse processo com o conflito entre capital e trabalho é de acirramento.

Os portos atlânticos durante o oitocentos sofreram transformações notáveis. Essa afirmativa tem sentido duplo: quantitativo e qualitativo. Sendo verdade que o seu processo produtivo e sua operação mudaram de forma radical com a nova lógica produtiva em apenas algumas cidades-portuárias chave no centro do sistema capitalista, também é verdade que as mudanças decorrentes da (super) reprodução de antigas infraestruturas ocorreram em muitos portos de várias magnitudes.

Os portos, então, passaram a desempenhar um novo papel econômico e se envolveram num intenso e contínuo processo de “modernização” que exigia fundos consideráveis para seu financiamento, constituindo um novo desafio para as autoridades públicas e uma nova oportunidade de investimento para os agentes privados. O tamanho dos navios a vapor, com materiais de aço, implementos tecnológicos, crescente velocidade, autonomia, capacidade de carga e passageiros que suportava, juntamente com a necessidade de serviços regulares de abastecimento, reparação e substituição, tornaram necessária a realização de importantes obras de adaptação e/ou remodelação dos portos.

O Papel da Argentina na Divisão Internacional do Trabalho no Pós-Grande Depressão

A República da Argentina, após o fim das conturbações políticas e cisões internas, buscava a estabilidade num renovado desenvolvimento econômico com um pacto entre as frações das classes dominantes, preservando o domínio das terras aos latifundiários, os privilégios comerciais e industriais aos grandes negociantes dos centros urbanos e promovendo uma política liberal de atração dos interesses capitalistas centrais.

A Argentina se inseria na Divisão Internacional do Trabalho através do fornecimento de produtos primários, agroexportação, portanto, estava ligada ao mundo através do mercado internacional e, com ascensão do imperialismo capitalista, foi alvo de maciços investimentos estrangeiros. A industrialização que beneficiava os produtos nacionais, assim como o assentamento da infraestrutura urbana e de transportes, transformou a feição daquela formação social. O porto de Buenos Aires foi o que sofreu o processo de transformação material mais visível de todo continente americano ao final do oitocentos.

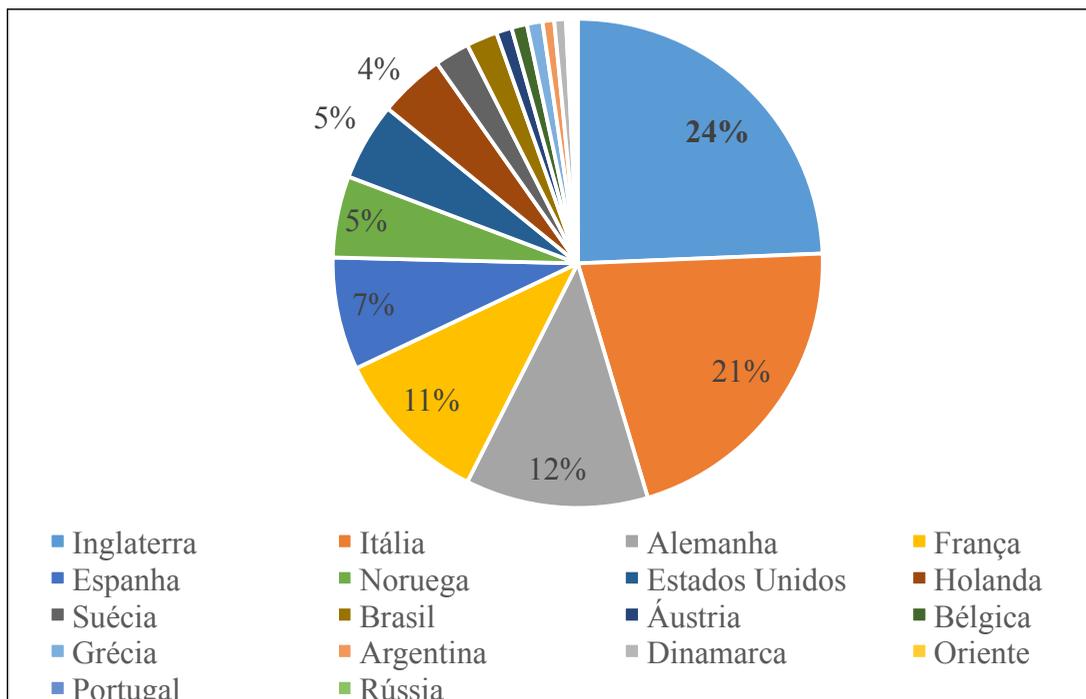
Como em toda América Latina, a inserção da Argentina nos mercados mundiais se deu de forma assimétrica e redundou numa brutal dependência. O sistema financeiro mundial reforçava essa desigualdade, assim a política econômica dos governos latinoamericanos estava engessada, especialmente pela dívida externa e os compromissos contraídos junto com elas. Os ciclos econômicos dos países da periferia do sistema, ao longo do século XIX, se tornaram cada vez mais uma função das economias centrais e a elas deveriam se adequar. O grande beneficiário nacional desta estrutura global de comércio e finanças era a Inglaterra, a pioneira da revolução industrial viu outras potências surgirem na Europa e na América do Norte, mas era em Londres que se achavam capitais e era através da marinha mercante inglesa que boa parte deles se efetivava.

O manual econômico das potências imperialistas para a América Latina foi perfeitamente aplicado na Argentina. A sinergia entre latifúndio, reforçado com a conquista e dizimação de grandes povoados indígenas, dos pampas até a patagônia; controle da força de trabalho inicialmente indígena e, depois, imigrante pobre (especialmente mediterrânea, italianos e espanhóis); e exploração dos potenciais de indústrias de beneficiamento dos produtos agrícolas, transportes, comunicações e finanças por interesses estrangeiros garantia a produtividade e o baixo preço de venda dos alimentos e matérias-primas, cada vez mais necessários para o centro capitalista.

Os principais exploradores comerciais da Argentina no século XIX eram, em ordem: Grã-Bretanha, França, Alemanha, Estados Unidos, Bélgica, Itália e Espanha. Apenas os ingleses chegaram a figurar como origem de 1/5 das suas importações (1887) e destino de 2/5 das suas exportações (1890). Eram também os ingleses responsáveis pela maior parte dos transportes por terra e por mar de toda produção argentina exportada e sua contraparte importada. Dentre as 390 embarcações que haviam no porto de Buenos Aires, em primeiro de fevereiro de 1873, 24% eram britânicas.

Por outro lado, os bens de capital, intermediários, recursos humanos, empréstimos, etc. que os argentinos importavam retratam o importante investimento de capitais estrangeiros para desenvolver a infraestrutura do país, criando condições materiais e políticas para a produção em massa de matérias-primas que abasteceriam essas mesmas potências industriais. De outra forma, também se consubstanciavam num emprego aos capitais ociosos no centro do sistema. Como deixa claro Rapoport:



Gráfico 1. Nacionalidade das Embarcações Aportadas em Buenos Aires, 1873

Fonte: Huergo (1873, p. 146)

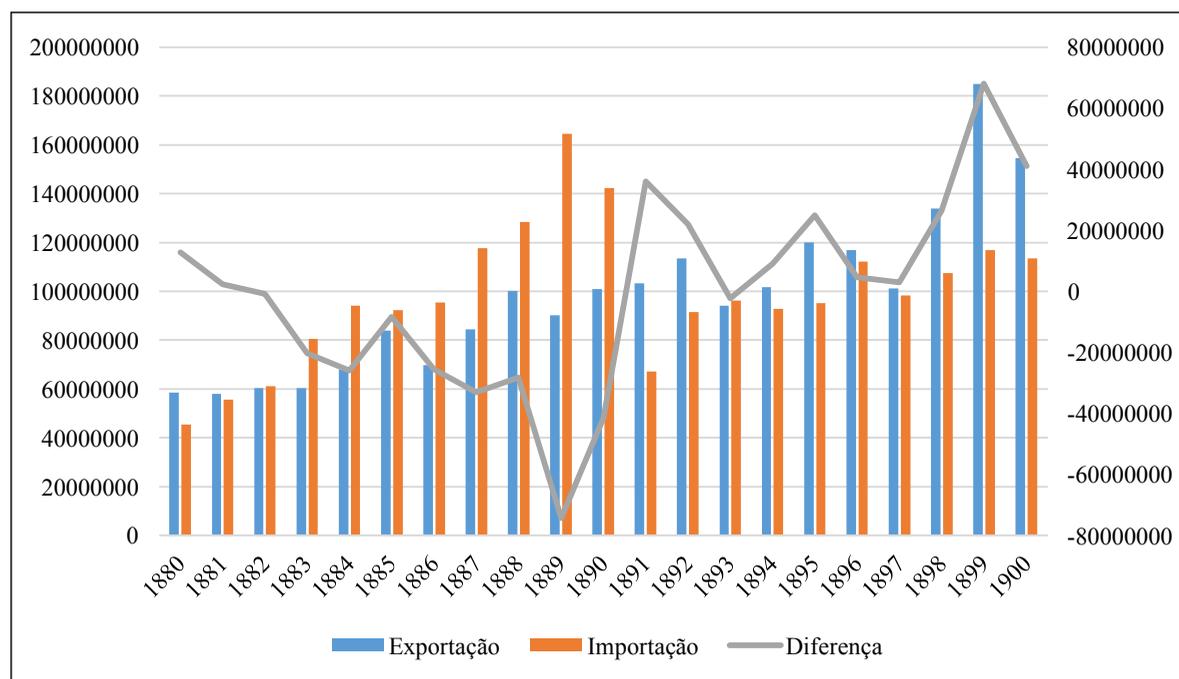
Consistían principalmente en material ferroviario y para la construcción de obras públicas, portuarias, sanitarias, construcción de viviendas, desarrollo urbano, etc. y también en insumos, hierro, acero, combustible, etc. que tenían idéntica finalidad: la formación del capital social básico de la economía agroexportadora. El uso del crédito externo y la inversión extranjera directa es lo que permitió la expansión de las importaciones y permitió absorber, hasta la crisis de 1890, los déficits comerciales. (Rapoport, 2007, p. 30)

Ato contínuo aos grandes investimentos estrangeiros, a produção de bens primários alçou números não observados anteriormente. Como demonstra Lobo:

Na segunda metade do século a terra se valorizou na medida em que as exportações de produtos tropicais e de fertilizantes se expandiam consideravelmente. Houve um processo acelerado de espoliação das terras dos indígenas da Argentina e no Chile por meio da guerra contra tribos do pampa e nos araucanos, e pela marginalização do gaúcho seminômade. Esses grupos foram parcialmente destruídos ou convertidos em trabalhadores assalariados ou expulsos para as regiões meridionais inóspitas. (Lobo, 1970, pp. 41-42)

No caso argentino se destacam as exportações de lã, peles, couros, trigo, milho e carnes.

A produção de grãos que não passava de 560.000 hectares plantados no início da década de 1870, chegou a 6.000.000 de hectares trinta anos depois. No início do século xx, a Argentina já era a terceira maior exportadora mundial de grãos, registrando 4.200.000 toneladas de grãos exportados anualmente, sendo mais de 2.000.000 de toneladas de trigo e mais de 700.000 toneladas de milho (Rapoport, 2007, p. 61).

Gráfico 2. Balança Comercial Argentina, 1880-1900 (Em pesos)

Fonte: Rapoport (2007, p. 59)

A pecuária também assistiu a um desenvolvimento sem precedente no período. Baseado na forte concentração de terras nas mãos de nacionais e em sua exploração extensiva nos pampas, assim como na melhora das condições técnicas e de infraestrutura, desde a criação até a exportação em condições ideais (refrigerada), podemos afirmar que o desenvolvimento da produção/circulação/financiamento da agropecuária resumia grande parte da economia argentina. Primeiramente na exportação de lãs, peles e couros, depois na exportação das carnes, seja de gado em pé, resfriada ou congelada. Neste momento, a Argentina passou a se constituir num formador de preços indubitável dos produtos bovinos e ovinos. Durante todo século XIX, a produção de origem animal nunca foi menor que 2/3 das exportações argentinas. Já na década de 1880, exportavam-se pelo Prata mais de 100.000 toneladas de lã crua. Em 1895, a população de animais era de mais de 65 milhões de ovelhas e mais 20 milhões de cabeças de gado bovino (Rapoport, 2007, p. 64-65).

A Balança Comercial que se observa no Gráfico 2 demonstra claramente os dois momentos propostos por Rapoport: os intensos investimentos estrangeiros e seu retorno em forma de controle da circulação/financiamento da vertiginosa produção agropecuária.

O Porto de Buenos Aires: Centralidade Nacional e no Rio da Prata

No quarto final de século XIX, Buenos Aires experimentou uma intensa urbanização, incrementada em termos geográficos pela crescente imigração e impulsionada pelo crescimento econômico que muito tinha a ver com as importações e exportações. Do atlântico e até o



interior, por via férrea ou fluvial, ao longo do século XIX, a centralidade de Buenos Aires, frente às demais cidades e portos argentinos, se firmou indubitavelmente.

Segundo Caruso,

El puerto porteño, centro neurálgico de la vida económica, social, política y cultural, centralizaba las rutas fluviales y ferroviarias. Fue por tanto un lugar de concentración de trabajadores de diversos orígenes, oficios, edades, saberes y vivencias. (Caruso, 2016, p. 21)

Pode-se dizer que a macrocefalia da capital de uma república recém-fundada, com uma industrialização incipiente, mas crescente, sede dos maiores interesses financeiros e comerciais estabelecidos no Rio da Prata, está além dos territórios argentinos. Tanto é que, na última década do século XIX, seu porto ultrapassa o do Rio de Janeiro e se torna o maior de todo o Atlântico Sul.

Esse processo pode ser apreciado em números. Em 1880, cerca de 57% das embarcações transatlânticas que chegavam à Argentina aportavam em Buenos Aires, cerca de 8.000 dos 14.000 pacotes. Em 1882, Buenos Aires registrava 8500 embarcações transatlânticas, isso representava 1.200.000 toneladas e impressionantes 82,5% de todo comércio de importação argentino! A magnitude média das embarcações também aumentou: em 1880, era de 500 toneladas; passou a 1600 toneladas, em 1890; e 2000 toneladas, em 1900, o que denuncia a rápida generalização dos vapores no Rio da Prata (Ortiz, 1943, p. 20).

Entretanto, antes mesmo da era dos vapores, esse porto atraía atenção da nascente república. Já nas décadas de 1820 e 1830, uma série de medidas para a canalização do Riachuelo foram tomadas, preparava-se assim um porto em sua “boca”. Enquanto a canalização avançava, os antigos “muelles”, verdadeiros pontões de madeiras privados, que dominavam a costa de frente à cidade, passaram paulatinamente até “La Boca”. Até 1878, o porto da Boca foi assim utilizado para o carregamento e descarregamento, especialmente do comércio de importação e exportação de granéis. Devido ao crescimento da movimentação e o aumento dos portes dos navios, esse porto começou a demonstrar a tão mencionada inadequação com a navegação a vapor, tornando-se assim necessário transformar as suas infraestruturas e reforçar o controle aduaneiro.

Um importante observador da questão portuária na argentina chegou a qualificar o porto de Buenos Aires como um dos piores do mundo.

La ciudad de Buenos Aires está situada a orillas de una playa de río, y su puerto, si tal se llama, es uno de los peores del mundo. Mucho tiempo se ha pensado en mejorarlo, y por fin se quisieron llevar a cabo los propósitos en gran escala, y se proyectó un puerto de abrigo. (Huergo, 1873, p. 5)

Já na década de 1850, a questão portuária suscitava importantes preocupações por parte do poder central, especialmente pelas dimensões imigratória e fiscal. Em mensagem ao legislativo, os líderes do governo central afirmavam as necessidades surgidas com as novas contingências da operação portuária:

En cuanto al proyecto de Muelles nada satisfactorio puede anunciar aún el Gobierno por haberse tocado insuperables dificultades para su ejecución. El presupuesto de la obra que

debe hacerse asciente a la suma considerable de cuarenta millones de pesos, pues a más del Muelle es indispensable, según la opinión de personas idóneas, formar un puerto que abrigue á aquél. (Argentina, 1854)

Para resolver estas questões, já em 1855, foi aberto o Grande Molhe de Passageiros. Essa construção de madeira e ferro foi elaborada ainda no início da imigração em massa. Com ela, a atracação de embarcações de transbordo e o desembarque de passageiros puderam ser feitos de forma mais ágil e confortavelmente. Em frente a este molhe, foi construído o portentoso prédio da Alfândega, a famosa *Aduana Taylor*.

Inaugurada em 1859, a Aduana consistia num conjunto de edifícios dos quais o principal era semicircular e avançava sobre o Rio da Prata. Seu principal edifício tinha cinco andares, com uma torre central contendo um farol de cerca de 25 metros de altura. Dela, se projetava um molhe de madeira com 300 metros de comprimento por 20 de largura, ladeado por pequenos e precários guindastes de madeira. O complexo continha 51 pequenos armazéns de alvenaria ligados por trilho que conduzia carroças com tração animal. Mais tarde, foi implantado os trilhos da linha ferroviária que circulava por toda sua extensão e facilitava o transporte/carga/descarga junto aos armazéns da companhia ferroviária (Ortiz, 1943, pp. 108-110).

Imagem 1. Aduana Taylor e o Grande Molhe de Passageiros, 1860



Fonte: Argentina. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Aduana Taylor (1860). Disponível em: <<http://www.bn.gov.ar/biblioteca-digital-del-patrimonio-iberoamericano>>. Acesso em 22 de outubro de 2016

Nas laterais do edifício, duas grandes rampas entravam no rio e permitiam a acostagem de pequenas embarcações, elas eram fundamentais para o funcionamento do porto:

[...] mediante el permanente traslado de cargas, tripulantes e pasajeros, estos barcos eran la base de la actividad portuária, muy especialmente los remolcadores que permitían la entrada y la salida de los transatlánticos y buques de gran calado, imprescindibles por las propias condiciones naturales de dicho puerto. (Caruso, 2016, p. 3)

As ditas condições naturais adversas são as suas marés inconstantes, alagando muito facilmente qualquer área de contato com Rio da Prata e o Riachuelo; e as impressionantes rajadas de ventos, que de tempos em tempos se transformavam em verdadeiras *sudestadas*. Esses temporais arrasavam com as embarcações e com as más infraestruturas portuárias. Mesmo com a Aduana na parte central da cidade, as margens do Riachuelo não paravam de receber os pontões conjugados em barracas privadas.

Além das referidas condições climáticas, os observadores de época apontavam para a dificuldade do acesso à praia dos que desembarcavam pelo Rio de La Plata, já que a frente da cidade estava bloqueada por um grande banco de areia, chamado *Banco de la Ciudad*. Dessa forma, o ancoradouro mais amplo e requisitado, o de *Balizas Interiores* (com profundidade entre 5 e 7 metros), era ligado à cidade por diversas embarcações e carroças com animais que entravam até os areais úmidos (Luqui Lagleyze, 2001).

Os perigos para a navegação e a dificuldade de embarque/desembarque no porto de Buenos Aires não escaparam ao olhar atento do cientista alemão Germán Burmeister:

La ribera de Buenos Aires es playa, sumamente inclinada, limosa y apenas visible aun hasta 2 millas de distancia. Al mismo tiempo el río es muy bajo y lleno de bancos de arena, haciendo peligrosa la navegación cerca de las orillas. Por otra parte una costa aun mucho más alta tampoco sería visible desde el medio del río, pues el estuario del Rio de la Plata entre Montevideo y la opuesta Punta Piedras pasa de una anchura de 12 millas alemanas, es decir el doble que el Canal de la Mancha entre Dover y Calais. (Burmeister, 1862, p. 125)

Por conta de suas características naturais, o porto de Buenos Aires acabou sendo apelidado pelos capitães do oitocentos como “inferno dos navegantes”. Desde a época colonial até a inauguração de Puerto Madero, as maiores embarcações deveriam fundear fora de Balizas Interiores e isto significava ficar muito tempo parado, além de exposto a perigos naturais e humanos (roubos, incêndios, perda de marinharia, etc.) constantes (Rocca, 1996).

A construção de um porto com as comodidades necessárias se tornou central desde, pelo menos, a década de 1870. No âmbito deste acalorado debate público, o conflito mais conhecido se deu entre o projeto proposto pelo engenheiro Luís Huergo, baseado em sólidos argumentos técnicos, hidráulicos e geomorfológicos, além de apoiado pelo governo provincial buenairense; e os interesses defendidos por Eduardo Madero, apoiado por um poderoso grupo de empresários ingleses e locais. O projeto de Huergo favorecia o aproveitamento integral do rio Riachuelo, propondo a sua canalização, o que implicava obras de dragagem e abertura de uma nova boca sobre a confluência dos novos cais, transformando a operação portuária já existente pelas velhas pontes de madeira da zona ao sul da cidade. O projeto de Eduardo Madero transformava o velho porto em frente à cidade mais antiga, transformando as características da sua faixa costeira através da construção de quatro diques que por um sistema de esclusas garantiam o calado necessário para os grandes navios a vapor.

O próprio Huergo, como ministro das Obras Públicas da Província de Buenos Aires, confessou as principais razões para elaborar, desde muito cedo, projetos e soluções para um novo porto de Buenos Aires. As pressões dos negociantes envolvidos na operação portuária e no comércio do Rio da Prata pesavam nas iniciativas que o engenheiro tomava. Huergo estava mais ligado aos interesses locais, dos estaleiros buenairenses e dos negociantes nacionais que

ocupavam o Riachuelo, do que aos interesses da finança internacional (aonde Madero tinha maior inserção). Entretanto, não se deve menosprezar as forças econômico-sociais que o moviam, nem os limites reais da operação portuária posta em questão:

Hace ya unos 16 años que conozco el Riachuelo y sus alrededores, por la frecuencia con que durante los años de 1857 a 1861, tenía necesidad de ir a los Saladeros y Barracas, allí situados.

No me ocupaba entonces de cuestiones de ingeniería, pero las continuas quejas de los comerciantes y de los propietarios de lanchas, por los perjuicios que sufrían, en la demora de seis y ocho días, durante los cuales las lanchas se encontraban sin poder entrar o salir, a causa de la Barra del Riachuelo; me hacían pensar que con muy poco sacrificio de tiempo y dinero, podrían mejorarse las condiciones de su navegación. (Huergo, 1873, p. 87)

Huergo saiu na frente, o seu ambicioso projeto foi aceito pela Dirección de Ingeniería de la Nación. Além da abertura de uma nova e mais ampla canalização no Riachuelo, foi executada uma dragagem da linha de água no canal para cerca de seis metros, protegida nos primeiros 500 metros de praia por molhes de parede de alvenaria contínua. Assim anunciava o presidente Avellaneda:

El Puerto de La Boca fue plenamente habilitado habiéndose fijado por decreto la tarifa respectiva para la percepción de los derechos acostumbrados. El canal dragado ha permitido la entrada en este Puerto de buques de catorce pies de calado, quedando así resueltas prácticamente las objeciones hechas a las obras que actualmente se realizan, y a las que el Gobierno Nacional no ha podido llevar aun ningún concurso material. Debo así anunciaros, en conclusión, que va a seros propuestos inmediatamente por el Ministerio de Hacienda los medios de realizar los quinientos mil pesos que una ley del año pasado dejó consignados para la prosecución de estas obras del Riachuelo. (Argentina, 1879)

O motivo para tamanho empenho em melhorar o porto da Boca do Riachuelo era simples: já em 1869, 56% das exportações e toda importação de carvão, madeira, ferro e sal de Buenos Aires eram feitas naquela localidade (Huergo, 1873).

Dessa forma, a primeira solução foi construir nas margens do Riachuelo o grande porto buenairense, aonde muito da tradicional operação portuária já estava instalada. Segundo Caruso: “en aquel espacio portuario finisecular existían también múltiples barracas y depósitos, que jugaban un papel fundamental en la estructura económica portuaria.” (Caruso, 2016, p. 4).

As obras do porto da Boca começaram no final de 1876 e foram concluídas apenas em 1883, quando oficialmente ele superara, sozinho, toda a capacidade do porto de Montevideu. As obras incluíram: a dragagem de um canal de acesso que montaram em 5.490.000 metros cúbicos; a construção de um cais de alvenaria medindo 1000 metros de comprimento como base para a construção de 4300 metros quadrados de pontes de madeira, 56.000 metros quadrados de pavimento de paralelepípedo; e a instalação de 12 guindastes de ferro (Ortiz, 1943, pp. 20-21).



Imagem 2. Porto da Boca do Riachuelo, 1888



Fonte: Argentina. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Puerto del Riachuelo (1860). Disponível em: <<http://www.bn.gov.ar/biblioteca-digital-del-patrimonio-iberoamericano>>. Acesso em 22 de outubro de 2016

Assim, um estudioso definia a grande obra dos portos Argentinos:

Una ley provincial de 1875, ratificada por la Nación, dispone de la formulación de proyectos para canalización del Riachuelo y construcción de muelles en sus márgenes, obra que se realiza hacia 1877; y ampliada luego, permite en 1879 disponer de un canal apto para recibir embarcaciones de mil toneladas de porte y que concretando la antigua aspiración de establecer en su cauce cuando menos una importante sección del puerto de Buenos Aires, admite durante el año de su iniciación de actividades la entrada de siete mil barcos cargados con quinientas ochenta mil toneladas de mercancías. (Ortiz, 1943, p. 20)

O Riachuelo viu florescer um grande polo industrial em suas margens. Com base na indústria metal-mecânica, graças à construção e reparo das grandes embarcações a vapor, lá se encontravam estaleiros, oficinas de reparo naval, fábricas de motores, frigoríficos, armazéns de carvão, serrarias, etc. As ferrovias que já chegavam até a Boca, tiveram acesso à beira do cais.

Entretanto, o porto da Boca já nascera defasado. A baixa profundidade de seu canal, somada ao restrito espaço de acostagem face ao incrível crescimento da movimentação e do porte das embarcações, fez com que a antiga lógica das pequenas embarcações de traslado não deixasse de existir, pelo contrário, junto com o alargamento do porto, elas se reproduziam e davam emprego a uma camada expressiva de trabalhadores portuários. Mesmo assim, investimento em seus melhoramentos, entre 1876 e 1896, montaram quase 7,5 milhões de pesos (Huergo, 1904, p. 75).

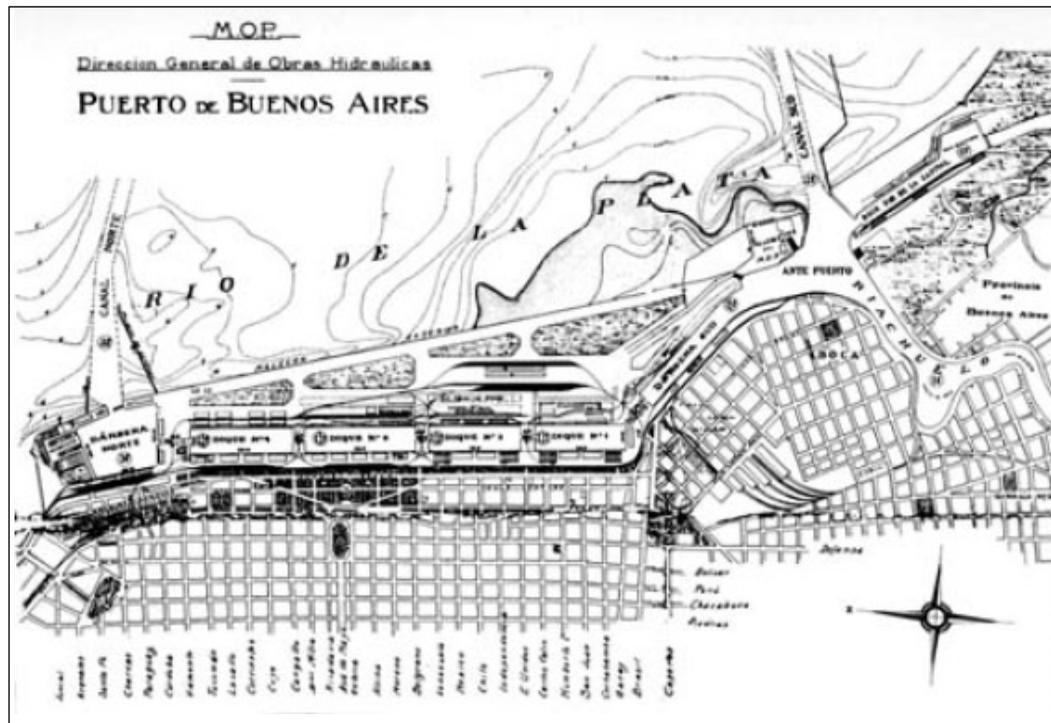
Outro aspecto a ressaltar era a importância das empresas ferroviárias na operação portuária estabelecida. Em todos os projetos portuários de Buenos Aires, incluindo o desenvolvido e construído por Madero, a ferrovia teve um papel indiscutível e foi prevista de forma destacada. Mesmo antes da construção de Puerto Madero, já havia três estruturas sob trilhos nas regiões portuárias de Buenos Aires: os *Ferrocarriles de Buenos Aires* tinham acesso aos melhoramentos no Riachuelo; a *Southern Railway* tinha seu próprio cais na então estação de Barracas al Sud, onde mais tarde o armazém frigorífico de *La Negra* estaria localizado; e a empresa de serviços portuários concessionária da Aduana, a *Compañia Muelles y Depósitos de Catalinas*, que chegou a construir sua própria ponte com trilhos, havendo uma locomotiva que trazia os vagões de várias companhias ferroviárias que chegaram por diferentes conexões com os navios (Longo, 1995).

Outros importantes agentes econômicos que influíam na operação portuária de Buenos Aires eram os proprietários de armazéns. O setor de armazenagem, desde muito cedo, foi revolucionado naquela cidade com a aplicação industrial dos refrigeradores e das máquinas frigoríficas. A Argentina foi pioneira neste tipo de conservação em grandes magnitudes e na própria exportação de carnes refrigeradas e congeladas, com a introdução da refrigeração nos porões dos navios a vapor. Com as necessidades de transformação de uma indústria baseada até então na produção e exportação de lã, peles, couros e carnes salgadas, esses avanços tecnológicos puderam fazer os produtores dos pampas competir também nos mercados mundiais com produtos mais bem conservados e de qualidade superior. Como demonstra Mario Rapoport, assim como as ferrovias, o setor de armazenagem fria era altamente internacionalizado:

Ya en 1876 se despachaba desde Francia un cargamento de carne a la Argentina, en un buque denominado *Le Frigorifique*, que llego en buenas condiciones a Buenos Aires. El capital británico primero, y un poco más tarde el norteamericano, tuvieron un papel decisivo en este proceso. En la etapa inicial de instalación de los frigoríficos, entre 1882 y 1906, los capitales invertidos eran nacionales o del Reino Unido. Recién en 1907, cuando la Swift adquirió un frigorífico de origen inglés. La Plata Cold Storage comenzó la radicación de empresas estadounidenses del llamado trust de Chicago – Swift, Armour, Morris y Sulzberger - estimuladas por la mayor baratura y calidad de la materia prima y los menores costos de mano de obra y cuyo exclusivo propósito era abastecer el mercado británico. (Rapoport, 2007, p. 38)

Dessa forma, já na década de 1880, ficou claro que a área onde se encontrava a antiga Aduana deveria dar lugar a um novo e moderno porto. Entretanto, os interesses a serem contrariados com esta grande obra eram poderosos, mesmo que do outro lado houvesse um forte grupo de empresários locais e estrangeiros capitaneados por Eduardo Madero. Em 1882, o governo federal concedeu ao magnata Eduardo Madero a construção de um novo porto que iria solucionar as contradições provientes do crescente movimento portuário bonairense. O projeto que fora financiado pelos ingleses Baring Brothers tinha concepção parecida com as londrinas Docas de Vitória e Albert. O projeto foi conduzido pelo renomado engenheiro inglês John Hawkshaw e continha um sistema com quatro docas fechadas e ligadas entre si, mais dois cais protegidos ao Norte e ao Sul, destinados à delicada praticagem naquele porto, à construção e ao reparo naval.



Imagem 3. Planta do Projeto de Puerto Madero, 1887

Fonte: Argentina. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Puertos de Buenos Aires. Directoria General de las Obras Hidraulicas (1887). Disponível em: <<http://www.bn.gov.ar/biblioteca-digital-del-patrimonio-iberoamericano>>. Acesso em 22 de outubro de 2016

Suas instalações foram uma raridade para o panorama portuário do Atlântico Sul no oitocentos. Algumas características impressionam os estudiosos sobre os portos no período: cinco pontes de propulsão hidráulica que separavam as docas; 17 mil metros quadrados de molhes, metade de alvenaria e metade de madeira; 7 mil metros de cais, dos quais 4.920 metros acostáveis; 134 hectares de ancoragem; 461.417 metros cúbicos de armazenagem; duas usinas hidráulicas que totalizavam 1600 cavalos-vapor; três guindastes flutuantes de 40, 60 e 100 toneladas de capacidade; elevadores de grãos com capacidade de carga de 2.350 toneladas por hora; 27 quilômetros de vias férreas que serviam o complexo; e profundidade de 9 metros na beira do cais. A área construída cobria todo o velho ancoradouro de Balizas Interiores e aprofundava substancialmente a calado que comportava o local. O canal exterior norte foi dragado em incríveis 23.318.707 metros cúbicos (Ortiz, 1943, pp. 120-121).

Contudo, a acidez do comentário de Huergo, em suas memórias, demonstra como a obra não era uma unanimidade e teve êxito por conta de uma complexa articulação política.

El señor Madero proponía ejecutar las obras por cuenta del Gobierno, o realizarlas por su cuenta, poniendo el capital, concediéndole el Gobierno las rentas que las obras produjeran, y los terrenos que quedarían entre el malecón exterior y una línea tirada a 50 metros de distancia del frente de los edificios de la ciudad que daban al río.

El señor Madero fue tan afortunado que, dentro de los cuatro meses, el Congreso sancionó la ley de 27 de octubre de 1882. Ella que autorizaba al Gobierno a contratar con constructores de bien establecida competencia, responsabilidad y práctica. Que el señor Madero debía presentar para la construcción de las obras del puerto, ubicadas entre el Riachuelo y la Usina del gas, con los diques, almacenes, etc., y los canales de entrada que fueran necesarios, de acuerdo con los planos del señor Madero. (Huergo, 1904, p. 45)

Os detalhes contratuais acabaram retardando a obra em cinco anos, o acordo final incluía a sua execução por empreitadas contratadas através da empresa de Madero, a contratação de três engenheiros de renome ingleses (Hawkshaw, Son e Hayter) e o pagamento por tarefas executadas. Além do compromisso de que a empresa de Madero exploraria as novas infraestruturas, receberia suas rendas e seria responsável pelo funcionamento e comercialização dos espaços produtivos criados (Huergo, 1904).

A sua construção começou em 1887 e foi concluída, surpreendentemente no prazo, em 1897. O custo previsto das obras foi de 17,5 milhões de pesos, entretanto o investimento total foi de 35 milhões de pesos. Para se tiver noção, durante quase todo o século XIX, a República investiu o total de 87 milhões de pesos nos portos nacionais (em reformas, construções, manutenção e conservação). *Puerto Madero* constituiu, portanto, 40% do todo investido pela República em todos os portos nacionais durante o século XIX (Ortiz, 1943, pp. 120-121).

Já no discurso de inauguração, o representante do governo federal, vice-presidente Pellegrini, fez questão de frisar os desafios que a capital portenha superava com a grande obra:

Asombro es de todos los que conocen por primera vez esta ciudad, como ha podido adquirir su actual importancia comercial, teniendo por único puerto esa playa inmensa y ese mar abierto a todos los vientos, que ofrece menos seguridad que el océano mismo; y donde el desembarco y la descarga suelen ser más fatigosos y más costosos que la travesía del mar [...] En la nave que llegaba a nuestras costas y nuestros medios de transporte terrestres había una solución de continuidad, representada por inmensos bajitos u olas encrespadas que hacían el desembarco un problema sujeto al azar de los vientos, que lo tornaban de grotesco y ridículo en peligroso o trágico. (Pellegrini, 1910)

A narrativa de Guillermo Madero, neto do falecido idealizador da obra, não deixa dúvidas acerca da apologética feita em torno da adequação ao novo padrão de integração entre porto e navio.

Estos barcos habían surcado por primera vez el nuevo canal sin inconveniente alguno, a través de aquella playa, antes barrera infranqueable, y habían podido maniobrar con facilidad dentro de la dársena donde ahora estaban atracados. Las caravanas de público afluían a la zona portuaria y se diseminaban en grupos que ocupaban los muelles, barcos y trenes de trabajo estacionados, llenando los espacios libres y los sitios adonde habían sido especialmente invitados. (Madero, 1955, p. 64)

A empresa incorporada pelos sucessores de Madero funcionou como verdadeira autoridade portuária. Ela controlava todas as etapas do processo de carga/descarga das mercadorias, coordenando cada uma das unidades de produção do complexo e controlando totalmente a operação portuária de importação/exportação, além de boa parte dos fluxos internos. Contendo armazéns equipados e sob fiscalização aduaneira (especialmente os frigoríficos),

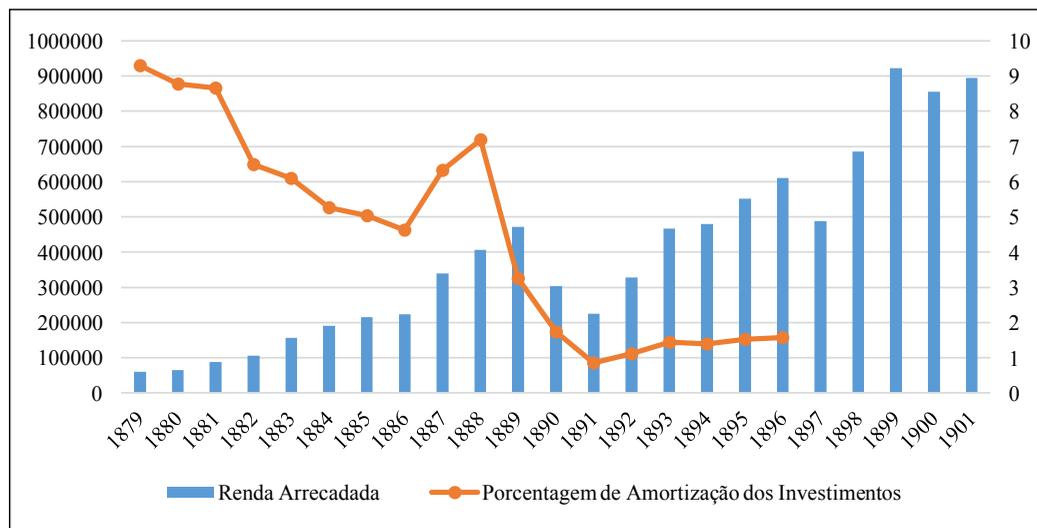


influindo no escoamento por vias ferroviárias (que já serviam a região portuária anteriormente) e na distribuição da energia elétrica, a *Companhia de Puerto Madero* foi soberana até o início da década de 1910. Formada como uma sociedade anônima, chegou a receber mais de 21 milhões de dólares de investimentos estrangeiros, o que significava 1% de todos os capitais externos na Argentina (Rapoport, 2007, p. 34).

Durante o último quarto do oitocentos, as rendas provenientes da exploração de serviços portuários, navais e marítimos no porto de Buenos Aires tiveram crescimento exponencial. Entretanto, claramente não era o suficiente para amortizar tamanho investimento.

Gráfico 3. Rendas arrecadadas com a exploração dos portos de Buenos Aires e porcentagem de amortização dos capitais investidos, 1879-1901

(Em dólares e percentual)



Fonte: Huergo (1904, p. 75)

Entretanto, o porto de Madero não teve vida longa. Já na década de 1910 os seus custos e limitações operacionais eram questionados, especialmente pela permanente necessidade de ampliar-se “para dentro do rio”. Em 1911, com a criação da primeira autoridade portuária com prerrogativas de coordenação e controle operacional, a Dirección General de Puertos, o poder de mando da empresa concessionária se viu fortemente restrito. Na mesma época, um novo projeto do engenheiro Huergo começou a ganhar corpo: o porto novo, projetado ao norte da cidade, no bairro do Retiro, vai tomar corpo na década de 1920 e fazer com que, precocemente, *Puerto Madero* deixasse de ser utilizado para o que foi concebido.

Considerações finais

Nesse breve artigo pudemos ver como a mutação geográfica, operativa e das relações sociais nos portos buenaienses fazem refletir muito além do que o simples movimento de carga/descarga. Como em outras nações “jovens”, a Argentina se inseriu na Divisão Internacional

do Trabalho com uma função muito clara: exportar produtos primários, de origem animal e cereais, para o centro do sistema. Para realizar isto, uma nova forma de transportá-los não só era necessária por conta das incríveis escalas, como era desejável ao capital por ser um interessante investimento.

Para isso, o rio da Prata e o Riachuelo deveriam ser domados. A hidrografia e a geomorfologia natural desses dois rios foram intensamente modificadas, mas não tanto quanto a relação de classe em que se baseava a exploração dos trabalhadores para alcançar tais intentos. A própria escolha de onde deveriam se localizar as principais infraestruturas portuárias de Buenos Aires passou mais decisivamente por um conflito intraclasse, do que pelos argumentos técnico-financeiros dos engenheiros e empresários interessados. Esse conflito esteve evidente na própria disputa pelas prerrogativas portuárias entre entes federativos: província e governo central.

Consideramos verdade que os elevados custos imperavam em obras hidráulicas e portuárias no século XIX, esse é um aspecto incessantemente ressaltado pelos observadores de época. Entretanto, mesmo que os retornos via exploração de suas infraestruturas não fossem compatíveis, o investimento pagava-se com o substancial incremento dos impostos recolhidos nas aduanas. Embora as obras e a administração dos portos e terminais, em diversos momentos e modelos, tivessem sido persistentemente entregues à privados e fossem um dos alvos preferenciais de investimentos estrangeiros, o desenvolvimento portuário de Buenos Aires contou com substanciais isenções, garantias e pagamentos públicos.

De qualquer forma, pelo menos no que concerne a passagem do século XIX para XX, o Imperialismo Capitalista foi o maior vencedor desse processo. Seja na boca do Riachuelo ou nas docas de Madero, os capitais ingleses, americanos e de outras potências industriais prosperaram na utilização e operação do porto de Buenos Aires.

Referências

- Argentina. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. *Puertos De Buenos Aires. Directoria General de las Obras Hidraulicas* (1887). Buenos Aires: Biblioteca Nacional Mariano Moreno.
- Argentina. Congreso argentino. *Mensaje del Presidente de la República al Abrir las Sesiones del Congreso Argentino* (1854, 1879). Buenos Aires: Talleres de la Tribuna Nacional.
- Burmeister, G. (1862). *Viaje por los Estados del Plata*. Buenos Aires: Unión Germánica Argentina.
- Caruso, L. (2016). *Embarcados. Los trabajadores marítimos y la vida a bordo: sindicato, empresas y Estado en el Puerto de Buenos Aires (1889-1921)*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Hobsbawm, E. (2013a). *A Era das Revoluções (1789-1848)*. São Paulo: Paz e Terra.
- Hobsbawm, E. (2013c). *B Era do Capital (1848-1875)*. São Paulo: Paz e Terra.
- Hobsbawm, E. (2013c). *C Era dos Impérios (1875-1914)*. São Paulo: Paz e Terra.
- Huergo, L. A. (1873). *Los Intereses Argentinos en el Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Imprenta Rural.



- Huergo, L. A. (1904). *El Puerto de Buenos Aires. Historia Técnica del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Revista Técnica.
- Huergo, H. (2013). *Luis Huergo y la cuestión puerto*. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- Lobo, E. M. (1970). *América Latina Contemporânea: Modernização, Desenvolvimento e Dependência*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Longo, R. (1995). *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Editorial Interjuntas.
- Luqui Lagleyze, J. M. (2001). *Breve historia arqueológica del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina.
- Madero, E. (1892). *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires, Nación.
- Madero, G. (1955). *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires: Universidad de Michigan.
- Mayorano, M. (1992). *Un ingeniero, un puerto, Luis Augusto Huergo*. Buenos Aires: Editorial Cogtal.
- Ortiz, R. (1943). *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Losada.
- Pellegrini, C. (1910). *Discursos y Escritos*. Buenos Aires: M. García.
- Pinasco, E. (1947). *El Puerto de Buenos Aires en los relatos de veinte viajeros*. Buenos Aires: Talleres Gráficos del Ejército de Salvación.
- Rapoport, M. (2007). *Historia económica política y social de la Argentina, 1880-2003*. Buenos Aires: Emecé.
- Rocca, E. J. (1996). *El Puerto de Buenos Aires en la historia*. Buenos Aires: Fundación Nuevas Perspectivas para el Crecimiento en el Arte y en la Ciencia.
- Ruiz M., H. y Cedrone, G. (2005). Titularidad y competencia sobre el Puerto de Buenos Aires. El Conflicto entre la Nación y la Ciudad de Buenos Aires. *La Ley*, septiembre, 15.

A Estrada de Ferro: crescimento econômico e urbano num município brasileiro do Sul de Minas Gerais – Varginha, 1882-1920

The Railroad: Economic and urban growth in a Brazilian municipality in the South of Minas Gerais – Varginha, 1882-1920

Natânia Silva Ferreira

Doutoranda do Programa de Desenvolvimento Econômico da
Universidade Estadual de Campinas, Brasil
Bolsista CAPES
<https://orcid.org/0000-0001-7294-1959>
natania.silvaferreira@gmail.com

Fecha de recepción: 28 de marzo del 2018
Fecha de aceptación: 10 de mayo del 2018
Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: Silva Ferreira, N. (2018). A Estrada de Ferro: crescimento econômico e urbano num município brasileiro do Sul de Minas Gerais – Varginha, 1882-1920. *tiempo&economía*, 5(2), 59-87, doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1311>

RESUMO

Entre o final do século XIX e o início do século XX, diferentes regiões do Brasil passaram por transformações sociais, urbanas e econômicas. Tais transformações tiveram como motor, dentre outros, um importante serviço, meio de transporte e de comunicação: a estrada de ferro. As ferrovias chegaram nas mais diversas localidades, encurtando distâncias, transportando pessoas e mercadorias. O objetivo central deste artigo é o de compreender a chegada da estrada de ferro num município do interior brasileiro: Varginha, situado no Sul do Estado de Minas Gerais. Com a utilização de fontes manuscritas, impressas e referências bibliográficas, foi possível compreender que a passagem da estrada de ferro pelo município contribuiu com o crescimento urbano e econômico varginhense.



Palavras-chave: Varginha, ferrovia, transformações urbanas, transformações econômicas, história econômica

Códigos JEL: N76, R42

ABSTRACT

Between the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century, different regions of Brazil underwent social, urban and economic transformations. These transformations were driven by, among others, an important service, means of transport and communication: The railroad. The railroads arrived in different locations, shortening distances, transporting people and goods. The central objective of this paper is to understand the arrival of the railroad in a municipality in the Brazilian interior: Varginha, located in the south of the State of Minas Gerais. With the use of handwritten fonts, printed sources and bibliographical references, it was possible to understand that the passage of the railroad through the municipality contributed to the urban and economic growth of Varginha.

Keywords: Varginha, railroad, urban transformations, economic transformations, economic history

JEL Codes: N76, R42.

Introdução: a formação do Sul de Minas Gerais e o surgimento do município de Varginha

A passagem do século XIX para o século XX foi um período de transformações urbanas e crescimento econômico para grande parte do Brasil. Com acordos financeiros entre Campos Salles e credores estrangeiros (1898-1902), abriu-se um projeto político de modernização e urbanização do país (Saes, 2008, pp. 188-189).

Dentro deste contexto, é possível destacar alguns casos específicos. O ciclo da borracha se constitui num exemplo de economia particular que possibilitou crescimento econômico do Amazonas, especialmente em Manaus, e do Pará, sobretudo em Belém (Ferreira, 2005, cap. 3; Bueno, 2012). Na Bahia, o cacau auxiliou na formação de uma economia de exportação específica do Estado (Almeida, 2009). No Rio Grande do Sul houve também o desenvolvimento de uma economia própria, baseada na pecuária (Herrlein, 2000). No sudeste do país, São Paulo desenvolveu uma economia cafeeira muito relevante, a atividade que mais contribuiu para o aumento das exportações brasileiras na passagem do século XIX para o XX (Cano, 1975; Dean, 1977; Silva, 1980; Mello, 1986). Na época, a Zona da Mata de Minas Gerais também contou com uma economia cafeeira de exportação (Lima, 1977).

De forma particular, diferentes partes do Brasil passavam por um processo de urbanização e crescimento econômico, com auxílio de atividades agropecuárias.

Naquele cenário, de transformações urbanas e econômicas às quais o Brasil passava na passagem do século XIX para o século XX, o Sul de Minas Gerais¹ recebeu influências da expansão da economia cafeeira, mais especificamente, na segunda década do século XX, quando as exportações passaram a aumentar.

A região do Sul de Minas Gerais tornou-se uma divisão administrativa da Província mineira em 1789, tendo sido emancipada a paróquia de Campanha da Princesa naquele ano.² Localizada inicialmente na Comarca do Rio das Mortes, Campanha tornou-se a sede da Comarca do Rio Sapucaí a partir de 1833, tendo suas fronteiras delimitadas ao norte pelo Rio Grande e ao sul e sudeste pela serra da Mantiqueira.³

Assim, o território que inicialmente abrigou o Sul de Minas teve começo com a emancipação de Campanha, município que foi desmembrado na primeira metade do século XIX nas cidades de Baependy (1814), Jacuhy (1814), Pouso Alegre (1831), Lavras (1831), Jaguaray (1840) e Itajubá (1848). A dinâmica da região avançou em relação à existente na urbanização da área mineradora e, inicialmente, foi baseada na agricultura e no comércio de abastecimento (Lenharo, 1993).

1 Sobre a divisão do Estado de Minas Gerais, é possível recorrer a Wirth (1982), Paiva & Godoy (2002).

2 Antes dessa época, o Sul de Minas já apresentava importância como rota de comércio e como produtor de gêneros de abastecimento para outras regiões do Brasil, como a da corte. Segundo Furtado (1963, pp. 114-115), "a cidade do Rio representava o principal mercado de consumo do país e os hábitos de consumo de seus habitantes se haviam transformado substancialmente a partir da chegada da corte portuguesa. O abastecimento desse mercado passou a constituir a principal atividade econômica dos núcleos de população rural que se haviam localizado no sul da província de Minas como reflexo da expansão da mineração".

3 A Comarca do Rio das Mortes havia sido emancipada da área mineradora central, com a fundação de sua sede em São João D'El Rey no ano de 1713.



O mapa 1 mostra a localização atual de Varginha e do Sul de Minas Gerais no Estado, bem como o posicionamento de alguns dos municípios citados acima. Ainda, é possível notar os Estados que se situam próximos da região sul-mineira.

Mapa 1. A localização de Varginha no Sul de Minas Gerais e a localização da região sul-mineira no Estado



Fonte: <http://suldemg.blogspot.com.br/2010/11/mapa-do-sul-de-minas.html>.

Acesso em 10/03/2018. No quadro em destaque, onde se lê MS (Mato Grosso do Sul), leia-se GO (Goiás).

A base econômica regional – a agricultura e o comércio de abastecimento – foi rompida, embora não totalmente, entre o final do século XIX e o início do XX, com a introdução da cafeicultura e o processo de urbanização em curso.

O produto mais valioso de exportação de Minas Gerais estabelecia a razão pela qual tanto a Zona da Mata como o Sul dominaram a política do Estado durante a Primeira República (Wirth, 1982, p. 81).⁴ No Sul mineiro:

juntamente à ampliação da população... era nítido o crescimento do número de cidades. Alfenas, Boa Esperança, Três Corações e Varginha, por exemplo, faziam parte de uma primeira fase de emancipação de municípios, entre as décadas de 1860 e 1880, como resultado da introdução do café na região (Saes, Cosentino e Gambi, 2012, p. 31).⁵

4 Apesar da importância do café para Minas Gerais de fins do século XIX e inícios do século XX, é importante ressaltar que a cafeicultura não foi a única atividade regional. Segundo Iglésias (1982), “fala-se em Minas Gerais, quando na verdade sua fisionomia era – como é ainda hoje – muito diversificada” (p. 137). De acordo com Wirth (1982, p. 43) “as paisagens de Minas Gerais, conseqüentemente, oferecem diferentes leituras ao historiador. As distintas partes de Minas Gerais contaram com atividades econômicas diferentes nos séculos XIX e XX. “O Triângulo tomou forma como uma moderna economia agropecuária a partir da década de 1880... O Norte, ao contrário, seguiu o curso da economia de estâncias do século XVII, salvo uma corrida de diamantes (depois de 1830)... O Oeste exportou gado para o sul” (Wirth, 1982, p. 43).

5 Embora seja dada certa relevância para o café na economia do Sul de Minas Gerais, vale lembrar que na região, na transição para o século XX, outras atividades econômicas se faziam importantes: Alfenas, Guaxupé, Machado e Três Pontas, por exemplo, foram cidades sul-mineiras que se dedicaram não somente à produção cafeeira, mas também à pecuária e

Assim, Varginha foi emancipada do município de Três Pontas no ano de 1882 e daquele período até o início do século XX, passou por transformações que fizeram com que se tornasse uma das principais cidades do Sul de Minas Gerais: os primeiros projetos sobre escolas públicas surgiram por volta da metade da década de 1880 (Ata da Câmara Municipal de Varginha – ACMV–, 1884, p. 22), a elevação à sede de Comarca ocorreu em 1890 (ACMV⁶, 1890, p. 18), a estrada de ferro Muzambinho começou a passar pelo município no ano de 1892, tendo gerado relevante movimentação na cidade em fins de 1891 (ACMV, 1891, p. 40). Quando se iniciou o século XX, Varginha contava com elementos importantes para seu processo de urbanização: as casas comerciais, as primeiras fábricas e os bancos; teatro, clube recreativo e cinema; água potável, telefone e energia elétrica; eram elementos que, juntamente com os que surgiram no final do século XIX, faziam de Varginha um município de destaque no Sul de Minas Gerais (Ávila, 1983; Sales, 2003).

O processo de urbanização ao qual o Brasil e Minas Gerais passaram na mudança do século XIX para o século XX também ocorreu em Varginha, embora de forma particular.

Portanto, o objetivo central deste texto é o de analisar a chegada de um relevante serviço para a economia varginhense: a ferrovia. Em 1892, uma estação da Companhia Estrada de Ferro Muzambinho –que não havia sido planejada para passar por Varginha– foi inaugurada na cidade.

Para o cumprimento do objetivo central, este artigo conta com quatro seções: a primeira servirá para compreensão da chegada do serviço da ferrovia no Sul de Minas Gerais, com destaque para as mercadorias que eram transportadas. Na seção dois, o objetivo será analisar as principais atividades econômicas que estiveram presentes na formação do município de Varginha. Na seção três, serão abordadas as transformações urbanas e econômicas às quais o município varginhense passou, em decorrência da chegada da estrada de ferro. A seção quatro trás as Considerações finais sobre o tema.

As principais fontes para o desenvolvimento deste artigo são: Atas da Câmara Municipal de Varginha –ACMV–, presentes no Museu Municipal da cidade –MMV–, inventário *post-mortem* de uma personagem varginhense, depositado no Arquivo do Judiciário da Comarca de Varginha –AJCV–, registros de imóveis do município, que se encontram no Cartório de Registros de Imóveis de Varginha; e os Almanachs Sul-Mineiros (para 1874 e 1884), de autoria de Bernardo Saturnino da Veiga.

O recorte temporal é marcado entre 1882 e 1920. O início da investigação envolve o ano de 1882 porque foi em 17 de dezembro de 1882 que ocorreu a primeira reunião da Câmara Municipal de Varginha, onde foram escolhidos os vereadores que conduziriam o processo de formação do novo município do Sul mineiro.

O final do estudo foi datado em 1920 porque esta década constitui um período de transformações para economia brasileira que, de certa forma, podem ter refletido na sociedade varginhense. Segundo Wilson Cano,

demais agriculturas, como a do milho, feijão, arroz e fumo, dentre outras. Sobre a cafeicultura no Sul de Minas Gerais da passagem para o século XX, conferir: Martins (2016).

6 Dentre trabalhos com atas de Câmara, conferir: Ferreira (2017, cap. 2).



A década de 1920, para o Brasil, representa um processo de transição econômica e social, a partir do chamado modelo primário exportador, rumo a um novo padrão de acumulação, o do crescimento para dentro... as transformações econômicas –mas não somente elas– nela ocorridas [na década de 1920] tiveram importante papel nas principais transformações de cunho social (Cano, 2012, p. 898).

1. As ferrovias no Sul de Minas Gerais: expansão do transporte de mercadorias

Segundo Hobsbawm, sobre a ferrovia na “Era dos Impérios”: “A ferrovia e a navegação a vapor haviam reduzido as viagens intercontinentais ou transcontinentais a uma questão de semanas, em vez de meses... e em breve as tornaria uma questão de dias” (Hobsbawm, 2016, p. 30).⁷

Uma região vê sua economia transformar-se a partir da chegada da estrada de ferro:⁸ encurtando as distâncias entre as localidades, as ferrovias servem para o transporte de pessoas e de mercadorias; se constituem num meio de comunicação social e geram trabalho nas localidades em que passam.⁹

No Sudeste do Brasil, as estradas de ferro chegaram com auxílio da economia cafeeira, sobretudo em São Paulo.¹⁰ A burguesia do café precisava das ferrovias para a maior qualidade do transporte do produto que gerava crescimento econômico para a Província.

Em Minas Gerais, contando com dinâmica economia cafeeira, a Zona da Mata foi a primeira região a contar com a introdução das ferrovias; detendo, em 1884, aproximadamente 60% da rede ferroviária mineira, o que equivalia a 1.006 quilômetros (Blasenhein, 1996, pp. 81-110).¹¹ A Estrada de Ferro Leopoldina avançou naquela região, além de outras pequenas companhias que foram incorporadas a ela. Além desta, a Zona da Mata contava com a União Mineira, com a Central do Brasil, que partia do Rio de Janeiro e chegava a Ouro Preto, capital da Província mineira, e com a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas.¹²

No Sul de Minas, as ferrovias chegaram por volta de 1880, por meio de quatro empresas: Estrada de Ferro Rio Verde, que depois passou a ser chamada de Minas e Rio, Viação Férrea Sapucaí, Estrada de Ferro Muzambinho e Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, está originária de São Paulo.¹³

7 Para um entendimento acerca do debate internacional sobre ferrovias, ver: Fishlow (1965), Fogel (1964).

8 Sobre ferrovias na América Latina, conferir: Nunes (2007), Lacerda (2009), Correa (2012), Kuntz (2015).

9 A respeito do transporte ferroviário em diferentes localidades do Brasil, consultar: Queiroz (2004), Oliveira (2007), Maia (2009), Goulart e Queiroz (2011), Faleiros e Nunes (2011).

10 Sobre as ferrovias em São Paulo na passagem para o século XX, vale conferir: Saes (1981).

11 Acerca de gastos com infraestrutura de transportes em Minas Gerais da Primeira República, incluindo o transporte ferroviário, ver: Godoy, Horta, Barbosa (2017).

12 Para detalhes sobre a economia da Zona da Mata, consultar: Lanna (1985) e Pires (2004).

13 Sobre ferrovias no Sul de Minas da passagem para o XX, conferir: Silva (2012). Para ferrovias no Sul de Minas do início do século XX, ver: Silva (2018).

A falta de um centro irradiador para o transporte fez com que, a princípio, no Sul mineiro, houvesse uma integração de suas ferrovias com mercados exteriores, e não entre as próprias cidades da região (Saes et al., 2010).

O mapa 2 mostra as cidades pelas quais passavam as ferrovias no Sul de Minas Gerais em 1890. Em Varginha, uma estação da Estrada de Ferro Muzambinho foi inaugurada no ano de 1892.

Mapa 2. Localização das ferrovias no Sul de Minas Gerais, 1890



Fonte: Saes, Gambi e Curi (2016, p. 38)

Das quatro estradas de ferro que passaram pelo Sul de Minas Gerais entre o final do século XIX e o início do século XX, a mais antiga foi a Estrada de Ferro Minas e Rio, na época Estrada de Ferro Rio Verde. A base de sua concessão ocorreu quando a Assembleia de Minas Gerais autorizou, por meio da lei 2.062, de 4 de outubro de 1874, o presidente da Província a conceder garantia de juros de 4% sobre o capital de 14 mil contos de réis para a construção da ferrovia (Silva, 2012, p. 16).

A Minas e Rio foi inaugurada em 1884 e era formada por três ramais e três seções. Seus concessionários eram o Barão de Mauá e o Brigadeiro José Vieira Couto de Magalhães. Barão de Mauá foi pioneiro das obras de estradas de ferro brasileiras, tinha projetos de integração regional, que ligassem o Rio de Janeiro a São Paulo. José Vieira Couto Magalhães era militar, nascido na cidade mineira de Diamantina, tendo presidido Províncias brasileiras, como Goiás e Minas Gerais (Silva, 2012, p. 114)

Embora intitulada Minas e Rio, sua linha partia de Cruzeiro no interior de São Paulo, e por onde já passava o ramal da Estrada de Ferro Dom Pedro II. Quase desnecessário é dizer o quão

forte era estar no jogo político para que se obtivesse uma concessão ferroviária e sua garantia de juros, ou fosse exercida influência em traçados pouco técnicos (Silva, 2012, p. 116).

O projeto original da Minas e Rio indicava que a estrada partisse do Rio de Janeiro, mas análises posteriores mostraram maior vantagem se o ponto de partida fosse São Paulo. (Costa, 1996, p. 46, nota 14 apud Silva, 2012, p. 116). Em Minas Gerais, a Minas e Rio passava por Pouso Alto, Passa Quatro, São Lourenço, entre outros, tendo seu ponto final em Três Corações. Até 1910, a estrada de ferro possuía 16 estações entre Minas Gerais e São Paulo (Silva, 2012, pp. 116-117).

A Estrada de Ferro e depois Companhia Viação Férrea Sapucaí foi organizada entre 1887 e 1888, tendo entrado em operação em 1891 e com sede no Rio de Janeiro. Possuía 308 acionistas no ano 1888 (Silva, 2012, p. 125). O café era mercadoria de destaque em alguns pontos, como Jacutinga e Ouro Fino. Com o tempo, a ferrovia incorporou inúmeras concessões. De seu rendimento, considerando passageiros e mercadorias, no ano de 1893, a maior parte era devido o transporte de mercadorias, em todas as oito estações em que passava: cerca de 74 contos com o transporte de passageiros e cerca de 182 contos com o transporte de mercadorias.¹⁴

Sobre a Estrada de Ferro Muzambinho, que possuía estação em Varginha, vale ressaltar que foi em agosto de 1887 que a lei estadual 3.420 concedeu privilégio para a construção da estrada. Esta deveria partir da divisa de São Paulo com Minas Gerais e terminar no Sul do Estado mineiro (Silva, 2012, p. 132).

Existiam dois ramais e três seções: o primeiro ramal era o de Campanha, que ligava-se a localidades como Cambuquira e Águas Virtuosas do Lambari, estâncias hidrominerais do Sul mineiro. O outro ramal, subdividido em duas seções, era chamado Prolongamento de Três Corações ou Linha do Tronco, e ligava-se à Varginha e Alfenas, dentre outras cidades. O Prolongamento de Três Corações e o ramal de Campanha foram explorados por concessão federal. “O primeiro não gozava de garantias de juros e o segundo tinha 5% durante a construção e 4% após o término, sob o capital de 2.509:500\$000” (Lima, 1982, p. 103 apud Silva, 2012, p. 133). A inauguração da ferrovia se deu no ano de 1892 (no Prolongamento de Três Corações; em Campanha ocorreu em 1894), porém, já em 1908, foi incorporada à Minas e Rio, num processo que, futuramente, resultaria na formação da Rede Sul Mineira (Silva, 2012, p. 133). O quadro 1 mostra as estações da Companhia Estrada de Ferro Muzambinho.

Segundo Lima (apud Silva, 2012, p. 134), a Estrada de Ferro Muzambinho teve apenas dois presidentes: Carlos Augusto Miranda Jordão e Egas Muniz Barreto de Aragão. Carlos Augusto Miranda Jordão era do Rio de Janeiro, comissário de café com seu pai numa firma da família. “Foi ainda proprietário da Companhia Metropolitana de imigração, que a partir de 1890 administrou a colônia de italianos Nova Veneza, interior de Santa Catarina” (Silva, 2012, p. 134). Em 1892, possuía 16% das ações da Companhia, sendo o maior acionista (Costa, 1966 apud Silva, 2012, p. 134).

14 Para as estradas de ferro Minas e Rio e Sapucaí, o movimento de exportações era maior que o de importações. Isso mostra nova dinâmica do sul-mineiro, em que a região passava a se dedicar também às atividades de exportação, e não apenas às de abastecimento e produção para o mercado interno.

Quadro 1. Estações da Companhia Estrada de Ferro Muzambinho

Estação segundo Vasco de Castro Lima (1934)	Localização no Álbum Chorographico (1927)	Localização e situação atual	Data de inauguração
Flora	Estação do município de Três Corações	Estação demolida. Município de Três Corações	1896
Varginha	Estação na sede do município de Varginha	Restaurada. Município de Varginha	1892
Batista de Melo (ao inaugurar-se chamava-se "Fluvial"). Foi também chamada de Esaú	Estação Batista de Melo no município de Varginha na margem direita do rio Verde. Fluvial aparece como povoado na margem esquerda do mesmo rio, já no município de Eloy Mendes	Inundada pela represa de Furnas	1893
Espera	Estação do município de Três Pontas	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1895
Pontalete (ao inaugurar-se chama-se "Pontal")	Sede do distrito de Martinho Campos no município de Três Pontas	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1895
Josino de Brito	Estação no município de Campos Gerais	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1909
Fama	Estação na sede do distrito de Fama, município de Alfenas	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1896
Gaspar Lopes	Estação do município de Alfenas	Estação Demolida	1897
Harmonia	Estação no município de Alfenas	Sem dados sobre a estação	1897
Areado	Estação no município de Areado	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1897
Movimento	Estação no município de Areado	Estação Demolida	1908
Engenheiro Trompowsky	Estação no distrito de São Joaquim da Serra Negra do município de Alfenas	Estação desativada situada na Usina Monte Alegre. São Joaquim da Serra Negra hoje é o município de Alterosa	1909
Tuiuti (ao inaugurar-se chamava-se "Monte Belo")	Tuiuty era estação do distrito de Monte Belo do município de Muzambinho	Município de Monte Belo. Estação restaurada sem vínculo com a fachada original	1909

Fonte: Costa, Costa e Lacerda (2015, p. 361).

Após a inauguração dos ramais, foi possível observar resultados bastante diferenciados entre eles: enquanto em Três Corações não se observou nenhum exercício com déficit, Campanha apresentou resultados negativos. Considerando o transporte de mercadorias e de passageiros, este último estava mais presente no ramal de Campanha em alguns anos; no caso do Prolongamento de Três Corações, o transporte de mercadorias sempre foi maior que o de passageiros (Silva, 2012, p. 134).

As estradas de ferro Sapucaí e Muzambinho corriam quase que paralelamente, ligando várias cidades sul-mineiras. A leste elas se ligavam à Minas e Rio e a oeste, se encontravam com a Mogiana.

A Estrada de Ferro Mogiana passava pelo Triângulo mineiro e pelo Sul de Minas, atingindo regiões de grande comércio de abastecimento, mas que também já começavam a produzir café para exportação.



As estradas Muzambinho e Sapucaí eram subsidiárias da Companhia Minas e Rio, escoando seus produtos quase exclusivamente por ela. A configuração das mercadorias transportadas pela Companhia, na sua primeira década de operação, destaca as exportações de toucinho, fumo, queijos e café (este último começa a aparecer já no segundo ano de atuação da Companhia, 1885, como um dos principais itens). Gado e sal também eram transportados, consistindo o último num artigo de importação e responsável individualmente pelo maior percentual das mercadorias transportadas entre 1884 e 1888, em quantidade por quilos, sendo o que mais gerava receitas. O item “diversos” também era destaque no transporte de mercadorias, sendo compreendidos nele açúcar, alcoólicos, água mineral e cereais, dentre os principais produtos (Silva, 2012, cap. 3).

A partir dessas observações, pode-se inferir que o café não era o principal produto transportado durante todo o tempo de atuação das ferrovias, mas sua ascensão merece destaque: em 1884, o café não aparecia dentre os itens transportados pela Minas e Rio. A partir de 1885, aparece em pequenas quantidades, mas ainda sem gerar receitas. Em 1888, a receita do café não chegava a 50 contos de réis. Entretanto, após 1893, o transporte de café começa a expandir-se.

Entre o período de 1893 e 1897, por exemplo, a Estrada Minas e Rio transportava café, sal, toucinho, fumo, queijos, cereais, açúcar, animais e alcoólicos. Naquele ano, as receitas com café chegaram a 100 contos de réis e, no ano de 1897 o café transformou-se no principal produto de exportação da ferrovia, chegando as receitas oriundas da mercadoria a 500 contos de réis. No ano de 1901, as receitas com o produto chegaram a 800 contos de réis. E em 1903 e 1907, as receitas com café chegaram, respectivamente, a 500 e 600 contos de réis (Silva, 2012a, pp. 199-201). O transporte de café deslocou das posições iniciais os produtos que já eram exportados. Verifica-se, portanto, a predominância de produtos agropecuários destinados ao mercado interno para os primeiros anos de operação da Companhia Minas e Rio, e também a relevância do café a partir dos últimos anos do século XIX, como produto de exportação.

A tabela 1 mostra as tarifas cobradas pelas estradas de ferro Sapucaí, Minas e Rio e Muzambinho (contemplando também a Oeste de Minas).

Considerando as tarifas cobradas pelas estradas de ferro (Sapucaí, Minas e Rio e Muzambinho), é possível frisar (para o ano de 1906), a relevância para o café e o fumo, nos casos das três ferrovias. Os itens relacionados à pecuária (porcos, ovelhas e cabritos; bois, cavalos e muares) eram os que demandavam as menores tarifas. Inclusive no caso da Oeste de Minas, as tarifas cobradas da categoria de fumo e café possuíam maior destaque.

Por meio do exemplo da cobrança destas tarifas do ano de 1906, pode-se pensar numa relevância do café para a economia do Sul de Minas Gerais. Agricultura que, aos poucos, contribuía para uma transformação da região como um todo.

A característica de variedade produtiva do Sul de Minas Gerais, prevalecente na região desde os tempos coloniais, quando esta servia, sobretudo ao abastecimento do Rio de Janeiro, se manteve após a chegada das ferrovias, embora o café passasse a ocupar as primeiras posições no decorrer do tempo, fazendo com que a região avançasse no comércio de exportação.

Tabela 1. Comparação de tarifas entre as ferrovias Sapucaí, Minas e Rio, Muzambinho e Oeste de Minas (1906) – por tonelada/quilômetro

Item	Sapucaí (400 kms)	Minas e Rio (170 kms)	Muzambinho (238 kms)	Oeste de Minas (944 kms)
Queijos e manteiga	\$090 até 150 kms \$060 de 150 em diante	\$250	\$188	\$200 até 100 kms \$100 de 101 a 300 kms 050\$ de 301 em diante
Café e fumo	\$330 até 150 kms \$200 de 150 em diante	\$287,5 até 150 kms \$264,5 de 150 em diante	\$310	\$300 até 100 kms \$200 de 101 a 300 kms 100\$ de 301 em diante
Cereais e batatas	\$200 por saco de 62,5 kg	\$030 até 100 kms \$020 de 100 em diante	\$100	\$100 até 100 kms \$50 de 101 a 300 kms \$025 de 301 em diante
Água mineral	\$050 até 150 kms \$040 de 150 em diante	\$100	\$100	\$100 até 100 kms \$070 de 101 a 300 kms \$050 de 301 em diante
Sal	\$060	\$150	\$150	\$200 até 100 kms \$100 de 101 a 300 kms \$050 de 301 em diante
Açúcar	\$140	\$250	\$100	\$200 até 100 kms \$100 de 101 a 300 kms \$050 de 301 em diante
Porcos, ovelhas e cabritos	\$018 até 150 kms	\$015	\$015	\$045
Bois, cavalos e muaras	\$055	\$055	\$055	\$045

Fonte: Lima (1934) apud Silva (2012, p. 203).

Em fins do século XIX,¹⁵ mais precisamente antes de meados da década de 1880, a Zona da Mata foi a localidade de Minas Gerais que registrou a maior quantidade de ramais ferroviários, porém, com o passar do tempo, a expansão das linhas praticamente estabilizou-se naquela região. E dessa forma, “entre 1890 e 1906, a rede Sulista cresceu de 246 para 923 quilômetros, enquanto na Mata a Leopoldina acrescentou apenas 86 quilômetros à linha de Muriaé” (Blasenhein, 1996, p. 108). Proporcionalmente, “desde 1884 a rede da Mata tinha diminuído de dois terços para um quarto do total mineiro” (Blasenhein, 1996, p. 108). Pode ser observado, então, um considerável aumento da malha ferroviária sul-mineira na passagem de um século ao outro e, juntamente com a chegada das ferrovias, intensificação do comércio do Sul mineiro.

É possível dizer que as estradas que avançaram pelo Sul de Minas Gerais na passagem do século XIX para o século XX foram atraídas por fatores correlacionados: o processo de urbanização em curso; a chegada da atividade da cafeicultura na região; as possibilidades de auferirem-se lucros oriundos das transformações urbanas e econômicas às quais o sul de Minas

15 Sobre particularidades do transporte ferroviário mineiro no século XIX, conferir Godoy e Barbosa (2008).



passava, com o processo de urbanização e o desenvolvimento da cafeicultura. E em meio às transformações do Sul mineiro, as ferrovias, atraídas para a região, passaram também a fazer parte daquele conjunto de novos elementos que contribuíram com a formação do capitalismo sul-mineiro. As cidades da região passavam por um crescimento particular, limitado, de localidades do interior do Brasil, mas que jamais deve ser esquecido.

Com o passar do tempo, a configuração das estradas de ferro que percorriam o Sul de Minas Gerais se alterou, em comparação àquela vista em 1890, por meio do mapa 2 apresentado acima neste texto. Assim, o mapa 3 abaixo mostra a localização das ferrovias no Sul de Minas em 1920.

Mapa 3. Localização das ferrovias no Sul de Minas Gerais, 1920



Fonte: Saes, Gambi e Curi (2016, p. 39)

Por meio do mapa 3 é possível notar não apenas o aumento de ramais locais, mas a ampliação do número de municípios, em comparação com o mapa 2. O Sul de Minas Gerais passava por nova movimentação urbana, econômica e social. A introdução e importância do café na região, juntamente com o aumento populacional e a chegada das estradas de ferro, davam nova forma ao Sul de Minas Gerais. Em meio às transformações do Sul mineiro, Varginha passou pela emancipação no final do século XIX.

2. O município de Varginha: as principais atividades econômicas

Foi “Aos dezecete dias do mez de dezembro de mil oitocentos e oitenta e dois... no Paço da Camara Municipal desta Villa” que ocorreu a primeira reunião da Câmara de vereadores de Var-

ginha (ACMV, 1882, p. 1).¹⁶ Até aquela data, o antigo distrito pertencia à municipalidade de Três Pontas. Naquela primeira reunião, foi escolhido o primeiro presidente da Câmara Municipal, major Matheus Tavares da Silva¹⁷, sendo o vice presidente, José Maximiano Baptista.¹⁸

A primeira reunião da Câmara Municipal de Varginha ocorreu ao final do ano de 1882, contudo, claramente, num período bem anterior ao do fim do século XIX, as terras que abrigariam o município já eram povoadas.

Anos antes de 1806, o casal Francisco Alves da Silva e Tereza Clara Rosa da Silva adquiriu as terras onde mais tarde se localizaria Varginha. O casal vendeu essas terras ao alferes Manoel Francisco de Oliveira no ano de 1806 e, posteriormente, elas foram doadas à diocese de Campanha (Sales, 2003).

Afonso Ávila afirmou que o povoado surgiu em fins do século XVIII, por volta de 1785, e se encontrava no meio do caminho que ligava a Vila de Campanha ao Sertão de Três Pontas. A exemplo da tradição observada em grande parte dos povoados mineiros, surgidos no século XIX, à área inicial de Varginha compreendia cerca de 48 alqueires (Ávila, 1983, p. 2).

Entre 1785 e 1820 foram construídas no local cerca de seis casas de telhas. No ano de 1824, o arraial contava com cerca de 1.550 habitantes, distribuídos pelas fazendas já formadas ou ainda em formação (Ávila, 1983, p. 8). Pela Lei 471, de 1 de junho de 1850, o antigo curato do Espírito Santo da Varginha transformou-se em freguesia, sendo subordinado ao município de Três Pontas (Veiga, 1884, p. 182).

Com o passar dos anos, o espaço onde se localizaria Varginha somava elementos importantes para a sua formação e para a evolução de seu processo de urbanização. Assim, o número de habitantes aumentava, embora de forma gradual, como mostra a tabela 2.

Mas –e o que parece comum na formação inicial da maioria das cidades não planejadas, que crescem naturalmente– apesar de um primitivo processo de urbanização em curso, as pessoas se concentravam, sobretudo, no campo, durante muitos anos. Se formava, entretanto, uma economia urbana, de forma que o espaço rural não viveria isolado do urbano, e este passava a influenciar o campo.¹⁹ Juntamente àquele movimento, a economia do município se fortalecia.²⁰

Dentre as principais atividades econômicas, destacava-se a da cafeicultura. De acordo com José Lefort, o café foi introduzido em Varginha por volta de 1870, apenas para o consumo de seus plantadores, sem ainda ser comercializado (Lefort, 1950 apud Sales, 2003). Mas a cultura

16 Vale ressaltar que o município de Varginha era formado pela cidade de Varginha mais os distritos de Pontal e Carmo da Cachoeira, emancipados, respectivamente, em 1911 e 1938.

17 Descrito no Almanach Sul-Mineiro para 1884 (pp. 187-189) como capitalista, negociante, fazendeiro com engenho movido à água, tropeiro e açougueiro. Contribuiu financeiramente para que a ferrovia passasse por Varginha. Dentre os moradores do município na passagem para o século XX, foi um dos membros que mais posses detinha. Faleceu em 1905 deixando dois filhos. Mais informações sobre o major podem ser encontradas em seu processo de inventário *post-mortem*, presente no Arquivo do Judiciário da Comarca de Varginha: ano 1905, caixa 598, documento 23.

18 Descrito no Almanach Sul-Mineiro para 1884 (p. 187) como proprietário de estabelecimento de secos e molhados.

19 A influência entre os espaços rural e urbano se dá, por exemplo, no suprimento de alimentos que o campo fornece à cidade; e nos serviços que a cidade oferece ao campo.

20 Foi a partir de 1940 que passou a ocorrer maior concentração de pessoas na área urbana de Varginha.



desenvolveu-se, dentro dos limites estruturais varginhenses, de forma satisfatória. Já em 1893, afirmou Rubião, foi inaugurada no município a primeira máquina de beneficiar café (Rubião, 1919 apud Sales, 2003). Em 1920 eram 113 estabelecimentos de beneficiar o produto, “tendo eles produzido 23.916 quintais, nos seus 4.394.000 pés de café” (Lefort, 1950 apud Sales, 2003, p. 285).

Tabela 2. Número de habitantes do município de Varginha, 1890-1920

Ano	População
1890	24.819
1900	29.322
1907	31.417
1908	31.728
1909	32.042
1910	32.359
1911	32.690
1912	20.690*
1913	21.029
1914	21.237
1915	21.447
1916	21.659
1917	21.874
1918	22.080
1919	22.309
1920	22.457

Fonte: Lefort (1950, pp. 130-131) apud Sales (2003, p. 58)

A área central da cidade apresentava primitivas casas comerciais e de serviços, encontrando-se, dentre outros: farmácias, consultórios médicos, comércios de venda por atacado e varejo, alfaiatarias, pensões, oficinas de sapateiros, selarias, dentistas, açougues, relojoarias e depósitos de mobílias (Sales, 2003, pp. 280-281).

A movimentação que a cafeicultura e o comércio levaram até o município ocorreu com auxílio de uma inovação para a época e para a sociedade varginhense: a estrada de ferro. No dia 28 de maio de 1892, a estação férrea Muzambinho, partindo de Três Corações (município próximo), foi inaugurada (Sales, 2003, p. 180). É possível observar o caminho percorrido pela estrada no mapa 4.

Com a estrada de ferro passando por Varginha, a atividade do comércio e as exportações, especialmente de café, passaram a se expandir, já que mercadorias poderiam ser enviadas a outras cidades, não apenas do Sul de Minas, mas de outras localidades de Minas Gerais.

Em 1913, por exemplo, a cidade de Varginha exportava uma média anual de 400 mil arrobas de café (Questionários sobre as condições da agricultura de 176 municípios no Estado de Mi-

* Até 1911, o município de Varginha era formado pelas populações da cidade e de seus dois distritos. Após aquele ano, Pontal foi emancipada, dando origem à cidade de Elói Mendes.

nas Geraes, 1913, p. 505); em 1918, a média de exportações de café que passava pela estação local da Estrada de Ferro Muzambinho chegou a atingir 200 mil sacas, sendo 125 mil dessas sacas produzidas em Varginha –mas que incluía a produção de Carmo da Cachoeira, distrito que ainda não havia se emancipado. As 75 mil sacas restantes eram de outros municípios vizinhos (Ávila, 1983, p. 14).

Mapa 4. O caminho percorrido pela Estrada de Ferro Muzambinho no Sul de Minas Gerais



Fonte: <http://www.blogdomadeira.com.br/2012/05/120-anos-da-ferrovia-em-varginha/>
Acesso em: 10/03/2018

E em meio às transformações urbanas às quais passava a cidade, as instituições bancárias chegaram na quarta década de sua formação, depois que o espaço urbano se desenvolvia de forma gradual. Em 1915, foi inaugurada uma agência do Banco Hypotecário e Agrícola do Estado de Minas Geraes e, antes disso, em 1912, havia sido inaugurada uma agência do Banco do Brasil. As duas agências “luxuosamente instaladas em prédios próprios”, facilitavam a circulação monetária na cidade (Fonseca e Liberal, 1920 apud Sales, 2003, p. 281). Claramente, as instituições realizavam apenas operações mais simples, como depósitos.

Naquele contexto de formação de cidade, as primeiras fábricas que surgiram contaram com bases ainda primitivas, se comparadas às indústrias, por exemplo, de cidades da Zona da Mata mineira, como Juiz de Fora, no mesmo período em que se analisa Varginha.²¹

²¹ Sobre a economia de Juiz de Fora na transição para o século XX, ver: Pires, 2009.

Foi em 1893 que surgiu o primeiro estabelecimento que remetia a uma indústria: a fábrica de vinhos produzia cinco pipas anualmente, sendo 300\$000 (trezentos mil réis) cada uma. As cinco pipas produzidas por ano correspondiam a 2.486.000 litros de vinho, que eram consumidos localmente (Sales, 2003, pp. 279-280). Em 1893 Varginha também contava com uma fábrica de meias de lã.²²

O café, que era um dos principais produtos de exportação do município, estava vinculado à indústria. “Entre os principais estabelecimentos industriais, destacam-se os destinados ao beneficiamento e rebeneficiamento do café, todos localizados em proximidade da estação férrea de Varginha” (Rubião, 1919 apud Sales, 2003, pp. 279-280).

Em relação às demais fábricas (além das fábricas de vinho e de meias de lã, e dos estabelecimentos de beneficiar café), Fonseca e Liberal (1920) afirmaram que existiam as de: aguardente, rapadura, manteiga, balas, caramelos e bebidas; as máquinas de aluguel de beneficiar arroz, as oficinas de ferreiros, as padarias e uma fábrica de banhas (apud Sales, 2003, pp. 280-281).

Tem-se, portanto, um panorama geral da formação econômica de Varginha na passagem do século XIX para o século XX, com destaque para suas principais atividades econômicas, que se diferenciavam de economias de algumas cidades do Sul de Minas Gerais: a economia de Alfenas, por exemplo, era baseada principalmente na atividade agropecuária (Martins e Souza, 2012). No caso de Lavras, em fins do século XIX, destacavam-se as atividades de produção de gêneros agrícolas para abastecimento de regiões produtoras de café e criação de animais (Vieira, 2015, pp. 114-115).

A economia varginhense tinha como uma de suas principais atividades a cafeicultura, que teve como se expandir graças ao serviço da ferrovia que, em fins do século XIX, chegou ao município.

A título de comparação, a tabela 3 mostra a população de Varginha e alguns dos municípios sul-mineiros, do período de 1873 até 1910. Por meio da tabela, é possível pensar sobre a relação do crescimento populacional de tais municípios e a chegada da estrada de ferro.

Campanha (chegada da ferrovia em 1897), a principal cidade do Sul de Minas Gerais no século XIX, passou por decréscimo populacional ao longo do tempo, mesmo contanto com um ramal da ferrovia Muzambinho ainda antes da virada para o século XX. Municípios que se emanciparam antes de Varginha, como Passos (chegada da ferrovia em 1921) e Pouso Alegre (chegada da ferrovia em 1895), passaram também por decréscimo populacional. Alfenas (chegada da ferrovia em 1897) passou pela emancipação anteriormente à emancipação varginhense, e sua população cresceu pouco entre o período descrito pela tabela.

A estação ferroviária da Companhia Estrada de Ferro Muzambinho foi inaugurada em Varginha em 1892 e pode-se observar que a população do município passou por importante crescimento populacional a partir da década de inauguração. Pouso Alto (chegada da ferrovia em

22 No período de 1882 até 1920, os registros de imóveis do município de Varginha mostraram transações envolvendo algumas empresas. Eram elas: Arbichkes Companhia; Caldas Bastos e Cia; Azevedo Silva e Cia; Smith Thompson Bryan; Hand, Rand e Cia; e, Arbnakle Brothers (Registros de Imóveis do município de Varginha, depositados no Cartório de Registros de Imóveis da cidade).

1884) e Três Corações (chegada da ferrovia em 1884) também passaram por crescimento populacional, de certa forma, relevante ao longo do período em que mostra a tabela.

Tabela 3. População de Varginha e demais municípios sul-mineiros²³

Município	1873	1890	1907	1910	Ferrovia em
Alfenas	28.181	25.434	29.282	31.265	1897
Baependi	22.619	35.879	30.823	32.345	1895
Campanha	33.720	16.185	8.231	8.607	1895
Cristina	24.412	13.120	12.132	12.686	1891
Guaxupé	4.415	6.453	-	19.671*	1904
Itajubá	17.870	40.900	30.432	31.094	1891
Lavras	26.400	36.810	71.456	74.721	1895
Ouro Fino	9.197	23.634	36.877	40.201	1896
Passos	23.369	19.179	12.157	12.780	1921
Poços de Caldas	-	1.830	9.145	9.563	1886
Pouso Alegre	41.115	37.422	35.363	36.978	1895
Pouso Alto	14.811	26.321	32.964	34.210	1884
Três Corações	3.154	6.214	11.736	13.606	1884
Varginha	7.195	24.819	31.967	33.427	1892

Fonte: Silva (2012, p. 202). * Dados para 1913.

Por meio dos dados da tabela, é possível dizer que a chegada da ferrovia contribuiu para o aumento da população dos municípios por onde passou, e que esse movimento de aumento populacional depende também de um contexto econômico mais geral. No caso de Varginha, que se emancipou depois de muitos municípios sul-mineiros (num contexto de transformações sociais, econômicas e urbanas no Brasil), a chegada da ferrovia, mesmo depois da inauguração do serviço em demais municípios descritos pela tabela 3, além de contribuir para o avanço do crescimento populacional, auxiliou na promoção de crescimento econômico e urbano.

²³ Considerando os dados populacionais do município de Varginha em alguns períodos, o número da população difere sensivelmente do apresentado na tabela 2. Isso ocorre, provavelmente, devido à fonte primária utilizada para a elaboração das tabelas, e não prejudica as análises realizadas neste texto.



3. A chegada da estrada de ferro em Varginha: transformações econômicas e urbanas

Foi no dia 28 de maio de 1892 que se inaugurou a estação férrea Muzambinho em Varginha, partindo de Três Corações. Fonseca e Liberal referiram-se ao serviço como uma importante alavanca para o progresso da cidade. Segundo os autores, “a chegada da linha férrea formou em sólidos alicerces a base de nossa prosperidade” (apud Sales, 2003, p. 180). Ainda de acordo com os autores:

a ferro-via Muzambinho, que timbrou, em todo o seu trajeto, em margear o Rio Verde, deixando de lado as cidades vizinhas, como Três Pontas e Alfenas, esta ultimamente beneficiada por um ramal especial, desviando-se do leito desse rio, *no Porto Farinhas*, resolveu galgar alguns outeiros e cortar essa cidade [Varginha] em toda a sua extensão (Fonseca e Liberal, 1920 apud Sales, 2003, p. 180, grifos dos autores).

Pela ata da Câmara Municipal de 10 de dezembro de 1891 é possível perceber a movimentação na cidade por conta das obras da estação ferroviária.

Deliberou o Conselho que: atendendo a falta de trabalhadores hoje existentes nesta cidade, em rasão das muitas obras em andamento, provenientes em sua maior parte da abertura de diversos quintaes para passagem de ferro-via Muzambinho, e bem assim as edificações particulares, que fossem relevadas muitas em que incorrerão todos os proprietários que deixarão de fechar seus quintaes com muros (ACMV, 1891, p. 40).

Nenhum registro posterior àquela data, referente à passagem da ferrovia, foi encontrado nas atas da Câmara. No entanto, a passagem citada acima chama atenção, sobretudo, na parte em que diz: “em rasão das muitas obras em andamento, provenientes em sua maior parte da abertura de diversos quintaes para a passagem da ferro-via Muzambinho”. É possível entender que, juntamente com as obras da ferrovia, se desenvolviam demais obras no perímetro urbano de Varginha, significando crescimento urbano.

Se as atas da Câmara mostraram que, no mês de dezembro de 1891, alguns terrenos foram abertos para as obras da ferrovia, por meio dos registros de imóveis,²⁴ é possível confirmar o acontecimento: a Companhia Estrada de Ferro Muzambinho desapropriou onze moradores de seus terrenos, como pode ser conferido por meio da tabela 4.

O título de todas as propriedades era indenização por desapropriação, e o valor de muitas das indenizações é considerado baixo, se comparado com o preço das casas vendidas no espaço urbano e com os preços das propriedades rurais.

A Companhia Muzambinho registrou a compra de mais dois imóveis rurais, nos anos de 1892 e 1895. Em 1892, foi adquirido um terreno cujo registro continha nas características: terreno para estrada de ferro Muzambinho, para a estação fluvial no Rio Verde, ferrovia com 9 metros para cada lado e estação de 1.000 metros de comprimento. O título era compra e venda, sendo a escritura pública. O valor da compra foi de aproximadamente 800\$000 (oitocentos mil réis).

24 Para pesquisa que utilizou de registros de imóveis, conferir: Marcondes e Oliveira (2013).

Tabela 4. Terrenos adquiridos pela Companhia Estrada de Ferro Muzambinho, 1891

Data	Freguesia do imóvel Imóvel	Denominação	Tipo	Características	Valor em mil réis
11/12/1891	Varginha	Terreno e prédio	Urbana	Terreno para estrada de ferro Muzambinho	400\$000
11/12/1891					400\$000
12/12/1891					1:100\$000
12/12/1891					400\$000
14/12/1891					400\$000
14/12/1891					50\$000
15/12/1891					100\$000
15/12/1891					200\$000
16/12/1891					50\$000
16/12/1891					80\$000
17/12/1891					Terreno

Fonte: elaboração própria a partir dos Registros de Imóveis do ano de 1891, presentes no Cartório de Registros de Imóveis de Varginha.

No registro de 1895 estava escrito nas características: terreno da fazenda para estação fluvial e suas dependências com 300 metros de comprimento. No título constava acordo, sendo a escritura pública. A compra custou aproximadamente 750\$000 (setecentos e cinquenta mil réis).²⁵ Os dois imóveis foram adquiridos do mesmo proprietário, o senhor Esaú José Nogueira que, em 1892, residia em Três Corações e, em 1895, em Varginha.

Segundo Sales (2003), o projeto original da Estrada de Ferro Muzambinho não contava com uma estação em Varginha. O projeto inicial previa que a ferrovia, margeando o Rio Verde, ligasse a cidade de Cruzeiro, em São Paulo, até Gaspar Lopes, cidade mineira situada próximo de Muzambinho. Como os terrenos em Varginha eram mais elevados que o nível do rio, os custos para que a estrada passasse pela cidade se elevariam. Assim, precisou-se de intervenção particular para que fosse construída a estação de Varginha. O auxílio financeiro partiu do major Matheus Tavares da Silva, o primeiro presidente da Câmara Municipal varginhense, que conversou pessoalmente com o engenheiro responsável pelas obras, em Varginha, e se dispôs a pagar o necessário para a construção de uma estação na cidade.²⁶

Depois de três meses para novos estudos acerca da possibilidade da passagem da ferrovia por Varginha o projeto original foi reformulado e a ferrovia passou pela cidade, com acréscimo dos 100 contos de réis financiados por Matheus Tavares da Silva (Sales, 2003, pp. 182-184).

O major Matheus Tavares da Silva ocupou o cargo de presidente da Câmara de vereadores desde dezembro de 1882 (emancipação do município) até o final do ano de 1886, ou seja, o major conduziu o município na fase mais inicial de sua formação. O influente membro da

25 Para mais detalhes sobre o transporte fluvial no Sul de Minas Gerais, é possível recorrer a Martins (2011).

26 Matheus Tavares da Silva foi comerciante e negociante, produtor de café, possuía muitas extensões de terras: cerca de três mil alqueires, distribuídos entre Varginha, Três Pontas e Carmo da Cachoeira (Sales, 2003, p. 181).



sociedade varginhense foi descrito no Almanach Sul-Mineiro para 1884 como capitalista, negociante, fazendeiro, tropeiro e açougueiro (Veiga, 1884, pp. 187-189). Em seu inventário²⁷, havia uma passagem dizendo que “declarou mais o inventariante que o espólio possui uma cautela da Estrada Muzambinho”. O valor da cautela era de 50:000\$000 (cinquenta contos de reis).

Como primeiro presidente da Câmara Municipal de Varginha e proprietário de uma das maiores riquezas da localidade no período de 1882 e 1920, o major Matheus Tavares da Silva contribuiu financeiramente para a construção da estação por dois motivos: primeiramente, por fazer parte da elite política do município, por ter ocupado um cargo importante na municipalidade, o major provavelmente agiu de forma a tentar levar para Varginha (com o financiamento de parte da construção da estação ferroviária) crescimento econômico e urbano.

Considerando o alto valor da riqueza de Matheus Tavares da Silva²⁸, investir na estrada de ferro não foi problema. Além disso, para o major, a passagem da ferrovia por Varginha contribuía para a expansão de seus próprios interesses. Além de almejar o progresso da cidade, Matheus Tavares da Silva, como negociante, comerciante, fazendeiro e produtor de café, financiou a construção da estação da ferrovia porque o serviço seria necessário para a expansão de seus investimentos.

Sales escreveu que, sem dúvida, a passagem da ferrovia por Varginha contribuiu de forma muito relevante para o crescimento não apenas da cidade, mas também da região sul-mineira como um todo. Não obstante, o autor afirmou que a inovação não foi recebida com o devido entusiasmo pela imprensa. No dia 30 de maio de 1892, a coluna “Várias Notícias” do Minas Gerais, órgão oficial dos poderes do Estado, mencionou apenas a seguinte frase, de acordo com Sales: “Foi inaugurada a Estação da Varginha, da Companhia Muzambinho” (Sales, 2003, p. 180).

A figura 1 representa a chegada da estrada de ferro em Varginha, em maio do ano de 1892.

Ávila (1983, p. 14) escreveu que a tendência e vocação de Varginha para o comércio foi estabelecida já na época de sua caracterização como pequeno núcleo urbano. A princípio, o autor afirmou que essa tendência e vocação se cumpriam em relação quase apenas aos contingentes agrícolas do próprio município.

Mas Veiga (1874), em seu Almanach Sul-Mineiro para 1874, constatou que Varginha enviava para a corte alguns gêneros, tais como fumo e toucinho, porcos e gado vacum. E recebia de lá ferragens, louça, bebidas e sal, este último, em grande quantidade, comparado com os demais itens importados, chegando a mais de 3.000 sacas anualmente. Isso mostra, assim como ocorreu para o Sul de Minas como um todo, ao longo do século XIX, a relevância do comércio de abastecimento, que também estava presente em Varginha.

27 Dentre os inúmeros trabalhos que partiram de inventários *post-mortem*, ver Mello (1985), Lopes (2005) e Vieira (2015).

28 Matheus Tavares da Silva possuía uma riqueza de cerca de 440 contos de réis quando faleceu em 1905. Considerando o contexto sul-mineiro da passagem do século XIX para o século XX, era um valor considerável. Dentro do município de Varginha o major era um dos mais ricos moradores.

Figura 1. Inauguração da estação da estrada de ferro Muzambinho em Varginha (1892)



Fonte: <http://www.blogdomadeira.com.br/2012/05/120-anos-da-ferrovia-em-varginha/>
Acesso em 09/03/2018.

Contudo, em 1892, com a chegada da ferrovia, a função comercial de Varginha se ampliou, beneficiando também as populações rurais de outros municípios vizinhos em que a ferrovia não passava. Assim, Varginha tornou-se ponto estratégico de comercialização e escoamento de produtos oriundos não apenas da cidade, mas também de locais vizinhos, especialmente o café (Ávila, 1983, p. 14).

Varginha tomou nova forma com a chegada da estrada de ferro, que contribuiu para o crescimento urbano e econômico da localidade: crescimento urbano devido à valorização do espaço próximo à ferrovia; crescimento econômico por conta da expansão do transporte de mercadorias que passavam pela estação, especialmente o café.

Sobre o crescimento urbano, é possível verificar tal crescimento por meio das palavras de Ávila:

Uma primeira manifestação mais declarada todavia, da setorização urbana é a que começa a esboçar-se por volta de 1892 com a chegada da estrada de ferro e a inauguração da estação ferroviária, determinando não só a expansão da cidade para as faixas de terreno que tangenciam a ferrovia, como igualmente a concentração ali de atividades mais de perto favorecidas pelo novo meio de transporte e comunicação (Ávila, 1983, p. 5).

As consequências da passagem da ferrovia por Varginha não restringiram-se apenas à década de sua inauguração, se estendendo para os anos iniciais do século xx. Dessa forma, é possível entender o crescimento econômico associado ao crescimento urbano:

Nas vias de acesso que surgem balizando ambos os lados do leito da estrada de ferro... aparecem, em inícios deste século [século XX], construções de porte e tipo inteiramente

novos para a cidade, como galpões e armazéns de depósito, nos quais se instalam máquinas de beneficiamento de café, e estabelecimentos destinados ao comércio atacadista e de exportação desse produto, bem como algumas pequenas indústrias manufatureiras e de transformação, principalmente de laticínios e outros produtos alimentícios (Ávila, 1983, p. 6).

No ano de 1907, a Companhia Estrada de Ferro Muzambinho, localizada no Rio de Janeiro, vendeu para o Estado de Minas Gerais a concessão da ferrovia. O valor foi de 12 mil contos de réis, uma quantia muito alta em dinheiro, incomparável com qualquer bem registrado no município de Varginha. No ano de 1908, pelos mesmos 12 mil contos de réis, o Estado de Minas Gerais transmitiu para a Fazenda Federal da República as concessões federais e estaduais da Estrada de Ferro.

Por meio da tabela 5 descrita abaixo, é possível analisar dados de receita e despesa dos ramais da ferrovia Muzambinho.

A Fluvial descrita na tabela 5 refere-se à estação fluvial da Companhia Muzambinho, localizada em Varginha. Exceto no ano de 1906, todos os saldos da Companhia foram negativos. Considerando os ramais, de acordo com o que mostra a tabela, é possível dizer que o de Três Corações (até a Fluvial) era o único que apresentava as receitas maiores que as despesas. Da Fluvial até Areado e o ramal de Campanha apresentavam sempre receitas menores que as despesas. O saldo total negativo das contas da Companhia não se devia ao ramal de Três Corações até a estação Fluvial. A partir daquele ponto é que os valores das receitas passavam a diminuir e as despesas aumentavam.

O trecho de Três Corações até a estação Fluvial, em Varginha, ter sido o único que apresentou valores de receitas maiores que os de despesas pode ser explicado pela dinâmica à qual o município de Varginha passava: desenvolvimento da cafeicultura e do transporte de mercadorias por meio da ferrovia, surgimento de casas comerciais, instalação de instituições bancárias, as primeiras fábricas. Tais elementos, juntamente com a estrada de ferro, contribuíam não apenas com o processo de formação e desenvolvimento de Varginha, mas também de municípios e distritos próximos das terras varginhenses.

Varginha, um município do interior do Brasil, em formação, com uma estação ferroviária em fins do século XIX, possuía um meio fundamental para o avanço de seu crescimento urbano e econômico, ainda que de forma particular. A figura 2 retrata a estação ferroviária na década de 1920.

Considerações finais

Na passagem do século XIX para o século XX, em que diferentes regiões do Brasil passaram por crescimento econômico e urbano, vale ressaltar que tal crescimento foi possível com auxílio do novo serviço que chegava nas mais diversas localidades: a estrada de ferro.

Transporte de pessoas e de mercadorias, meio de comunicação social, geração de trabalho,²⁹ auxílio na promoção de crescimento urbano e econômico, essas são as consequências que a ferrovia levava às localidades por onde passava.

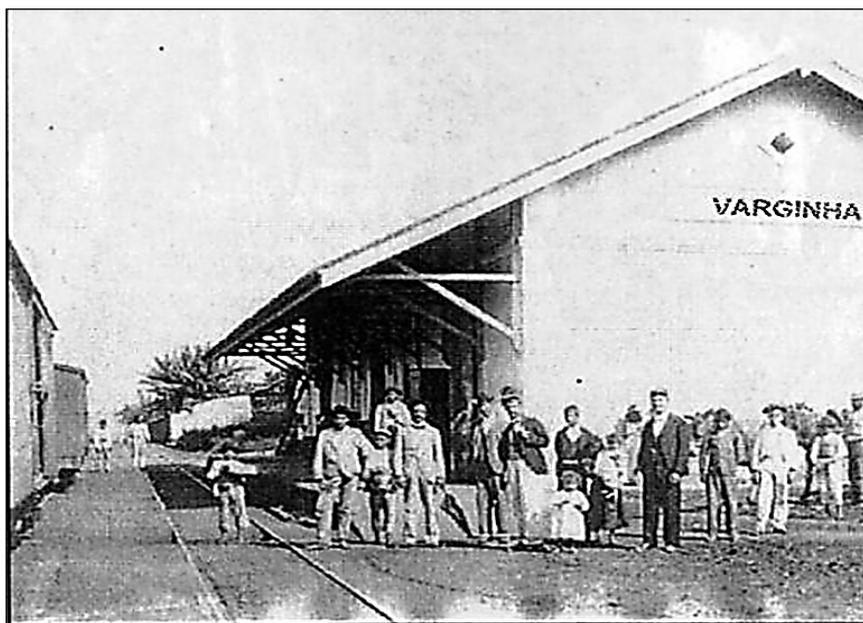
29 Sobre ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX, consultar: Lamounier (2012).

Tabela 5. Receita e despesa da estrada de ferro Muzambinho, 1894-1907

Ano	Três Corações a Fluvial – 57 km		Fluvial a Areado – 94 km		Ramal da Campanha – 86 km		Receita total	Despesa total	Saldo
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa			
1894	193:488\$710	165:459\$197	-	-	502:19\$900	103:366\$346	243:708\$610	26:825\$443	-25:116\$833
1895	216:446\$120	212:894\$774	5:221\$590	2:421\$000	64:421\$560	98:596\$379	286:089\$270	313:912\$153	-27:822\$883
1896	232:449\$550	-	149:410\$560	-	131:309\$150	251:071\$467	513:618\$340	-	-
1897	-	-	258:819\$400	280:385\$869	140:265\$400	255:832\$174	399:084\$800	536:218\$043	-137:169\$243
1898	286:695\$930	194:989\$720	272:863\$740	384:378\$392	131:616\$470	238:224\$087	691:176\$140	817:531\$749	-126:355\$609
1899	314:468\$630	202:472\$162	292:355\$209	321:701\$780	149:665\$770	247:238\$440	756:479\$609	771:412\$382	-14:932\$773
1900	295:549\$600	212:739\$580	265:789\$590	366:301\$960	141:781\$070	276:002\$297	703:120\$260	855:043\$837	-151:923\$577
1901	386:166\$020	274:520\$670	322:658\$260	360:930\$766	136:617\$470	262:787\$306	845:441\$300	898:238\$742	-52:797\$442
1902	390:207\$660	278:150\$823	321:568\$200	386:459\$871	151:444\$760	251:360\$814	863:320\$620	915:971\$508	-52:650\$888
1903	328:149\$440	268:151\$480	313:039\$780	417:092\$366	151:270\$980	254:888\$980	792:460\$200	940:132\$826	-147:672\$626
1904	264:289\$950	199:552\$863	236:795\$960	314:810\$773	130:362\$150	248:297\$155	631:448\$060	762:660\$791	-131:212\$731
1905	245:041\$900	180:781\$008	211:088\$790	277:594\$609	119:943\$040	229:085\$679	576:073\$730	687:461\$296	-111:387\$566
1906	343:888\$660	215:227\$847	316:770\$710	329:452\$560	143:763\$990	257:009\$043	809:421\$460	801:689\$450	7:732\$010
1907	291:942\$825	202:906\$880	248:998\$730	386:056\$381	152:453\$140	257:051\$443	693:394\$695	846:014\$704	-152:620\$009

Fonte: Silva (2012, p. 137)



Figura 2. Estação ferroviária da Estrada de Ferro Muzambinho em Varginha, 1920

Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_cruz_jureia/fotos/varginha201.jpg
Acesso em: 09/03/2018

O Sul de Minas Gerais, região do Brasil que durante grande parte de sua história –época da economia do ouro– teve como atividade principal a produção de gêneros de abastecimento para outras regiões do país, como a Corte, ganhou nova forma com a chegada da estrada de ferro nos municípios que compunham a localidade. Assim como ocorreu na região de São Paulo, café e ferrovias passaram a ser dois elementos importantes para o crescimento econômico e urbano sul-mineiro, embora tal crescimento tenha ocorrido de forma particular, com algumas limitações que marcam os municípios do interior dos países.

É importante mencionar que as ferrovias sul-mineiras não transportavam apenas café, ainda que o produto, com o passar do tempo, passasse por uma considerável expansão nas cifras de mercadorias exportadas³⁰.

No Sul de Minas Gerais, café e ferrovias foram responsáveis pelo surgimento de novos municípios entre o final do século XIX e o início do século XX, como é o caso de Varginha, que em dezembro de 1882 contou com a primeira reunião da Câmara Municipal de vereadores.

Dentre as transformações às quais o novo município passou –a introdução do café, o surgimento de casas comerciais, a chegada das instituições bancárias e das primeiras fábricas– este artigo destacou a ferrovia porque é um serviço que pode ser considerado uma inovação para a época e para o contexto de formação de Varginha, pois uma estação da estrada de ferro foi inaugurada na cidade dez anos depois de sua emancipação, e auxiliou na promoção de crescimento econômico e urbano para o município.

30 Sobre o percentual do valor da produção de café no conjunto das exportações mineiras, entre 1899 e 1924, conferir: Alvim (1929) apud Pires (2009, p. 35).

O crescimento econômico pode ser destacado pensando-se nas mercadorias que eram transportadas pela ferrovia, especialmente o café, e na geração de trabalho que o novo serviço proporcionou devido a estação inaugurada em Varginha. Os produtores de café e de outras culturas no município contavam com um meio de transporte que levaria suas mercadorias a longas distâncias em tempo menor, auxiliando na dinâmica da produção.

O crescimento urbano pode ser ressaltado porque a ferrovia fez valorizar o que estava à sua volta e, os novos terrenos, as novas construções de casas, os galpões e armazéns, faziam que se ampliasse o espaço urbano varginhense, em tamanho e diversidade.

Crescimento econômico e urbano específicos, com particularidades do interior do Brasil, pois Varginha não era um centro econômico, ou um grande produtor de café, nem abrigava casas comerciais e fábricas de grande porte, entretanto, aos poucos, sua paisagem era modificada, transformação urbana que, de certa forma, contribuía para transformações na economia local.

Referências

Fontes manuscritas

Atas da Câmara Municipal de Varginha (ACMV) referentes às décadas de 1880 e 1890 – depositadas no Museu Municipal de Varginha (MMV).

Inventário de Matheus Tavares da Silva, 1905, caixa 598, documento 23 – presente no Arquivo do Judiciário da Comarca de Varginha (AJCV).

Registros de Imóveis do período de 1882 até 1920 – arquivadas no Cartório de Registros de Imóveis da cidade de Varginha (CRIV).

Fontes impressas

Questionários sobre as condições da agricultura de 176 municípios no Estado de Minas Gerais, inspecionados de 9 e Abril de 1910 a 30 de Novembro de 1913. Serviço de inspeção e defesa agrícola de Minas Gerais (Ministério da Agricultura, Industria e Comercio). Rio de Janeiro: Typografia do Serviço de Estatística, 1913.

Veiga, B. S. (1874). *Almanach Sul-Mineiro para 1874*. Campanha: Typographia do Monitor Sul-Mineiro.

Veiga, B. S. (1884). *Almanach Sul-Mineiro para 1884*. Campanha: Typographia do Monitor Sul-Mineiro.

Referências bibliográficas

Almeida, R. B. (2009). Traços da história econômica da Bahia no último século e meio. *RDE – Revista de Desenvolvimento Econômico*, XI(19), 82-101.

Ávila, A. (1983). Varginha: formação e evolução. *Fundação João Pinheiro*, 13(7/8), 2-18.

Blasenhein, P. (1996). As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. *Locus – Revista de História*, 2(2), 81-110.



- Bueno, R. (2012). *Borracha na Amazônia: As cicatrizes de um ciclo fugaz e o início da industrialização*. Porto Alegre: Quattro Projetos.
- Cano, W. (2012). Da Década de 1920 à de 1930: Transição Rumo à Crise e à Industrialização no Brasil. *Economia*, 13(3b), 897-916.
- Cano, W. (1975). *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. Tese, Doutorado em Ciências Econômicas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- Correa, R. (2012). *Café y ferrocarriles en Colombia: los trenes santandereanos, 1869-1990*. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración – CESA.
- Costa, M. L., Costa, M. L. y Lacerda, P. H. (2015). Album Chorographico Municipal do Estado De Minas Gerais (1927) e o Patrimônio Ferroviário: Estrada de Ferro Muzambinho (1898-1911) Minas Gerais, Brasil. Em *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, 4 a 7 de novembro de 2015, Braga.
- Dean, W. (1977). *A Industrialização de São Paulo*, 2 ed. São Paulo: Difel.
- Faleiros, R. N. y Nunes, I. (orgs.) (2011). *Sistemas de transportes e formações econômicas regionais: Brasil y Argentina* (vol. 1). Vitória: EDUFES.
- Ferreira, N. S. (2017). *Elite Agrária e processo de Urbanização: o município de Varginha-MG, 1882-1920*. Dissertação, Mestrado em História Econômica, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- Ferreira, S. M. (2005). *Federalismo, economia exportadora e representação política: o Amazonas na República Velha, 1889-1914*. Tese, Doutorado em História Econômica. Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.
- Fishlow, A. (1965). *American railroads and the transformation of the Ante-Bellum economy*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Fogel, R. W. (1964). *Railroads and American economic growth: Essays in econometric history*. Baltimore: The Johns Hopkins Press.
- Furtado, C. (1963). *Formação Econômica do Brasil*. Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- Godoy, M. y Barbosa, L. (2008). Uma outra modernização. Transportes em uma província não exportadora – Minas Gerais, 1850-1870. *Economia e Sociedade*, Campinas, 17, 2(33), 159-186.
- Godoy, M. Horta, M. y Barbosa, L. (2017). Entre o conservadorismo orçamentário e o desenvolvimento regional: finanças públicas e infraestrutura de transportes em Minas Gerais na Primeira República. *América Latina en la historia económica*, 24(2), 148-200.
- Goulart F., A. y Queiroz, P. R. C. (Orgs.). (2011). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD.
- Herrlein Jr., R. (2000). *Rio Grande do Sul, 1889-1930: Um outro capitalismo no Brasil meridional?* Tese, Doutorado em História Econômica. Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.
- Hobsbawm, E. J. (2016). *A Era dos Impérios, 1875-1914*. 20 ed. São Paulo: Paz e Terra.

- Iglésias, F. (1982). Política Econômica do Estado de Minas Gerais, 1889-1930. Em N. Monteiro. (Org). *Seminário de Estudos Mineiros: A República Velha em Minas*. Belo Horizonte: UFMG.
- Kuntz F., S. (Org). (2015). *História mínima de la expansión ferroviaria em América Latina*. México, D.F.: El Colegio del México.
- Lacerda, S. M. (2009). Ferrovias Sul-Americanas: a integração possível. *Revista do BNDES*, 16(31), 185-214.
- Lamounier, M. L. (2012). *Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX*. São Paulo: Edusp.
- Lanna, A. L. D. (1985). *A Transformação do Trabalho – A passagem para o trabalho livre na Zona da Mata Mineira (1870-1920)*. Dissertação, Mestrado em História. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- Lenharo, A. (1993). *As tropas da moderação – O abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração.
- Lima, J. H. (1977). *Café e Indústria em Minas Gerais, 1870-1920*. Dissertação, Mestrado em Economia. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas.
- Lopes, L. S. (2005). *Sob os olhos de São Sebastião. A cafeicultura e as mutações da riqueza em Ribeirão Preto 1849-1900*. Tese, Doutorado em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- Maia, A. C. (2009). *Encontros e despedidas – Ferrovias e ferroviários de Minas*. Belo Horizonte: Argymentvm.
- Marcondes, R. L. y Oliveira, J. H. (2013). Trocando de mãos: o mercado de imóveis rurais em Ribeirão Preto, 1874-1930. *Economia e Sociedade*, 22(1), 263-285.
- Martins, M. L. (2011). Uma história da navegação a vapor no Sul de Minas, 1880-1960. *Diálogos*, 15(2), 409-436.
- Martins, M. L. y Souza, A. S. (2012). Notas sobre as Propriedades Rurais de Alfenas, MG: décadas de 1860-1880. Em A. M. Saes e M. L. Martins (Orgs.). *Sul de Minas em Transição – A formação do Capitalismo na passagem para o século 20* (pp. 149-174). São Paulo: Edusc.
- Martins, M. L. (2016). A marcha do café no Sul de Minas, décadas de 1880-1920: Alfenas, Guaxupé, Machado e Três Pontas. Em A. M. Saes, M. L. Martind e T. Gambi (orgs.), *Sul de Minas em Urbanização: Modernização Urbana no início do século XX* (pp. 141-172). São Paulo: Alameda.
- Mello, J. M. C. (1986). *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense.
- Mello, Z. M. C. (1985). *Metamorfoses da Riqueza – São Paulo, 1845-1895*. São Paulo: HUCITEC.
- Nunes, I. (2007). Integração Ferroviária Sul-Americana: por que não anda esse trem? *Cadernos PROLAM/USP*, 2(7), 97-124.
- Oliveira, P. R. (2007). *Entre rios e trilhos – As possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República*. Dissertação, Mestrado em História e Cultura. Faculdade de História, Direito e Serviço Social. Franca: UNESP.

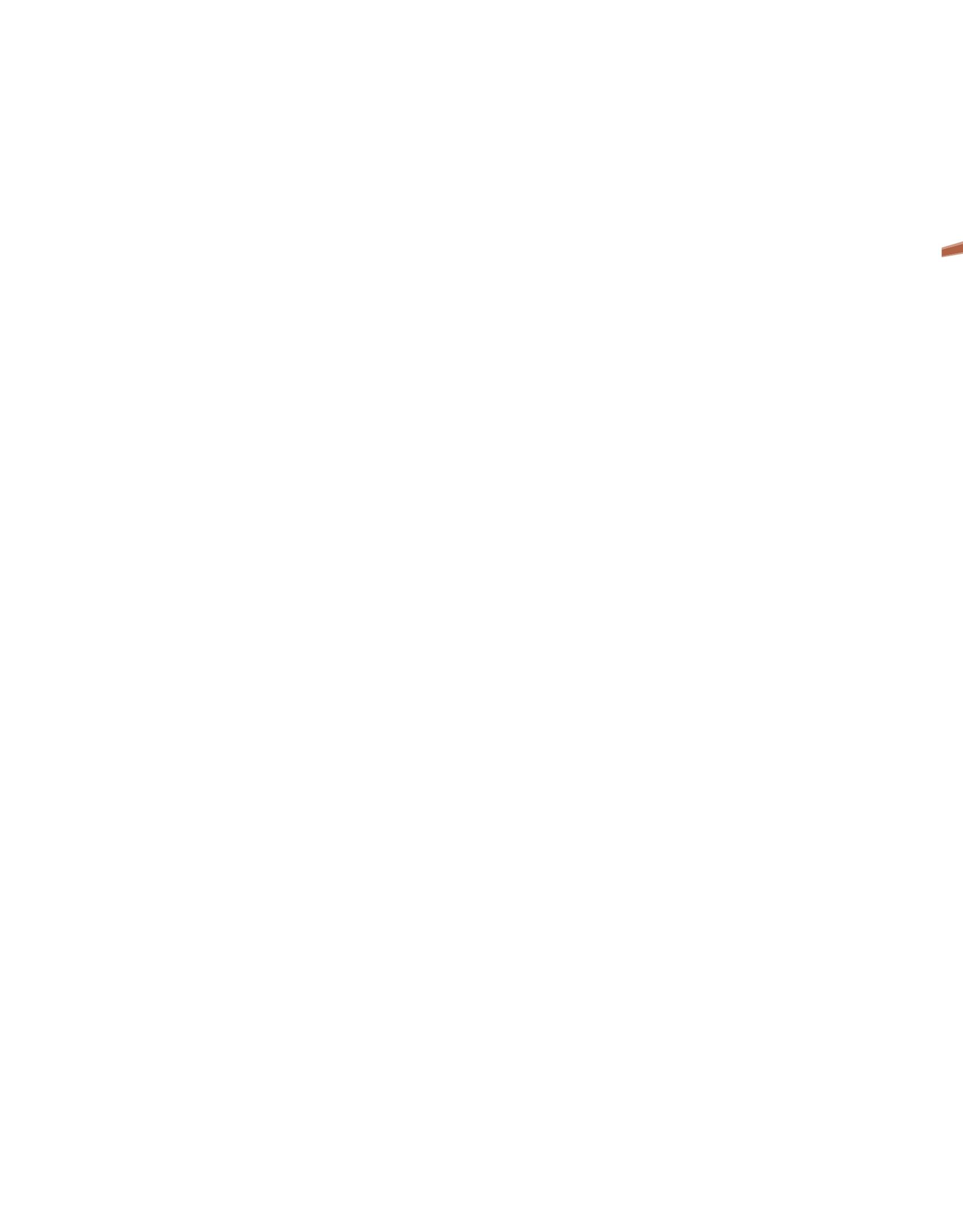


- Paiva, C. A. y Godoy, M. M. (2002). Território de contrastes: Economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX. *X Seminário sobre a Economia Mineira. Anais do evento*. Diamantina: Cedeplar - UFMG.
- Pires, A. (2004). *Café, Finanças e Bancos: Uma Análise do Sistema Financeiro da Zona da Mata de Minas Gerais, 1889-1930*. Tese, Doutorado em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- Pires, A. (2009). *Café, Finanças e Indústria: Juiz de Fora (1889/1930)*. Juiz de Fora: Edições Funalfa.
- Queiroz, P. R. (2004). *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru, SP: EDUSC.
- Saes, A. M. (2008). *Conflitos do Capital: Light versus CBEE na Formação do Capitalismo Brasileiro, 1898-1927*. Tese, Doutorado em História Econômica. Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.
- Saes, A. M. et al. (2010). Sul de Minas em transição: ferrovias, bancos e indústrias na constituição do capitalismo na passagem do século XIX para o século XX. Em *XIV Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: Cedeplar-UFMG.
- Saes, A. M., Gambi, T. F. y Curi, L. F. (2016). O processo de urbanização no Sul de Minas em transição: uma proposta de interpretação. Em A. M. Saes, M. Martins y T. Gambi (orgs.). *Sul de Minas em Urbanização: modernização urbana no início do século XX* (pp. 23-53). São Paulo: Alameda.
- Saes, A. M., Cosentino, D. V. y Gambi, T. F. (2012). Sul de Minas em Transição: opção por uma regionalização como ponto de partida. Em A. M. Saes y M. Martins (orgs.). *Sul de Minas em Transição – A formação do Capitalismo na passagem para o século 20* (pp. 13-36). São Paulo: Edusc.
- Saes, F. A. M. (1981). *As ferrovias de São Paulo: 1870-1914*. São Paulo: Hucitec.
- Sales, J. R. (2003). *Espírito Santo da Varginha (MG), 1763-1920*. Varginha: Gráfica Editora Sul Mineira.
- Santos, W. L. (2009). *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del Rei, 1877-1898*. Dissertação, Mestrado em História. Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Ouro Preto.
- Silva, M. P. (2012). *De gado a café: as ferrovias no sul de Minas Gerais, 1874-1910*. Dissertação, Mestrado em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- Silva, M. P. (2012a). Tem Café nesse Trem? As Ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910). In: Saes, A. M; Martins, M. L. (Orgs.). *Sul de Minas em Transição – A formação do Capitalismo na passagem para o século 20* (pp. 177-207). São Paulo: Edusc.
- Silva, M. P. (2018). *Nos trilhos da incerteza: A Rede Sul Mineira no contexto ferroviário brasileiro, 1910-1934*. Tese, Doutorado em História Econômica. Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- Silva, S. (1976). *Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa Omega.

Vieira, E. J. (2015). *Produção, comércio e acumulação de riqueza em um município escravista mineiro: Lavras/MG, 1870-1888*. Dissertação, Mestrado em História Econômica. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

Wirth, J. (1982). *O Fiel da Balança: Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889-1937*. Rio de Janeiro: Paz e terra.





Caminos rurales, consorcios camineros y desarrollo regional en la provincia de Córdoba (Argentina) en la segunda mitad del siglo XX

Rural roads, road consortia and regional development in the province of Córdoba (Argentina) in the second half of the 20th century

H. Martín Civitaresi

Licenciado en Economía, Universidad Nacional de Río Cuarto,
Master of Arts en Estudios del Desarrollo, Erasmus University-Institute of Social Studies y
Doctor en Historia de la Universidad Nacional de Colombia
Profesor Asociado de la Escuela de Economía, Administración y Turismo de la sede
andina de la Universidad Nacional de Río Negro, Argentina
<https://orcid.org/0000-0001-6375-1678>
hcivitaresi@unrn.edu.ar

Fecha de recepción: 30 de marzo del 2018
Fecha de aceptación: 5 de junio del 2018
Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: Civitaresi, H. M. (2018). Caminos rurales, consorcios camineros y desarrollo regional en la provincia de Córdoba (Argentina) en la segunda mitad del siglo XX. *tiempo&economía*, 5(2), 89-105, doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1359>

RESUMEN

Se aborda un problema de acción colectiva a partir del capital social: el mantenimiento de los caminos rurales con consorcios camineros como práctica asociativa a partir de demandas sociales y económicas de infraestructura en un área de la región pampeana Argentina. Se trata del aporte de vecinos y productores a partir de prácticas asociativas para afrontar, junto con los gobiernos provincial y nacional, las obras camineras rurales. Se identifican aspectos facilitadores institucionales, sociales y económicos de trabajo asociativo, como sus aportes al desarrollo rural.



Palabras clave: historia regional, capital social, acción colectiva, consorcios camineros, historia económica

Códigos JEL: N96

ABSTRACT

A problem of collective action based on social capital is addressed: the maintenance of rural roads with road consortia as an associative practice based on social and economic demands of infrastructure in a specific area of the Argentinean Pampas. The article refers to a contribution of neighbors and producers to face, together with the provincial and national governments, rural road works. Institutional, social and economic drivers of associative work are identified as well as their contributions to rural development.

Keywords: Regional history, social capital, collective action, Road Consortia, economic history

JEL Code: N96

Introducción

El agro en la economía argentina ha sido importante a lo largo de las distintas etapas en las que se puede dividir su historia. Flichman (1977) sostiene que la cuestión agraria –todos aquellos temas que abarca lo concerniente a la producción del agro– es decisiva por dos razones. La primera es el peso extraordinario que la producción agropecuaria tiene en el sector externo y que condiciona decisivamente el ciclo general de la economía. La segunda razón, es el papel que la producción agropecuaria ha desempeñado en la fijación del valor de la fuerza de trabajo, es decir, del salario real, en el mercado interno ya que proporciona una buena parte de la canasta familiar (bienes salario).

Sin desmerecer la importancia de economías regionales extra pampeanas, como por ejemplo la mendocina con su producción vitivinícola, la región de la pampa argentina es la que se ha constituido en la base de la estructura económica de la Argentina y, fundamentalmente, en un articulador socioeconómico en torno al cual se estructuraron proyectos nacionales, se dibujaron sujetos sociales en pugna, se instituyeron organizaciones y se implementaron políticas de Estado (Barsky y Gelman, 2001).¹ En este sentido, el desempeño del agro pampeano debe ser analizado no sólo en términos sectoriales sino también a partir de la organización al interior del propio sector y su relación con el resto de los sectores a lo largo de los procesos históricos nacionales, desde un modelo agroexportador hasta un modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (Neffa, 1998) o como lo definen Bértola y Ocampo (2010) una “Industrialización dirigida por el Estado”.

Este artículo estudia el agro pampeano desde la década de 1950. Si bien se trata de un escenario macrohistórico distinto al del modelo agroexportador, dicha región continuó siendo un actor fundamental como generador de divisas y proveedor de bienes salario a partir de la explotación agropecuaria (Olivera, 2008). Específicamente se hace referencia a la conformación y funcionamiento de la estructura de Consorcios Camineros en la provincia de Córdoba (mapa 1). Es decir, se destaca la capacidad de organización de actores rurales para realizar prácticas asociativas para afrontar, junto con los gobiernos provincial y nacional, diferentes demandas sociales y económicas de infraestructura, particularmente relacionadas a los caminos rurales existentes en una provincia específica.

Se aborda desde una perspectiva de historia regional ya que, de esta manera, se puede tener un marco territorial específico para los resultados de una acción colectiva sobre la base del capital social. Utilizar una perspectiva focalizada en regiones permite transitar de un enfoque macrohistórico a un análisis micro. Es decir, a partir de la historia regional se puede ver que los resultados de las trayectorias históricas no son obtenidos por una cadena de causalidades sistémicas inevitables, sino que hay ciertos márgenes de libertad para que diversos actores interactúen y construyan socialmente un espacio (Gelman, 2007; Girbal-Blacha, 2007, 2013).

1 Para mayor detalle de la historiografía rural pampeana del siglo XX ver Barsky y Djenderedjian (2006), Barsky y Pucciarelli (1997), Barsky, Posada y Barsky (1992), Bonaudo y Godoy (1985), Bonaudo (2006, 2007), Campi (2008), Djenderedjian (2008), Gallo (1983), Girbal-Blacha (2001), Graciano y Lazzaro (2007), Hora (2015), Lattuada (2006), Taylor (1948).



Mapa 1. Mapa político de la provincia de Córdoba



Fuente: Instituto Geográfico Nacional. <http://www.ign.gov.ar/AreaServicios/Descargas/Mapas>

El artículo se organiza de la siguiente manera: en la próxima sección se destacan las características y la importancia de los caminos rurales para afianzar el desarrollo socioeconómico regional. Posteriormente, en las dos secciones siguientes se representan los consorcios camineros, primero como una estrategia fomentada por distintas escalas de gobierno y luego como una estrategia de acción colectiva sobre la base del capital social. Luego, se presentan reflexiones finales sobre las sinergias entre el Estado, para la promoción y el financiamiento de los consorcios camineros, y la capacidad de organización y colaboración de productores agropecuarios para el mantenimiento de la red vial rural en la provincia de Córdoba.

Caminos rurales y el desarrollo socioeconómico regional

Los caminos rurales, también denominados caminos vecinales, conforman un sistema vinculante con vías principales y secundarias (rutas nacionales o provinciales) que sirven a actividades agropecuarias, mineras y forestales, etc., que se desarrollan en zonas aledañas (Álvarez, 1979). Se trata de caminos de vinculación sin pavimentación que tienen por objetivo la conexión de pequeñas localidades para garantizar los derechos económicos, sociales y culturales de las personas como así también la articulación de explotaciones agropecuarias con las rutas provinciales y nacionales para la extracción de su producción y el acceso a insumos que se requieren para desarrollar la actividad productiva. Es decir, los caminos rurales resultan fundamentales para el desarrollo socioeconómico rural no sólo por ser las primeras vías alimentadoras hacia el destino final exportador de la producción agropecuaria, sino porque también tienen una importante función como articuladores clave en términos económicos, sociales y culturales (Fouracre y Dyson, 2006; Lordi y Regazzoli, 2011).

Las redes de caminos rurales siempre han sido más extensas que las redes de caminos primarios y provinciales, con frecuencia duplican o triplican su tamaño, pero soportan menos tránsito (apenas el 10% del tránsito en vehículo/kilómetro) por lo que su mantenimiento ha tenido menos prioridad que el de redes de caminos principales. Esto no quiere decir que su falta de mantenimiento no haya representado un problema para el desarrollo socioeconómico rural; su descuido provoca costos adicionales de transporte (p. ej. imposibilidad de sacar la producción oportunamente, recorridos más extensos, etc.) como también problemas en términos de bienestar social.

Esta problemática ha sido tenida en cuenta tanto por los gobiernos nacional y provinciales como por los productores agropecuarios y vecinos de localidades rurales como principales involucrados. En el primer caso, la búsqueda de una solución se dio desde el poder legislativo nacional, por iniciativa del Ing. Emilio Mitre, a través de la sanción de la Ley Mitre.² En el artículo 8 se disponía una contribución del 3% de los ingresos de las concesiones ferroviarias para la construcción de caminos de acceso a estaciones ferroviarias permitiendo aliviar a las provincias en esa tarea ya que la actividad económica que producían los ferrocarriles era creciente. Dichos fondos fueron administrados por la Comisión del Fondo de Caminos (Álvarez, 1957; Scalabrini Ortiz, 1974; López, 2007).

Desde la implementación de la Ley Mitre, Ley n° 5.315/1907, siempre se buscó la solución a los problemas de conservación de los caminos rurales a partir de la participación activa de los propios interesados en el uso del camino (Maldonado Torres, 1989). Concretamente se buscaba involucrar a vecinos de las localidades rurales y productores agropecuarios, pero también a los gobiernos locales tales como municipalidades, en el caso de las ciudades, o de comisiones de fomento para poblaciones menores. Existen ejemplos a lo largo de todo el territorio argentino que demuestran esta situación. Uno de ellos es el caso de los consorcios camineros del Touring Club Argentino, conformados a fines de 1931 para solucionar los problemas de los

2 López (2007) y Regalsky (2007) estudian los antecedentes de la Ley Mitre de 1907 desde dos enfoques complementarios. El primero destaca aspectos políticos y diferencias de perspectivas de los grupos sociales vinculados al gobierno. El segundo destaca los intereses de las empresas ferroviarias y la necesidad de encontrar algunos puntos de acuerdo.



caminos rurales el Territorio Nacional de La Pampa (Ayala y Gette, 2007).³ También se observa en las provincias de Santa Fe y Entre Ríos entre 1931-1932; allí, los consorcios vecinales trabajaron asistidos y financiados por el gobierno provincial (Álvarez, 1957; 1979).

Los casos de Santa Fe y Entre Ríos, junto con la provincia de Buenos Aires, son citados en los considerandos del *Boletín Oficial de la República Argentina* de 1931 -1ª sección, en donde se publica la creación del Directorio Central de Consorcios Camineros. Allí se dice: "algunos gobiernos provinciales [Buenos Aires, Santa Fe y Entre Ríos] y comunales han encarado estos asuntos con resultados excelentes que podrían ser de mayor importancia con el aporte del Gobierno de la Nación".

El Directorio Central de Consorcios Camineros tenía por objetivo "la construcción, mejoramiento o conservación de caminos de tierra, vigilancia de los caminos firmes, cumplimiento de las reglamentaciones de tráfico y colocación y conservación de señales camineras". Sin embargo, más allá de este marco legal y el trabajo conjunto con comisiones de fomento y productores en algunas provincias pampeanas y territorios nacionales, se puede leer en Halperin (2005, p. 315) un texto de Alejandro Bunge de 1930 en la *Revista de Economía Argentina* que este tipo de medidas no terminaron de transformar el mal estado de los caminos rurales:

Existe una evidente desproporción entre la magnífica y extensa red ferroviaria con que cuenta la Argentina y los caminos de afluencia a sus estaciones. En tanto contamos con 38 mil km de ferrocarriles, sólo poseemos unos 25 mil km de caminos, sumado los firmes y los de tierra, bien acondicionados, lo cual resulta en gran desproporción con la extensión ferroviaria. Este hecho limita la zona de afluencia de nuestros ferrocarriles y encarece el acarreo de nuestros productos agrícolas y ganaderos hasta las estaciones. Es de lamentar que ni siquiera los fondos de nuestra Ley Mitre hayan sido debidamente aplicados a su específica finalidad, es decir, a la construcción y conservación de caminos de afluencia a las estaciones.

Se ha difundido la creencia de que el camino y el ferrocarril son competidores desde la difusión del automotor. Esto, que excepcionalmente resulta exacto tratándose de pequeños ramales ferroviarios destinados a proveer tráfico a las líneas troncales, no lo es tratándose del conjunto general de los dos sistemas de transportes. Ellos se complementan. Y es, precisamente, porque nosotros carecemos aún de los pequeños ramales ferroviarios de afluencia a las grandes líneas transportadoras, que la función más importante que ha de desempeñar el camino en la Argentina será la de substituir, con el automotor, el pésimo y costosísimo acarreo actual. Los beneficios del riel 'demasiado lejos' del ferrocarril para poder transportar con beneficio la producción a los grandes centros consumidores y a los grandes puertos.

3 Una vez desplazada la población originaria con la campaña de 1879, los espacios de frontera fueron organizados en Territorios Nacionales, entidades político administrativas dependientes del gobierno nacional, carentes de autonomía y con habitantes que portaban derechos políticos restringidos. A través de la Ley nº 954/1878 se dispuso la creación de la Gobernación de la Patagonia con Viedma como Capital y posteriormente, con la Ley nº 1532/1884, se ordenó en unidades administrativas más pequeñas creando los Territorios Nacionales de Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del fuego. Se postergó la creación de provincias con el argumento que se preservaban esos espacios para que no sufrieran los procesos disolutivos que habían sufrido las provincias antiguas en la primera mitad del siglo XIX. Era necesario un acompañamiento por parte del gobierno nacional hasta que esos territorios pudieran incorporarse plenamente como provincias autónomas (Ruffini, 2003).

Es por esta razón que consideramos de importación secundaria los grandes caminos espectaculares destinados a cruzar extensas regiones de la República y que insumirán, cualquiera de ellos decenas de millones. Creemos necesario se tenga en todo momento presente la conveniencia económica de 'coordinar' ambos medios de comunicación como la única forma de abaratar los transportes hasta hoy caros y a veces prohibitivos en ciertas zonas del país, que aun cuando están lejos del riel, son aptas para la producción exportable.

A partir de la década de 1930 los fondos de la Ley Mitre, y sus obras camineras estuvieron a cargo, primero, de la Dirección de Puentes y Caminos y, posteriormente, con la sanción de la Ley n° 11.658 en 1932, de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) la cual también disponía de los fondos obtenidos por un impuesto de 2 centavos por cada litro de nafta expedido (Ayala y Gette, 2007). A partir de la creación de la DNV, y siguiendo lo planteado en la Ley Nacional, se fueron creando las distintas DPVs como entes autárquicos administrativa y financieramente; con potestad para proyectar, construir y conservar la red vial. En Córdoba, la DPV fue creada con la sanción de la Ley n° 3.648 de 1935 (ACCPC, 2010).

El marco legal en torno a las áreas administrativas de los gobiernos nacional y provinciales a cargo de la red de caminos estaba dispuesto a fines de la década de 1930. No obstante, la situación para la red de caminos rurales continuaba siendo desfavorable. Por un lado, el crecimiento del transporte automotor y la pérdida de carga del ferrocarril plantearon la necesidad de un mayor desarrollo de caminos alimentadores de la red de caminos nacionales. Por otro, no se implementó una política estable para la construcción y mantenimiento de este tipo de caminos durante la década de 1940 (AAC, 2003). Para la década de 1950, se reconocía la importancia del sistema vial terciario para el desarrollo socio-económico del país. En revistas especializadas como la *Revista Carreteras de la Asociación Argentina de Carreteras* se puede leer en sus editoriales este reconocimiento:

Este tipo de caminos no son ramales del sistema vial, sino, por el contrario, sus raíces. Ellos 'alimentan' al aparato y justifican su existencia. De la lozanía y vigor de los caminos vecinales depende, en último análisis, la eficiencia del mecanismo intercomunicador. Extendiendo, aún más, el concepto, puede afirmarse que un sistema de carreteras troncales tiene como misión fundamental enlazar las distintas redes de caminos vecinales. De allí se sigue que éstos son la parte esencial que incide, básicamente, en el desarrollo de la economía nacional (Hummet, 1956)

Pero el problema del escaso desarrollo de la red de caminos rurales aún no se afrontaba de manera eficaz. Se requería de una mayor participación de los productores agropecuarios y vecinos de localidades rurales como los principales actores involucrados en su mantenimiento. También se necesitaba reflatar la creación de organizaciones representativas, los consorcios camineros, para aportar no sólo una contribución pecuniaria sino también su conocimiento y, sobre todo, la fiscalización de las obras realizadas.

Consortios camineros fomentados por los gobiernos

Desde mediados de la década de 1950, los consorcios camineros han colaborado con los gobiernos, a través de las distintas Direcciones Provinciales de Vialidad (DPVs), para la



ejecución de trabajos viales, construcción, conservación y mejoramiento de los caminos de la red terciaria. Además, tuvieron la posibilidad de extender sus actividades hacia la red secundaria (carreteras que conectan ciudades de importancia media) o también realizar contrataciones con organizaciones privadas, siempre que no desvirtuara su objetivo principal.

En el caso de la provincia de Córdoba, para mediados del siglo XX, el problema de la intranquilidad de los caminos era similar al resto de la región pampeana. Debido a ello, y utilizando el marco legal vigente de la época, un par de diputados provinciales presentaron un proyecto de ley en 1952. Allí se establecía, en el primer artículo, la creación de "...consorcios camineros en todas las ciudades y pueblos de la provincia con más de doscientos habitantes que serán instituciones de Derecho Público y tendrán capacidad para actuar privada y públicamente, de conformidad a la presente Ley" (ACCPC, 2010). Fue aprobado como Ley, pero por deficiencias presupuestarias para su aplicación nunca pudo implementarse.

Sin embargo, el caso de los caminos rurales cordobeses, junto con situaciones similares en el resto de las provincias pampeanas, resultaron un claro manifiesto de una necesidad concreta y derivó en la sanción del Decreto Ley Nacional N° 9875 en 1956 que estableció un "Plan de Caminos de Fomento Agrícola" para todo el territorio de la República Argentina. Este Plan permitió la posterior formación, control, apoyo y asesoramiento de consorcios camineros, canalizando formalmente la cooperación de vecinos productores agropecuarios en la conservación de ese tipo de caminos. Este marco institucional nacional y provincial, y el apoyo económico asociado, resultaron fundamentales. Diez años después de la puesta en marcha del Plan de Caminos de Fomento Agrícola se habían creado en el país cerca de tres mil consorcios camineros en el país que recibieron asesoramiento técnico, equipos y hasta el 70% de financiación de las obras realizadas.

Si bien todas las provincias habían sido incluidas en los beneficios del Plan, los consorcios camineros se habían distribuido desigualmente a lo largo del territorio nacional siguiendo patrones de acumulación propias de los existentes en el sector agropecuario. Gran parte estaba en las tres mayores provincias de la región pampeana (Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba). Asimismo, si se calculan indicadores tales como el número de obras por consorcio o la longitud de kilómetros mantenidos por consorcio es posible identificar marcadas diferencias entre estas tres provincias pampeanas (tabla 1).

La provincia de Córdoba muestra para 1967 un dinamismo particular. La cantidad de obras por consorcio caminero es superior en esta provincia (3.06) si se compara con otras dos provincias importantes de la región pampeana como Santa Fe (1.76) y Buenos Aires (1.22). Algo similar ocurre con la cantidad de kilómetros por consorcio caminero. En diez años, cada uno de los consorcios camineros en promedio había construido 205 kilómetros en el caso de Córdoba, 48 y 52 kilómetros para el caso de Santa Fe y Buenos Aires, respectivamente.

Dos actores, que se detallan a continuación, parecen ser clave en el buen desempeño de los consorcios camineros cordobeses. El primero es la DPV la cual, además de fiscalizar contable, patrimonial y administrativamente a los consorcios, también proveía de asesoramiento y apoyo financiero. El segundo, cronológicamente posterior, es la Asociación de Consorcios Camineros de la Provincia de Córdoba (ACCPC) por su rol de intermediación entre los consorcios y el gobierno provincial.

Tabla 1. Consorcios camineros. Síntesis de la labor realizada hasta julio de 1967

Distritos	Conсорc. camineros	Obras aprobadas	Obras aprob/ const.camin	Longitud Kms	Kms/ cons. camin	Presupuesto m\$ñ en miles	Aportes DNV (%)	Aporte Cons. Camin.(%)
Bs Aires	845	1,033	1.22	43,938	52	1,006,605	71%	29%
Santa fe	358	630	1.76	17,340	48	249,842	72%	28%
Córdoba	234	716	3.06	47,957	205	376,705	72%	28%
San Juan	173	131	0.76	3,017	17	142,039	68%	32%
Chaco	170	167	0.98	2,663	16	86,837	72%	28%
La Pampa	126	256	2.03	21,463	170	132,807	67%	33%
Mendoza	115	113	0.98	6,601	57	230,536	61%	39%
Entre Ríos	108	81	0.75	1,269	12	113,712	74%	26%
S. d Estero	104	154	1.48	3,688	35	193,586	71%	29%
Corrientes	101	114	1.13	1,979	20	129,943	68%	32%
Tucumán	97	95	0.98	4,979	51	240,562	69%	31%
San Luis	93	83	0.89	7,892	85	93,603	70%	30%
Salta	79	78	0.99	1,191	15	168,331	67%	33%
Catamarca	47	37	0.79	333	7	53,742	61%	39%
Jujuy	45	62	1.38	259	6	64,590	63%	37%
Río Negro	45	260	5.78	8,740	194	110,140	72%	28%
Chubut	36	35	0.97	1,502	42	63,277	75%	25%
Misiones	36	76	2.11	9,650	268	86,576	73%	27%
La Rioja	24	14	0.58	175	7	33,303	83%	17%
T. d Fuego	23	15	0.65	184	8	16,557	70%	30%
Formosa	21	46	2.19	933	44	59,725	76%	24%
Neuquén	19	35	1.84	844	44	48,416	74%	26%
Santa cruz	17	13	0.76	1,186	70	33,932	72%	28%
Totales	2,916	4,244	1.46	189,785	65	3,735,366	70%	30%

Fuente: elaboración propia sobre la base de AAC (1967)

El plan de caminos de fomento agrícola de la provincia de Córdoba

La Provincia de Córdoba adhirió al Plan de Caminos de Fomento Agrícola a través del Decreto N° 645 de 1956 determinando que la DPV fuera el órgano que ejerciera el control y fiscalización contable, patrimonial y administrativa y quien brindara asesoramiento (Maldonado, 1989; ACCPC, 2012, 2015). Dos años después, en la descripción sobre la situación de vialidad de la provincia de Córdoba en la revista *Carreteras*, se destacaba que la promoción en la formación de consorcios camineros fue eficaz, fortaleciendo 117 grupos de pequeños y medianos contratistas y ampliando la órbita de sus tareas propias (Molina, 1958). Sin embargo, el impacto de su accionar todavía resultaba incipiente. De hecho, en las zonas agropecuarias de la provincia subsistían algunos problemas. Por ejemplo, en 1958 se mencionaba que muchos



caminos rurales se encontraban por debajo del nivel de los terrenos laterales. Esto implicaba que las trazas se transformaran en canales con agua en épocas de lluvia (García, 1958).

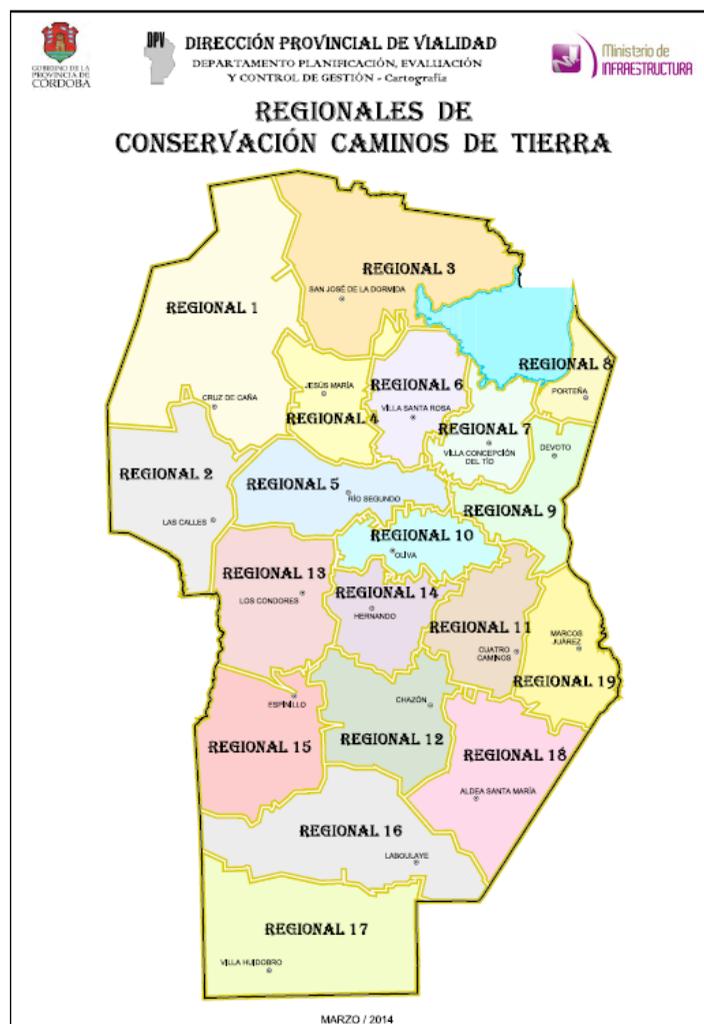
La construcción institucional en torno al manejo de caminos rurales continuó en 1973 con la creación de la ACCPC. La misma fue reconocida por DPV como el organismo representativo de los consorcios camineros de todo el territorio provincial, además de cumplir otras funciones como la comercialización de insumos, productos y herramientas para los consorcios, a mejor precio que en el mercado. Para 1989, 275 consorcios camineros cubrían 37.200 km de la red terciaria (de un total de 74.600 km) y atendían también a 11.395 km de caminos de la red secundaria (de 15.795 km). Es decir que, del total de caminos con servicio de conservación permanente (52.995 km), los consorcios camineros atendían a 48.595 km (91,7%) (Picca, 2016).

Los ingresos de los consorcios camineros provenían de las cuotas sociales normales y extraordinarias que realizaban los socios y adherentes. En zonas donde existían cooperativas que centralizaban la comercialización de productos, dichas cooperativas realizaban las retenciones y transferencias al consorcio. En zonas con reducida capacidad económica, algunos consorcios reemplazaban el aporte de la cuota por trabajo personal de los socios.

Otra fuente de ingresos provenía de obras realizadas por el consorcio. La DPV asignaba a cada consorcio anualmente, en un plan de trabajo, una cantidad de kilómetros a conservar con un precio unitario por kilómetro conforme a las características topográficas de la zona. De esta manera, cada consorcio recibía aportes mensuales desde el gobierno provincial.⁴ Asimismo, recibía ingresos de subsidios o donaciones en efectivo, equipos y materiales de instituciones públicas o privadas y de fondos que le asignaba la DPV de sus propios recursos. En este último caso, el marco legal establecía una coparticipación federal del 35% de lo recaudado, con afectación específica a caminos vecinales de al menos el 50% de lo que le correspondía a cada provincia (Maldonado, 1989).

Este financiamiento duró hasta 1977 cuando el gobierno de facto eliminó los recursos que se coparticipaban para el desarrollo del Plan de Fomento Agrícola de 1956 y sólo existieron esfuerzos provinciales y de los propios consorcios camineros (AAC, 2003). A partir de allí, la cantidad de caminos rurales conservados por consorcios camineros se incrementó a un ritmo menor al existente antes de la última dictadura. Lo mismo sucedió con la cantidad de consorcios, que se mantuvo relativamente estable. En la actualidad, 56.700 km de caminos de tierra existentes en la provincia son conservados por 289 consorcios camineros organizados en 19 regionales (mapa 2), cada una de las cuales está conformada por un promedio de 15 consorcios camineros (Picca, 2016).

4 Por ejemplo, el principal ingreso del Consorcio Caminero n° 72 de la localidad de General Cabrera, fue la certificación y pago a cargo de la DPV por el mantenimiento de la red secundaria, terciaria y obras de afirmado y enarenado. Las certificaciones no eran periódicas sino eventuales. Una vez revisadas las obras se realizaba el pago, que podía ser trimestral o cuatrimestral. Por otro lado, el consorcio colaboraba en obras específicas del gobierno provincial. Por ejemplo, entre los años 1988 y 1991, la extensiva siembra de maní en la zona provocó grandes crecientes que llevaron a cubrir varias zonas de la localidad además de dejar los caminos intransitables e irrecuperables. En este caso, desde el Consorcio se gestionaron obras, con el correspondiente apoyo financiero de la provincia, como el canal del camino Tegua (hoy ruta provincial E90) y el canal sobre los caminos transformados, ya que se tuvo que realizar un nuevo trazado, con sus respectivos puentes, ambos a los ingresos de General Cabrera, sobre la ruta nacional 158.

Mapa 2. Regionales de Conservación de caminos de tierra

Fuente: DPV (2014)

Consortios camineros y la acción colectiva sobre el capital social

Más allá de las normas administrativas dictadas por la Dirección Nacional de Vialidad, el papel de la DPV y el rol de intermediación entre los consorcios y el gobierno provincial de la ACCPC, es necesario destacar la capacidad de organización y colaboración de los productores rurales para poder conformar los consorcios y realizar las obras. Es decir, a un factor institucional formal se le concatena otro asociado al trabajo colectivo. Maldonado sintetiza este último factor de la siguiente manera:

En cuanto a la filosofía de vida que debe imperar en los hombres del pueblo y del campo para que subsista el sistema, podemos decir lo siguiente: a) el trabajo colectivo hace nacer espontáneamente el 'espíritu de solidaridad', lo que constituye sin duda un patrimonio social de invaluable transcendencia para la comunidad; b) los hombres que integran las comisiones directivas de los consorcios camineros son aquellos que han sabido desarrollar virtudes tales como profunda vocación de servicio a la comunidad, capacidad de trabajar por el bien



sin perseguir fines de lucro, capacidad de aceptar la pluralidad política y/o religiosa entre los consorcistas, conciencia de que hay que servir y aportar para recibir un servicio, predisposición para sacrificar el bienestar personal en beneficio de la comunidad y fortaleza y serenidad para soportar ingratitudes (Maldonado, 1989, p. 14).

En síntesis, fueron dos los aspectos facilitadores que permitieron el trabajo asociativo. Uno de carácter institucional, a partir del rol de los gobiernos de distintas escalas para fomentar la creación de consorcios camineros (detallado en las secciones anteriores); el otro socio-económico, a partir de los acuerdos formales o informales y redes relacionales de productores rurales.

En términos conceptuales, ambos aspectos facilitadores se podrían vincular al concepto de capital social. En un sentido amplio, el capital social hace referencia a todas aquellas situaciones en las que un grupo de actores muestra una relativa capacidad a cooperar para alcanzar determinados objetivos comunes sobre la base de un conjunto de normas y valores compartidos (Atria, Siles, Arriagada, Robison y Whiteford, 2003).

Por su intensivo uso multidisciplinario no existe una definición ampliamente aceptada, sin embargo, a partir de los aportes de distintos autores (Woolcock, 2000; Atria et al., 2003; Bagnasco, Piselli, Pizzorno, y Trigilia, 2003; Ostrom y Ahn, 2003; Valdemarca, 2006) se puede elaborar una definición ad hoc operativa que involucre sus componentes básicos. Por lo tanto, se denomina capital social a la capacidad de organización de una sociedad a partir de instituciones o normas y redes relacionales que facilitan la acción colectiva en procesos de desarrollo socio-económico local.

En la definición surgen los dos aspectos facilitadores que se mencionaron en la conformación de los consorcios camineros: las instituciones (formales o informales) y las redes relacionales. Desde un punto de vista conceptual, se trata de dos determinantes que dan sustento al concepto de capital social.

Para las primeras, las instituciones, North (1993) pone énfasis en su interacción con las organizaciones para explicar procesos de cambio institucional. Las instituciones pueden ser creadas, como las normas formales (p.ej. leyes), o bien pueden evolucionar a lo largo del tiempo como las costumbres o códigos de conducta informales, generalmente no escritos, que subyacen y complementan a las reglas formales. Por otro lado, las organizaciones son grupos de individuos con identidad común (asociaciones civiles, grupos sociales, partidos políticos, empresas, etc.) que proporcionan estructura a su interacción a partir de los objetivos que persiguen, de la combinación de sus aptitudes y estrategias y de la coordinación dentro del marco institucional donde operan. A medida que las organizaciones van cambiando, se va alterando también la evolución del marco institucional y esto influye en el desarrollo socio-económico de una sociedad. El énfasis de North en la interacción entre instituciones (normas), organizaciones y cambio institucional sirve para explicar cómo la dimensión institucional resultó clave para el surgimiento de los consorcios camineros.

Las segundas, las redes relacionales entre actores, son las que dan forma a una sociedad en un territorio (Atria et al., 2003). La mayoría de los espacios socio-productivos de un territorio nacen como proyectos colectivos en respuesta a necesidades comunes, desarrollando y/o alcanzando diferentes niveles de asociativismo, diversos mecanismos de vinculación entre ellos, y logrando impacto y visibilización en sus comunidades de origen. A partir de estas experien-

cias e intervenciones se van creando redes o tramas de interacción ancladas al territorio. Latuada (2006) afirma que los procesos asociativos ayudan a estimular iniciativas, a movilizar y potenciar recursos y capacidades existentes en el territorio. Rofman y Villar (2007) destacan la importancia que tienen las redes de relaciones que vinculan a sujetos y organizaciones, focalizando en la potencialidad que tiene la propia trama o la relación para incidir en la ampliación de las capacidades o recursos de los sujetos que las conforman. En este sentido, un determinado contexto territorial resulta rico en capital social cuando sus actores individuales o colectivos (asociaciones, organizaciones, cooperativas, etc.) están implicados en redes relacionales; una vez establecidas, las redes son circuitos por donde se intercambia información y confianza (Bagnasco et al., 2003).

Las instituciones y las redes relacionales crean incentivos para generar confianza al establecer mecanismos de recompensas y castigos o, indirectamente, proporcionando información, asesoría técnica, entre otros. Dichas instituciones y redes permitieron ir conformando los distintos consorcios camineros a partir de la colaboración voluntaria de los vecinos de cada pueblo o colonia con distintas formas de participación: consorcistas socios, con voz, voto y con capacidad de ser elegido miembro de la Comisión Directiva; consorcistas adherentes, con voz pero no puede ser electos para funciones directivas y una 'persona de representación necesaria' provenientes de la Municipalidad que cumplía el rol de nexo entre el gobierno local y el consorcio caminero. Se trataba de una estrategia colaborativa con una organización administrativa similar a la estructura de gobierno de las cooperativas: una Asamblea General, una Comisión Directiva, un Comité de presidencia (conformado por dos personas, presidente de la Comisión Directiva y algún secretario, y que puedan tomar decisiones de urgencia y conveniente) y una Comisión Revisora de Cuentas (Maldonado, 1989; Picca, 2016).

Reflexiones finales

La trayectoria histórica de la provincia de Córdoba no fue sólo consecuencia de una cadena inevitable de causalidades macrohistóricas y de condiciones agroecológicas. Los actores rurales tuvieron cierto margen de libertad para interactuar e influir en la construcción social de un espacio dinámico en términos de desarrollo socioeconómico.

Es indudable que la presencia de buenos caminos rurales representaba un mejoramiento de la calidad de vida de la población rural, traducida en beneficios económicos y sociales. Además del evidente efecto sobre la disminución en los costos de transporte de la producción de productos agropecuarios y la valorización de predios, la conectividad asociada a una red de caminos vecinales permitía un acceso más fluido a servicios esenciales como salud, educación, etc.; consolidación del asentamiento de la población en zonas rurales y, como consecuencia de eso, reducción de la migración interna. Asimismo, posibilitaba una mayor interrelación política, social e institucional de localidades rurales (AAC, 2003). El transporte y las organizaciones que lo facilitaban tienen un impacto directo sobre el proceso de construcción social del territorio, donde cobran relieve la historia regional, las estrategias de los actores y sus proyectos, las iniciativas integradas, las regulaciones y la coordinación (Blanco, 2010).

Hay dos factores concatenados que explican el origen y funcionamiento de los consorcios camineros. El primero tiene que ver con que la Dirección Nacional de Vialidad dictó normas



administrativas que le imprimieron agilidad a la administración pública y la DPV apoyaba técnica y financieramente a los consorcios camineros. El segundo está vinculado al hecho de que las obras fueron realizadas directamente por los consorcios, es decir, por los propios interesados. De esta manera, se puede interpretar que un consorcio caminero se trata de una acción colectiva asociada al mantenimiento de los caminos rurales que se desarrolló sobre la base de un capital social que se construyó con dos factores determinantes. Por un lado, un conjunto de normas planteadas desde los gobiernos nacional y provincial, junto con la promoción y el financiamiento. Por otro, con el capital social de los productores agropecuarios, no sólo en la conformación de los consorcios camineros sino también en la construcción de redes interorganizacionales (ACCPC, ACC) que permitieron generar confianza y operatividad en las interacciones.

De manera que se puede generalizar que las sinergias entre el Estado, en cualquiera de sus escalas, y aquellos grupos sociales organizados pueden dividirse en dos: complementariedad e imbricación. En la primera, el Estado crea las condiciones para que las organizaciones sociales se desarrollen, garantizando derechos sociales y políticos a partir del reconocimiento legal de organizaciones como los consorcios camineros. En la segunda, existe una interrelación directa entre la organización pública y las organizaciones sociales. Los consorcios camineros se fueron construyendo a partir de un conjunto de normas planteadas desde los gobiernos nacional y provincial, junto con la promoción y el financiamiento, pero también con la capacidad de organización propia de los productores agropecuarios.

Finalmente, y a modo de cierre, debe considerarse que el aporte principal de este artículo es el tratamiento de otras dimensiones de análisis en el marco de la historia rural pampeana sin pretender brindar una generalización de una problemática sino más bien abrir una ventana analítica diferente. En otras palabras, sin desconsiderar la importancia de las condiciones edafoclimáticas, las políticas públicas a escala nacional o las vicisitudes de los mercados internacionales de *commodities* agropecuarias como factores clave para el desarrollo rural de la región pampeana, se resalta aquí la capacidad de organización de actores locales para interactuar e influir en la construcción social de un espacio dinámico en términos de desarrollo socioeconómico.

Referencias

- Álvarez, M. (1957). Organización permanente de los caminos vecinales. *Revista Carreteras*, 12, octubre-diciembre.
- Álvarez, M. (1979). Los caminos de la red terciaria. *Revista Carreteras*, 91, julio-septiembre.
- Asociación Argentina de Carreteras – AAC. (1967). La acción oficial + iniciativa privada = Plan de caminos de fomento agrícola. *Revista Carreteras*, 91, julio-septiembre.
- Asociación Argentina de Carreteras – AAC. (2003). Plan de Caminos Rurales. *Revista Carreteras*, 169, marzo.
- Asociación de Consorcios Camineros de La Provincia de Córdoba – ACCPC (5 de octubre de 2010). Día del Camino. Disponible en: [//www.accpc.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=27%3A5-de-octubre-dia-del-camino&Itemid=83](http://www.accpc.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=27%3A5-de-octubre-dia-del-camino&Itemid=83)

- Asociación de Consorcios Camineros de La Provincia de Córdoba – ACCPC (Junio/julio de 2012). Los caminos rurales. Disponible en: http://www.accpc.com.ar/images/accpc_pict/PDF/revistas/accpc_072012.pdf
- Asociación de Consorcios Camineros de La Provincia de Córdoba – ACCPC (2015). Consorcios camineros en marcha: General Cabrera. *Revista Caminos Rurales*, 28, abril-mayo.
- Atria, R., Siles, M., Arriagada, I., Robison, L. y Whiteford, S. (2003). *Capital social y reducción de la pobreza en América Latina y el Caribe: en busca de un nuevo paradigma*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Ayala, J. y Gette, S. (2007). Historia del camino y los transportes en La Pampa Territoriana (1844-1951). En Di Liscia et al. (eds.), *Al oeste del paraíso. La transformación del espacio natural, económico y social en la Pampa Central, siglos XIX-XX* (pp. 107-119). La Pampa: Instituto de Estudios Socio-Históricos, Universidad Nacional de la Pampa, Miño y Dávila Editores.
- Bagnasco, A., Piselli, F., Pizzorno, A. y Trigilia, C. (2003). *El capital social. Instrucciones de uso*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Barsky, O. y Djenderedjian, J. (2006). Problemas y desafíos de una gran cuestión abierta. La historiografía agraria pampeana del siglo XX. En J. Gelman (comp.), *La historia económica argentina en la encrucijada. Balances y perspectivas* (pp. 247-267). Buenos Aires: Prometeo Libros – Asociación Argentina de Historia Económica.
- Barsky, O. y Pucciarelli, A. (1997). *El agro pampeano. El fin de un período*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Barsky, O., Posada, M. y Barsky, A. (1992). *El pensamiento agrario argentino*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Barsky, O. y Gelman, J. (2001). *Historia del Agro Argentino: desde la conquista hasta comienzos del siglo XXI*. 1ª ed. Buenos Aires: Sudamericana.
- Bértola, L. y Ocampo, J. A. (2010). *Desarrollo, vaivenes y desigualdad una historia económica de América Latina desde la independencia*. Secretaría General Iberoamericana. Disponible en: http://www20.iadb.org/intal/catalogo/PE/2011/09_063.pdf
- Blanco, J. (2010). Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, 3. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3675947.pdf>
- Bonaudo, M y Godoy, C. (1985). Una corporación y su inserción en el proyecto agroexportador: la Federación Agraria Argentina, 1912-1933. En *Anuario*, 11 (pp. 151-216). Universidad Nacional de Rosario.
- Bonaudo, M. (2006). La historia rural pensada desde una periferia. En J. Gelman (comp.), *La historia económica argentina en la encrucijada: balances y perspectivas* (pp. 231-246). Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Bonaudo, M. (2007). Historia o historias rurales: un campo de diálogo entre historiadores. En O. Graciano y S. Lazzaro (comps.), *La argentina rural del siglo XX* (pp. 15-24). Buenos Aires: La Colmena.



- Campi, M. (2008). Cambios históricos en la frontera agraria pampeana. La tecnología y el uso de la tierra. Tesis de Maestría en Investigación Histórica, Universidad de San Andrés. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10908/94>
- Dirección Provincial de Vialidad – DPV (2014). Regionales de conservación caminos de tierra. Departamento planificación, evaluación y control. Cartografía de marzo de 2014. Disponible en: <http://www.accpc.com.ar/descargas/Vialidad-Regionales2014.pdf>.
- Djenderedjian, J. (2008). La colonización agrícola en Argentina, 1850-1900: problemas y desafíos de un complejo proceso de cambio productivo en Santa Fe y Entre Ríos. *Revista América Latina en la historia económica*, 30, 127-157.
- Flichman, G. (1977). *La renta del suelo y el desarrollo agrario argentino*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Fouracre, P. y Dyson, M. (2006). *Caminos rurales*. Ponencia presentada en el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (IFRTD).
- Gallo, E. (1983). *La pampa gringa. La colonización en Santa Fe, 1870-1895*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- García Voglino (1958). De la delegación de Córdoba. *Revista Carreteras*, 15, julio - septiembre.
- Gelman, J. (2007). Perspectivas de investigación y metodología en la historia agraria, hoy. Algunas reflexiones desde el ayer. En O. Graciano y S. Lazzaro (comps.), *La Argentina rural del siglo XX: fuentes, problemas y métodos* (pp. 25-32). Buenos Aires: La Colmena
- Girbal-Blacha, N. (2001). *La historiografía agraria argentina: enfoques microhistóricos regionales para la macrohistoria rural del siglo XX, 1980-1999*. *Revista Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, 12(2), 5-34.
- Girbal-Blacha, N. (2007). Vigencia de las tramas regionales en la historia de la Argentina rural. En O. Graciano y S. Lazzaro (comps.), *La Argentina rural del siglo xx: Fuentes, problemas y métodos*. (pp. 41-54). Buenos Aires: La Colmena.
- Girbal-Blacha, N. (2013). Historia y memoria rural. Tramas regionales para la construcción de la historia rural argentina. *Breves Contribuciones del I.E.G.*, 24, 118-131.
- Graciano, O. y Lazzaro, S. (2007). *La Argentina rural del siglo xx: Fuentes, problemas y métodos*. Buenos Aires: La Colmena.
- Halperin, T. (2005). *Vida y muerte de la República verdadera (1910-1930)*. Buenos Aires: Ariel.
- Hora, R. (2015). *Los terratenientes de la pampa argentina: una historia social y política 1860-1945*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- Hummet, E. (1956). Los caminos vecinales. Raíces del aparato vial. *Revista Carreteras*, 6, abril-junio.
- Lattuada, M. (2006). *Acción colectiva y corporaciones agrarias en la Argentina. Transformaciones institucionales a fines del siglo XX*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- López, M. (2007). Antecedentes ideológicos de la Ley Mitre. En J. Schvarzer, A. Regalsky y T. Gómez (eds.), *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940* (1ª ed., pp. 91-120). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

- Lordi, H. y Regazzoli, G. (2011). Estudio y análisis de los beneficios económicos provenientes de un plan de rehabilitación y conservación de caminos rurales. *Revista Carreteras*, 202, junio.
- Maldonado, O. (1989). Red de caminos rurales y vecinales en la República Argentina. Conservación por intermedio de Consorcios Camineros. *Revista Carreteras*, 130, enero-marzo.
- Molina, H. (1958): La vialidad en Córdoba. En *Revista Carreteras*, número 15, Julio - septiembre de 1958.
- North, D. (1993). *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. México DF: Fondo de Cultura Económica.
- Neffa, J. (1998). *Modos de regulación, regímenes de acumulación y sus crisis en Argentina, 1880-1996. Una contribución a su estudio desde la teoría de la regulación*. Buenos Aires: Eudeba.
- Olivera, G. (2008). Cooperativismo agrario: una nueva área temática en la renovación de la historia rural. En J. Balsa, G. Mateo y M. Ospital (comps.), *Pasado y presente en el agro argentino* (1ª ed., pp. 219-235). Buenos Aires: Lumiere.
- Ostrom, E. y Ahn, T. (2003). Una perspectiva del capital social desde las ciencias sociales: capital social y acción colectiva. *Revista mexicana de sociología*, 65(1), 155-233.
- Picca, A. (2016). Experiencia de los Consorcios Camineros en la provincia de Córdoba. Ponencia presentada en el Congreso argentino de Caminos Rurales organizado por la Asociación Argentina de Carreteras. Olavarría, provincia de Buenos Aires, 29 y 30 de junio.
- Regalsky, A. (2007). Los orígenes de la Ley Mitre. Algunos apuntes críticos. En J. Schvarzer, A. Regalsky y T. Gómez (eds.), *Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940* (1ª ed., pp. 123-152). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires
- Rofman, A. y Villar, A. (2007). *Módulo de Formación General: Actores del Desarrollo Local*. Proyecto PNUD ARG/04/005 Apoyo a la gestión de la Secretaría de Políticas Sociales y Desarrollo Humano y del Ministerio de Desarrollo Social. Argentina.
- Ruffini, M. (2003). Estado nacional y territorios. Notas sobre la economía rionegrina en la etapa de los gobiernos militares, 1884-1898. *Revista Mundo Agrario*, 3(6). FaHCE, Universidad Nacional de la Plata.
- Scalabrini, R. (1974). *Historia de los ferrocarriles argentinos*, 6ª ed. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra.
- Taylor, C. (1948). *Rural Life in Argentina*. Baton Rouge: Louisiana State University Press.
- Valdemarca, L. (2006). Acción Colectiva y capital social. Institucionalizando la cooperación. Los Cóndores, 1950-1955. En G. Olivera (comp.) *Cooperativismo agrario: instituciones, políticas públicas y procesos históricos*. (pp 153-181). Córdoba: Ferreyra Editor.
- Woolcock, M. (2000). *Social capital in theory and practice: reducing poverty in building partnerships between states, markets and civil society*. Ponencia presentada en el International Symposium "Social Capital Formation in Poverty Reduction: Which Role for Civil Society and the State" (pp. 20-44). UNESCO. Geneva. June-july.





Transporte, uso e ocupação na cidade de Petrópolis, RJ, Brasil*

Transportation, use and occupation in the city of Petrópolis, RJ, Brazil

Diana Scabelo da Costa Pereira da Silva Lemos

Doutora em Ciências, no Programa de Engenharia de Transporte,
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Pesquisadora de Pós-doutorado no IPPUR,
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0000-0001-7642-561X>
diana.scabelo@gmail.com

Licínio da Silva Portugal

Programa de Engenharia de Transporte,
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil
<http://orcid.org/0000-0003-4721-114X>
licinio@pet.coppe.ufrj.br

Ronaldo Balassiano

Programa de Engenharia de Transporte,
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil
<https://orcid.org/0000-0003-2500-8685>
ronaldo@pet.coppe.ufrj.br

Fecha de recepción: 30 de marzo del 2018
Fecha de aceptación: 6 de junio del 2018
Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: Scabelo, D., da Silva Portugal, L. y Balassiano, R. (2018). Transporte, uso e ocupação na cidade de Petrópolis, RJ, Brasil. *tiempo&economía*, 5(2), 107-133
doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1346>

* Agradecimento ao Professor Márcio Peixoto de Sequeira Santos (em memória), pela orientação da tese na qual foi desenvolvido este trabalho e ao CNPQ pela concessão de bolsa de doutorado e de pós-doutorado.



RESUMO

Objetiva-se analisar a distribuição do sistema de transporte e a dinâmica de ocupação municipal na cidade Imperial de Petrópolis, localizada no Estado do Rio de Janeiro, Brasil. Parte-se da premissa de que a acessibilidade representa um elemento chave para propiciar a igualdade espacial na distribuição das oportunidades que um território dispõe a seu favor. A verificação da distribuição desigual da acessibilidade em trabalhos elaborados nas cidades brasileiras reforça a necessidade da sua avaliação no âmbito municipal. A metodologia é constituída de revisão conceitual, de elaboração e processamento dos dados, de elaboração de mapas temáticos e na avaliação do comportamento dos indicadores de acessibilidade. Os resultados ora indicam uma distribuição equitativa, ora demonstram a consolidação de um padrão de desenvolvimento desigual do território, evidenciando a complexidade da sua avaliação.

Palabras clave: transporte, uso, ocupação, acessibilidade e Petrópolis, história econômica

Códigos JEL: D63, O18, R12, R14

ABSTRACT

The objective of this study is to analyze the distribution of the transportation system and the dynamics of municipal occupation in the Imperial city of Petropolis, located in the State of Rio de Janeiro, Brazil. The premise is that accessibility is a key element in fostering quality in the distribution of the opportunities that a territory has in its favor. The verification of the unequal distribution of accessibility in works developed in Brazilian cities reinforces the need for its evaluation at the municipal level. The methodology consists of conceptual review, elaboration and processing of data, preparation of thematic maps and evaluation of the behavior of accessibility indicators. The results now indicate an equitable distribution, or demonstrate the consolidation of a pattern of unequal development of the territory, evidencing the complexity of its evaluation.

Keywords: transportation, use, occupation, accessibility, Petropolis, economic history

JEL Codes: D63, O18, R12, R14

Introdução e contexto

Parte-se do problema empírico da distribuição espacial desigual da acessibilidade proveniente da oferta do sistema de transporte e da facilidade de acesso às atividades do uso do solo, nas cidades brasileiras, quando segundo Vasconcellos (2000) a igualdade representa a equalização de uma oferta.

O autor evidencia que o planejamento de transporte contribuiu para a consolidação do padrão de segregação espacial da cidade do Rio de Janeiro, no período de 1870 a 1902, revelando uma dicotomia entre o núcleo e a periferia, que já se esboçava antes mesmo deste período.

Cunha et al. (2004), ao medir a acessibilidade de uma área central do Recife, verifica que a área central dispunha de maior acessibilidade em relação a todas as outras, para viagens de carros por motivo de trabalho.

Henrique e Loureiro (2005), ao analisarem espacialmente a acessibilidade dos usuários do sistema integrado de transportes da cidade de Fortaleza, Brasil, constataram a existência de três grandes regiões de baixa acessibilidade locacional localizadas na área periférica da cidade, considerando-se a cobertura da rede em relação à distância de caminhada para acessar o sistema.

Pretende-se, além de caracterizar o sistema de transporte e a dinâmica de uso e ocupação do solo, compreender no contexto da segregação espacial como estes elementos contribuem para diminuir ou agravar este processo na cidade de Petrópolis, a partir da análise de mapas temáticos.

Como objetivos específicos são almejados a caracterização de/o:

- Conceito e dos indicadores de acessibilidade, através da revisão da literatura.
- Sistema de transporte e da dinâmica de uso e ocupação do solo, através da elaboração de mapas.
- Comportamento dos indicadores de acessibilidade, através de sua aplicação e normalização.

O conceito da acessibilidade é adotado metodologicamente, porque existe um consenso na literatura de que este representa um benefício territorial (Santos, 1990; Cunha et al., 2004; Sanches et al., 2007).

Parte-se do pressuposto que a interdependência entre a rede do sistema de transporte e o uso e a ocupação do solo afeta a acessibilidade. A análise somente do transporte ou somente do uso e da ocupação do solo é inadequada ou insuficiente para o planejamento da cidade, porque uma mudança no uso do solo afeta o transporte, tal como o transporte interfere no uso e na ocupação do solo, revelando a necessidade de um planejamento interdependente destes dois elementos que usualmente, são analisados, planejados e projetados de forma independente.

No relatório Buchanan (1961 apud Delgado, 2002), a circulação foi apresentada como função das atividades do uso do solo. Segundo Litman (2007) nas análises de acessibilidade se reconhece que o uso do solo tem impacto considerável sobre o transporte.



Sinha e Labi (2007) apontam que a formação do padrão do uso do solo é fortemente influenciada pelo nível de acessibilidade, proveniente da infraestrutura de transporte. A provisão da capacidade de transporte interfere no padrão de distribuição e ocupação do uso que reflete na expansão das novas atividades e no padrão socioeconômico da região. Assim, o processo de isolamento dos efeitos do sistema de transporte no uso do solo e vice versa podem ser bastante complicados.

A cidade de Petrópolis foi selecionada pela sua importância histórica e de sua diversidade ambiental e ecológica. Sua fundação está relacionada ao Imperador D. Pedro I que adquiriu algumas propriedades na região com o intuito de construir um Palácio de Verão. Em 1834, D. Pedro II herda essas terras e Paulo Barbosa retoma os planos de Pedro I e com Köeler, engenheiro alemão, elaboraram um plano para a doação de terras da fazenda imperial a colonos livres, que iriam levantar uma nova povoação e desenvolver atividades agrícolas (IBGE, 2018).¹

Em 1843, o Imperador, assinou decreto para o projeto e a construção do Palácio Imperial; a urbanização de uma Vila Imperial, a edificação de uma igreja e a construção de um cemitério.

Petrópolis é considerada a primeira cidade planejada do Brasil. O município é composto por um núcleo urbano, chamado de “Quarteirões Imperiais”. Koeler batizou os quarteirões com o nome da região, de onde vinham as famílias alemãs, italianas e açorianas (do arquipélago de Açores, localizado em Portugal). Esta configuração perdura até hoje, constituída de um abairramento (ruas agrupadas), segundo a estrutura original.

Petrópolis foi a capital do Estado do Rio de Janeiro, no período de 1894 a 1903, quando a cidade do Rio de Janeiro era a capital federal. Com a transferência da capital federal para Brasília, durante a década de 1970, a cidade do Rio de Janeiro passa a ser a capital do Estado do Rio de Janeiro e Petrópolis reduz sua importância, no contexto político do país. Esta mudança refletiu na sua dinâmica de ocupação. Com base na figura 1, é possível afirmar que esta continuou a crescer até 1984, com um maior adensamento entre 1956 e 1984 e um crescimento reduzido entre 1984 e 1994.

A área urbana de Petrópolis está condicionada à sua topografia, constituída de um relevo montanhoso, cuja ocupação margeia o seu eixo viário. Seu principal acesso intermunicipal é pela BR-040 (ligação ao sul com Duque de Caxias e com o Rio de Janeiro e ao norte com Areal). A BR-495 faz a ligação entre Petrópolis e Teresópolis. A BR-493 faz a ligação do município com Paty do Alferes (figura 2).

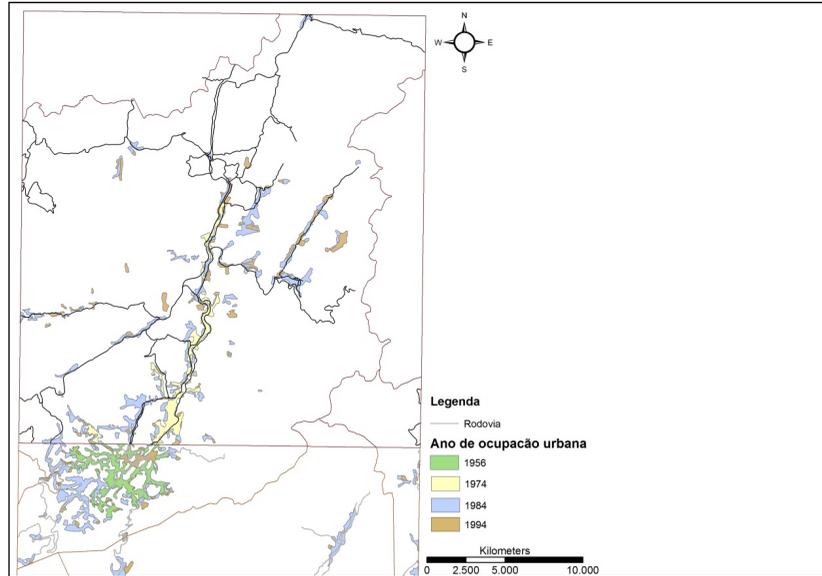
A metodologia deste trabalho é constituída de cinco etapas, dentre elas:

1. Revisão do conceito de acessibilidade e formulação de indicadores de acessibilidade compostos.
2. Pesquisa de dados e elaboração de um banco de dados.
3. Definição de um zoneamento municipal.
4. Aplicação e avaliação do comportamento dos indicadores de acessibilidade.
5. Elaboração de mapas.

1 Nos anos de 1800 chegaram os imigrantes alemães à Petrópolis (IBGE, 2018).

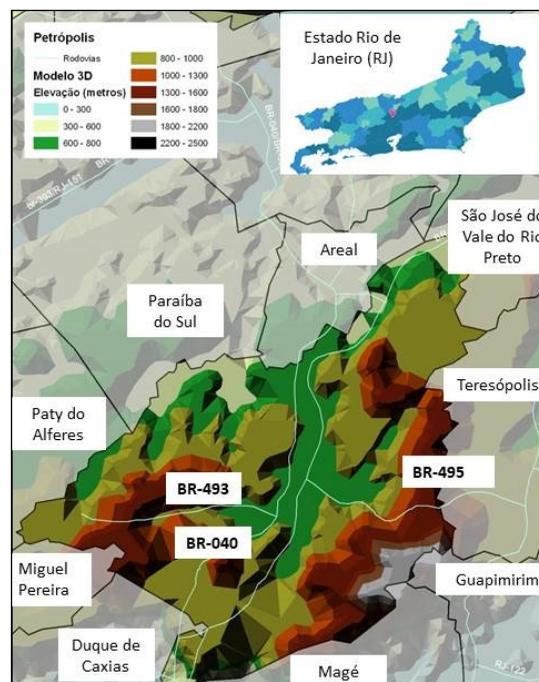
Para compatibilizar e converter as informações obtidas nas diferentes base de dados, adotou-se o Arcgis/ Arcview 9.3 (SIG da empresa ESRI) que permite a importação do Transcad 4.5 (SIG), do Autocad (empresa Caliper) e do Microsoft Excel.

Figura 1. Dinâmica de ocupação do município de Petrópolis



Fonte: elaboração própria, com base em CEPERJ (2010)

Figura 2. Representação em 3D da topografia do município de Petrópolis



Fonte: elaboração própria a partir da Base Integrada ao Milionésimo (IBGE 2004)

O sistema viário de Petrópolis é constituído de vias de circulação, de calçadas, de linhas de ônibus, de pontos de ônibus e de terminais de ônibus. Quanto ao sistema viário, estão sendo consideradas as informações gráficas em coordenadas vetoriais, com topologia arco nó, associada a uma rede linear conectada. Os arcos incluem o sentido de fluxo e os diferentes atributos relacionados ao nível de serviço da via e ao transporte não motorizado, as calçadas. Em relação ao transporte público foram analisados os dados das rotas das linhas de transporte coletivo (figura 3), o número de viagens da primeira e da última viagem (CPTRANS, 2010), assim como os terminais de transporte. Esta pesquisa foi sistematizada em 2010; contudo, em 2018, procedeu-se à conferência dos dados, considerando que esta parte do sistema de transporte é flexível e pode ser alterada com maior facilidade em relação à oferta viária e às atividades do uso do solo.

Em relação às rotas, aproximadamente 6,25% do total de linhas foi acrescida entre 2010 e 2018, indicando percentual pouco significativo. Quanto às frequências, foram realizadas pequenas alterações nos horários iniciais e finais de disponibilidade do atendimento (no máximo em torno de 30 minutos), ora para mais ou para menos, não alterando significativamente os resultados alcançados para este indicador. Evidencia-se, portanto, percentualmente a validade atual dos resultados alcançados.

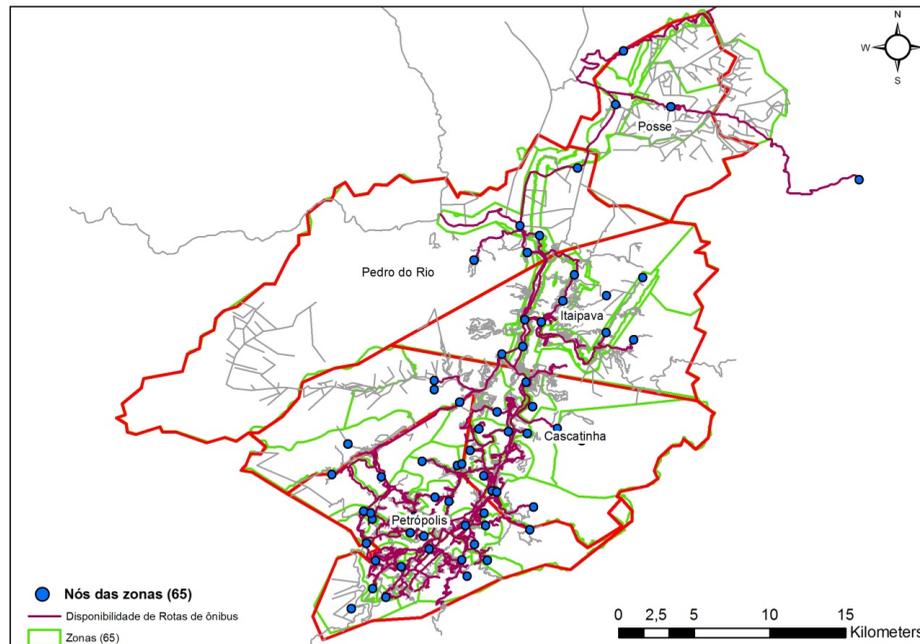
Para caracterização da dinâmica de uso e ocupação do solo, estão sendo contempladas as atividades de estabelecimentos de ensino (públicos e particulares), de saúde pública, de hospedagem, de serviços, comerciais, industriais, os hospitais públicos, os postos de saúde e as agências bancárias.

A estrutura administrativa municipal de Petrópolis possui cinco distritos: Petrópolis (1º), Cascatinha (2º), Itaipava (3º), Pedro do Rio (4º) e Posse (5º). Como o município não dispõe de regiões administrativas internas abrangendo toda a sua superfície, para a aplicação desta metodologia, foi necessário definir um zoneamento na etapa metodológica três. O zoneamento é composto por unidades espaciais de análise –UEA– partindo-se da premissa do agrupamento dos setores censitários, considerando o número de habitantes por setor censitário como variável principal. O resultado consistiu num zoneamento constituído de sessenta e cinco unidades espaciais de análise, para os cinco distritos da cidade de Petrópolis, para as quais foram definidos os seus nós para estimativa das distâncias entre estas unidades (figura 3).

Na etapa quatro, foram aplicados e normalizados os indicadores de acessibilidade na cidade e na etapa cinco foram elaborados mapas temáticos.

Este trabalho está estruturado em três partes. Na primeira, é apresentada a revisão da literatura da acessibilidade, contemplando sua conceituação e uma classificação de seus indicadores. Na segunda, é exibida a caracterização do sistema de transporte e da sua dinâmica de ocupação municipal da cidade de Petrópolis. E na terceira, é possível observar o comportamento dos indicadores de acessibilidade.

Figura 3. Delimitação das unidades espaciais de análise e definição dos seus nós, a partir do seu sistema viário estruturante



Fonte: elaboração própria

1. A acessibilidade: conceituação e classificação dos indicadores

A acessibilidade vem sendo conceituada desde 1826 (trabalho de Von Thunen), segundo Raia Jr. (2000).

A principal conceituação de acessibilidade foi estabelecida por Hansen (1959 apud Sales Filho), como o potencial de interação entre atividades e como medida da distribuição espacial das atividades, em relação a um ponto, ajustadas à habilidade e desejo das pessoas ou firmas em superar a separação espacial. Observa-se que as abordagens de acessibilidade posteriores (Cunha et al., 2004; Karst e Wew, 2004; Henrique e Loureiro, 2005 e Litman, 2007), reafirmam o seu conceito de potencial de deslocamento.

Não obstante a posterior introdução de diversos aprimoramentos permanece ainda hoje os princípios básicos da formulação proposta por Hansen.

A acessibilidade é conceituada, também, como a capacidade ou facilidade com a qual as atividades do uso do solo podem ser alcançadas, utilizando-se um determinado modo de transporte, segundo abordagens mais recentes tais como Raia Jr. (2000), Vasconcellos (2000), Fundação COPPETEC (2006), Ferronato e Michel (2007), Litman (2007) e segundo referências anteriores que podem ser verificadas no trabalho de Sales Filho (1996).

Litman (2007) caracteriza a acessibilidade como a facilidade de se alcançar bens, serviços, atividades e destinos que de forma associada são chamados de oportunidades, geralmente interpretadas através do sistema de transporte. Pode ser ainda, definida como o potencial para interação e troca. A acessibilidade pode ser definida, em termos de potencial de oportunidades que podem ser alcançadas, ou em termos de atividades acessadas.

Na revisão da literatura, observa-se que os fatores que afetam a acessibilidade estão agrupados em dois grupos: a rede do sistema de transporte e a organização espacial das atividades do uso do solo.

A rede de transporte como elemento que caracteriza o conceito de acessibilidade é evidenciado através das abordagens de Hansen (1959), Ingram (1971 apud Sales Filho), Souza (1990), Sales Filho (1996), Pires (2000), Raia Jr (2000), Vasconcellos (2000), Halden (2002), Cunha et al. (2004), Karst e Wee (2004), Pasaogullari e Doratli (2004), Bertolini et al. (2005), Henrique e Loureiro (2005), Puebla e Melhorado (2006), Fundação COPPETEC (2006), Ferronato e Michel (2007) e Litman (2007).

De acordo com Vasconcellos (2000), a rede do sistema de transportes é definida pela infraestrutura de circulação, constituída por ruas, calçadas, vias férreas e terminais e pela infraestrutura do transporte público, tais como os veículos que farão o transporte, a estrutura das linhas e a frequência das viagens.

Karst e Wee (2004) identificam que o uso do solo influencia o resultado da acessibilidade, ao refletir a quantidade da distribuição espacial das oportunidades ofertadas em cada destino, tais como empregos, salas comerciais, empreendimentos de saúde, sociais e recreacionais em relação à sua origem (áreas residenciais). De acordo com Olaru (2005), a própria organização das atividades acessíveis influencia a acessibilidade.

As atividades provenientes do uso do solo definidas no planejamento municipal (tipo e distribuição espacial) são citadas como elementos pertinentes à acessibilidade com base na revisão de: Sales Filho (1996), Goto (2000), Pires (2000), Raia Jr (2000), Vasconcellos (2000), Halden (2002), Cunha et al. (2004), Karst e Wee (2004), Pasaogullari e Doratli (2004), Bertolini et al. (2005), Pegoreti e Sanches (2005), Puebla e Melhorado (2006), Fundação COPPETEC (2006), Ferronato e Michel (2007) e Litman (2007).

A organização espacial da cidade é proveniente da localização e do agrupamento dos diferentes tipos de atividades, envolvendo o uso e a ocupação do solo (Vasconcellos, 2000).

Em resumo, são quatro os elementos que caracterizam a acessibilidade: o sistema viário (a rede, o nível de serviço, etc), o transporte coletivo (a estrutura das linhas e a frequência), o transporte não motorizado (ciclovias e calçadas) e o uso e a ocupação do solo (tipo de uso, agrupamento das atividades). Almeja-se abordar todos estes elementos na análise do sistema de transporte e da dinâmica de ocupação da cidade de Petrópolis.

Os indicadores de acessibilidade podem ser classificados em seis medidas, ora em função, dos fatores e dos elementos da acessibilidade, ora em função da medida em si, dentre elas:

1. Indicadores de topologia da rede: traduzem o comportamento e os atributos da rede do sistema viário.
2. Acessibilidade global: permite avaliar a separação espacial entre dois pontos (ou mais) localizados no território.
3. Indicadores de infraestrutura e nível de serviço do sistema de transporte: refletem a disponibilidade e a qualidade do sistema viário, do transporte coletivo e do transporte não motorizado.

4. Medidas de contorno: medem as curvas de oportunidades acumuladas e relação às atividades do uso do solo.
5. Acessibilidade gravitacional: representa o potencial de deslocamento às oportunidades almejadas.
6. Medidas de organização das atividades do uso do solo: refletem a distribuição das atividades do uso do solo.

Na terceira parte deste trabalho estão sendo utilizados indicadores compostos pelos autores e derivados das formulações originais das medidas de indicadores de infraestrutura e nível de serviço do sistema de transporte, de acessibilidade global e medidas de organização das atividades do uso do solo. O conceito de cada um deles estará sendo abordado no tópico seguinte.

As vantagens dos indicadores de infraestrutura e nível de serviço do sistema de transporte são disponibilidade de dados, facilidade de compreensão dos resultados. Permitem, ainda, avaliar as condições do transporte viário, coletivo e do não motorizado, estando orientado às diversas perspectivas de análise, tais como o deslocamento de veículo, de passageiro, do pedestre, do ciclista e do território. A vantagem da acessibilidade global consiste na necessidade reduzida de dados, permitindo analisar a impedância de deslocamento. Já a vantagem das medidas de organização das atividades do uso do solo está em traduzir a relação de dependência espacial entre transporte e uso do solo. Todas as três medidas apresentam Simplicidade de cálculo.

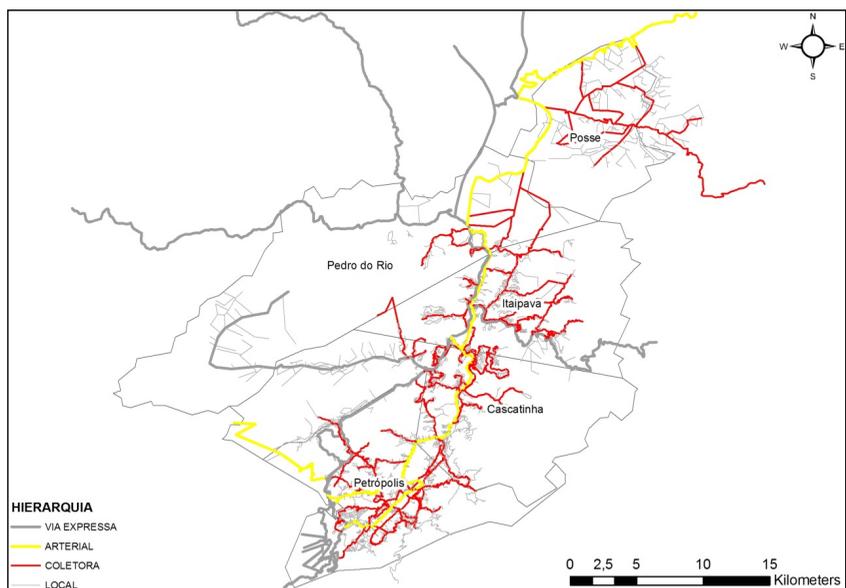
2. Petrópolis: sistema de transporte e ocupação municipal

O sistema viário de Petrópolis é caracterizado pela sua hierarquia, classificada em vias expressas, arteriais, coletoras e locais (figura 4). A hierarquização adotada se assemelha à de Hutchinson (1979). Segundo o autor, a via expressa dispõe de grande volume de tráfego, correspondendo às rodovias que conectam o município com o vizinho. A arterial representa eixo de ligação de bairros e de distritos. A coletora distribui o fluxo de trânsito até ou a partir das vias principais. Tanto a coletora quanto a via local contribuem para a integração da via com as atividades do uso do solo.

Os principais meios de transporte de pessoas no município consistem no carro, na moto e no ônibus. Uma característica, marcante do município, consiste no crescimento da sua frota de veículos. Entre 2002 e 2008, a taxa de crescimento da frota de motos e motonetas foi de 103% e entre 2002 e 2016, de 198%, sendo também expressivo o crescimento da frota de carros entre 2002 e 2016, de 53%, como pode ser observado na tabela 1. O crescimento da taxa motorizada por moto ou carro pode ter ocasionado o decréscimo na frota de ônibus, em função da redução da demanda por transporte público, num ciclo difícil de romper, que privilegia o incremento de investimentos na infraestrutura do sistema viário, em detrimento do transporte público.



Figura 4. Hierarquia do sistema viário, do município de Petrópolis



Fonte: elaboração própria em CPTRANS (2010)

Tabela 1. Percentual de crescimento da frota de Petrópolis, entre 2002 e 2016

Data	Carro	Moto/ Motoneta	Ônibus/ Micro Ônibus
2002	66.711	8.626	1.121
2008	77.461	17.581	1.193
2016	102.268	25.736	998
Crescimento 2002-2008	16%	103%	6%
Crescimento 2002-2016	53%	198%	-11%

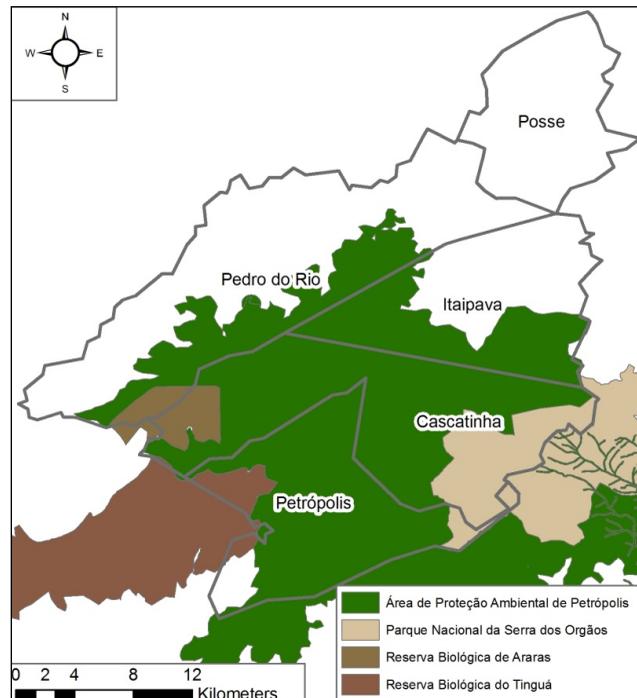
Fonte: elaboração própria, com base em Governo do Estado do Rio de Janeiro (2003; 2009) e IBGE (2018)

A população da cidade de Petrópolis em 2000 era de 283.746 habitantes (a maior da Região Serrana) (IBGE, 2002; 2018), em 2010, de 295.917 habitantes e atualmente estimada em 2017 em 298.235. O município apresentou, entre 1991 e 2000, uma taxa média de crescimento de 1,28%, ao ano e entre 2000 e 2017, uma taxa estimada de 5,1%.

Petrópolis, em função da colonização imperial representa um sítio histórico, localizado em sua área central. Nesta, estão localizadas, inúmeras edificações tombadas pelo patrimônio histórico (quase vinte edificações). O tráfego intenso de veículos na área central vem abalando a estrutura deste patrimônio, tanto em função da trepidação, quanto da emissão de gases poluentes.

Como os distritos de Petrópolis e de Cascatinha representam áreas de preservação ambiental (figura 5), sua legislação municipal condiciona os seus usos. Nestes distritos estão localizados o Parque Nacional da Serra dos Órgãos, a Reserva Biológica de Araras e a Reserva Biológica do Tinguá.

Figura 5. Áreas de Proteção e de Parques Estaduais e Federais em Petrópolis



Fonte: elaboração própria, com base em CEPERJ (2010)

Pretende-se avaliar como a distribuição populacional da cidade a partir do Centro (UEA 52). A organização espacial de Petrópolis apresenta uma ocupação do solo que diminui à medida que distância ao centro aumenta (exceto para o intervalo de 41 km a 51 km), cujo número de habitantes volta a crescer, como é possível observar na tabela 2. Percentualmente, 45% da população residem até 10 km do Centro, 65% até 20 km e somente 34% habita no intervalo de 21 a 51 km.

Tabela 2. Número de habitantes que residem a um determinado intervalo de distância do Centro

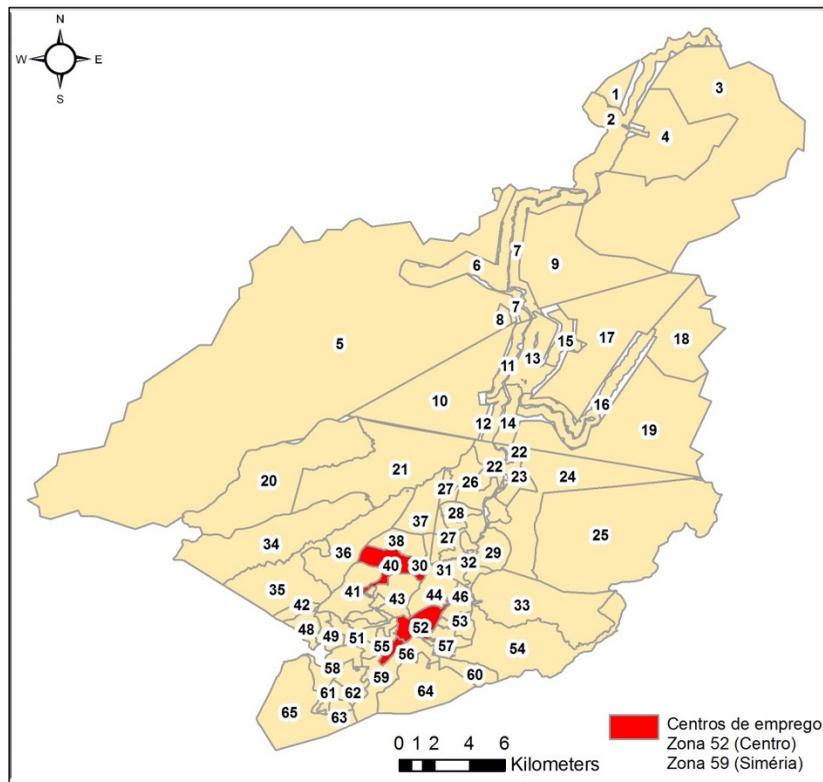
Nº de habitantes	Distância até o centro (km)
7.765	41 a 51
5.642	31 a 40
12.640	21 a 30
15.694	11 a 20
34.506	0 a 10

Fonte: elaboração própria, com base em IBGE (2000)

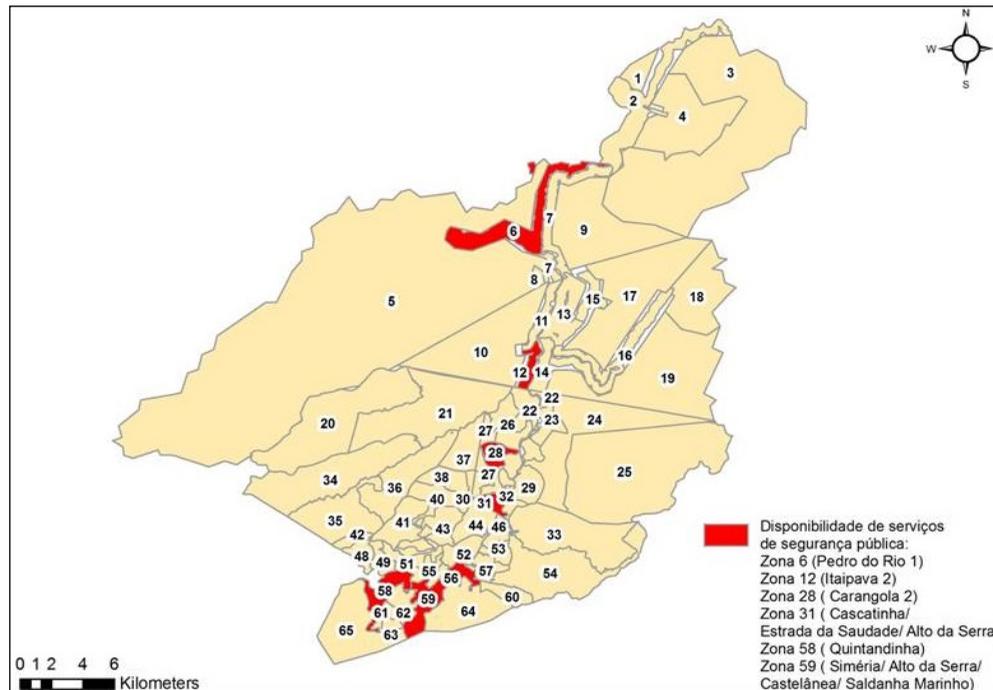
Em Petrópolis, os empregos estão concentrados no distrito de Petrópolis, no Centro e Retiro 3 (UEA 52 e 40) como apresentado na figura 6. Os dados relativos aos empregos consistem na localização dos estabelecimentos que mais geram oportunidades de empregos na cidade, tais como os estabelecimentos comerciais e industriais. Constata-se que a configuração linear da cidade e sua ocupação implicam na adoção de meio motorizado para o deslocamento até o distrito de Petrópolis, para acessar as oportunidades de emprego.

As unidades que dispõem de serviços de segurança (figura 7), tais como batalhões do corpo de bombeiro e da polícia militar, são as de Pedro do Rio 1; Itaipava 2; Carangola 2; Cascatinha/ Estrada da Saudade/ Auto da Serra; Quitandinha e Siméria/ Alto da Serra/ Castelânea/ Saldanha Marinho (UEA 6, 12, 28, 31, 58 e 59), localizadas respectivamente nos distritos de Pedro do Rio, Itaipava, Cascatinha e Petrópolis, com uma distribuição descentralizada, presente em quase todos os distritos, contribuição para uma distribuição menos desigual, em relação ao número de empregos.

Figura 6. Principal unidade espacial de análise com potencial disponibilidade de empregos, do município de Petrópolis



Fontes: elaboração própria CPTRANS (2006) e SEF (2009)

Figura 7. Localização dos serviços de segurança pública civil

Fontes: elaboração própria com base em Prefeitura Municipal de Petrópolis (2009) e Governo do Estado do Rio de Janeiro (2009)

3. Petrópolis: o comportamento dos indicadores de acessibilidade

Objetiva-se avaliar o comportamento do conjunto de onze indicadores para análise da acessibilidade na cidade de Petrópolis, através da normalização dos resultados de cada indicador primário, com base na expressão um.

$$\text{Normalização} = \frac{\text{Valor atual} - \text{valor mínimo}}{\text{Valor máximo} - \text{valor mínimo}} \quad (1)$$

O desempenho comparativo é expresso entre zero e um. Adota-se uma classificação por cores, segundo os parâmetros adotados no IDH (tabela 3), em função de sua internacional reconhecida capacidade de analisar, comparativamente, o desenvolvimento humano.

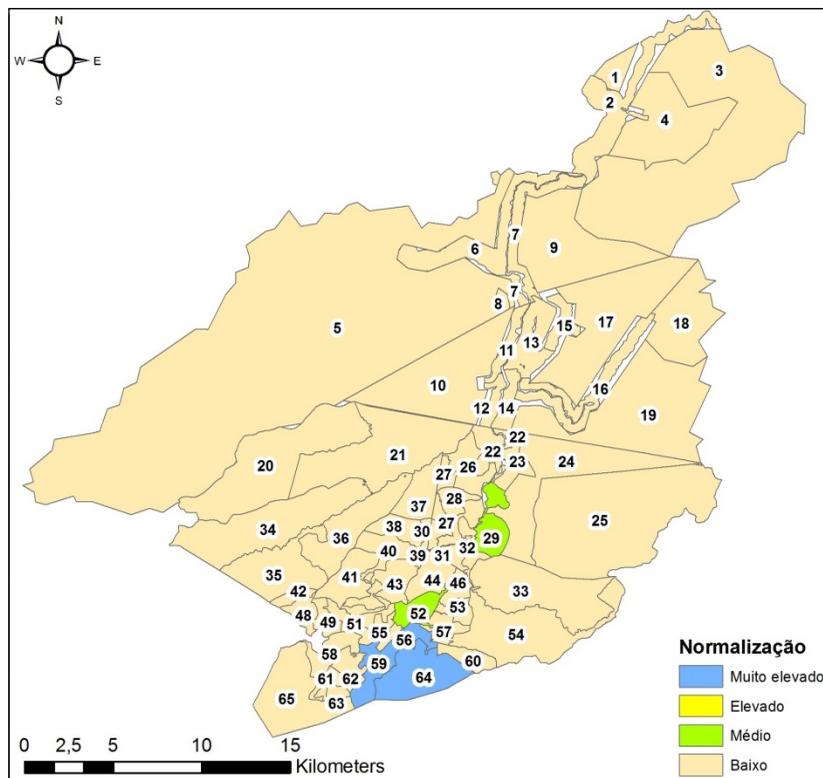
Tabela 3. Classificação do IDH

Intervalo IDH	Classificação
0,9-1,0	Muito Elevado
0,8 - 0,899	Elevado
0,5-0,799	Médio
0- 0,499	Baixo

Fonte: elaboração própria com base em PNUD (2009)

Partiu-se do número de habitantes por unidade espacial (figura 8) e observam-se valores muito elevados nas unidades Siméria/ Alto da Serra/ Castelânea/ Saldanha Marinho, Coronel Veiga/ Val Paraíso e Chácara Flora/ Castelânea/ Alto da Serra (UEA 56, 59 e 64), localizadas no distrito de Petrópolis. O Centro (UEA 52) apresentou valores médios.

Figura 8. Normalização do número de habitantes

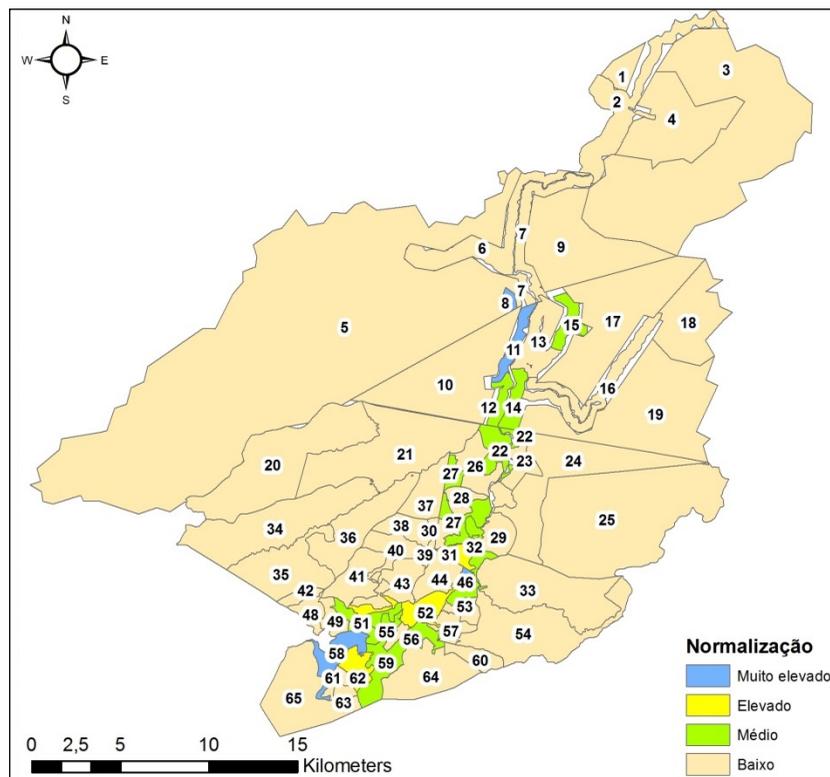


Fonte: elaboração própria com base em IBGE (2000)

O indicador de oferta da extensão viária (figura 9) consiste no somatório de toda a extensão viária de uma UEA pela sua área total. Somente ao longo do sistema viário estruturante da cidade de Petrópolis este indicador apresenta classificação variando de médio, elevado e muito elevado. Em geral, observa-se um desempenho baixo.

O indicador de cobertura espacial viária (figura 10) considera a área da banda (buffer), para os dois lados da via, de 1 km a partir do eixo da via arterial e de 400m do eixo da via coletora, pela área total de cada unidade espacial. Ao assumir que a oportunidade de utilizar a via se estende ao seu entorno, o indicador de cobertura espacial viário no município demonstra um desempenho muito elevado para um número expressivo de unidades espaciais de análise, em todos os distritos, revelando uma distribuição equitativa do sistema viário em toda a cidade.

O indicador de acessibilidade integral inter-regional (figura 11) é função das distâncias percorridas, através do sistema viário, considerando-se o caminho mínimo e o sentido das vias. Representa o somatório entre uma unidade espacial e todas as outras. Quanto menor o resultado, melhor o seu desempenho. Para este indicador, um número reduzido de unidades

Figura 9. Normalização da oferta da extensão viária

Fonte: elaboração própria

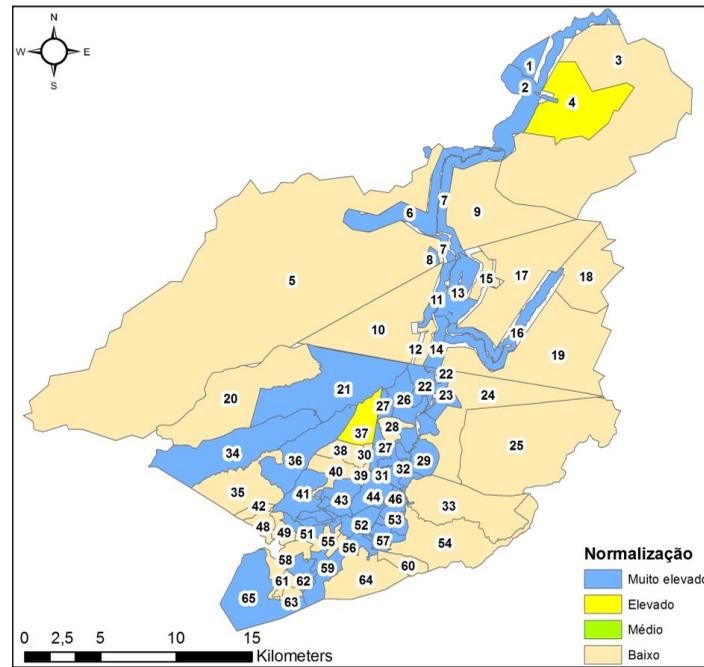
apresenta uma classificação baixa. Este indicador apresenta o melhor desempenho para o sistema viário.

O indicador de oferta da extensão das vias coletoras, com pavimentação de qualquer tipo, exceto terra (figura 12) consiste na divisão da extensão das vias coletoras com asfalto ou com paralelepípedo, pela extensão total das vias coletoras. A classificação para a maioria da unidades espaciais de análise –UEA–, em todos os distritos é muito elevada para este indicador.

Já o indicador de oferta da extensão das vias locais, com pavimentação de qualquer tipo, exceto terra (figura 13) apresenta uma classificação baixa para a maioria da cidade, alternando com uma classificação média na área urbana dos distritos de Petrópolis e Cascatinha. Em suma, as vias locais são constituídas de terra, em geral no município.

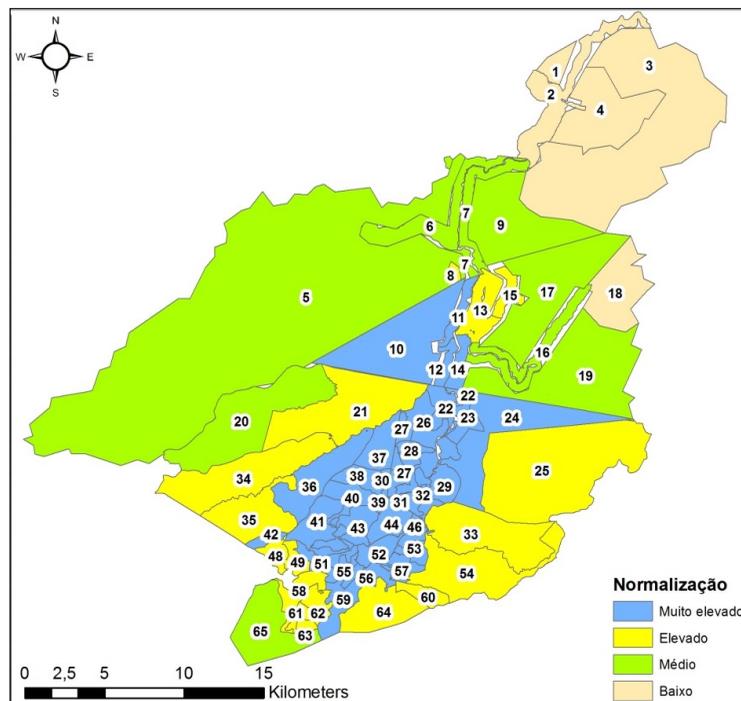
O indicador de acessibilidade integral inter-regional (figura 14), proveniente do sistema coletivo é função das distâncias percorridas, através da rede viária, somente nas rotas das linhas de ônibus, de uma UEA, multiplicada pelo número de linhas sobrepostas, pela sua área total. Um número reduzido de unidades apresenta uma classificação baixa, com predominância de uma classificação muito elevada no sistema viário estruturante do município. Este indicador apresenta um excelente desempenho, contribuindo para uma distribuição equitativa das oportunidades para o transporte público.

Figura 10. Normalização da cobertura espacial viária



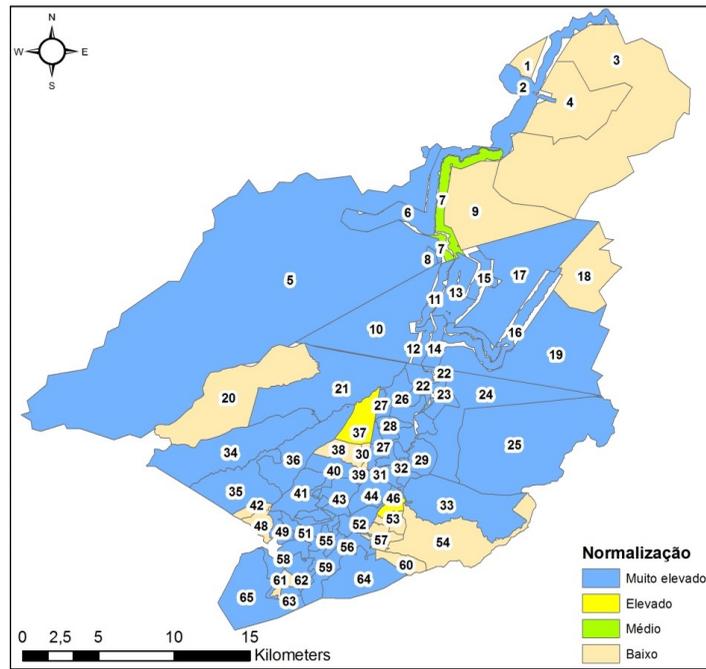
Fonte: elaboração própria

Figura 11. Normalização da acessibilidade integral inter-regional, proveniente do sistema viário



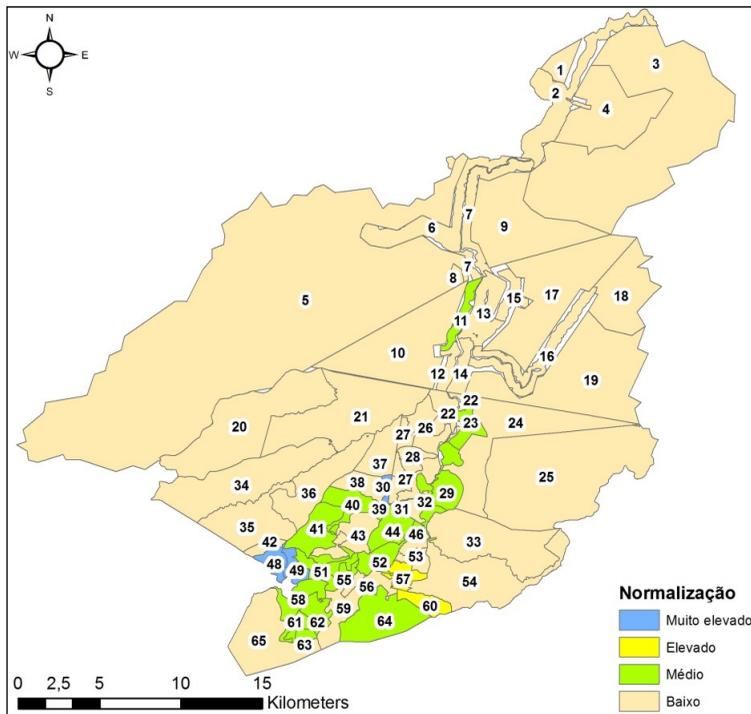
Fonte: elaboração própria

Figura 12. Normalização da oferta da extensão das vias coletoras, com pavimentação de qualquer tipo, exceto terra



Fonte: elaboração própria

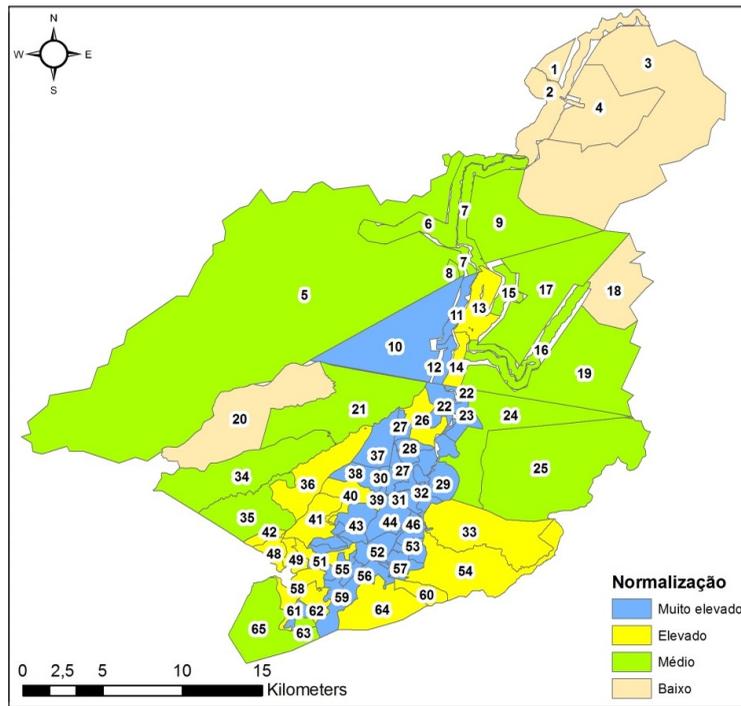
Figura 13. Normalização da oferta da extensão das vias locais, com pavimentação de qualquer tipo, exceto terra



Fonte: elaboração própria

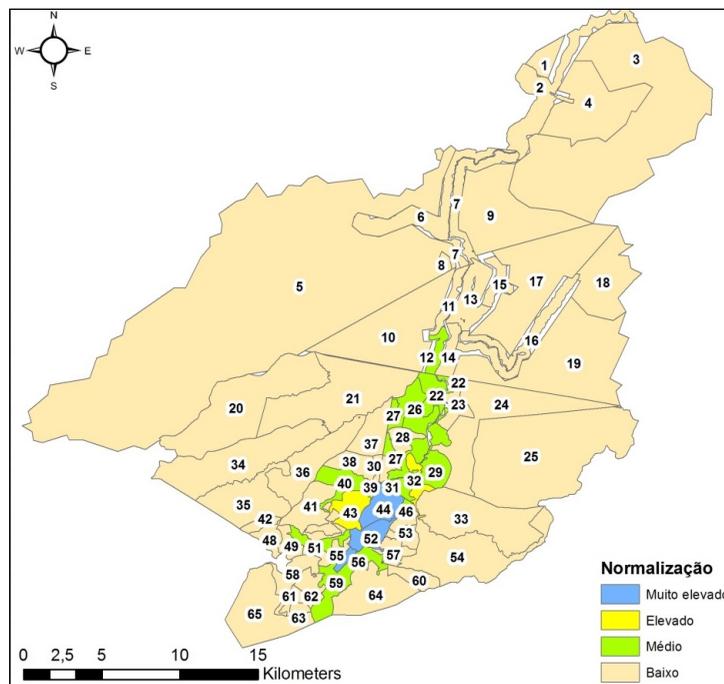


Figura 14. Acessibilidade integral inter-regional proveniente do transporte coletivo



Fonte: elaboração própria

Figura 15. Frequência média semanal do transporte coletivo por ônibus

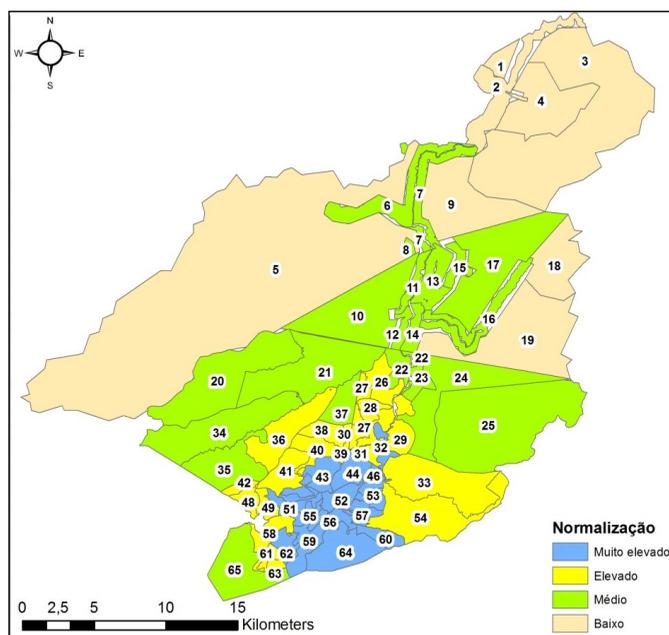


Fonte: elaboração própria

O indicador de frequência média semanal (figura 15), do transporte coletivo por ônibus, calculada, através do headway (intervalo entre viagens), tem com intuito avaliar o seu nível de serviço. Este indicador já apresenta uma classificação baixa para a maioria das unidades espaciais da cidade, com um desempenho médio nos distritos de Petrópolis e Cascatinha.

O indicador de acessibilidade integral inter-regional (figura 16), ao centro de emprego é função das distâncias percorridas, através do sistema viário, de uma UEA para a unidade espacial de análise Centro (52). Este indicador apresenta um desempenho favorável ao deslocamento ao Centro, a partir dos distritos de Petrópolis, Cascatinha e Itaipava, se comparada ao indicador de disponibilidade de estabelecimentos comerciais e industriais, concentrado em somente duas unidades.

Figura 16. Acessibilidade relativa inter-regional ao centro de emprego

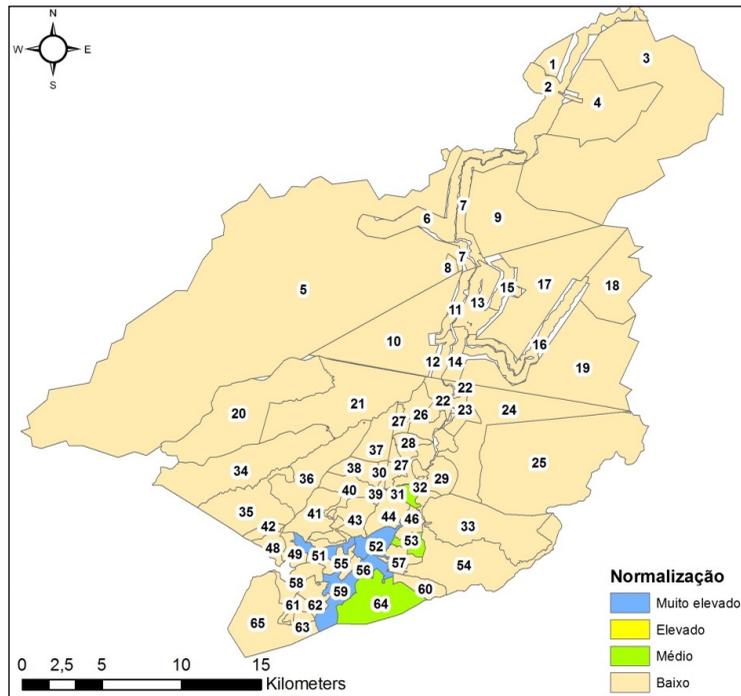


Fonte: elaboração própria

O indicador normalizado de disponibilidade de estabelecimentos de educação (figura 17) consiste no somatório dos estabelecimentos de creche, escola municipal e particular e de faculdade. Este indicador apresenta classificação baixa para a maioria das unidades espaciais de análise, com uma classificação muito elevada somente na área central.

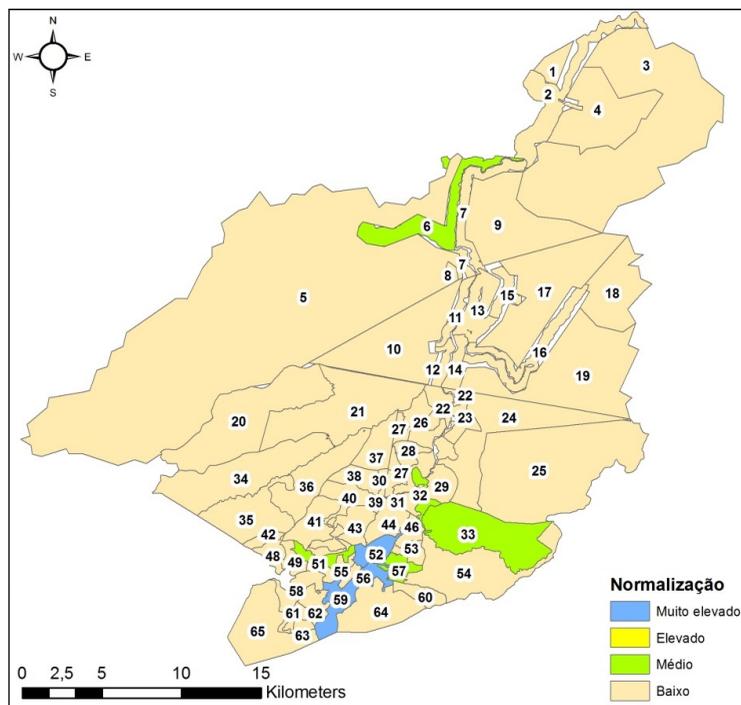
O indicador de disponibilidade de estabelecimentos que permitem o alargamento das liberdades humanas (figura 18) consiste no somatório dos estabelecimentos de posto de saúde, creche, escola municipal e particular, faculdade, comércio, serviço, assistência social, hospital, universidade, museu, clube, igreja, parque, praça, quadra esportiva e teatro. Este indicador consiste no somatório de uma série de atividades relacionadas aos serviços e a equipamentos urbanos relevantes para o desenvolvimento humano. Este indicador também apresenta classificação baixa para a maioria das unidades espaciais de análise, com uma classificação muito elevada somente na área central.

Figura 17. Disponibilidade de estabelecimentos de educação



Fonte: elaboração própria

Figura 18. Disponibilidade de estabelecimentos que permitem o alargamento das liberdades humanas



Fonte: elaboração própria

Na tabela 4, é apresentada uma sistematização, em síntese, dos indicadores de acessibilidade apresentados e do desempenho dos seus resultados especificamente para as unidades de análise com concentração populacional e de atividades de emprego que caracteriza a formação de um núcleo central na cidade de Petrópolis. Para todas as zonas, são observados desempenhos muito elevado, elevado ou médio para quase a totalidade dos indicadores.

Tabela 4. Síntese das condições de acessibilidade para as UEA com concentração de atividades de emprego e populacional

UEA/ INDICADOR	52	40	56	59	64
Oferta da extensão viária	Elevado	Baixo	Muito elevado	Muito elevado	Baixo
Cobertura espacial viária	Muito elevado	Muito elevado	Muito elevado	Muito elevado	Elevado
Acessibilidade integral inter-regional sistema viário	Muito elevado	Muito elevado	Muito elevado	Muito elevado	Elevado
Extensão das vias coletoras pavimentadas	Muito elevado				
Extensão das vias locais pavimentadas	Médio	Médio	Baixo	Baixo	Médio
Acessibilidade integral inter-regional transporte coletivo	Muito elevado	Elevado	Muito elevado	Muito elevado	Elevado
Frequência média semanal do transporte coletivo	Muito elevado	Médio	Médio	Médio	Baixo
Acessibilidade relativa inter-regional ao centro de emprego	Muito elevado	Elevado	Muito elevado	Muito elevado	Muito elevado
Disponibilidade de estabelecimentos de educação	Muito elevado	Baixo	Muito elevado	Muito elevado	Médio
Disponibilidade de estabelecimentos que permitem o alargamento das liberdades humanas	Muito elevado	Baixo	Muito elevado	Muito elevado	Baixo

UEA: Unidades Espaciais de Análise.

Fonte: elaboração própria.

Na tabela 5, é apresentado o número de unidades espaciais de análise classificadas segundo a categoria de desempenho adotada para o conjunto de indicadores analisados na cidade de Petrópolis. Está grifada em laranja a classificação predominante. Observa-se uma classificação baixa, no município para os indicadores de: oferta da extensão viária, extensão das vias locais pavimentadas, frequência média semanal, do transporte coletivo, disponibilidade de estabelecimentos de educação e disponibilidade de estabelecimentos que permitem o alargamento das liberdades humanas. Observa-se uma classificação elevada/ muito elevada para os indicadores de: cobertura espacial viária, acessibilidade integral inter-regional proveniente do sistema viário, extensão das vias coletoras pavimentadas, acessibilidade integral inter-regional transporte coletivo e acessibilidade relativa inter-regional ao centro de emprego.



Tabela 5. Número de UEA classificadas segundo a categoria de desempenho adotada para o conjunto de indicadores analisados na cidade de Petrópolis

Classificação/ Indicador	Baixo	Médio	Elevado/ Muito elevado
Oferta da extensão viária	47	10	8
Cobertura espacial viária	29	0	36
Acessibilidade integral inter-regional, v sistema viário	0	9	56
Extensão das vias coletoras pavimentadas	15	1	49
Extensão das vias locais pavimentadas	43	17	5
Acessibilidade integral inter-regional transporte coletivo	5	17	43
Frequência média semanal, do transporte coletivo	50	10	5
Acessibilidade relativa inter-regional ao centro de emprego	8	21	36
Disponibilidade de estabelecimentos de educação	59	3	3
Disponibilidade de estabelecimentos que permitem o alargamento das liberdades humanas	58	5	2

UEA: unidades espaciais de análise

Fonte: elaboração própria

Quanto à acessibilidade proveniente do sistema viário, verifica-se um desempenho elevado/ muito elevado, exceto para a pavimentação das vias locais. O mesmo desempenho pode ser observado para a distribuição das linhas do transporte coletivo que permitem o deslocamento entre as diversas unidades espaciais de análise dos cinco distritos. O mesmo desempenho já não é verificado para a frequência semanal deste. O desempenho para o deslocamento ao Centro pelo sistema viário é elevado, enquanto a distribuição de estabelecimentos de educação daqueles que permitem o alargamento das liberdades humanas é baixa para a maior parte das unidades espaciais de análise.

Considerações finais

Na cidade de Petrópolis, para o mesmo elemento da acessibilidade, o sistema viário, dependendo da medida adotada, é observado desempenho normalizado diferenciado para os indicadores. Enquanto a oferta da extensão viária apresenta um desempenho baixo, os indicadores de cobertura espacial viária e de acessibilidade integral inter-regional, também proveniente do sistema viário demonstram um desempenho muito elevado para um número expressivo de unidades espaciais de análise.

Evidencia-se que a formulação dos indicadores interfere nos resultados e nas conclusões aferidas, sendo necessário um exame de mais de um tipo de indicador de acessibilidade para não assumir considerações precipitadas.

Os indicadores de acessibilidade de simples formulação permitem uma análise acurada do padrão de distribuição das oportunidades relacionadas ao sistema viário, ao transporte público e à dinâmica de uso e ocupação do solo no planejamento da cidade e dos sistemas de transporte, em relação aos indicadores de tudo ou nada (disponibilidade ou indisponibilidade), porque aqueles consideram as relações de proximidade entre os diferentes elementos e as interações de deslocamento provenientes do sistema de transporte para alcançar as oportunidades provenientes da distribuição das atividades do uso do solo.

Ainda que a acessibilidade integral inter-regional proveniente do transporte coletivo apresente um elevado desempenho na cidade, a frequência média semanal já apresenta uma classificação baixa para a maioria das unidades espaciais da cidade. Estratégias relacionadas a este indicador para reduzir as elevadas taxas de crescimento de motorização por veículo individual motorizado, observadas no município, devem ser analisadas, almejando-se alcançar melhores condições de mobilidade na cidade.

Recomenda-se a análise de outros indicadores do nível de serviço e de infraestrutura relacionados ao transporte coletivo, tais como a taxa de ocupação dos ônibus e a disponibilidade de calçadas e de ciclovias e de infraestrutura de pontos de ônibus para uma maior adesão ao transporte coletivo, dados ainda indisponíveis quando da realização deste trabalho.

A distribuição do número de habitantes evidencia uma distribuição urbana formada por um núcleo habitacional, onde está concentrado o maior número de habitantes, como pode ser observado na figura 8, núcleo este consolidado desde 1956 (figura 1). Em todas as outras unidades espaciais de análise, observa-se uma classificação baixa para o número de habitantes (figura 8) e a maior parte desta população (65%) se distribui em até 10 km do Centro (tabela 2).

Contata-se que o Centro (UEA 52) apresenta classificação média para o número de habitantes e muito elevada para o número de empregos, representando uma área de convergência habitacional e de empregos na cidade. O uso do solo misto (residencial e comercial) e a ocupação concentrada da população com atividades comerciais, educacionais e daquelas que permitem o alargamento das atividades humanas nesta unidade espacial de análise contribuem para a utilização do transporte não motorizado e público, uma condição almejada no planejamento urbano das cidades.

As unidades espaciais de análise onde estão concentrados os centros de empregos (Centro e retiro 2) e o número de habitantes do município (Siméria/ Alto da Serra/ Castelânea/ Saldanha Marinho, Coronel Veiga/ Val Paraiso e Chácara Flora/ Castelânea/ Alto da Serra), como apresentado na tabela 4 dispõem de uma classificação de acessibilidade muito elevada e elevada para a maior parte dos indicadores de acessibilidade analisados, apresentando condições de transporte e uso e ocupação do solo favorável ao alcance das atividades e para o desenvolvimento urbano de áreas às quais é atribuído especial atenção no planejamento da cidade.

Assim, o núcleo urbano da cidade de Petrópolis além de sua importância histórica e de sua diversidade ambiental e ecológica (área de proteção ambiental) dispõe de excelente condição de acessibilidade proveniente do sistema de transporte e das atividades do uso e da ocupação do solo, representando uma área especial de planejamento e desenvolvimento urbano das cidades brasileiras.



A distribuição espacial desigual da acessibilidade, proveniente da oferta do sistema de transporte e da facilidade de acesso às atividades do uso do solo presente nas cidades brasileiras também pode ser observada para metade dos indicadores analisados, na cidade de Petrópolis como apresentado na tabela 5.

Os resultados da caracterização da acessibilidade proveniente da distribuição do sistema de transporte e da dinâmica de ocupação municipal na cidade Imperial de Petrópolis, localizada no Estado do Rio de Janeiro, ora evidenciam indicadores que contribuem para a justa distribuição das vantagens territoriais provenientes do sistema viário e do transporte coletivo e do deslocamento ao Centro de emprego e ora demonstram uma desigualdade territorial, para as condições das vias locais, para a frequência do transporte público e para o alcance das atividades educacionais e daquelas que permitem o alargamento das liberdades humanas, tais como posto de saúde, creche, escola municipal e particular, faculdade, comércio, serviço, assistência social, hospital, universidade, museu, clube, igreja, parque, praça, quadra esportiva e teatro.

Os resultados dos indicadores que traduzem a desigualdade territorial entre o núcleo urbano e o restante do município contribuem para um planejamento de estratégias específicas, que precisam ser colocadas na pauta de discussão dos planos diretores da cidade e de mobilidade urbana. Somente a discussão democrática entre os diversos atores envolvidos nesta disputa territorial (centro-periferia), com base em indicadores de acessibilidade (em detrimento da análise somente de dados que indicam a disponibilidade ou indisponibilidade) pode legitimar a necessidade de uma distribuição equânime da acessibilidade em todo o território municipal, considerando a atual concentração na distribuição populacional e das atividades do uso do solo num núcleo urbano já provido de acessibilidade.

E o presente trabalho avança ao contribuir com subsídios para esta discussão, com a apresentação da viabilidade de aplicação de indicadores de acessibilidade de formulação simples e de fácil compreensão e especificamente, para a cidade de Petrópolis, com a análise da distribuição do benefício territorial proveniente do sistema de transporte e das atividades do uso e ocupação do solo.

Referencias

- ANTP (2006). *Panorama da Mobilidade Urbana no Brasil: Tendências e desafios*. São Paulo, BNDES, vol. 3.
- Bertolini, L., Clercq, F. & Kapoen, L. (2005). Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward. *Transport Policy*, 12(3), 207-220.
- CEPERJ (2010). Bases de dados do município de Petrópolis, Centro de Estatísticas, Estudo e Pesquisas da Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro, 1 CD-ROM. CPTRANS (2006). Mapa cadastral do município, arquivos do Autocad (dwg), Companhia Petropolitana de Trânsito e Transporte, Arquivo eletrônico [mensagem pessoal]. Mensagem recebida por izamachado@cptrans.com.br. Data: 11/01/2007. Disponível em: https://1drv.ms/f/s!ArTT1KK4QhaWha16djQea3EiWS-S_Q. Acesso em: 31/05/ 20018.

- CPTRANS (2010). Site permanente, Petrópolis, Companhia Petropolitana de Transito e Transporte. Disponível em: <http://www.petropolis.rj.gov.br/cpt/index.php/horarioseitinerarios/empresas.ht>; <http://www.petropolis.rj.gov.br/cpt/index.php/horarios-e-itinerarios/terminais-de-integracao.html>; <http://www.petropolis.rj.gov.br/cpt/index.php/horarios-e-itinerarios/linhas-centro-historico.html>; <http://www.petropolis.rj.gov.br/cpt/index.php/horarios-e-itinerarios/linhas-executivas.html>; <http://www.petropolis.rj.gov.br/cpt/index.php/horarios-e-itinerarios/linhas-interbairros.html>; <http://www.petropolis.rj.gov.br/cpt/index.php/horarios-e-itinerarios/linhas-noturnas.html>. Acesso em: 31/05/2018.
- Cunha, M. T. da, MAIA, M. L., Lima Neto, e O. C. da C. (2004). Acessibilidade, Transporte e Reestruturação Urbana. Em A. Brasileiro, W. Kraus Jr. *Anais da ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes* (XVIII, vol. 1, pp. 748-759). Florianópolis, SC.
- Delgado, J. P. (2002). *Gestão e Monitoração da Relação entre Transporte e Uso do Solo Urbano – Aplicação para a cidade do Rio de Janeiro*. Tese de D.Sc., Engenharia de Transportes, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ.
- Ferronato, L. G. e Michel, F. D. (2007). Índice de acessibilidade por transporte coletivo. *Anais da ANPET - Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, XXI, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, Nov., 1 CD-ROM.
- Fundação COPPETEC (2006). *Definição da Concepção e da Estrutura Metodológica de um Modelo Nacional de Transporte para o Brasil: Concepção, estrutura e metodologia de um sistema de análise de estratégias de transporte no Brasil*. Ministério dos Transportes, Rio de Janeiro, 30/01/2006.
- Goto, M. (2000). *Uma análise de acessibilidade sob a ótica da equidade: o caso da região metropolitana de Belém*. Tese de M.Sc., Escola de Engenharia de São Carlos/USP, São Carlos, SP.
- Governo do Estado do Rio de Janeiro (2003). *Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro*, Fundação CIDE, Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro, vol. 19, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Governo do Estado do Rio de Janeiro (2009). *Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro*, Fundação CIDE, Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro, vol. 25, edição eletrônica, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 1 CD-ROM.
- Halden, D. (2002). Using accessibility measures to integrate land use and transport policy in Edinburgh and Lothians. *Transport Policy*, 9(4), 313-324.
- Henrique, C. S. e Loureiro, C. F. (2005). Caracterização espacial da acessibilidade dos usuários do sistema integrado de transporte de Fortaleza. Em: A. Brasileiro, O. C. Lima Neto e M. E. Maia (eds.), *Anais da ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes* (XIX, vol. 1, pp. 325-337). Recife, PE.
- Hutchinson, B. G. (1979). *Princípios de Planejamento dos Sistemas de Transporte Urbano*. Rio de Janeiro, Editora Guanabara Dois S.A.
- IBGE (2002). Petrópolis – RJ. Em *Censo Demográfico (2000). Resultados do Universo*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro. (série base de informações por setor censitário).



- IBGE (2004). *Indicadores de desenvolvimento sustentável – Brasil*, [s.l.], Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1 CD-ROM. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/home/geociencias/recursosnaturais/ids/ids_2004.shtm> Acesso em: 31/05/ 2018.
- IBGE (2018). Petrópolis/ Rio de Janeiro/ Brasil, [s.l.], Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/petropolis/historico>>. Acesso em: 31/05/ 2018.
- Karst, T. G. e Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127-140. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692303000607>. Acesso em: 31/05/2018.
- Lemos, D. S. da, e C. P. da S. (2004). *Análise das relações existentes entre acessibilidade, mobilidade e desenvolvimento urbano: o caso da cidade do Rio de Janeiro*. Tese de M. Sc., Engenharia de Transporte, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ.
- Lemos, D. S. da, e C. P. da S. (2011). *Análise das relações existentes entre a acessibilidade e o desenvolvimento no município de Petrópolis*. Tese de D.c., Engenharia de Transportes, COPPE/ UFRJ, Rio de Janeiro, RJ.
- Litman, T. (2007). *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*. Canadá, Victoria Transport Policy Institute.
- Olaru, D., Smith, N. e Ton, T. (2005). "Activities, accessibility and mobility for individual and households". Em: BREBIA, C. A., WADHWA L. C. (ed.). *Urban Transport XI: Urban Transport and the Environment in the 21st Century*, 373-383, Algarve, Portugal, April/ 2005. Southampton, WIT.
- Pasaogullari, N. e Doratti, N. (2004). Measuring accessibility and utilization of public spaces in Famagusta. *Cities*, 21(2), 225-232.
- Pegoretti, M. S. e Sanches, S. da P. (2005). Definição de um indicador para avaliar a acessibilidade dos alunos da zona rural às escolas de zona urbana. Em A. Brasileiro, O. Lima Neto e M. Maia (eds.), *Anais do XIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, 1, 605-616, Recife, PE.
- Pires, F. M. (2000). *Uma contribuição metodológica para a avaliação dos Padrões de Acessibilidade em Redes Rodoviárias*. M. Sc., Programa de Engenharia de Transportes/ COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ.
- PNUD (2009). *Relatório do Desenvolvimento Humano 2009: ultrapassar barreiras: mobilidade e desenvolvimentos humanos*. Programa das Nações Unidas, Nova York, Edições Almedina. Disponível em: <<http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2009-portuguese-summary.pdf>>. Acesso em: 31/05/ 2018.
- Prefeitura Municipal de Petrópolis (2009). Site permanente, Petrópolis, Disponível em: <http://www.petropolis.rj.gov.br/pmp/index.php/cidadao/informacoes/seguranca-publica.html> Acesso em: 31/05/2018.
- Puebla, J. G. e Melhorado, A. M. (2006). Medición de Efectos de desbordamiento de las Infraestructuras de Transporte a partir de Indicadores de Accesibilidad. *Congreso Panamericano de Ingeniería de Tránsito y Transporte*, XIV, Las Palmas de Gran Canaria, Espanha, 1 CD-ROM.

- Raia Jr., A. A. (2000). *Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas*. Tese de D. Sc., Escola de Engenharia de São Carlos/USP, São Carlos, SP.
- Sales Filho, L. de H. (1996). *O uso de indicadores de acessibilidade na avaliação de redes estruturais de transporte urbano*. Tese de D. Sc., Programa de Engenharia de Transportes/COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ.
- Sanches, S. da P., Ferreira, M. A. G. e De Deus, L. R. (2007). *Avaliação de indicadores de oferta de transporte coletivo*. CLATPU – Congresso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, XIV, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 1 CD-ROM.
- Santos, C. N. F. (1990). *O uso do solo e o município*, 3 ed. Rio de Janeiro, IBAM. Textos de Administração Municipal, 2.
- SEF (2009). Levantamento de Contribuintes de Petrópolis, planilha do Microsoft Excel, Secretaria Estadual de Fazenda, Arquivo eletrônico. Mensagem recebida por pela instituição. Data: 31/05/2009. Disponível em: < https://1drv.ms/f/s!ArTT1KK4QhaWha16djQea3EiWSsS_Q>. Acesso em: 31/05/ 2018.
- Sinha, K. e Labi, S. (2007). *Transportation decision making: principles of project evaluation and programming*. United States of America, John Wiley & Sons, Inc.
- Souza, A. R. M. F. de (1990). *Mobilidade Urbana: estudo do caso da cidade de Salvador - Bahia*. Tese M. Sc. Programa de Engenharia de Transportes, COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ.
- Vasconcellos, E. A. (2000) *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. 3ª ed., São Paulo, Anablume.
- Villaça, F. (2001). *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2ª ed., São Paulo, Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute.





El tranvía de San Cristóbal y la urbanización del suroriente bogotano, 1900-1940

The Tramcar of San Cristóbal and the Urbanization of the Southeastern Bogotá, 1900-1940

José Alejandro Cifuentes Sarmiento

Historiador de la Pontificia Universidad Javeriana
Candidato a Magíster en Historia de la Universidad Nacional de Colombia
Profesor del Departamento de Historia, Pontificia Universidad Javeriana, Colombia
<https://orcid.org/0000-0002-4645-1937>
jose-cifuentes@javeriana.edu.co

Fecha de recepción: 30 de marzo del 2018

Fecha de aceptación: 4 de mayo del 2018

Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: Cifuentes Sarmiento, J. A. (2018). El tranvía de San Cristóbal y la urbanización del suroriente bogotano, 1900-1940. *tiempo&economía*, 5(2), 135-153, doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1342>

RESUMEN

El objetivo del presente artículo es estudiar la relación entre el proceso de urbanización del suroriente bogotano, la zona conocida como San Cristóbal, y el tranvía durante las primeras décadas del siglo XX. En la década de 1920 la zona de San Cristóbal era ya un importante núcleo de barrios para obreros. Adquirió tal importancia que fue uno de los puntos centrales de urbanización en el proceso de crecimiento de Bogotá. Aunque desde la década de 1890 existía un proyecto de construcción de un tranvía, sólo hasta 1917 operó el tranvía. La urbanización de San Cristóbal no esperó al tranvía, pero en el momento en que fueron conformándose los nuevos barrios del sector, este medio de transporte se convirtió en un servicio urbano de suma importancia tanto para los habitantes del sector como para los actores que buscaron promover el desarrollo de la zona.



Palabras clave: Bogotá, transporte, historia del transporte, tranvía, historia urbana, historia económica

Códigos JEL: N76, N96, R42

ABSTRACT

The objective of this paper is to study the relationship between the process of urbanization of the southeast of Bogotá, the area known as San Cristóbal, and the tramcar during the first decades of the 20th century. The area of San Cristóbal was already in the 1920s a nucleus of neighborhoods for workers. It acquired such importance that it was one of the central urbanization areas in Bogotá's growth process. Although since the 1890s there was a construction project for a tramcar, it was only until 1917 that the tramcar was operated. The urbanization of San Cristóbal, therefore, did not wait for the tramcar, but at the time when the new neighborhoods of the sector were being formed, this means of transport became an urban service of great importance both for the inhabitants of the sector and for the actors that seek to promote the development of the area.

Keywords: transportation, transport history, tramcar, urban history, economic history

JEL Codes: N76, N96, R42

Introducción

El tranvía es uno de esos hitos del proceso de modernización de Bogotá que con el tiempo ha ido cobrando un mayor interés para los investigadores. Historiadores, urbanistas, economistas, entre otros, se han dedicado a estudiar la historia del tranvía de Bogotá y su impacto en la vida de la capital colombiana. Las investigaciones sobre el tranvía se han concentrado en la trayectoria histórica, las características y funcionamiento de la empresa del tranvía, tal es el caso de trabajos como *Historia del tranvía en Bogotá* (Contreras y Vélez, 1985), *Vida pasión y muerte del tranvía en Bogotá* (Jaramillo y Parias, 1995), *Economía y transporte urbano en Bogotá* (Esquivel, 1997) y *Empresas públicas de transporte en Bogotá: siglo XX* (Núñez y Rodríguez, 2003). En algunas otras investigaciones como *La ciudad de los elegidos* (Suárez, 2006), *Santa Fe y Bogotá: Evolución histórica y servicios públicos* (Vargas y Zambrano, 1988), *El tránsito a la ciudad moderna 1920-1950* (Del Castillo, 2003), *El tranvía municipal de Bogotá. Desarrollo y transición al sistema de buses municipal 1884-1951* (Baquero, 2009) y *La ciudad del tranvía 1880-1820* (Montezuma, 2008), el análisis gira en torno a la relación de este sistema de transporte con las transformaciones urbanas que se presentaron en la Bogotá de la primera mitad del siglo xx.

De cara a la historia del tranvía, los trabajos citados han analizado los procesos de conformación de la empresa privada, de municipalización, de extensión de las redes y funcionamiento del sistema hasta su desaparición a principios de la década de 1950. En cuanto la relación entre este sistema de transporte y el desarrollo urbano de Bogotá, las investigaciones referidas han resaltado el impacto y el rol del tranvía en la expansión de Bogotá hacia el norte, y sobre todo la relación del tranvía con el desarrollo de la zona de Chapinero y la urbanización del norte.

No obstante, poco se ha dicho al respecto de la influencia del tranvía en el desarrollo urbano del sur de Bogotá durante la primera mitad del siglo xx. El funcionamiento del tranvía en el sur de la ciudad cobra mayor importancia si tenemos en cuenta que el primer proceso de ensanche de la ciudad fue lineal, en un eje de norte a sur a la sombra de los cerros orientales, entre Chapinero y San Cristóbal (Del Castillo, 2003, p. 82). San Cristóbal fue entonces un foco clave en el proceso de modernización de la capital, por lo que el análisis del tranvía en esta zona adquiere mayor importancia. Y esto si tomamos en consideración el hecho de que la urbanización en San Cristóbal tuvo un carácter distinto a la de Chapinero, pues allí surgieron, desde 1910, barrios para obreros,¹ es decir, barrios destinados a población trabajadora.

La primera extensión del tranvía hacia el sur de la ciudad data de la década de 1890, cuando la empresa privada, controlada por capital norteamericano, tendió sus rieles entre la plaza de Bolívar y la plaza de Las Cruces (Contreras y Vélez, 1985), barrio al extremo sur de la capital surgido a mediados del siglo xix (Mejía, 2000, p. 321). Pero si bien para principios del siglo xx el perímetro urbano de la ciudad se extendía por el sur hasta la calle 1º, límite sur del barrio Las

1 La palabra "obrero" en la Bogotá de principios de siglo XX designaba una gama de trabajadores manuales amplia, y no necesariamente se circunscribe al obrero industrial, como lo demuestran fuentes del periodo. Por ejemplo, en diversos números del *Registro Municipal*, donde en referencia al funcionamiento de las empresas municipales, los barrenderos, los operarios del tranvía y los trabajadores de los talleres de este, los cuidadores del cementerio municipal, entre otros, son designados como obreros, en contraposición a los administradores de estas empresas. Por otro lado, en periódicos auto-proclamados obreros durante el mismo periodo, como *El Ravachol*, *La Unión Obrera* o *El Socialista*, aparece la misma tendencia: el obrero es el trabajador manual, por lo general, contratado por medio de salario, o incluso pequeños artesanos.



Cruces, los terrenos ubicados entre esta calle y el río Fucha, pertenecientes al entonces municipio de Bogotá, comenzaron a transformarse. Para la década de 1910 las haciendas del sector comenzaron a ser subdivididas y loteadas para darle paso a nuevos barrios como Villa Javier o el 1° de Mayo. Las autoridades municipales, que para aquel momento ya controlaban la empresa, decidieron llevar el tranvía hasta San Cristóbal en 1917. Finalmente este sistema de transporte cruzó el río Fucha hacia el sur, y llegó hasta el barrio 20 de Julio, en la década de 1930.

En este estudio buscamos establecer la relación entre el tranvía de San Cristóbal y la urbanización del suroriente bogotano a principios del siglo xx. No pretendemos describir una relación causal, lineal, entre uno y otro, pues es simplista y falaz afirmar que la construcción de nuevos barrios en San Cristóbal se debe sólo a la línea del tranvía. De hecho, lo que nos muestran las fuentes es que la llegada del tranvía municipal a las tierras aledañas al río Fucha se debió al proceso mismo de urbanización de San Cristóbal. Lo que aquí se quiere es comprender la relación compleja entre el tranvía y el crecimiento urbano en el suroriente bogotano.

1. El inicio de la urbanización de San Cristóbal y la primera línea de tranvía

Cuando hablamos de San Cristóbal pensamos en la actual localidad –subdivisión administrativa del Distrito Capital colombiano– del suroriente bogotano. Pero en este trabajo, cuando hablamos de San Cristóbal nos referimos a una zona histórica de Bogotá que se ubicaba, de norte a sur, entre los límites al sur de la ciudad, marcados por la calle 1ª desde el siglo xix, y el río Fucha, y de oriente a occidente, entre el camino a Ubaque y el camino a Tunjuelo (actual avenida Caracas), tal como se puede ver en el Plano 1. Desde tiempos coloniales esta fue una zona rural dominada por haciendas de comunidades religiosas y notables de la ciudad. Esta zona también era sede de algunas actividades productivas como fabricación artesanal de teja y ladrillo (chircales), molienda de harina y producción de pólvora. Esta situación se explica por los recursos allí disponibles: el río Fucha era una buena fuente de energía para los molinos, y en las laderas de los cerros se encontraban yacimientos de arcilla y fuentes calóricas para los hornos de cocción (Martínez, 1983, pp. 64-65).

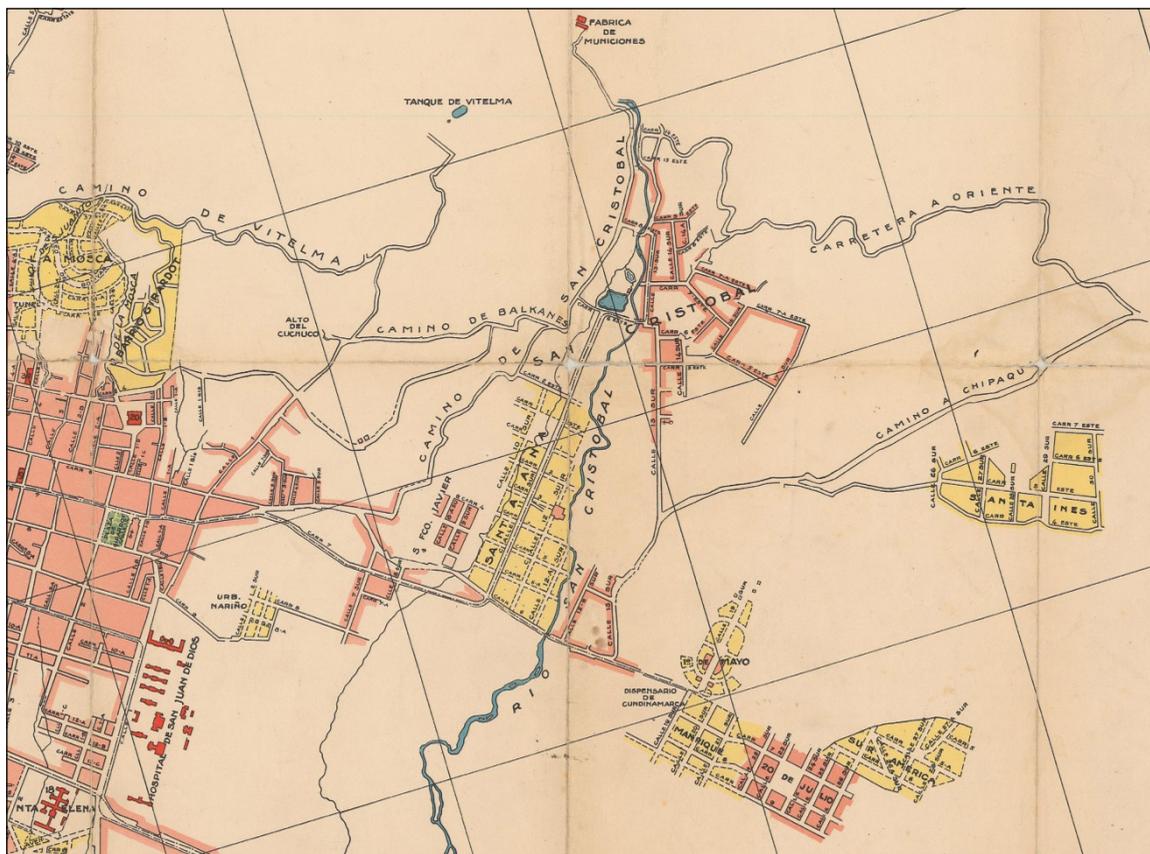
Durante la segunda mitad del siglo xix, al mismo tiempo que la producción de ladrillo aumentaba, algunos ciudadanos comenzaron a pensar seriamente en urbanizar San Cristóbal como un suburbio semejante a Chapinero. Estas ideas darían forma al primer barrio del sector, llamado también San Cristóbal. Uno de los primeros personajes que vio una oportunidad de empresa incentivando la urbanización de San Cristóbal fue Fortunato Pereira Gamba. Este personaje, nacido en Bogotá en 1866, fue un ingeniero que intentó varias empresas mineras, se dedicó al comercio y que incluso trabajó en la ferrería de la Pradera. Pereira Gamba vivió entre 1895 y 1904 en San Cristóbal. Compró una hacienda en el suroriente bogotano, y nos dice un biógrafo, allí se dedicó a la plantación de eucalipto (Buendía, 1974, pp. 270-288).²

Pero es el mismo Pereira Gamba quien nos relata con más detalle su vida en el suroriente capitalino. El ingeniero, que reclama haber sido uno de los primeros impulsores del barrio San Cristóbal, dice que llegó a la zona con el fin de “emprender en la industria chircalera”. Compró la finca El Chorro, propiedad en la cual se dedicó a la fabricación de ladrillo a la extracción de

2 Pereira Gamba fue de uno de los principales defensores del uso del árbol de eucalipto para la recuperación de las hoyas hidrográficas y la reforestación de los cerros de Bogotá (Pereira, 1899, pp. 217-223).

cal y carbón. Luego pensó en estimular el desarrollo urbano, proveyendo tierras para iniciar la construcción de un nuevo barrio en el sector. El problema, según el mismo Pereira, es que supuso que “bastaba ofrecer tierras para fundar nuevos barrios y materiales de construcción”, y en realidad fueron “pocas las gentes [que] se apresuraban al llamamiento”. El proyecto urbanizador entonces no tuvo el vigor que Pereira esperaba. Por lo que se puede ver en las notas autobiográficas de Pereira, este esperaba que su barrio fuera un barrio de viviendas de recreo, alejadas de las dinámicas de la ciudad. El mismo Pereira nos dice que llevó su vida en San Cristóbal era “campestre social”, jugaba al tiro al blanco con sus amigos y practicaba la cacería (Pereira, 1919, pp. 104-114). En otras palabras, Pereira proyectaba la urbanización en San Cristóbal como una zona para sectores sociales acomodados, como ocurría con Chapinero, al otro lado de la ciudad.

Plano 1. Detalle del Plano de Bogotá de 1932



Se detalla el sector de San Cristóbal en el plano de la ciudad de 1932. Aparecen en rojo los barrios construidos o en construcción: San Cristóbal, Villa Javier, 20 de Julio y 1º de Mayo. En amarillo los barrios planificados: Santa Inés, Santa Ana y Suramérica. El sector es atravesado de oriente a occidente por el río Fucha, también conocido como río San Cristóbal. Por el oriente la zona estaba delimitada por la Carretera a Oriente, el viejo camino a Ubaque.

Fuente: Cuéllar y Mejía (2007, p. 83)

Con el fin de estimular el desarrollo económico y urbano de San Cristóbal, Pereira intentó comunicar esta zona con la plaza de Las Cruces por medio de un tranvía. Para ello constituyó en 1897, junto a Máximo González, una sociedad que se encargaría de la construcción de la línea y de ponerla en funcionamiento. El proyecto, que no llegó a materializarse, fue expuesto en

un folleto publicado en 1898. Aunque el objetivo principal de este folleto era mostrar la pertinencia de una nueva línea de tranvía hacia el suroriente para atraer inversionistas, también buscaba presentar a San Cristóbal como una zona importante en el futuro inmediato de la capital, y que sus terrenos eran prometedores para la inversión. En últimas, Pereira y González justificaban la necesidad de su tranvía argumentando que este medio de transporte iba a dar el empujón decisivo para que un sector económico y urbanísticamente promisorio, como lo era San Cristóbal, iniciara el camino del progreso.

Los empresarios nos dicen que basta comparar el grado de desarrollo que se había alcanzado en Chapinero frente a la situación de abandono que vivía San Cristóbal, para comprender que el atraso no podía sino atribuirse “a la falta de comunicaciones fáciles”. Y no es que San Cristóbal no contara con características que hicieran posible el desarrollo de la zona, por lo que Pereira y González exponían algunas de las bondades del sur de la ciudad. En primer lugar, señalaban que la zona, ya poblada, comenzaba a experimentar una “creciente afluencia de población”. Lo anterior produjo una situación en la que “diferentes propietarios venden lotes de terreno en las cercanías del río a precios de entre \$1-50 a \$0-50 el metro cuadrado”. Ahora, la ubicación de San Cristóbal es comparativamente estratégica, ya que la “distancia del centro de la ciudad al río [...] es solamente la mitad de la que hay a Chapinero”, y eso sin contar que la “región de San Cristóbal tiene ventajosa provisión de aguas”. La disponibilidad de agua potable se sumaba al hecho de que el suroriente contaba con un “abundante y seguro mercado de víveres, puesto que por el camino de Ubaque transita buena mayoría de los que abastecen la ciudad”, haciendo de San Cristóbal un lugar ideal para la vivienda. Por estos motivos, se vaticinaba que el progreso de la zona era “seguro y su desarrollo será, sin duda, más rápido que la región del norte” (González y Pereira, 1898, pp. 4-5).

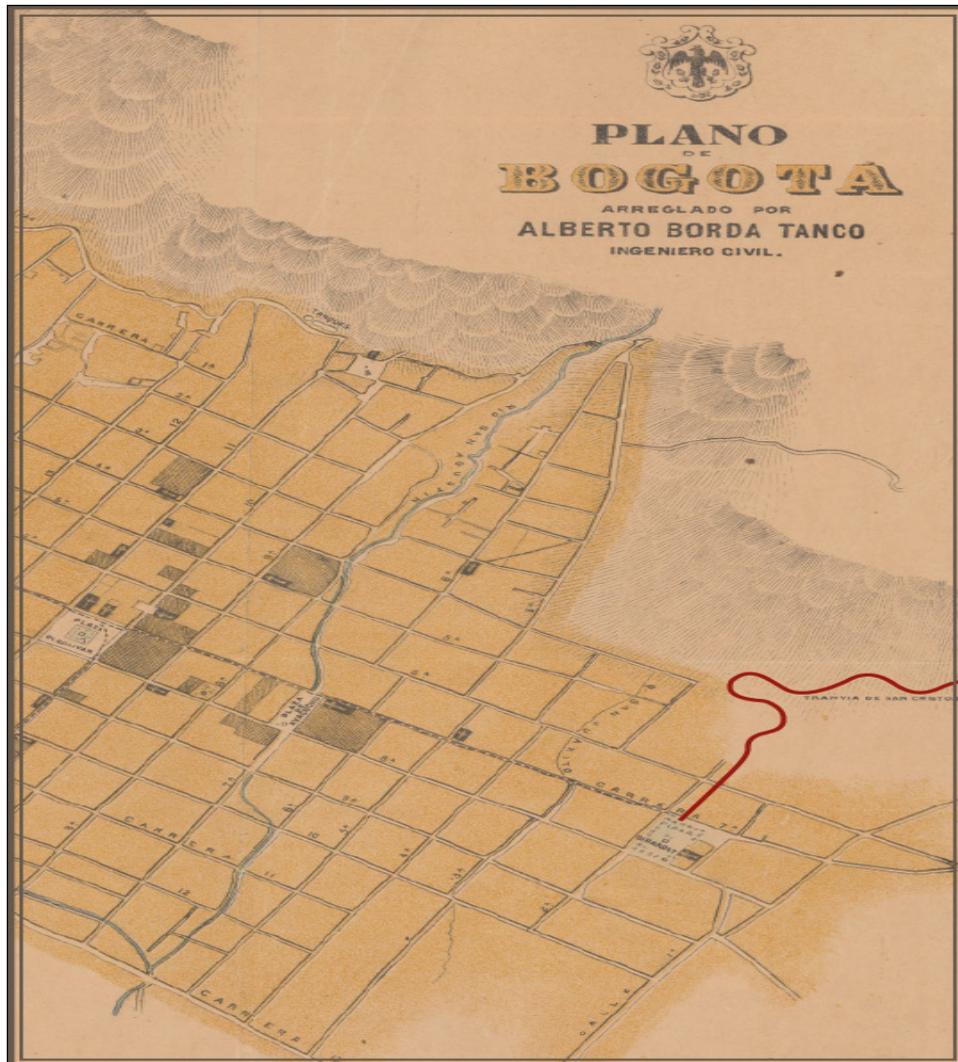
Los autores le atribuían una gran importancia a la industria y a la minería en San Cristóbal, sobre todo de cara al futuro del sector. Esta, además, era la razón que justificaba la creación de una línea de tranvía. La pareja de empresarios recalca que el tranvía existente, que atravesaba de norte a sur la ciudad y la comunicaba con Chapinero, tenía la falencia de que concentraba su servicio exclusivamente en el transporte de pasajeros, desaprovechando los beneficios de las vías férreas por cuanto en estas “los pasajeros son un tráfico relativamente secundario si se los compara con la carga” (González y Pereira, 1898, p. 3).

De tal forma que los promotores planteaban el tranvía de San Cristóbal como un medio de transporte de mercancía. Al mismo tiempo, González y Pereira contemplaban que las mercancías que podría cargar el tranvía eran “1. Piedra, 2. Materiales cocidos, 3. Arena, 4. Piedra de cal, 5. Trigo y harina, 6. Leña, 7. Rama, 8. Maderas diversas, 9. Víveres”. En últimas, la hipotética carga del tranvía estaría compuesta por mercancías que podían producirse fácilmente en San Cristóbal. Por lo tanto, los promotores del tranvía buscaban ofrecer un medio de comunicación “fácil y barato”, para quienes quisieran iniciar empresas en el suroriente (González y Pereira, 1898, pp. 9-10).³

3 Hay también quienes afirman que, al presentar al tranvía de San Cristóbal como un tranvía de carga, lo que querían Pereira y González era evitar conflictos con la ya establecida Bogotá City Railway Company, siguiendo de esta manera el ejemplo de un tranvía de carga en Zipaquirá (Pérgolis y Valenzuela, 2011, p. 27). Esta afirmación tiene más sentido si tenemos en cuenta que en su folleto, los promotores dejan muy claro que su tranvía ha de construirse sobre terrenos que en su totalidad son privados, propiedad de algunos capitalistas de la compañía, para así evitar problemas relacionados con la asignación de privilegios (González y Pereira, 1898, p. 7).

La empresa, aunque compró algunos terrenos,⁴ no llevó a cabo el proyecto, y la compañía, fundada legalmente en una notaría bogotana en 1897, desapareció formalmente en 1912, pero lo cierto es que la urbanización de San Cristóbal ya no tenía marcha atrás. A los ojos de Pereira, el sur de Bogotá se desarrollaría como lugar de habitación de los capitalinos gracias a la construcción de “residencias de recreo”, y como núcleo productivo que albergaría “fincas de explotación” (González y Pereira, 1898, p. 6).

Plano 2. Trazado del tranvía de San Cristóbal, 1911



Detalle del plano de Bogotá por Alberto Borda Tanco realizado en 1911. El ingeniero Borda Tanco plasmó en su plano el trazado de la línea del tranvía proyectado por Pereira y González en 1898.

Fuente: Cuéllar y Mejía (2007, p. 65). En el original, la línea del proyectado tranvía a San Cristóbal aparece marcado con una línea punteada. Hemos resaltado la línea en rojo

4 Incluso para mediados de la década de 1900 algunas guías de la ciudad daban por hecho el funcionamiento del tranvía de San Cristóbal (Patiño, 1902) (Zamora, 1907).

2. La urbanización en San Cristóbal

La historia de San Cristóbal en el siglo xx no se dio acorde a los vaticinios de sus primeros promotores, pues las fincas de recreo dieron paso a barrios de población trabajadora. Los chircales y la fabricación de ladrillo fueron determinantes en la urbanización, ya que en torno a esta actividad económica se aglomeraron pobladores que se afincaron en el suroriente. En 1898 el alcalde Higinio Cualla nos da un claro testimonio de este proceso. En un breve informe sobre la situación geográfica y política de la ciudad, Cualla trata la situación de los ríos de la ciudad, nos dice que “en toda la hoya del San Cristóbal y laterales [...] se encuentran innumerables chozas de labradores, de carboneros, etc.” Muchos de estos habitantes eran atraídos por la actividad extractiva en yacimientos de “carbonato de cal de diversas clases [...] de carbón, muy abundantes piedras de labor para construcción, etc.” (Cualla, 1898, pp. 4217-4218).

La cantidad de población ubicada en el suroriente era ya tan importante para principios del siglo xx, que, según Germán Mejía, en 1902 las autoridades municipales consideraron necesario asignar a San Cristóbal un comisario de policía dependiente de la inspección del barrio Las Cruces (Mejía, 2000, p. 332). Sobre la ribera norte del río Fucha se fue formando el barrio San Cristóbal, el cual, para 1913 contaba ya con un comisario de policía, y para 1917 el municipio había creado para el barrio su propia inspección de policía.

Pero el impulso urbanizador definitivo en la zona de San Cristóbal lo dieron los barrios obreros, los barrios construidos por empresarios privados, la iglesia católica y las autoridades municipales para la población trabajadora de la ciudad.

A principios del siglo xx la vivienda de los trabajadores se convirtió en un problema relevante para las autoridades municipales por la crisis sanitaria que alcanzó su clímax a finales de 1918, durante la epidemia de gripe española. La crisis sanitaria se achacó a las pobres condiciones de habitación de los sectores populares de la ciudad y al hacinamiento. Poco a poco, por la disponibilidad de tierras, de fuentes de agua potable y núcleos productivos, San Cristóbal fue identificándose como una zona propicia para la edificación de los nuevos barrios para la población trabajadora bogotana que demandaba soluciones de vivienda.

Ya desde mediados de la década de 1900 comenzaron a escucharse voces en favor de la construcción de un barrio para obreros en San Cristóbal que entrara a mitigar los problemas de hábitat de los obreros capitalinos. El ingeniero Alfredo Ortega propuso en 1909 que las nuevas viviendas para obreros que proyectara el municipio debían ubicarse en el suroriente, en “la región bañada por el río San Cristóbal”, porque allí los habitantes obreros podrán conseguir empleo, ya que en ese lugar “se ha establecido un centro industrial en el cual hay varias fábricas de loza y algunos tejares. Existe además, una línea de tranvía, cuya Compañía puede hacer un arreglo equitativo con los obreros para transportarlos á la ciudad por la mañana y por la tarde, mediante una tarifa módica.” (Ortega, 1909, p. 282).⁵

Entre las décadas de 1910 y 1920 varios médicos e ingenieros seguirían insistiendo en la idoneidad de San Cristóbal para la construcción de nuevos barrios obreros,⁶ pero fue la iglesia católica la que abrió el camino para la construcción de barrios obreros en el suroriente. El

5 La línea del tranvía de la que habla el autor es la vía planificada por los empresarios Pereira y González que nunca se construyó.

6 Véanse por ejemplo los trabajos de los médicos José Gaitán (1915) y Camilo Tavera (1922).

sacerdote jesuita José María Campoamor impulsó en 1913 la construcción de un barrio nuevo en el punto conocido como “El Peñón del Aserrío”, con el fin de mejorar las condiciones de vida de la población trabajadora y evitar así que los obreros capitalinos cayeran bajo la influencia de ideas impías, como el socialismo y comunismo.

Este barrio llegó a conocerse como Villa Javier. Sus casas inicialmente eran arrendadas a personas que podían cumplir con la obligación; estas personas, además, se veían obligadas a cumplir un estricto reglamento que contemplaba estrictos valores cristianos como la pobreza, la moralidad, la piedad, la vida en familia, la educación y el aseo. La idea de Campoamor era la de dotar a una parte de la población obrera de Bogotá de un barrio que no solamente tuviera las condiciones físicas óptimas para la habitación, sino que también permitiera cultivar en sus ocupantes sanas costumbres que los alejaran del pecado, para lo cual era ideal la vida en un ambiente rural. Por eso es comprensible que Campoamor viera en San Cristóbal un espacio único para localizar sus viviendas, pues era una zona conectada con la ciudad pero que aún mantenía apariencia de campo (Londoño y Saldarriaga, 1994, pp. 50-90).

Ya en la década de 1920, el municipio tomó la iniciativa urbanizadora en San Cristóbal. Después de la epidemia de gripe, el gobierno central obligó a los gobiernos municipales a intervenir en el tema del vivienda por medio de la Ley 48 de 1918. En el marco de esta legislación, Bogotá creó en 1919 la Junta de Habitaciones para Obreros. Esta institución debía promover la construcción de casas modernas para obreros, contribuyendo así a solucionar los problemas relacionados con el hacinamiento y el déficit de vivienda.

Esta institución promovió la construcción de dos barrios obreros en San Cristóbal, el 1° de Mayo y Buenos Aires. La Junta y el Concejo Municipal decidieron instalar en San Cristóbal los barrios para obreros inicialmente porque allí consiguieron unos terrenos a buen precio ofertados por Nemesio Camacho (Registro Municipal, 1922, p. 4873). A principios de 1923 comenzó a construirse el 1° de Mayo, y ya para noviembre de ese año se habían entregado las primeras 20 casas. Este barrio se ubicaba en un terreno sobre la orilla norte del río Fucha.

Tan pronto comenzó a construirse el barrio, las autoridades municipales dispusieron la edificación de un puente sobre el río con el fin de extender el tranvía hasta el nuevo barrio, pues para principios de la década de 1920, este sistema de transporte llegaba hasta el barrio San Cristóbal, pasando por los predios conocidos como Santa Ana. El 1° de Mayo se ubicaba muy cerca de la línea ya existente, y su ubicación claramente tuvo que ver con la cercanía del tranvía. Si bien –como han señalado varios autores– la construcción de barrios obreros tenía motivaciones higienistas (Noguera, 1998), las autoridades municipales pensaban efectivamente que las viviendas que construyeran serían albergadas por obreros y trabajadores. Por tanto, la solución de vivienda implementada por el gobierno debía pensar también en facilitar la vida de los trabajadores, ya fuera ubicando los barrios en zonas aledañas a lugares de trabajo, o en terrenos que contaran con un acceso fácil al centro de la ciudad,⁷ por lo que la presencia del tranvía en cercanías de las nuevas viviendas era de suma importancia.

7 Como lo demuestran algunos de los planteamientos frente al problema de la vivienda obrera de políticos e ingenieros ligados al Concejo Municipal (Ortega, 1909; Gaitán, 1915; Registro Municipal, 1933, pp. 258-259).



La Junta de Habitaciones para Obreros tuvo muchos problemas, no ejerció a cabalidad sus funciones, e incluso recibió muchas críticas porque se consideraba que sus obras no justificaban los fondos destinados a esta institución,⁸ y en 1930 se disolvió. No obstante, San Cristóbal continuaría urbanizándose con barrios para obreros, gracias a la labor de empresarios privados que loteaban haciendas y vendían predios a personas que se encargaban luego de construir las nuevas viviendas por sus propios medios.

Así se construyeron barrios como el 20 de Julio, Santa Ana y San Blas. La labor de los urbanizadores era bastante limitada, como ya se dijo, se reducía a lotear el terreno urbanizable, por lo que dotar los nuevos barrios con redes de servicios no era prioridad de empresarios como Rubén Possin o Salomón Gutt. Por eso, el gobierno municipal, concentrado en solucionar los problemas de higiene asociados a la situación de la vivienda, en la década de 1920 intentó regular el accionar de los urbanizadores privados, exigiendo que en la construcción de nuevos barrios se garantizara el abastecimiento de agua potable y la presencia de alcantarillado. Si los nuevos barrios y las viviendas no cumplían estas condiciones, el municipio no emitía autorización para su construcción.⁹

8 En 1924 la Junta de Mejoras Públicas del barrio San Diego (La Perseverancia) ubicado al norte de la calle 28 en un terreno al oriente del carrera 7ª, expresó su descontento por la decisión del Municipio de utilizar los recursos asignados al mejoramiento de la vivienda obrera en la construcción de un barrio, el 1º de Mayo, en una zona donde el impacto entre la población obrera era mínimo. Los representantes de los habitantes del barrio San Diego hicieron una petición pública al Concejo para que mejor construyera un barrio en ese sector de la ciudad, porque consideraban que allí una obra de saneamiento aliviaría verdaderamente la vida de muchos "proletarios". La Junta de San Diego alegaba que allí se encontraba el más importante núcleo de obreros en la ciudad, "cerca de veinte mil habitantes" entre los obreros y sus familias, por concentrarse allí la mayor cantidad de fábricas de la ciudad, como Bavaria, Fenicia y Chocolates Chaves y algunos otros establecimientos que emplean obreros como el cementerio, el Ferrocarril del Norte y el Tranvía (*El Tiempo*, 1924, p. 10). El Círculo de Obreros del padre Campoamor, promotor de barrio obrero Villa Javier, también criticó la administración de los fondos para vivienda que hacía la Junta de Habitaciones. A finales de 1927 en el *Boletín del Círculo de Obreros* se afirmaba que con los recursos que había utilizado la Junta para construir 24 casas en el barrio 1º de Mayo, se hubieran edificado 200 del estilo del barrio Villa Javier, aliviando el problema de los altos costos de los alquileres de vivienda (citado en Londoño y Saldarriaga, 1994, pp. 97-99).

9 Así se puede evidenciar tanto en los múltiples decretos municipales sobre la construcción de vivienda higiénica y la dotación de redes de alcantarillado a las nuevas urbanizaciones. El hito de esta normatividad es el Acuerdo 27 de 1919, con el cual se organizó la Junta de Habitaciones para Obreros, institución que tenía como tarea solucionar el problema de la vivienda de la población trabajadora, incentivando la construcción de nuevos barrios dotados con casas que cumplían ciertos parámetros higiénicos. No obstante, la normatividad sobre construcción de nuevos barrios y casas se remonta a principios del siglo XX. El Acuerdo 10 de 1902 planteó desde parámetros mínimos sobre higiene (iluminación, ventilación y acueducto) para la construcción de vivienda nueva en la capital, hasta lineamientos que tendrían que seguir los nuevos barrios que se construyeran extra-radio, como el ancho de las calles, disposiciones sobre construcción de andenes, alcantarillado, alumbrado público y cañerías. Entre 1905 y 1914 el municipio publicó más disposiciones de este estilo. Esta normatividad se publicaba siempre en forma de Acuerdos Municipales en el Registro Municipal. Ahora bien, las licencias de construcción nos muestran el esfuerzo del Municipio por regular la edificación de nuevos barrios y viviendas en la capital. En primer lugar, estos documentos cuentan con la aprobación o la negativa de la alcaldía para realizar la obra proyectada. Cuando la alcaldía negaba los permisos explicaba las razones, entre las que se cuenta que los diseños adjuntados no cumplían con parámetros como los desagües o los espacios para ventilación. De otro lado, muchas licencias de construcción eran la petición de ciudadanos del permiso para reiniciar obras que habían sido suspendidas por orden de las autoridades municipales, entre otras razones, por no cumplir con los parámetros exigidos por el Municipio. Las inspecciones de policía de la ciudad eran las encargadas de supervisar las nuevas construcciones en la ciudad, para actuar ante las irregularidades. Estas observaciones se desprenden del estudio minucioso de las licencias de construcción emitidas para toda la ciudad disponible en Fondo Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación Vial de Archivo de Bogotá entre los años 1920 y 1936.

No obstante, esto no detuvo a los urbanizadores privados, como lo demuestra el caso del barrio 20 de Julio. El barrio fue loteado por Rubén Possin en terrenos de una vieja hacienda al sur del río Fucha propiedad de Irene Convers de Manrique. La venta de lotes en el barrio se inició en mayo de 1920 (*El Tiempo*, 1920, p. 5a), y se presentó una solicitud de aprobación del nuevo barrio ante las autoridades municipales en noviembre del mismo año (Registro Municipal, 1920, p. 4125). Sin embargo, las licencias de construcción aprobadas por la Alcaldía nos muestran que no fue sino hasta 1928 cuando el barrio fue aprobado oficialmente por el municipio, pero para ese momento ya muchas personas habían adquirido lotes y habían comenzado a construir sus viviendas (Licencias de Construcción, 1925-1926).

De tal forma que no sería acertado afirmar que el tranvía fuera definitorio en la urbanización de San Cristóbal promovida por empresarios privados, pues si ni siquiera era una prioridad el agua potable, mucho menos lo sería el transporte. Es por eso comprensible que los urbanizadores privados no plantearan como eje de su labor la extensión de la línea del tranvía. Pese a ello, tampoco podríamos negar que el tranvía tuvo cierto impacto en el proceso de urbanización del sur: el barrio Santa Ana, urbanizado por agentes privados, se conformó desde finales de la década de 1910 en torno a la vía que subía paralela al río Fucha hacia el barrio San Cristóbal; y en la década de 1930 la petición que la iglesia católica y vecinos de los barrios del sur cursaron ante el municipio para que el tranvía se extendiera hasta el barrio 20 de Julio, se materializó.

3. El tranvía municipal en el desarrollo urbano de San Cristóbal

Por todo lo dicho hasta ahora, no es posible establecer una relación causal entre la urbanización del suroriente y la expansión del tranvía durante las primeras décadas del siglo xx. Asimismo, no se puede desconocer que el tranvía, de una forma u otra, influyó en la urbanización de San Cristóbal.

Consideremos primero que cuando los empresarios González y Pereira intentaron convertir la urbanización de San Cristóbal en un negocio rentable, pretendieron acompañar su proyecto de la construcción paralela de un tranvía que hiciera más apetecibles los terrenos del suroriente. Sin embargo, los promotores –como ya lo vimos– no presentaron su tranvía como un medio de transporte para pasajeros, sino de mercancías que fuera aprovechado por aquellas personas que quisieran explotar los recursos de la zona.¹⁰

Pero el hecho es que el tranvía de González y Pereira nunca se materializó, mientras que la urbanización en San Cristóbal no se detuvo, aunque no tomó la forma que sus promotores deseaban. Para principios de la década de 1910 la construcción de un nuevo núcleo de viviendas sobre la parte alta del río Fucha avanzaba firmemente. Así que para cuando el tranvía llegó a la zona, en 1917, ya muchos dueños de tierras en San Cristóbal pensaban en subdividir sus tierras y vender lotes para urbanizar.

Ahora bien, en segundo lugar debemos considerar las características de la urbanización y del tranvía mismo para comprender mejor la relación entre este medio de transporte y el desarrollo de San Cristóbal. El crecimiento urbano que experimentó la ciudad a principios del

10 Aunque también hay que tener en cuenta, como ya ha sido señalado, que cuando González y Pereira presentaron su tranvía como un transporte de mercancías, lo hacían en parte para evitar que la empresa de tranvía ya existente considerara una competencia riesgosa al tranvía de San Cristóbal (Pérgolis y Valenzuela, 2011, p. 27).



siglo XX no fue resultado de una política sistemática de planeación postulada por las autoridades municipales o nacionales. La expansión de la ciudad se dio de manera espontánea, es decir que la urbanización no fue resultado de un plan sistemático organizado por las autoridades municipales, y en este proceso el barrio, promovido por urbanizadores privados, se convirtió en la unidad de producción de la ciudad. El crecimiento se dio mediante la agregación de pequeños fragmentos de suelo urbanizado cercanos a las vías que los conectaban con el centro de la ciudad. Las quintas y las estancias aledañas a la ciudad jugaron un rol central en el este proceso, pues sus terrenos se fueron parcelando y así se incorporaron al uso urbano. Por lo tanto, siguiendo a Del Castillo, podemos afirmar que Bogotá era, a principios del siglo xx, una ciudad “desarticulada”, en la medida en que su crecimiento va dejando espacios mientras se van agregando los nuevos terrenos (Del Castillo, 2003, pp. 82-83).

La labor de los urbanizadores privados se limitaba al loteo. La construcción de las viviendas recaía en los compradores de los lotes. Las edificaciones terminaban erigiéndose acorde a las capacidades de los habitantes, por lo que se presentaron muchos problemas a la hora de suplir de servicios urbanos a los nuevos barrios. Las autoridades gubernamentales tuvieron poca injerencia en este proceso, y aun cuando intentaron regular las nuevas urbanizaciones, los hechos nos demuestran que las medidas tomadas no fueron muy efectivas. En muchos casos no se construían alcantarillas, los ciudadanos construían sin permiso de la alcaldía, o lo hacían sin ceñirse a las condiciones impuestas por las instituciones encargadas de regular la construcción de nuevas viviendas y barrios. Pero aún peor, lo que los documentos del periodo nos demuestran es que en muchos casos los ciudadanos quedaron a merced de las arbitrariedades de los empresarios, pues las autoridades municipales no fueron eficientes imponiendo un control sobre la actividad urbanizadora.¹¹

Así pues, si la presencia de redes de acueducto y alcantarillado no era decisiva a la hora de plantear una nueva urbanización, no es de esperarse que la existencia de una línea de tranvía fuera prerequisite para la construcción de un nuevo barrio en la Bogotá de principios del siglo pasado. En otras palabras, para los urbanizadores del suroriente capitalino no era vital contar con una conexión de tranvía como incentivo para promover los nuevos barrios. Sin embargo, cuando el tranvía llegó a San Cristóbal, este medio de transporte terminó estimulando el crecimiento urbano de la zona, y favoreciendo la construcción de vivienda para obreros. Y esto sin contar que los mismos pobladores de San Cristóbal exigieron la construcción de una línea de tranvía hacia sus barrios.

El tranvía llegó a San Cristóbal luego de la municipalización de la empresa, ocurrida a partir de 1910. En 1915 se planteó por primera vez extender hacia el sur una línea, empero la Junta Administrativa de la empresa le explicó al Concejo que no se podía llevar el tranvía al sur sino hasta que se llevara a cabo una prolongación de la duplicación de las carrileras entre la Plaza de Bolívar y Las Cruces. Pero lo interesante de los sucesos de 1915 es que podemos ver que la idea de extender el tranvía hacia el suroriente no provenía exclusivamente del Concejo, sino que los vecinos de la zona comenzaban a exigir que se comunicara el barrio con el centro de

11 Ver, por ejemplo, las denuncias realizadas en 1926 por habitantes del barrio Santa Lucía contra el urbanizador, Salomón Gutt, por vender lotes en una zona sin acueducto y alcantarillado, infringiendo así la normatividad municipal. La respuesta gubernamental ante las denuncias fue que simplemente el municipio aun no podía intervenir en este conflicto, pues el predio estaba situado en una zona que aún se encontraba fuera del área urbana (Licencias de construcción, 1926, folio 10).

la ciudad por medio del tranvía. El Concejo controvirtió el diagnóstico de la empresa porque consideraba que el costo de obra impediría atender prontamente “el clamor de los vecinos de San Cristóbal” que piden la extensión del tranvía hasta allí. Después de un largo debate se concluyó que terminado “el trabajo indicado, la Junta prolongará la línea sur hasta el sitio llamado Las Brisas de San Cristóbal” (Registro Municipal, 1915, p. 2196).

Hay que señalar, además, que la petición de los habitantes de San Cristóbal que tomó forma en el Concejo en 1915 tenía antecedentes por lo menos dos años antes. En 1913 hay noticias de que una carta de vecinos de San Cristóbal y Las Cruces llegó al Concejo pidiendo la ampliación del tranvía hacia el sur, pero no sería sino hasta dos años después que el Concejo le daría importancia a las peticiones (*El Tiempo*, 1938, p. Catorce). Ya en 1916, se dio vía libre a la construcción de una línea que conectara la plaza de Las Cruces con el punto conocido como Brisas de San Cristóbal, y desde allí hasta el puente sobre el río Fucha. Esta obra se financiaría con el dinero conseguido con la venta de un lote propiedad de la empresa del tranvía (Registro Municipal, 1916, p. 2420).

La obra quedó legalizada mediante el Acuerdo 11 de 1916, el cual aprobó la venta del lote de la empresa para financiar el proyecto, y planteó el trazado de la nueva línea de la siguiente manera: “partiendo del sitio denominado Brisas de San Cristóbal, pasa al occidente del Asilo de locas (Aserrío) [en cercanías al barrio Villa Javier], y atraviesa de Occidente a Oriente el predio Santa Ana hasta terminar en el puente del río San Cristóbal” (Registro Municipal, 1916, p. 2443).

Las obras se llevaron a cabo con algunas dificultades entre 1916 y 1917, sobre todo por la negativa a vender predios por parte de algunos propietarios de terrenos sobre los que pasaba la línea. Pero estos inconvenientes fueron casos aislados, y por el contrario, muchos propietarios de San Cristóbal comprendieron que el tranvía podría mejorar la zona y valorizar los terrenos. En un informe del estado de la construcción entregado por la Junta de la empresa al Concejo en febrero de 1917, se puede leer que

se excavaron 318 metros cúbicos de arcillas y areniscos muy compactos, que hubo necesidad de disgregar por medio de explosivos; esta cantidad de excavación corresponde a igual número de metros cúbicos de terraplén construidos sobre la alcantarilla de Los Molinos. Sobre la citada quebrada se construyó en el mes de diciembre [de 1916], casi en su totalidad, por varios propietarios interesados en la prolongación, una alcantarilla ovoide de ladrillo y mezcla de cal (Registro Municipal, 1916, p. 2420).

Las obras permitieron que en 1918 llegara el tranvía al corazón del barrio San Cristóbal. Luego este se extendería hacia el Fucha para conectar a los barrios 1° de Mayo y 20 de Julio con el corazón de la ciudad.

En 1934 el Concejo aprobó la prolongación de la línea del tranvía hasta la calle 27 Sur, pasando por los barrios 1° de Mayo y 20 de Julio (Registro Municipal, 1934, pp. 34-35). La ampliación del tranvía hasta la plazuela del barrio 20 de Julio se realizó, en parte, gracias a la presión de los habitantes de los barrios del sur y a los buenos oficios del sacerdote salesiano Juan del Rizzo.

Existe evidencia que desde 1932 vecinos de los barrios del sur venían solicitando a las autoridades municipales la extensión del tranvía hacia las urbanizaciones ubicadas sobre



la ribera sur del Fucha. Pero no fue sino hasta el año siguiente cuando el Concejo tomó en serio las solicitudes. En 1933 cursó en el Concejo una petición de los ciudadanos que vivían en el 1° de Mayo y el 20 de Julio solicitando la ampliación de la línea del tranvía hacia sus lugares de residencia. En la sesión del 29 de agosto de ese año el Concejo discutió la petición, y aprobó comunicarle al gerente de la empresa del tranvía que esa corporación consideraba muy importante darle cumplimiento a la petición de los pobladores del suroriente (Registro Municipal, 1935, pp. 34-35).

En 1934 Juan del Rizzo logró que personajes de la ciudad como el fotógrafo y político liberal Sady González y el político liberal Aníbal Cardoso Gaitán, presionaran, con ayuda de la Asamblea general de los barrios del sur –una organización que agrupaba representantes de los barrios del sur pero de la que se dispone de poca información–, al Concejo Municipal para que autorizara la prolongación de este medio de transporte hasta el barrio. Lo que buscaba el sacerdote salesiano era impulsar el culto al Divino Niño, el cual tenía como sede una capilla que luego se convertiría en el templo del Divino Niño.¹² El sacerdote italiano subvencionaba su labor evangelizadora entre los niños, hijos de obreros y artesanos, con la ofrenda de pan y chocolate que hacían los feligreses de su capilla (Comisión local para la recuperación de la memoria histórica, 2009, p. 40).

La ampliación hacia el 20 de Julio desató un acalorado debate entre los miembros del Concejo y la gerencia de la empresa del tranvía. En mayo de 1934 el Concejo citó al gerente del tranvía con el fin de discutir la posibilidad de ampliar la cobertura hacia el barrio 20 de Julio. La postura del Concejo era clara: era necesario extender una línea del tranvía hacia esta zona. No obstante, las directivas de la empresa tenían sus reservas. Inicialmente el gerente de la empresa municipal del tranvía se opuso a la obra, pues argumentaba que “la prolongación de las líneas del tranvía a barrios obreros implicaba un gasto bastante apreciable”. Ante estos reparos, el concejal Felipe Lleras Camargo¹³ respondió que “obras como la prolongación de las líneas del tranvía se debían llevar a cabo aun cuando dieran pérdida, pues se trataba de servir a los ciudadanos que más necesitados se hallaban de mejorar su condición de vida”. Y es que lograr esta mejoría era una obligación programática del liberalismo, pues según Lleras, solamente así se podría “evitar que a los obreros se les siguiera engañando con utopías comunistas como la del concejal González Julio” (Libro de actas originales del Concejo, 1933-1935, sin paginación).¹⁴

Estas discusiones hay que entenderlas en el marco de las transformaciones políticas que experimentaba Colombia en ese momento. El partido Liberal ascendió al poder en el año de 1930, luego de casi 50 años de dominio conservador. Los gobiernos de Olaya Herrera (1930-1934) y López Pumarejo (1934-1938) plantearon una serie de reformas necesarias para promover la modernización, pero que al mismo tiempo pretendían ganarse al naciente movimiento obrero. La agitación obrera había llevado a varios movimientos huelguistas en la década de

12 En la actualidad este templo congrega a miles de feligreses que acuden a pedir favores a la imagen del Divino Niño. Pero este culto apenas se iniciaba en la década de 1930. El sacerdote salesiano de origen italiano Juan del Rizzo llegó al país con el fin de evangelizar a la población obrera del país. Con este objetivo se instaló en el 20 de Julio a comienzos del decenio de 1930, y le encargó a un escultor capitalino una figura infantil de Jesús para traer a la ciudad la devoción al Divino Niño y facilitar su tarea en el suroriente de la ciudad.

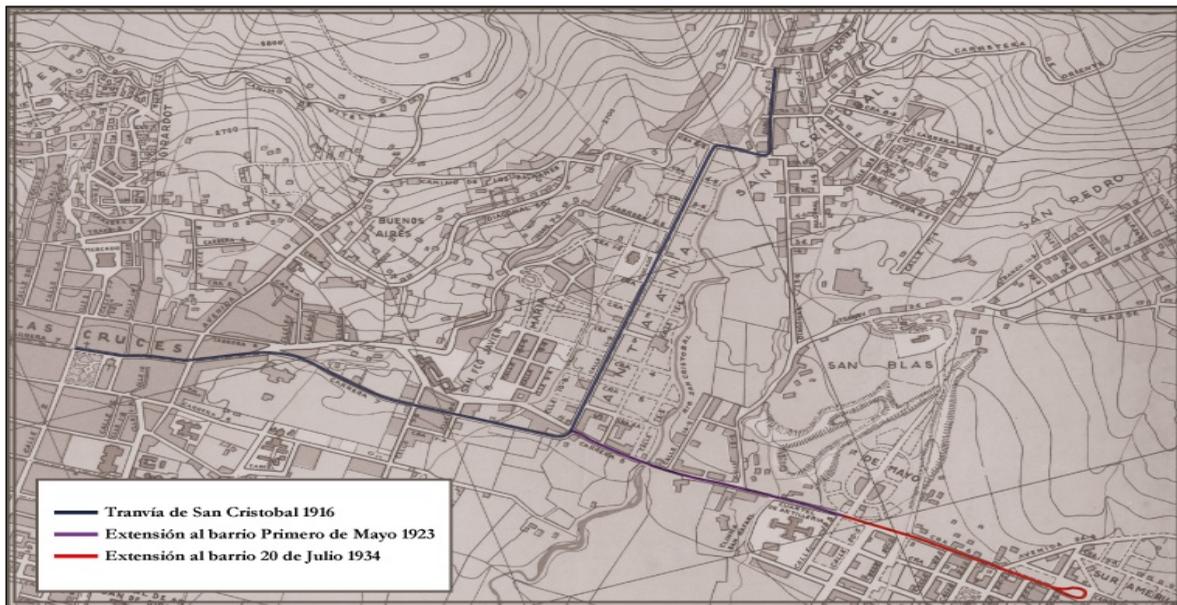
13 Hermano de Carlos Lleras Camargo, Presidente de la República de 1958 a 1962.

14 Julio González, representante del Partido Comunista, fue concejal entre 1933 y 1935.

1920, y representaba un desafío a las fuerzas sociales y políticas tradicionales. Estaba organizado por las primeras agrupaciones de estirpe socialista inspiradas por la Revolución Rusa de 1917: el Partido Socialista Revolucionario (1927-1930), y luego el Partido Comunista de Colombia, fundado en 1930 (Medina, 1980).

En últimas podemos aseverar que el tranvía revistió cierta importancia como medio de transporte para los vecinos de la zona de San Cristóbal. El tranvía tenía una ruta especial para obreros, el cual tenía una tarifa preferencial y un servicio en horarios especiales –a las 5 de la mañana y a las 5 de la tarde– (Contreras y Vélez, 1985, p. 100). Este servicio se implementó en la década de 1920 en la línea de San Cristóbal. Y para la década de 1940, la ruta que cubría Pai-ba-20 de Julio era reconocida como la más populosa, por la que se pagaba 2 centavos, y los carros tenían sillas de mimbre. Aunque también a San Cristóbal llegaban carros más lujosos. La ruta Palermo-San Cristóbal costaba 5 centavos y tenía mejores asientos.¹⁵

Plano 3. El Tranvía Municipal de San Cristóbal, 1916-1934



Detalle de la zona de San Cristóbal del plano de Bogotá de 1938 de la Secretaría de Obras Públicas Municipales con las líneas del Tranvía Municipal construidas entre 1916 y 1934 entre la plaza de Las Cruces y la plazuela del templo del Divino Niño, en el barrio 20 de Julio.

Fuente: Cuéllar y Mejía (2007, p. 93). En el plano original la línea del tranvía aparece representada con una línea punteada. Las fechas de extensión del tranvía hacia el suroriente, marcadas con tres colores distintos, las hemos establecido con la documentación expuesta por el Concejo Municipal en el Registro Municipal entre 1916 y 1935, cuando se autorizaban nuevas obras

La obra finalmente se terminó en la segunda mitad de la década de 1930. El tranvía pasaba por un puente sobre el río Fucha, luego por frente a los terrenos del 1° de Mayo y llegaba hasta la plazuela del barrio 20 de Julio, donde se ubicaba la iglesia, sobre la calle 27 Sur.

¹⁵ Testimonio de Lisandro Ramírez, habitante del barrio Santa Ana desde principios de la década de 1940 y obrero de "Textiles Sedazos" (citado en Aldana, 2008, pp. 43-44).

Este medio de transporte favoreció el desplazamiento de los feligreses hacia el cada vez más popular templo del Divino Niño, facilitó un traslado más rápido de los habitantes de los barrios del suroriente –desde la década de 1940 fueron apareciendo más barrios aledaños al 1º de Mayo y el 20 de Julio, como San Blas, Manrique, Sur América, etc.–, e incluso impulsó la expansión física de una icónica fábrica bogotana del periodo. Tubos Moore, fundada en 1906 en un lote sobre la calle 1ª, construyó una nueva planta en 1945 en un terreno contiguo al barrio 20 de Julio. Algunos de los trabajadores de esta nueva planta se vieron favorecidos por el tranvía.

Consideraciones finales

El tranvía de Bogotá ha despertado el interés de varios investigadores, los trabajos que hasta ahora se han producido se han concentrado en el estudio de la trayectoria general de este medio de transporte, develando su evolución de empresa privada a municipal, hasta su desaparición en la década de 1950. Otros trabajos han considerado el impacto general del tranvía en el crecimiento urbano bogotano. Sin embargo la relación entre la aparición de barrios extra-radio en la ciudad y las líneas del tranvía ha sido un tema poco menos trabajado. Tal vez se debe a la dispersión de las fuentes documentales, pues la empresa del tranvía ni siquiera cuenta con un fondo propio en el Archivo de Bogotá, y buena parte de la información debe buscarse en la documentación del Concejo Municipal.

El presente artículo ha explorado precisamente esta relación en el caso de los barrios aparecidos al suroriente de la ciudad en las primeras décadas del siglo xx. Lo que es claro es que no existe una relación causal entre el desarrollo urbano de San Cristóbal y el tranvía: aunque algunos promotores de la urbanización en el suroriente previeron que un medio de transporte como el tranvía impulsaría el desarrollo del sector, el tranvía no se convirtió en condición previa para la edificación de nuevos barrios.

De hecho lo que podemos observar es que el ensanche de la ciudad que se dio en la primera mitad del siglo xx no se acompañó de la construcción de infraestructura básica de servicios urbanos. Los empresarios privados, principal agente urbanizador, loteaban terrenos aledaños a la ciudad y así los articulaban al mercado de vivienda. Después, el gobierno municipal se encargaba de regular con normativa la construcción de los nuevos barrios y de dotarlos con servicios (Del Castillo, 2003, p. 80).

Pero, pese a lo anterior, no podemos tampoco desconocer que la presencia del tranvía en zonas de nueva urbanización como San Cristóbal fue considerada necesaria –por las autoridades municipales y por los ciudadanos— para promover la integración de los barrios de reciente construcción a la ciudad. Aunque la expansión urbana de Bogotá se adelantaba independientemente de la extensión de las redes de servicios urbanos hacia los nuevos barrios, lo que es evidente es que, en su momento, diversos actores sociales identificaron al tranvía como un servicio de suma importancia para la vida cotidiana, tal como lo expresa el caso de los barrios de San Cristóbal.

Los empresarios Fortunato Pereira y Máximo González, pioneros en la urbanización de San Cristóbal, entendieron que para hacer viable su proyecto necesitaban integrar los terrenos del suroriente al resto de la ciudad por medio del tranvía. Así, al mismo tiempo que promovían la

construcción de un nuevo suburbio en esta zona, crearon su propia empresa del tranvía para San Cristóbal, que se mantuvo vigente hasta 1912. Aunque los proyectos de estos empresarios naufragaron, la urbanización de San Cristóbal siguió su curso. Pensada inicialmente como una zona de habitación para gentes acomodadas, San Cristóbal terminó albergando vivienda para obreros. Para la década de 1920, los habitantes de estos barrios exigieron la extensión del tranvía hacia sus viviendas, lo cual es muestra de que estas personas veían este medio de transporte como un servicio esencial para sus vidas. Aunque los barrios ubicados en San Cristóbal no se encontraban muy distantes del centro de la ciudad (a una distancia de máximo de 2 km¹⁶), para los habitantes de estos barrios reducir el tiempo de traslado de sus hogares al centro de la ciudad era importante, como lo demuestran tanto las peticiones populares que cursaron en el Concejo solicitando la extensión del tranvía al sur del río Fucha, como el hecho de que funcionaba en San Cristóbal una ruta especial para obreros, siendo una de las más concurridas.

Por su parte, las autoridades municipales desde finales de la década de 1910 fueron identificando al tranvía como un servicio esencial con el fin de mejorar las condiciones de vida de la población trabajadora de la ciudad. Específicamente en el suroriente, el Concejo vio necesario comunicar esta zona con el corazón de la ciudad mediante el tranvía, con el fin de facilitar la movilidad de los habitantes del barrio 1° de Mayo, construido por iniciativa de la Junta de Habitaciones para Obreros. Para la década de 1930, las autoridades municipales comenzaron a plantear el tema del transporte en los barrios obreros de San Cristóbal como un problema social al que debía dársele una respuesta adecuada. Así lo demuestran los argumentos ya citados del concejal Lleras Camargo a favor de la extensión del tranvía hacia los barrios 1° de Mayo y 20 de Julio. El tema de la cobertura del tranvía fue tratado con especial interés con relación a los barrios que por aquel momento se identificaban como obreros, y el Concejal en cuestión abanderó la extensión de este medio de transporte como una forma de mitigar las luchas sociales.

El tranvía permitió ampliar la urbanización hacia San Cristóbal, pues hizo más asequible el suroriente, conectándolo con la ciudad. En adelante, la cercanía de los terrenos urbanizables a este medio de transporte comenzó a jugar a favor de la construcción de nuevos barrios en el sector. Finalmente podemos aseverar que la relación entre la urbanización del extra-radio de la ciudad y los medios de transporte es inevitable, pues, siguiendo a Del Castillo (2003), la infraestructura de transportes es vital tanto para el planeamiento de ciudades modernas como para el desarrollo industrial.

Referencias

Fuentes primarias

Acuerdo 11 de 1916. (18 de mayo de 1916). Registro Municipal, p. 2443.

Acuerdo 20 de 1934. (15 de junio de 1934). Registro Municipal, pp. 34-35.

16 Según lo señalaba el Concejo Municipal en un cuadro que relacionaba los barrios extremos de la ciudad para el año de 1923 (Registro Municipal, 1923, pp. 5113-5120).



Archivo de Bogotá. Fondo Concejo Municipal. Libro de actas originales del Concejo, periodo 1933-1935. Sesión del 22 de mayo de 1934, sin paginación.

Archivo de Bogotá. Fondo Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación Vial. Licencias de construcción. Cajas 604.1566.01/02/03, 1926.

Cualla, H. (abril de 1898). Datos aproximados para la formación de la geografía y la estadística del municipio de Bogotá. *Registro Municipal*, pp. 4217-4218.

El Tiempo. (1924). La necesidad del barrio obrero de San Diego, 17 de febrero de 1924, p. 10.

El Tiempo. (1920). Lotes en el 20 de Julio, 4 de junio de 1920, p. 5a.

El Tiempo. (1938). Hace 25 años. *El Tiempo*, 19 de mayo de 1938, p. Catorce.

Gaitán H., J. (1915). *Higiene de barrios obreros. Tesis para doctorado en medicina y cirugía*. Bogotá: Escuela Tipográfica Salesiana.

González, M. y Pereira G, F. (1898) *Tranvía de San Cristóbal. Prospectos y escrituras*. Bogotá: Papelería de Samper Matiz.

Ortega D., A. (1909). Barrio Obrero. Apuntaciones sobre ingeniería sanitaria, que se presenta á la consideración de la Junta Constructora de casa de para familias pobres, parte I. *Anales de ingeniería*. 16(193), pp. 43-53.

Pereira G., F. (1899). El eucaliptus. *Anales de ingeniería*. 11(132-133), 217-223.

Pereira G., F. (1919). *La vida en los Andes colombianos*. Quito: Imprenta El Progreso.

Registro Municipal, 15 de mayo de 1933.

Registro Municipal, 24 de abril de 1916.

Registro Municipal, 24 de abril de 1916.

Registro Municipal, 25 de septiembre de 1915.

Registro Municipal, 30 de noviembre de 1920.

Registro Municipal, 9 de diciembre de 1922.

Registro Municipal, 4 de mayo de 1923.

Registro Municipal, 31 de diciembre de 1935.

Tavera Z., C. (1922). *Habitaciones obreras en Bogotá*. Bogotá: Casa Editorial Minerva.

Fuentes secundarias

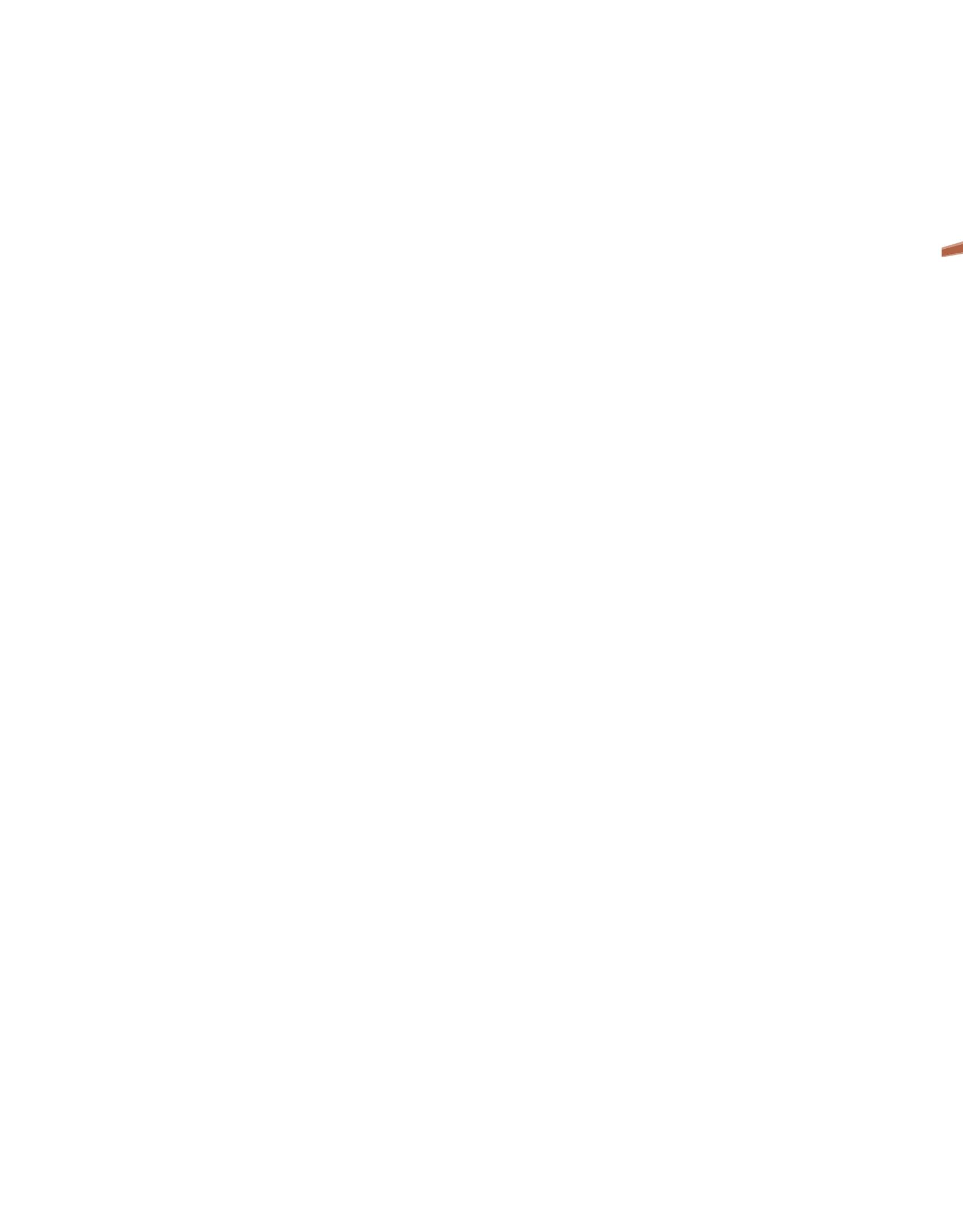
Aldana A., P. (2008). *Santa Ana Sur. Una historia que continúa*. Bogotá: Corporación del Río Fuca.

Baquero, M. (2009). *El Tranvía Municipal de Bogotá . Desarrollo y transición al sistema de buses municipal 1884-1951*. Tesis de grado. Universidad Nacional de Colombia. Sede Bogotá.

Buendía N., J. (1974). Biografía del Doctor Fortunato Pereira Gamba, fundador de la Academia Nariñense de Historia, en 1910. En Congreso Nacional de Historia. *El séptimo congreso nacional de historia de Medellín* (pp. 270-288). Medellín: Editorial Granamérica.

- Contreras, L. M. y Vélez, M. G. (1985). *Historia del tranvía en Bogotá, 1882-1952*. Tesis de grado. Universidad Nacional de Colombia Sede Bogotá.
- Cuéllar Sánchez, M. C. y Mejía Pavony, G., (2007), *Atlas histórico de Bogotá cartografía 1791-2007*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Del Castillo, J. C. (2003). *Bogotá, el tránsito a la ciudad moderna 1920-1950*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Esquivel, T. (1997). Economía y transporte urbano en Bogotá 1884-1930. *Memoria y Sociedad*, 2(4), 39-61.
- Jaramillo, S. y Parias, A. (1995). *Vida pasión y muerte del tranvía en Bogotá*. Bogotá: Universidad de los Andes, Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico.
- Londoño B., R, y Saldarriaga R., A. (1994), *La ciudad de Dios en Bogotá. Barrio Villa Javier*. Bogotá: Fundación Social.
- Martínez, C. (1983). *Cuadernos Proa 4, Apostillas y reseñas*. Bogotá: Ediciones Proa.
- Medina, M. (1980). *Historia del Partido Comunista de Colombia*. Tomo I. Bogotá: Editorial Colombia Nueva, CEIS.
- Mejía, G. (2000). *Los años del cambio: historia urbana de Bogotá, 1820-1910*. Bogotá: Centro Editorial Javeriano, ICANH.
- Montezuma, R. (2008). *La ciudad del tranvía 1880-1920*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario y Fundación Ciudad Humana.
- Noguera, C. E. (1998). La higiene como política. Barrios obreros y dispositivo higiénico: Bogotá y Medellín a comienzos del siglo XX. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 25, 188-215.
- Núñez, S. y Rodríguez, L. E. (2003). *Empresas públicas de transporte en Bogotá: siglo XX*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Pérgolis, J. C. y Valenzuela, J. (2011). *El libro de los buses de Bogotá*. Bogotá: Universidad Católica y Universidad del Rosario.
- Suárez M., A. (2006). *La ciudad de los elegidos: crecimiento urbano, jerarquización social y poder político, Bogotá (1910-1950)*. Bogotá: Banco de la República.
- Vargas, J. y Zambrano, F. (1988). Santa Fe y Bogotá: Evolución histórica y servicios públicos, 1600-1957. En H. Suárez (ed.), *Bogotá 450 años: retos y realidades* (pp. 11-92). Bogotá: Foro Nacional por Colombia, Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEA).





La ciudad de los buses de colores: empresas de transporte público, planes de desarrollo y crecimiento urbano en Cali, 1969-1993

City of colored buses: Public transport companies, development plans and urban growth in Cali, 1969-1993

Diana Vinasco Martínez

Universidad Icesi, Cali, Colombia
diana.vinasco@correounivalle.edu.co; dyvinasco@icesi.edu.co
<http://orcid.org/0000-0002-0580-1160>

Fecha de recepción: 30 de marzo del 2018

Fecha de aceptación: 22 de mayo del 2018

Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: Vinasco Martínez, D. (2018). La ciudad de los buses de colores: empresas de transporte público, planes de desarrollo y crecimiento urbano en Cali, 1969-1993. *tiempo&economía*, 5(2), 155-177, doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1344>

RESUMEN

El presente artículo busca tejer un relato sobre la historia urbana de la ciudad de Cali entre las décadas del setenta y el noventa del siglo XX, a partir de la relación entre la operación de las empresas de transporte público, los planes de desarrollo y la expansión de la ciudad. Se analizará de qué manera los gobiernos locales y nacionales buscaron la organización del transporte y la planificación de la ciudad, pero sus estrategias fueron sobrepasadas por las realidades de la migración, el crecimiento urbano y las necesidades básicas de sus habitantes. Una de esas necesidades fue la movilidad, que fue cubierta, a su manera, por las empresas de transporte que constituyeron la alternativa de los sectores periféricos para acceder a la ciudad formal.



Palabras clave: Transporte público, planes de desarrollo, crecimiento urbano, historia económica

Códigos JEL: R41, R28, R23

ABSTRACT

This paper aims to tell a story about the urban history of the city of Cali, Colombia, between the 1970's and 1990's from the perspective of the urban transport companies, the development plans undertaken at the time and the city expansion. It will analyze show local and national governments attempted to organize the transportation system and plan the city but their strategies were undermined by factors such as migration, urban growth and the basic needs of the urban inhabitants. One of those needs was mobility which was covered, in its own way, by the transport companies that came about as an alternative method for inhabitants of the outskirts to access the sectors of the city center.

Keywords: Public transport, development plans, urban growth, economic history

JEL Codes: R41, R28, R23

Introducción

Un bus Azul Platiado(sic) pasó la esquina a toda y yo me paré y le pegué un berrido. Que esperara por mí ahora que decidí partir. El chofer voltió en la marcha y me miró. Pero no podía parar, ya había cruzado el semáforo, más bien hundió el acelerador para darme tiempo a que yo corriera hasta el paradero. Yo corrí, con estos pulmones que no funcionan nada. Ese es el bus que me sirve, el Azul Platiado pasa por la galería, todos los choferes son hombres violentos: le tengo piedra a los choferes.

Andrés Caicedo, *Noche sin fortuna*, 1976

Las problemáticas urbanas y de movilidad que enfrentan las ciudades colombianas en la actualidad, plantean la necesidad de una reflexión sobre la evolución del sector del transporte público en el país, y la forma en que las relaciones entre los gobiernos centrales y locales han contribuido a la persistencia o superación de dichas problemáticas. Estas no están relacionadas únicamente con las deficiencias en el transporte, sino también con la imposibilidad de construir proyectos de ciudad en los cuales la planeación no signifique simplemente, como señalaba Jacques Aprile-Gnisset, corregir lo ya ejecutado.

La organización del transporte público urbano fue uno de los mayores retos que enfrentó la ciudad de Cali a lo largo del siglo xx. A pesar de ello, ha sido uno de los temas menos estudiados por las ciencias sociales y, en consecuencia, existen pocos trabajos que den cuenta del impacto que el transporte público –en modalidad de buses– ha tenido en el desarrollo histórico de la ciudad. Este artículo forma parte de un esfuerzo por contribuir a llenar este vacío, surge de un propósito por analizar la incidencia del transporte público en el desarrollo, la planificación y la formación de la ciudad, y a su vez, la incidencia que tuvo el desarrollo urbano de la ciudad en el modelo de transporte que se implementó en el siglo xx. Por ello, el análisis gira en torno a la pregunta por la importancia del transporte público para las políticas de planificación de la Ciudad y su configuración urbana.

Se analizan las décadas del setenta al noventa del siglo xx en Cali, periodo que puede ser definido como de crecimiento acelerado de las empresas de transporte y crisis del modelo de movilidad. Las nuevas políticas de planeación llevaron a la búsqueda de soluciones definitivas al transporte público y a “sobrediagnosticar” sus problemáticas, aunque sin llevar cabo soluciones reales. Asimismo, se hizo evidente el peso que tenían las empresas del transporte en la economía y la expansión de la ciudad. Cabe aclarar que, al hablar de transporte público se hace referencia exclusivamente a las empresas de buses urbanos que, aunque prestaban el servicio público de transporte y eran reguladas por entidades estatales, pertenecían a empresarios privados.

Para analizar estas cuestiones, se utilizará un enfoque de historia social, política e institucional, que asocia los conceptos de tiempo, espacio y sociedad, para argumentar que son los actores sociales los que modifican el espacio urbano de acuerdo con sus necesidades (Vásquez, 1980, p. 30). En el mismo sentido, señala Aprile-Gnisset (1992, p. 751), “nacida de la formación social, la formación espacial es cambiante y se va modificando con ella y al ritmo impuesto por ella”. Con ello, se busca construir un modelo de análisis que logre evidenciar la relación indisoluble que existe entre la expansión urbana, las políticas de planeación y el transporte público en la ciudad de Cali.



El documento inicia con una breve descripción de los planes de desarrollo formulados en Cali a partir de 1970, cuyas propuestas no lograron mayor impacto en las formas de urbanización de la ciudad, la cual creció con un gran porcentaje de informalidad y en relación estrecha con el desarrollo del transporte público. Luego se analizan las propuestas planteadas para el mejoramiento del transporte y los diagnósticos sobre la forma en que las empresas de transporte operaban; documentos que, siendo más analíticos que propositivos, no tuvieron mayor impacto en la organización de este sector, que funcionó bajo lógicas de lucro y en detrimento de la calidad del servicio, pero que, paradójicamente, contribuyó a la consolidación de los barrios informales y su conexión con el resto de la ciudad. El análisis histórico pretende evidenciar que la desconexión entre el gobierno nacional y local, respecto a la regulación y organización de este sector económico, retardó la adopción de soluciones reales y de largo plazo que contribuyeran a un mejor desempeño del transporte como factor de mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Cali: planeación urbana vs. expansión incontrolada

La ciudad de Cali, ubicada en el suroccidente colombiano, es la capital del departamento del Valle del Cauca y la tercera ciudad más poblada del país. Además de su ubicación estratégica como punto de conexión entre el centro del país y la costa del Pacífico, se ha convertido en el centro económico y político de la región y el principal centro urbano receptor de migraciones en el occidente del país.

Desde la década de 1940, la ciudad venía presentando altas cifras de crecimiento poblacional. Las migraciones sumaban alrededor de cincuenta mil habitantes al año. Para 1973, la ciudad alcanzó 991.549 habitantes, en 1985 contaba con 1.429.026 y en 1993 ya alcanzaba 1.847.176, presionando la demanda de vivienda.

Según las cifras expuestas por Mosquera (1984), la demanda requería construir anualmente alrededor de 12.000 viviendas; sin embargo, entre 1973 y 1978 solo se construyeron aproximadamente 26.000, incluyendo las informales que representaban un 33% del total. Hacia 1978 la ciudad ya requería 80.893 nuevas viviendas y en 1985 la cifra aumentó a 156.662. Por ello, la urbanización clandestina fue la principal forma de adquisición de vivienda para sectores populares, construcciones realizadas mediante sistemas de autoconstrucción y autofinanciación.

El auge de los barrios informales llevó a Cali a ser conocida como “la ciudad de las invasiones” (Mosquera, 1984, p. 10) y a aumentar otras problemáticas relacionadas con este fenómeno, pues los barrios informales requerían el suministro de servicios básicos como acueducto, energía, vías y transporte; servicios que empezaron a ser suplidos de manera precaria por los mismos habitantes en los barrios informales, y en muchos de los formales que habían sido entregados por programas de vivienda estatal pero sin servicios básicos. El agua se adquiría a través de pilas públicas y la energía por medio de conexiones realizadas por los mismos habitantes; asimismo, la precariedad de las vías dificultaba la comunicación de los habitantes de los barrios informales y periféricos con la ciudad formal. Sin embargo, dichos sectores, a pesar del problema que representaban para la ciudad, eran también su principal fuente de mano de obra, por lo cual era necesario garantizar su movilidad hacia el centro de la ciudad y las zonas industriales.

Esta necesidad se hace evidente en el Decreto 492 de 1964: Por medio del cual se establece un estatuto municipal sobre el sistema de asignación, prolongación o recortes de las rutas urbanas de buses que funcionan en la ciudad de Cali. A través de este decreto la Alcaldía aprobó recorridos que atravesaban barrios aún no legalizados y los conectaban con la ciudad formal. El decreto no creó nuevas rutas, sino que legisló sobre recorridos y empresas que venían funcionando desde la década de 1940 (Vinasco, 2017, p. 49).

El documento evidencia que la mayoría de empresas de transporte ubicaron los sitios de salida de los buses –denominados controles de despacho– en barrios surgidos de manera informal o de reciente creación, muchos aún sin legalizar; lo que muestra que, así como los habitantes de los nuevos barrios en las periferias dependían para su conexión con la ciudad de las empresas de transporte, la creación y consolidación de las empresas dependió también de la conformación de estos barrios y de su creciente población. Esta relación les permitía captar un gran número de usuarios, teniendo en cuenta que la mayor demanda del servicio de buses se encontraba precisamente en los nuevos barrios populares conformados por obreros y desempleados que buscaban conectarse diariamente con la ciudad formal.

En la década de 1970 se inició la ocupación informal de una amplia zona ubicada en el oriente de la ciudad, que corresponde hoy a las comunas 13, 14 y 15, sector conocido como el Distrito de Aguablanca. Ello se dio a través de una acelerada venta de lotes sin servicios a través de urbanizadores clandestinos y terratenientes interesados en obtener ganancias, además de varias tomas populares de lotes, aunque los terrenos no eran aptos para urbanizar. Asimismo, en el mismo sector y a través del programa de lotes con servicios, el Instituto de Vivienda de Cali (Invicali¹) localizó algunos proyectos de vivienda, aunque del programa sólo fueron entregados los lotes, pues el sector carecía de servicios públicos (Mosquera, 1984, p. 13).

En 1969 se creó la Oficina de Planeación Municipal, que pretendía crear planes de desarrollo que no se limitaran al diseño físico de la ciudad, incluyendo aspectos de desarrollo social, económico y urbano. El nuevo modelo se sintonizaba con las políticas de desarrollo planteadas desde el Gobierno Nacional que fortalecieron el papel de la planeación en los aspectos sociales y económicos, a partir de la reforma constitucional de 1968 (Vásquez, 2001, p. 284). Las nuevas ideas de planeación se vieron impulsadas, además, por la designación de Cali como sede de los VI Juegos Panamericanos de 1971, lo que implicaba adecuar la infraestructura de la ciudad para el evento deportivo.

Así se inició la formulación del primer plan de desarrollo de la ciudad, denominado *Plan General de Desarrollo de Cali y su Área Metropolitana 1970-1985-2000*. Las expectativas puestas en el Plan y la situación de segregación de la ciudad se evidencian en el prólogo realizado por el alcalde del momento, Carlos Holguín Sardi:

El crecimiento extraordinario, explosivo y analítico a que se vio la ciudad sometida durante los últimos lustros corrió aparejado de una especie de indolencia o derrotismo de nuestras gentes para afrontar el desafío que ese mismo crecimiento representaba. De ahí surgió no una ciudad, sino, como lo hemos dicho muchas veces durante estos meses, dos ciudades casi irreconciliablemente desunidas, desconocidas la una para la otra, manifestación trepidante

1 Institución creada en 1966 por el Concejo municipal, cuyo propósito era crear proyectos integrales de vivienda que permitieran erradicar tugurios, rehabilitar zonas deprimidas y legalizar asentamientos informales.



de un déficit acumulado de soluciones y servicios y de un superávit creciente de esperanzas. Hay entre las dos ciudades un rasgo común: su ambición de progreso, su decisión de triunfo. Él ha sido espoliado con el pretexto de los compromisos internacionales que la ciudad debe cumplir en el año de 1971. En esta coyuntura histórica la aparición del Plan General de Desarrollo es afortunada y necesaria. (1971, p. s.p.)

Una de las problemáticas que según el Plan General de Desarrollo –PGD– afrontaba la ciudad, debido a su forma de crecimiento urbano, era el de los *flujos encontrados de desarrollo urbano*, uno de características centrípetas o centralismo físico-funcional y otro centrífugo o de expansión urbana. El flujo centrípeto era causado por la ubicación de la mayoría de servicios y lugares de trabajo en el centro de la ciudad, pues a pesar de su crecimiento, Cali seguía funcionando con un modelo antiguo, en el cual todas las vías municipales convergían en el centro. El flujo centrífugo era el generado por el crecimiento incontrolado de la ciudad desde la década de, que había llevado a la obsolescencia de sus servicios comunales y de su infraestructura. Estas dos situaciones significaban el aumento en los problemas de movilidad que sufrían los ciudadanos (PGD, 1971, pp. 15-16).

Sobre el transporte en modalidad de buses, el PGD indicaba una alta dependencia de la ciudad hacia este servicio debido al bajo nivel de ingresos de la mayoría de ciudadanos. Los datos recopilados en el PGD evidenciaron una estrecha relación *no pavimento-bajos ingresos*, pues los sectores que representaban los menores ingresos económicos, eran precisamente los que carecían casi por completo de vías pavimentadas.

El Plan concluía que la operación de los buses veía encarecidos sus costos debido al mal estado de las vías que incrementaba los tiempos de viaje y deterioraba los vehículos. Señalaba también que las rutas carecían de lógica, con recorridos muy extensos sin razón de serlo, desgastando innecesariamente los vehículos. También sobrecargaban algunas vías, como el caso de la Calle 15 (centro de la ciudad) por la cual transitaban 25 de las 27 rutas existentes en 1969. Estas afirmaciones del PGD desconocían el sentido que las rutas tenían para los transportadores; lo que para los expertos en transporte representaba un sin sentido, para los transportadores (conductores y dueños de empresas) representaba la oportunidad de transportar el mayor número de pasajeros, obteniendo la mayor ganancia posible en cada recorrido, sin importar las preocupaciones que el PGD planteaba. La falta de lógica institucional era, en realidad, la lógica económica de las empresas de transporte.

Algunas de las recomendaciones del PGD para mejorar el funcionamiento de los buses fueron: tratar de establecer rutas con recorridos directos, impedir que los buses entraran al centro de la ciudad, establecer paraderos para que los buses no se detuvieran en cualquier lugar; aunque no precisaba cuáles eran las estrategias para la organización del transporte, por lo cual terminó siendo más analítico que propositivo. Para Bonilla (2012), a partir del PGD se hizo más evidente “el divorcio entre el andar urbanístico y la generalidad de los planes (de desarrollo)” en Cali.

El Plan también asumió que para 1985, el nivel de viajes diarios por persona dentro de la ciudad se mantendría en un promedio de 1,6. Aunque la población aumentaría y las distancias también, los viajes al centro de la ciudad se reducirían, debido a la ubicación de áreas comerciales e industriales en zonas próximas a las áreas residenciales. Además, afirmaba que no habría un gran incremento de vehículos particulares *per cápita*; por el contrario, aumentarían

las vías pavimentadas y las mejoras en la red vial, lo que optimizaría el sistema de transporte público haciendo más eficientes y convenientes sus rutas.

Aunque el PGD esbozó la construcción de un sistema de Tren Metropolitano que conectaría los municipios de Jamundí, Yumbo y Palmira con Cali, advertía que su construcción aún no era necesaria, “La ciudad de Cali no precisará de una solución masiva en el transporte colectivo hasta después del periodo 1980-1985 cuando la población sobrepase los 2.000.000 de habitantes” (1971, p. 224).

El único proyecto del PGD llevado a cabo fue el Plan Vial, plan de infraestructura favorecido por el Concejo y el Gobierno nacional, debido a la pronta realización de los Juegos Panamericanos. Las obras realizadas, aunque provocaron transformaciones urbanas importantes, sólo se limitaron al aspecto físico de la ciudad; por lo cual la pretensión de convertir el PGD en instrumento de políticas públicas no tuvo éxito. La promesa del alcalde Carlos Holguín, de disminuir la brecha entre las zonas periféricas surgidas informalmente y la ciudad formal, no se cumplió; por el contrario, la división establecida con la nueva Autopista Sur-oriental (ver mapa 1), materializó la división socio-económica entre el oriente y el resto de la ciudad y terminó por consolidar un modelo de distribución del espacio urbano denominado *las dos ciudades*: “la de los integrados y la de los excluidos en términos socio-espaciales” (Vásquez, 2001, p. 275). Es en esta división socio-espacial donde tomó mayor relevancia el transporte público, como mecanismo mediante el cual las *dos ciudades* se conectaban e interrelacionaban.

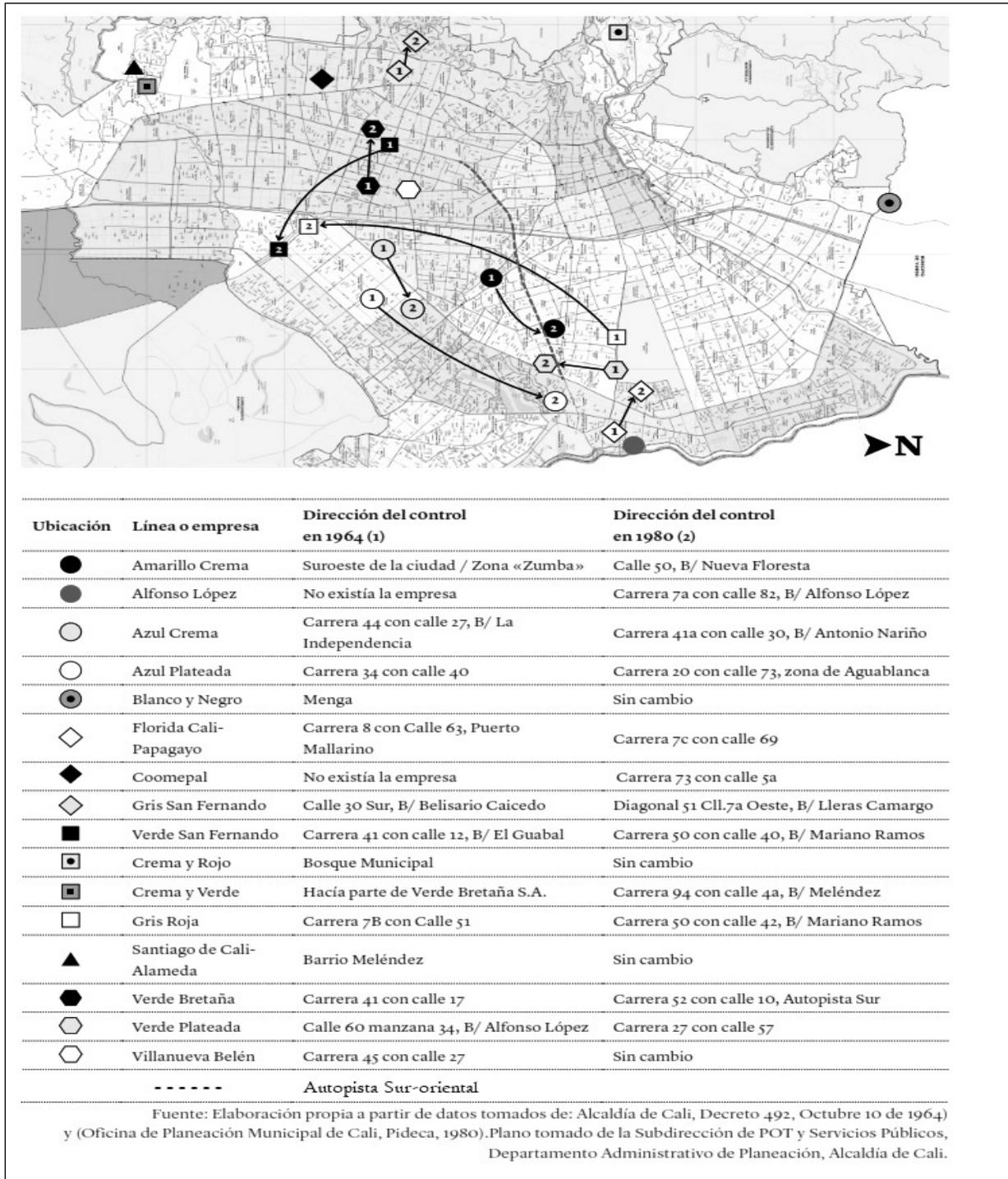
Diagnósticos sobre el transporte: muchos debates y pocas soluciones

A partir de la década de 1970, el transporte público colectivo en el país estuvo marcado por la creación, por parte del Gobierno nacional, del subsidio al transporte urbano a través del Decreto 1277 de 1971, medida que definió en gran parte la actuación de las empresas de transporte y su relación con el Estado. El subsidio se pagaba por cada vehículo en funcionamiento y tenía como finalidad, en un principio, cubrir el sobre costo de la gasolina para que este valor no fuera trasladado a los usuarios en aumentos del pasaje.

La justificación para crear el subsidio era que, al hacer la relación entre los costos de operación de las empresas y el valor en el que se mantenía el pasaje, el negocio generaba pérdidas. Por lo cual, para no trasladar todo el aumento al usuario, el gobierno compensaba con el subsidio una parte del valor del pasaje. Éste se pagaba directamente a las empresas por cada vehículo afiliado de acuerdo con sus días de servicio en el mes: de 1 a 10 días no había derecho a subsidio; de 11 a 20 días se pagaba el 50% del subsidio y de 21 a 30 días se pagaba el 100% del subsidio (Presidencia de Colombia, Decreto 272 de 1972). Por día de servicio se entendía la realización de mínimo tres recorridos completos de una ruta asignada. Para el cobro, el gobierno suministraba un formulario que debía ser llenado por la empresa de transporte de acuerdo con las planillas de control y despacho de los vehículos. Modalidad que generó polémica ya que se hablaba de planillas alteradas, al marcar recorridos que los buses no realizaban. Otra modalidad era la circulación del bus sin importar la poca afluencia de pasajeros; aunque no se percibieran ganancias en el recorrido, el dueño del vehículo y la empresa salvaban el cobro del subsidio.



Mapa 1. Cambios en la ubicación de empresas de transporte (controles) entre 1964 y 1980



Además del subsidio para evitar grandes aumentos en los pasajes, el gobierno nacional buscó regular la operación de las empresas de transporte público mediante la creación de Instituto Nacional de Transporte (Intra) en 1968, como entidad ejecutora de las políticas nacionales en materia de transporte. Dos años después, mediante el Decreto Nacional 1393 de 1970, se autorizó al Intra para organizar y asesorar las empresas de transporte, asignar, modificar y cancelar rutas y fijar las tarifas del servicio. A partir de allí se crearon sedes regionales del Intra, incluida la regional Valle del Cauca ubicada en Cali.

Una de las primeras recomendaciones hechas por el Intra para Cali, fue la creación de una Secretaría de Tránsito, llevada a cabo por el Concejo mediante Acuerdo 19 de 1972. Las razones expuestas para su creación eran el dualismo de funciones que se presentaba entre las Direcciones Departamental y Municipal de Tránsito; funciones que ahora, se esperaba, fueran concentradas en la nueva entidad.

Otra de las tareas realizadas por el Intra, fue la publicación en 1973 del *Estudio de Reestructuración de Rutas Urbanas* para Cali, en el que se realizó un inventario del sistema de transporte público, estableciendo cuáles eran los recorridos que realizaban los buses en cada una de las 32 rutas existentes en 1972, las condiciones de las vías, tiempos de recorrido y formas de operación de las empresas; con el fin de hacer las recomendaciones necesarias para mejorar el sistema de transporte público en la ciudad.

El análisis evidenció una diferencia entre las rutas autorizadas y las recorridas, principalmente en los barrios populares. Esta práctica obedecía, según el informe, no a la búsqueda de calles pavimentadas sino a la búsqueda de pasajeros cerca a sus domicilios, lo que hacía que los buses realizaran muchas vueltas por un mismo sitio. Asimismo, la tendencia de los buses era pasar lo más cerca posible al centro, para dejar al usuario muy cerca de su destino; prácticas que se debían modificar para agilizar el transporte (1973, p. 55). Además, el tiempo que perdían algunas rutas en los barrios populares, buscaba ser compensado con su recorrido por vías principales; recorridos que, en gran parte, no estaban autorizados, pero obedecían a un sentido lógico de agilización del transporte (Intra, 1973, p. 10).

Estas tendencias en los recorridos permiten evidenciar una alta operación de los buses por fuera de las rutas aprobadas, con lo cual se puede afirmar que, aunque las empresas y rutas estaban legalmente constituidas, en la práctica actuaban en un alto porcentaje por fuera de lo que las autoridades de tránsito les permitían; buscando incrementar sus ganancias. Estas formas de operar favorecían la práctica de los usuarios de elegir las rutas que los recogieran y dejaran más cerca de sus lugares de origen y destino, con lo cual las empresas de transporte, que operaban bajo una lógica de mercado, desestimulaban la aceptación de los ciudadanos hacia medidas como la peatonalización del centro o la instalación de paraderos exclusivos que evitaran a los buses detenerse constantemente en busca de pasajeros.

Otra de las observaciones hechas por el informe era la necesidad de adecuar las vías para evitar los recorridos "tortuosos" y agilizar los tiempos, principalmente en el sector oriental, donde se ubicaba gran parte de los barrios populares surgidos de manera informal. A pesar de la dificultad en las vías, se señalaba que la ciudad estaba servida adecuadamente en todas sus zonas por el servicio de buses. Las rutas que tenían el menor porcentaje de recorrido por vías pavimentadas, eran las que ubicaron sus controles en la zona oriental, lo que muestra que el pavimento no era un factor de decisión a la hora de establecer el recorrido de una ruta. Por el



contrario, si tenemos en cuenta la relación *no pavimento-bajos ingresos* establecida en el PGD y la dependencia de los sectores populares hacia este servicio, la precariedad de algunas zonas podía significar el éxito de algunas rutas al tener mayor oportunidad de captar usuarios. Prueba de ello es que, como se aprecia en el mapa 1, la mayoría de empresas ubicaron sus terminales (controles) en las zonas periféricas de la ciudad. Para 1980 varias empresas habían desplazado sus instalaciones mucho más al oriente y hacia las laderas de la ciudad, en comparación con la ubicación que tenían en 1964.

En cuanto a la estructura administrativa de las empresas de transporte, se calificaba como inadecuada y poco funcional. Según el Intra, a pesar de la desorganización financiera de las empresas, estas subsistían debido a la rentabilidad del negocio del transporte en la ciudad. Para 1972, los ciudadanos realizaban diariamente 1.200.000 viajes dentro de la ciudad, de los cuales 900.000 eran realizados en bus. La mayoría desde la zona oriental hacia el centro. A pesar de las recomendaciones y el amplio diagnóstico realizado por el Intra, la propuesta de reestructuración de rutas, que era el máximo objetivo del estudio, se desconoce, pues de los cinco informes que componían el estudio, solo se conservan cuatro en la actualidad.

En un documento de 1978 realizado por la Secretaría de Tránsito denominado *Evaluación transporte público urbano en Cali* se evidencia que entre la realización del estudio del Intra y este nuevo informe, la situación del transporte público no tuvo cambios significativos. El nuevo estudio era muchos más crítico respecto a la operación de las empresas y el papel que cumplía el Intra. El dualismo de funciones que había expuesto el Intra en su momento para crear la Secretaría de Tránsito, era ahora manifestado por la misma Secretaría (1978, p. 32). Señala el texto que a pesar de las funciones que el Estatuto Nacional de Transporte había asignado al Intra, esta entidad incumplía sus funciones de organización y vigilancia; lo que obligaba a la Secretaría a cumplir funciones que no le correspondían, como era el tema de los estudios técnicos para asignación de rutas a las empresas (1978, p. 23).

Las principales conclusiones a las que llegó la Secretaría fueron que el sistema de transporte urbano se caracterizaba por “un ánimo exclusivo de lucro” sin tener en cuenta la calidad del servicio. Las rutas habían nacido sin planificación ya que las empresas, de acuerdo con el crecimiento de la ciudad, iban solicitando nuevas rutas o prolongación de las existentes. Es decir que, aunque en teoría la decisión sobre los recorridos de los buses le correspondía al Intra, en la práctica eran los directivos de las empresas de transporte quienes decidían hacia donde enviar las rutas y que, según el mismo informe, eran personas con conocimientos empíricos a las que interesaba únicamente las ganancias; decisiones que posteriormente eran aprobadas por el Intra.

Sin embargo, estos informes omitieron el tema de las formas de contratación de los conductores, como uno de los factores de deficiencia en el transporte. Los conductores obtenían sus ganancias de acuerdo con el número de pasajeros que lograban captar diariamente, lo que originó la competencia de buses por las calles de la ciudad, buscando añadir un pasajero más a la ganancia del día; problemática conocida como “la guerra del centavo” y causante de la mayoría de accidentes de buses en las vías.

Imagen 1. Buses con sobrecupo por las calles de Cali - años 70



Fuente: *Diario Occidente* (1977), Archivo del patrimonio fotográfico y filmico del Valle del Cauca (1979, 1983)

Los buses que operaban en una empresa podían ser de propiedad de la empresa, de los socios o de los afiliados; estos últimos eran personas que poseían uno o varios vehículos y que mediante un porcentaje de pago tenían derecho a que sus vehículos funcionaran en la empresa; los afiliados eran en algunos casos conductores de sus propios vehículos lo que les permitía obtener un poco más de ganancia al reducir costos de operación. Las empresas por su parte, tenían pocos vehículos de su propiedad.

Jaramillo (1985) señala que la mayoría de los conductores no eran propietarios sino asalariados; las funciones de las empresas eran mínimas y cumplían muy poco con su papel de regular el servicio; por el contrario, el beneficio que recibían al tener el control de las rutas llevó a una relación de dependencia de los propietarios de buses hacia las empresas, que permitió el cobro de rentas y la creación de mercados cautivos para los insumos de los vehículos. A esto se añadió el gran atraso de las condiciones laborales de los conductores, ya que los vínculos se establecían no con la empresa, sino entre el trabajador y el propietario del vehículo:

Sus jornadas son enormemente prolongadas, tienen muy poca estabilidad, el trabajo es muy intenso y desgastador, pues deben simultáneamente cobrar y conducir en un tráfico endemoniado, compitiendo con sus colegas por los pasajeros de los cuales depende su salario. Carecen en la práctica de prestaciones sociales como la jubilación, horas extras, no reciben ingresos cuando el vehículo se avería, y por el contrario deben realizar gratuitamente tareas de reparación y de mantenimiento. Y sin embargo... el salario global que estos conductores pueden reunir es comparativamente alto, entre dos y dos y media veces el salario mínimo. (Jaramillo, 1985, p. 288)

Por su parte, las leyes vigentes sobre contratación laboral en el país señalaban:

El contrato de trabajo verbal o escrito, de los choferes asalariados del servicio público, se entenderá celebrados con las empresas respectivas, pero para efecto de pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones, las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, serán solidariamente responsables. (Congreso de Colombia, Ley 15, 1959)

En la práctica, ni la empresa ni el dueño del vehículo asumían las responsabilidades de ley. Las ganancias superiores al promedio, hacían que los conductores prescindieran de sus derechos laborales y que se normalizaran las prácticas de contratación que favorecían las ganancias de las empresas en detrimento de la calidad de vida de los conductores. Todo ante la indiferencia de las autoridades nacionales, quienes optaron por no enfrentarse a los empresarios del transporte que adquirían cada vez mayor poder en el país. Poder que les permitía incluso, manejar abiertamente un esquema de contratación contrario al ordenado por las leyes vigentes del país, debido a que su fuerza residía en manejar un servicio imprescindible para los ciudadanos. Una nota publicada en la Revista *Semana* en 1982 da cuenta de ello.

Cuando los dueños de los buses se ponen inquietos, las ciudades corren el riesgo de quedarse quietas. Esto es lo que hace de Conaltur –Confederación Nacional de Transporte Urbano– un gremio poderoso que gana siempre que se sienta a la mesa de negociaciones, porque antes de hablar, deja entrever su arma contundente: la posibilidad de paralizar el transporte. (Revista *Semana*, agosto 30 de 1982)

A inicios de los años ochenta el Gobierno nacional, a través del Intra, inició el desmonte progresivo de los subsidios al transporte, justificado en las irregularidades que se presentaban en su cobro y en la mala calidad del servicio. Las críticas hacia los subsidios aumentaron, debido a las continuas alzas que los transportadores exigían al Gobierno Nacional y a denuncias sobre posibles fraudes que se estaban cometiendo en su cobro.

La base del problema está en que en Colombia, como es común en toda América Latina, el transporte colectivo es un negocio privado, cuyos dueños se ponen de acuerdo con el gobierno en una premisa básica; se trata de una empresa que da pérdidas, y que debe por tanto ser subsidiada... El sistema de subsidio da lugar a irregularidades grandes. Por ejemplo, un lego en la materia se puede preguntar si es factible el caso de un dueño de bus que lo deje guardado en un garaje, le cobre al gobierno el subsidio y se ponga así una renta mensual de \$40.000 o \$60.000 sin mover un dedo. La duda se acentúa si se tiene en cuenta la total insuficiencia del sistema de control que tiene el gobierno para los recorridos, que consiste en que cada bus tiene una cartulina, que es sellada al principio y al final del recorrido en las casetas de control de las terminales. ¿Cuánto vale un sello? ¿Dos cervezas? ¿Doscientos pesos? Hay una experiencia que da una idea. Cuando Miguel Urrutia fue director de Fedesarrollo y quiso estudiar el problema de los buses, optó por una medida empírica para penetrar en ese laberinto. Hizo que la entidad, de manera camuflada, comprara un bus, le contratara un chofer y lo pusiera a prestar servicio como cualquier otro. Día a día le seguía la trayectoria al bus, hasta que éste se descompuso y se varó. Cuando el chofer vino a comunicarle la noticia añadió: "Pero no se preocupe, doctor, que la cartulina sí está viajando". (Revista *Semana*, agosto 30 de 1982)

Aunque el gobierno solicitaba que las empresas de transporte mejoraran el servicio, adquirieran mejores vehículos, disminuyeran el sobrecupo y colocaran en funcionamiento todo el parque automotor del que disponían; los transportadores insistían en que el subsidio sólo compensaba tres recorridos y el resto se trabajaba a pérdida, por lo cual para obtener ganancias los buses debían ir llenos y adquirir vehículos nuevos no era un buen negocio, ya que con los viejos se obtenía la misma ganancia. Por ello, para 1982 el Intra creó una nueva modalidad de transporte en el país: el Transporte Sin Subsidio (TSS). Con ello, las empresas cobrarían la tarifa plena que les garantizaba ganancia en todos los recorridos y el Gobierno disminuía el gasto en subsidios.

Los buses que prestarían el nuevo servicio, según la Resolución 342 de 1982, debían cumplir con las siguientes características: sólo se aceptaban vehículos modelo 1981 y posteriores, debían tener silletería de lujo, puertas más amplias, contar con un aviso frontal luminoso con las letras TSS y ser pintados de color amarillo y verde para diferenciarse claramente de los buses subsidiados, que continuarían portando los colores tradicionales de cada empresa.

Una de las características más sobresalientes de los buses de Cali eran sus colores, pues cada empresa pintó sus buses con una gama de colores que la diferenciara de las otras y, además, en la gran mayoría de los casos, el nombre de las empresas se correspondía con los colores que asignaba a sus vehículos: Amarillo Crema, Crema y Rojo, Blanco y Negro, Azul plateada, Gris roja, Papagayo, Verde plateada, etc.

Los TSS sólo podían llevar 20 personas de pie. Las empresas podían cambiar su parque automotor y remplazarlo completamente por buses que cumplieran con las nuevas características o podían seguir funcionando en las dos modalidades: TSS y subsidiado (Intra, Resolución 342 de 1982). Sin embargo, para este momento ya se dudaba de los efectos positivos de la medida, teniendo en cuenta que el desmonte de los subsidios significa principalmente el aumento en las tarifas a los usuarios:

A pesar de las distorsiones y de los malos usos a que da lugar por parte de algunos transportistas, el subsidio es la única medida viable para que los colombianos puedan ir de un lado a otro sin que les cueste más de lo que pueden pagar... El TSS es el ejemplo de lo que pasaría si prosperara el intento de desmontar este sistema: son \$7.50 más que salen del bolsillo del pasajero, mientras que lo único que cambia del bus es el color. (Revista *Semana*, agosto 30 de 1982)

Sin embargo, a su llegada a la presidencia del país en 1983, Belisario Betancur continuó el desmonte progresivo de los subsidios. Mediante Decreto 3615 de diciembre del mismo año, estableció una rebaja en los subsidios entregados a cada vehículo y lo condicionó al modelo de fabricación de los buses: a mayor antigüedad menor subsidio. Los buses más nuevos, con modelos entre 1974 y 1978 que funcionaran con sistema *diésel* recibirían mayor subsidio que los de sistema a gasolina. Los recorridos diarios que debía realizar cada bus para obtener el subsidio también se aumentaron; para Cali fueron aumentados de tres a cinco. También se anunciaba que, a partir el 1 de enero de 1984, los buses de modelos posteriores a 1978 serían retirados del programa de subsidios e ingresarían al de TSS (Presidencia de Colombia, Decreto 3615 de 1983). En noviembre de 1984 el presidente Betancur emitió el Decreto 2775 que retiraba del sistema de subsidios a los buses de modelos entre 1974 y 1977 y los incluía en el sistema TSS. Las condiciones iniciales para el cobro de tarifa plena por parte de los TSS habían



desaparecido y las mejoras en el servicio nunca llegaron. Los buses con subsidio eran escasos y las tarifas subían. Los buses verde-amarillos continuaban aumentando.

En 1986, fue aprobada en el país la elección popular de alcaldes. A partir de allí también se inició una serie de cambios en cuanto a las funciones de los municipios tendientes a la descentralización del Estado y a asignar mayor autonomía a los municipios y regiones. Una de estas medidas fue eliminar el Intra y trasladar sus funciones a las administraciones municipales (Decreto 80 de 1987), con la cual también desaparecía la entidad reguladora de los subsidios en el país.

Sin embargo, la desaparición definitiva de los subsidios no fue obra de presidentes ni de alcaldes; fue la Corte Constitucional quién puso fin al subsidio. Primero declarando inexecutable el Decreto 1277 de 1971 y el Decreto 588 de 1978, impidiendo pagar subsidios diarios por vehículo a las empresas. Los subsidios se intentaron revivir con la Ley 2ª de 1989, pero esta fue demandada señalando que el Congreso estaba decretando "gratificaciones" del poder público a particulares y que el subsidio no estaba sujeto a planes, ni era un derecho de los transportadores. La demanda fue aceptada y la Ley declarada inexecutable, con lo cual el subsidio llegó a su fin (Corte Suprema de Justicia, Sentencia 96 de 1989).

A la par con las discusiones sobre los problemas del transporte público tradicional, aparecen en la ciudad las primeras propuestas para renovarlo, como solución a los problemas que se venían acumulando desde décadas atrás. Aunque los análisis planteaban la necesidad de municipalizar el transporte, acabando con la gran cantidad de empresas que operaban con ánimo de lucro un servicio que debía ser garantizado por el Estado; las propuestas reales presentaron grandes problemas de inversión que las hicieron caer en el olvido, mientras las empresas de buses continuaban creciendo.

La primera de ellas surgió con la realización del *Plan Integral de Desarrollo de Cali y su área de influencia* (Pideca). El diagnóstico sobre la ciudad realizado para el plan, evidenció que entre el PGD y el Pideca el panorama de la ciudad no había sufrido mayor variación. Además de continuar su crecimiento incontrolado, se hacía aún más evidente el panorama de dos ciudades divididas por una autopista.

Para su análisis sobre el transporte, el Pideca, además de recopilar información en los barrios, tomó como base los trabajos realizados en la década de 1970 por el Intra y la Secretaría de Tránsito. Por ello, las cifras y datos arrojados por el Pideca, coinciden ampliamente con los diagnósticos anteriores; principalmente el realizado en 1978. En cuanto a las conclusiones, el Plan reiteraba la crítica al modelo de transporte con ánimo de lucro y la inconveniencia de las rutas establecidas.

Afirmaba que el transporte se había convertido en una pirámide en cuyos niveles inferiores se encontraban los usuarios, quienes sostenían con las tarifas a los conductores y los vehículos; los conductores por su parte sostenían, con su mala remuneración y sus largas jornadas, a los propietarios de los vehículos. Finalmente, los empresarios en la cúspide, eran sostenidos por todos los anteriores, pagando únicamente los gastos de administración de la empresa, pues del total de buses que funcionaban en la ciudad, sólo el 2,15% pertenecían a las empresas de transporte; el resto era propiedad de los socios o afiliados (Pideca, Documento 17, 1980, p. 82).

Las empresas transportadoras se encontraban atrasadas en sus métodos de administración y operación. Esto era atribuido a que los empresarios, por lo regular, tenían conocimientos empíricos sobre el manejo empresarial; ya que generalmente habían escalado posiciones en el sector luego de ser conductores o afiliados. Para el Pideca, el interés prioritario de estos dirigentes era obtener el mayor número de rutas, buscando aumentar las ganancias. Sin importar las precarias condiciones laborales de los conductores, que redundaban en un mal servicio a los ciudadanos:

- No tienen salario fijo.
- Tienen pocas prestaciones sociales.
- Su nivel cultural es bajo.
- Además de conducir, ejecutan otras labores como cobrador y mecánico.
- No tienen jornada fija de trabajo y por lo general esta, es inhumana.
- No existe la carrera de conductor, cualquier persona consigue un pase y puede manejar un vehículo público.
- No tienen bien definido el patrón. [Jefe]
- Existe la tendencia de asignar un conductor a un vehículo.
- Tienen un sistema de pago a base de centavos por pasajero transportado, altamente inconveniente.
- Son los que tienen una jornada larga más constante.
- Se les acusa de ser los únicos causales de los problemas de tráfico (Pideca, tomo 43, 1980, p. 6.18).

Las condiciones en las cuales operaban las empresas eran favorecidas por el número creciente de usuarios, debido a la tasa de crecimiento de la ciudad. Según el Plan, las continuas obras de infraestructura y servicios causaban un efecto multiplicador de la población que en su mayoría llegaba a ocupar los sectores populares e informales de la ciudad; estas zonas continuaban significando para las empresas, las mayores oportunidades de obtener rutas. La ubicación que había adquirido la mayoría de terminales, en la zona oriental, significó para sus habitantes una garantía de conexión y de inserción en las oportunidades económicas y laborales que ofrecía la ciudad formal (Aprile-Gnisset, 1992, p. 627). El caso del barrio El Retiro es muestra de ello:

Al inicio se sufrió inhumanamente, las gentes más afectadas fueron las del barrio El Retiro, porque los terrenos entregados eran lagunas, cuando llovía era el primero en inundarse, donde les tocó prácticamente hacer el relleno de todo el barrio. Se alumbraban con vela, en el primer año no había alcantarillado, eran solamente letrinas y sanitarios que se colocaron en el canal de la calle 48... En materia de transporte, no eran sino dos las empresas que prestaban el servicio (Azul Crema y Alfonso López), en muchas ocasiones el transporte quedaba suspendido por el mal estado de las vías cuando llovía. (Centro de administración local integrada, Comuna 15, 2003)



Incluso en algunas ocasiones, además del transporte, las empresas suplieron otro tipo de necesidades:

Los terrenos carecían de servicios públicos, los primeros habitantes satisfacían sus necesidades de agua potable transportándola en vasijas al hombro desde el control de la Azul Plateada, algunos hicieron de esta necesidad un negocio vendiendo los 5 galones de agua a \$20 pesos, fue entonces cuando la comunidad se unió y trajo el agua con mangueras naciendo así *las pilas comunitarias*. El transporte se hacía en camperos, los primeros buses fue de la empresa Azul Plateada (*sic*). La energía era suplida por velas. (Centro de administración local integrada, Comuna 14, 2003)

Las historias de cómo se conformaron los barrios informales evidencian la importancia de los buses en los procesos de configuración de estas zonas, contribuyendo incluso, a legitimarlas como parte de la ciudad formal.

Imagen 2. Buses transitando por el oriente de Cali. Años ochenta



Fuente: Archivo del patrimonio fotográfico y fílmico del Valle del Cauca (1986, 1990)

De otro lado, ante el panorama referido sobre el transporte colectivo de la ciudad, el Pideca optó por no proferir un plan de organización de este sector; señalando que cualquier intento sería insuficiente ante la actuación dual y descoordinada de las autoridades del transporte, cuyas decisiones se encontraban sujetas a lo que logaran negociar con los empresarios. Por ello la recomendación era buscar estrategias que permitieran al municipio ir adquiriendo progresivamente el control del sistema de transporte de la ciudad. Por último, el Pideca recomendaba iniciar estudios para la adopción de un sistema de transporte masivo, contribuyendo a los trabajos realizados por la Compañía Promotora de Transporte Masivo del Valle (Protrans) (Pideca, tomo 43, 1980, p. 6.45).

Protrans fue constituida el 5 de junio de 1979, impulsada por el Acuerdo 41 de 1978, mediante el cual el Concejo Municipal autorizó al Alcalde para crear las empresas que dieran solución a los problemas de transporte de la ciudad y su área de influencia. Un año después, para

impulsar los proyectos sobre transporte que se llevarían a cabo, el Concejo de Cali mediante Acuerdo N° 2 de 1980, destinó la vía del ferrocarril que atraviesa la ciudad de sur a norte, como área de reserva para el futuro sistema de transporte masivo que se llegara a implementar.

Por la misma época, la idea de construir un sistema masivo de transporte ya se estaba discutiendo en las ciudades de Medellín y Bogotá. En 1977 fue incluido en el Plan Metropolitano de Medellín un proyecto de tren metropolitano. En el mismo año, la ciudad de Bogotá inició los estudios para la construcción de un tren metropolitano y un año después constituyó la empresa *Metro*. La disputa por los recursos nacionales para el proyecto terminó con la llegada de un antioqueño a la presidencia del país, Belisario Betancur, que inclinó la balanza hacia Medellín (Acevedo, Salazar y Castañeda, 1993). Como señalan Ortiz y Villarreal (2016) el exacerbado regionalismo político que ha caracterizado al país, contribuyó a las pujas por los dineros públicos para infraestructura de transporte y terminó concentrando los recursos en obras locales.

A pesar de surgir en un marco local, Protrans se concibió para responder a las necesidades del transporte en el orden departamental. El documento *Términos de referencia para una propuesta técnica sobre corredores de transporte rápido masivo para Cali y su área inmediata de influencia*, realizado en 1981 por Protrans, señalaba que sus funciones eran planear, desarrollar y operar un sistema de transporte rápido masivo que uniera a Cali con los municipios vecinos y se proyectara hacia otras regiones, utilizando la ya existente vía del Ferrocarril del Pacífico. Mediante este documento, la entidad definió las bases para el concurso de méritos que adelantaría, con el fin de seleccionar una propuesta técnico-económica de corredores de transporte masivo para conectar, en un primer momento, a Cali y Palmira.

Dos años después, en 1983, Protrans publicó un nuevo documento: *Estudio de posibles soluciones para el transporte público masivo en el área del valle geográfico del Río Cauca*, realizado con la firma italiana Ansaldo Trasporti S.P.A en el marco del Acuerdo de cooperación técnica internacional entre Colombia e Italia, que permitió el aporte financiero del Ministerio de Relaciones Exteriores del país europeo al proyecto (Cancillería de Colombia, 1971).

Este nuevo estudio buscaba soluciones para el transporte de carga y pasajeros, dando especial importancia a la conexión entre Cali y su salida al mar Pacífico a través de Buenaventura. El transporte de carga fue priorizado y luego se pasaría a implementar el de pasajeros; pero lo que se buscaba era integrar las dos modalidades en un solo sistema de transporte. Protrans buscaba utilizar la red ferroviaria ya existente en el departamento y la ciudad para minimizar los costos de inversión.

Con la ayuda técnica y económica de la firma italiana, Protrans desarrolló cuatro propuestas de intervención de la red ferroviaria: intervención mínima, rehabilitación en unos puntos y nueva construcción en otros, rehabilitación integral de toda la vía o reconstrucción de toda la red (1983, pp. 2-3). El análisis final concluyó que ninguna de las alternativas arrojaba resultados económicos aceptables; por ello la decisión se veía orientada hacia una inversión de "costo mínimo", que justificara económicamente el funcionamiento del ferrocarril, de bajo costo energético, estratégica para el transporte pesado del país y susceptible de ser utilizada para el transporte de pasajeros.

Finalmente se decidió rehabilitar el tramo Cali-Buenaventura para transporte exclusivamente de carga, procurando las mínimas inversiones, y habilitar el tramo Cali-Palmira para el



transporte de carga y pasajeros. Este último tramo contemplaba la duplicación de la vía férrea, pero se haría paulatinamente de acuerdo con la demanda que se fuera generando, postergando las obras más costosas para después del año 2000. El análisis costo-beneficio fue el que señaló la priorización del transporte de carga, por encima del de pasajeros, al considerar que este representaba rentabilidad económica, mientras que el de pasajeros tenía un carácter esencialmente social y territorial.

Aunque Protrans fue creado para buscar soluciones de transporte para la población y principalmente para la de menos recursos, no logró armonizar los intereses económicos con las necesidades de la población, por lo cual, para ser viable, el nuevo proyecto debía continuar funcionando, al igual que las empresas de transporte público, bajo la lógica de la rentabilidad económica.

Sin embargo, el proyecto de transporte masivo nunca se realizó, se desconoce que ocurrió con la Compañía, que labores desarrolló en años posteriores y por qué sus propuestas no tuvieron mayor repercusión en la ciudad y en el departamento. Así mismo se desconoce las razones que llevaron a su desaparición. Los dos informes mencionados constituyen los únicos documentos que se encontraron sobre Protrans.

Aunque todas estas cuestiones parezcan propias del ámbito local y regional; es ingenuo desconocer que el poco éxito de Protrans, estuvo también relacionado con las decisiones tomadas sobre el transporte para otras ciudades del país y con los proyectos que sí se llevaron a cabo. La precariedad de los proyectos de infraestructura en el país y la conformación de varios centros urbanos de importancia, llevó a una competencia por los recursos, en la cual Cali no salió muy bien librada.

Que vuelva el color

A partir de la promulgación de la Constitución de 1991, la planeación pasó a ser considerada como un proceso participativo en el cual debían estar involucrados todos los actores sociales; por lo cual los planes ya no serían realizados exclusivamente por las instituciones locales o regionales de planeación, sino que debían pasar por un proceso de socialización y aprobación en diferentes instancias para ser llevados a cabo, con lo cual los planes de desarrollo como habían sido concebidos entre las décadas del setenta y ochenta desaparecieron, y a partir de 1997 se convirtieron en Planes de Ordenamiento Territorial.

Durante la década de 1980, con la entrada paulatina de buses a la modalidad Transporte Sin Subsidio –TSS–, las empresas caleñas fueron unificando el color de los buses que se iban incluyendo en esta modalidad. Como ya se ha mencionado, los buses TSS debían ser pintados de verde y amarillo. Aunque según lo ordenado por el Intra, estos debían tener otras especificaciones físicas y un modo de operación distinta; en la práctica por lo único que terminaron diferenciándose de los buses subsidiados fue por el color, debido a la inclusión al sistema TSS de modelos antiguos.

A inicios de los noventa, cuando desapareció el subsidio, la mayoría de buses de la ciudad habían adquirido los colores del TSS. Por ello, mediante el Decreto 08 de 1993, el alcalde Rodrigo Guerrero ordenó a las empresas adquirir nuevamente para sus vehículos los colores que habían sido tradicionales hasta la década del setenta: “Con el objeto de que los usuarios dis-

pongan de una facilidad visual para distinguir y escoger el servicio deseado sin someterse a las traumáticas confusiones generadas por la uniformidad en los colores distintivos existentes”.

Para adoptar la medida, las empresas tenían un plazo de 18 meses; sin embargo, tres meses después y a solicitud de los empresarios, el plazo fue ampliado a cinco años contados a partir del 8 de enero del mismo año (Decreto 576 de 1993). Luego del vencimiento del plazo de cinco años, en 1998, los empresarios solicitaron al alcalde Ricardo Cobo un nuevo plazo de seis meses para cumplir la disposición. Plazo que, como era costumbre con las solicitudes de los empresarios, fue aceptado y aprobado mediante Decreto 614 de 1998.

El asunto del cambio en los colores de los buses, es sólo un ejemplo más del poder que llegaron a adquirir los empresarios en las decisiones sobre transporte que se tomaban en la ciudad. Las modificaciones y propuestas en el funcionamiento del transporte público e incluso en el tránsito general de la ciudad, en gran parte debían su éxito o fracaso a la receptividad que tuvieran de parte de este gremio. Para una síntesis de las acciones llevadas a cabo por el gobierno nacional y local por periodos y número de empresas ver el anexo.

Imagen 3. Dos buses de la empresa Gris San Fernando: A la derecha con colores de TSS y a la izquierda con colores tradicionales de la empresa



Fuente: Archivo del patrimonio fotográfico y fílmico del Valle del Cauca (1993, 2000)

Conclusiones

Este documento ha pretendido esbozar algunas de las problemáticas surgidas de la relación entre el transporte público, las instituciones estatales y la ciudadanía caleña entre las décadas del setenta y el noventa del siglo xx, buscando, además, evidenciar la forma en que estos tres sectores se relacionaron y contribuyeron, de diversas maneras, al crecimiento y desarrollo de la ciudad.

Las políticas locales se analizaron a partir de los planes de desarrollo (PGD y Pideca) formulados para Cali, que a pesar de incluir elementos, no sólo de crecimiento físico sino también

socio-económicos, no lograron mayor impacto en las formas de urbanización de la ciudad, la cual creció con un gran componente de informalidad y a través de formas precarias de construcción y financiadas por las familias que requerían una vivienda, en sectores no aptos para urbanizar. Los planes de desarrollo sólo impactaron la ciudad a través de algunas obras de infraestructura, dejando de lado la reducción de la desigualdad social que era expuesta como uno de sus grandes propósitos.

Las urbanización informal creció en relación estrecha con el desarrollo del transporte público, cuyas empresas –que operaban bajo una lógica de lucro económico– eran uno de los primeros servicios públicos que llegaba a los barrios marginados de reciente creación, convirtiéndose en la garantía de conexión de sus habitantes con la ciudad formal y las oportunidades laborales.

El aumento constante de empresas de transporte, favorecido por el crecimiento de la ciudad y las propuestas insuficientes del gobierno local y nacional para organizar el servicio, contribuyeron a mantener un servicio basado en el interés económico de los empresarios, la necesidad de movilidad de los ciudadanos y las precarias condiciones laborales de los conductores. Tal es el caso del subsidio al transporte que, en vez de contribuir a la calidad del servicio, terminó siendo utilizado por algunos transportadores para percibir mayores recursos económicos.

Aunque se crearon instituciones como el Intra, la Secretaría de Tránsito o Protrans, y se publicaron documentos tendientes a organizar el sector del transporte público, estas iniciativas se quedaron en un nivel diagnóstico, sin propuestas reales de organización y cambios en el servicio de movilidad para la ciudad. Por ello, fueron los empresarios en busca de beneficios económicos y los ciudadanos, con sus necesidades, los que terminaron por trazar los recorridos de los buses, hacía lugares donde en algunas ocasiones aún no existían vías. En esta continua expansión de la ciudad y de los recorridos del transporte público, también fueron los conductores en sus buses partícipes de la configuración de la ciudad y sus dinámicas urbanas. A pesar de las críticas constantes y de la mala calidad del servicio, los transportadores lograron responder a las necesidades de movilidad de los ciudadanos y cumplieron un papel importante en la expansión urbana, al ser facilitadores de la conexión entre los barrios informales y la ciudad formal.

Los problemas que generó el sostenimiento de un único modelo de transporte público colectivo y su operación en manos de sectores privados a lo largo del siglo xx, llevaron a una dependencia de la ciudadanía hacia los empresarios del transporte como garantes de la movilidad de la ciudad, a pesar de ser un servicio que debía ser garantizado por el Estado.

Referencias

- Acevedo, J., Salazar, C. y Castañeda, W. (1993). *El metro de Medellín: una ilusión costeadada por todos los colombianos*. Bogotá: Fonade.
- Aprile-Gnisset, J. (1992). *La ciudad colombiana: siglo XIX y siglo XX*. Bogotá: Banco Popular.
- Bonilla, R. (2012). Modelos urbanísticos de Cali en el siglo XX: una visión desde la morfología urbana. En G. Loaiza. *Historia de Cali siglo XX*, t. I: Espacio urbano. Cali: Universidad del Valle.

- Cifuentes, I. (1986). *Legislación del transporte terrestre automotor. Normas vigentes*. Bogotá: Editorial Presencia.
- Jaramillo, S. (1985). El transporte colectivo en Bogotá: los límites de la informalidad. En *Transporte y servicios urbanos en América Latina: Actas del Taller de Investigación*, t. I. Quito: Inrets.
- Mosquera, G. (1984). *Morfología, desarrollo y autoconstrucción en Cali: Algunos apartes de la investigación*. Cali: Universidad del Valle.
- Ortiz, D. y Villarreal, S. (2016). Transporte y mercado interno en Colombia: una contribución a un debate hasta ahora desconocido, 1928-1950. *tiempo&economía*, 3(1), 83-107.
- Ruíz, A. (2014). *Espacio y poblamiento en la ladera sur occidental de Cali: sector Siloé, décadas de 1910 a 2010*. Cali: Universidad del Valle.
- Vásquez, É. (1980). Ensayos sobre la historia del desarrollo urbano en Cali. *Historia y Espacio*, 5, 8-63.
- Vásquez, É. (2001). *Historia de Cali en el siglo 20: Sociedad, economía, cultura y espacio*. Cali: Artes Gráficas del Valle.
- Vinasco, D. (2017). Transporte público en Cali: aspectos generales de su configuración en el siglo XX. *Revista CS*, 21, 41-67.

Documentos institucionales

- Centro de administración local integrada, Comuna 14. (2003). *Plan de desarrollo estratégico Comuna 15*. Cali: Departamento Administrativo de Planeación-Alcaldía de Cali.
- Centro de administración local integrada, Comuna 14. (2003). *Plan de desarrollo estratégico Comuna 15*. Cali: Departamento Administrativo de Planeación-Alcaldía de Cali.
- Intra. (1973). *Reestructuración rutas urbanas*. Cali: Instituto Nacional del transporte-Regional Valle del Cauca.
- Oficina de Planeación Municipal de Cali. (1971). *Plan general de desarrollo de Cali y su área metropolitana 1970-1985-2000*. Cali: Oficina de Planeación municipal-Alcaldía de Cali.
- Oficina de Planeación Municipal de Cali. (1980). *Plan Integral de desarrollo de Cali y su área de influencia*. Documento 17: Situación del transporte. Cali: Alcaldía de Cali.
- Secretaría de tránsito y transporte municipal de Cali. (1978). *Evaluación transporte público urbano en Cali*. Cali: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal-Alcaldía de Cali.
- Protrans. (1981). *Términos de referencia para una propuesta técnica sobre: Corredores de transporte rápido masivo para Cali y su área inmediata de influencia*. Cali: Protrans.
- Protrans y Ansaldo Transporti S.P.A. (1983). *Estudio de posibles soluciones para el transporte público masivo en el área del Valle geográfico del Río Cauca*, t. V, Memorias. Cali: Protrans.

Archivos consultados

Archivo Histórico de Cali. Fondo Alcaldía.



En línea

Archivo de acuerdos del Concejo municipal de Cali. <<http://www.concejodecali.gov.co/Documentos/Acuerdos>>

Archivo de decretos Alcaldía de Cali. <<ftp://ftp.cali.gov.co/DECRETOS/>>

Archivo de decretos Presidencia de Colombia. <<ftp://ftp.camara.gov.co/camara/basedoc/decreto/>>

Archivo de sentencias de la Corte Suprema de Justicia de Colombia. <ftp://ftp.camara.gov.co/camara/basedoc/csj_nf/sp/>

Archivo del patrimonio fotográfico y filmico del Valle del Cauca. <http://bibliotecadigital.icesi.edu.co/biblioteca_digital/handle/10906/5698>

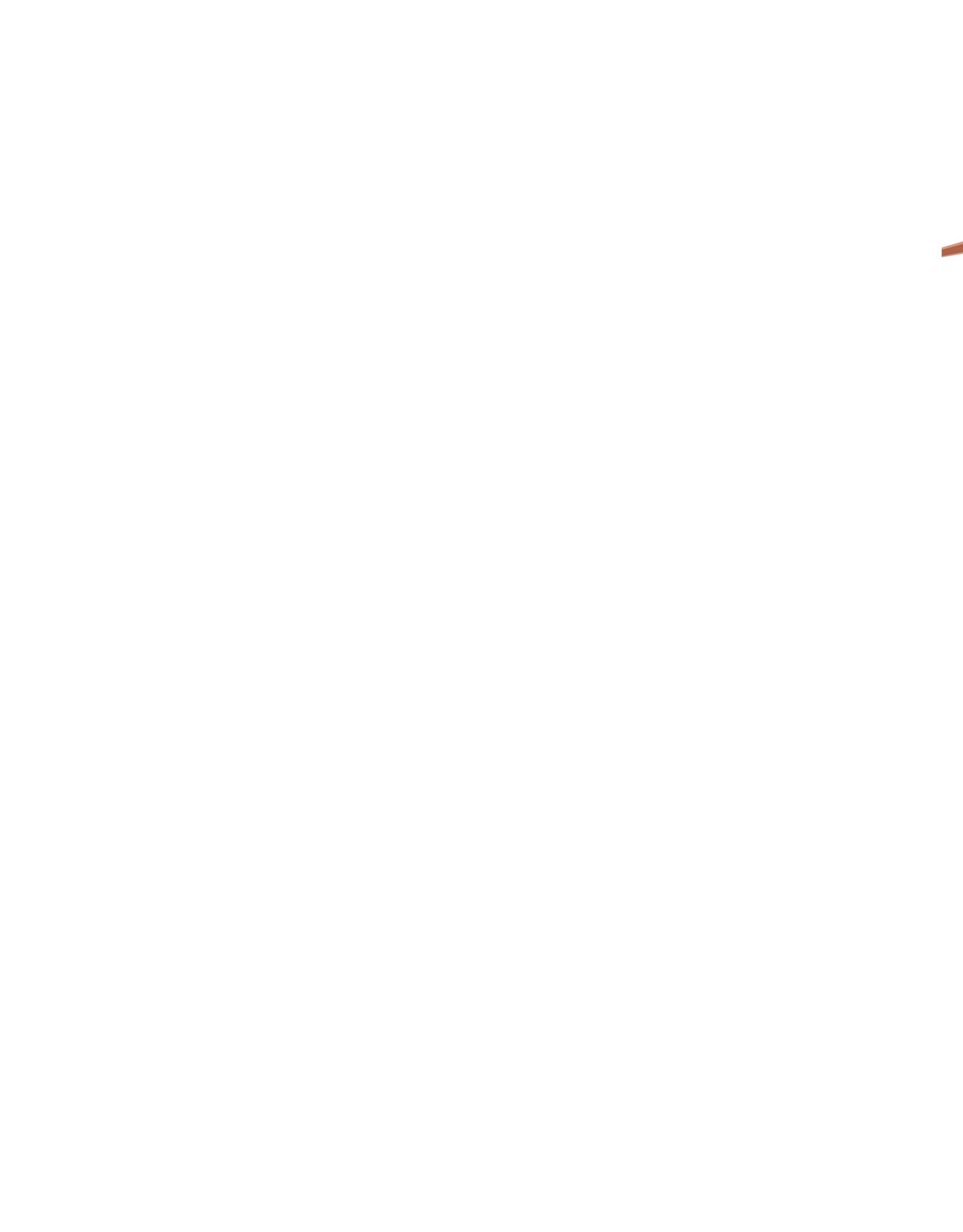
Biblioteca virtual de tratados del Ministerio de relaciones exteriores de Colombia. <<http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/SitePages/Menu.aspx>>

Centro de documentación Instituto de desarrollo urbano de Bogotá. <http://webidu.idu.gov.co:9090/pmb/opac_css/index.php?lvl=index>

Anexo

Acciones llevadas a cabo por el gobierno nacional y local por periodos y número de empresas y rutas de buses				
Actores	Sector	Década de 1970	Década de 1980	Inicios década de 1990
Gobierno Nacional	Planeación	Institucionalización de los planes de desarrollo a nivel nacional regional y local. Además del crecimiento físico, se incluyeron componentes socio-económicos		Nueva reforma a los planes de desarrollo
	Transporte	Creación del Intra	Creación de Transporte sin subsidio e inicio de desmonte progresivo de subsidios al transporte público	Eliminación del Intra
		Creación de subsidio al transporte		Desaparición del subsidio al transporte
Gobierno Local	Planeación	Creación Oficina de Planeación Municipal	Plan integral de Desarrollo de Cali (Pideca)	Planes de desarrollo a largo plazo reemplazados por planes correspondientes a cada periodo de alcaldía
		Plan General de Desarrollo de Cali (PGD)		
	Transporte	Creación Secretaría de tránsito	Creación de Protrans y formulación de proyecto de Tren Metropolitano	El manejo del transporte público pasa totalmente a manos del gobierno local
Empresas de transporte	Número de empresas	16	16	23
	Número de rutas de buses	33	44	124





Una aproximación a la estructura productiva de Entre Ríos en la década de 1930

An approximation to the productive structure of Entre Rios in the 1930

José Antonio Mateo

Doctor en Historia de la Universitat Pompeu Fabra
Profesor de la Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina
<https://orcid.org/0000-0001-6599-5684>
jamateo@fceco.uner.edu.ar

Maximiliano Camarda

Doctor en Historia de la Universidad Nacional de la Plata, Argentina
Profesor de la Universidad Nacional de Entre Ríos, Argentina
<https://orcid.org/0000-0002-6196-4757>
maximilianocamarda@hotmail.com

Leandro Rodríguez

Contador Público y Doctorando en Ciencias Sociales
de la Universidad Nacional de Entre Ríos
Secretario de investigación de la Facultad de Ciencias Económicas
de la Universidad Nacional de Entre Ríos, Argentina
leandrorodriguez@fceco.uner.edu.ar

Fecha de recepción: 9 de noviembre del 2017

Fecha de aceptación: 23 de mayo de 2018

Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: Mateo, J.A., Camarda, M. y Rodríguez, L. (2018).
Una aproximación a la estructura productiva de Entre Ríos en la década de 1930.
tiempo&economía, 5(2), 179-208, doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1251>

RESUMEN

La depresión económica de los años treinta afectó con particular virulencia el agro de la pampa argentina. Para esa época el gobierno realizó el Censo Agropecuario Nacional en 1937. Este trabajo es una exploración de la estructura productiva de la provincia de Entre Ríos y sus



formas de comercialización a partir del censo como fuente principal. Con ese fin se profundizará en los tamaños de las unidades productivas de cada uno de los departamentos, la mayoría de las producciones y la distancia a los puertos ferroviarios y caminos de salida. Finalmente se cruzará esa información con la dinámica comercial de los puertos entrerrianos.

Palabras clave: Entre Ríos, estructura productiva, Censo agropecuario 1937, circulación de mercancías, Argentina, historia económica

Códigos JEL: N16, O13, R11, R40

ABSTRACT

The decade of 1930 was marked by the economic depression that affected with particular virulence the Pampas agricultural. In this context, the conservatives that intervened the government developed the National Agricultural Census in 1937. This work is an exploration of the productive structure of Entre Ríos and its forms of commercialization based on the use of the census as the main source. To this end, the sizes of the productive units of each of the departments, the majority of the productions and their distance to the rail ports and exit roads will be studied in depth. Finally, this information will be crossed with the commercial dynamics of the ports of Entre Ríos. In sum, this work will seek to obtain a detailed image of agricultural production with the aim of problematizing about the consequences of the 1930 crisis in this territory.

Keywords: Entre Ríos, productive structure, Agricultural census 1937, movement of goods, Argentina, economic history

JEL Codes: N16, O13, R11, R40

Introducción

La década de 1930 estuvo marcada por la depresión económica que afectó con particular virulencia el agro pampeano. En este contexto, conservadores que intervinieron el gobierno desarrollaron cinco grandes censos: el Censo Nacional de Desocupados en 1932, el Censo Industrial en 1935, el Censo del Ministerio de Hacienda y el Hipotecario Nacional en 1936, y el Censo Agropecuario Nacional en 1937. Este último censo estuvo dirigido por la Dirección de Economía Rural y Estadística (DERE), dependiente del Ministerio de Agricultura y de la Dirección General de Estadística de la Nación del Ministerio de Hacienda. Además, contó con la participación de un gran número de asociaciones, cámaras, centros, confederaciones y cooperativas (González, 2014). Este trabajo es una primera exploración de la estructura productiva de Entre Ríos y sus formas de comercialización a partir de la utilización del censo como fuente principal. Con ese fin se profundizará en los tamaños de las unidades productivas de cada uno de los departamentos, la mayoría de las producciones y la distancia de las mismas a los puertos ferroviarios y caminos de salida. En suma, en este trabajo se buscará obtener una imagen detallada de la producción agropecuaria con el objetivo de problematizar sobre las consecuencias de la crisis de 1930 en este territorio y establecer la proximidad del proceso con el contexto nacional.

Tomaremos el censo de 1937 como fuente principal para el análisis porque interpretamos que por la densidad informativa que contiene es un óptimo punto de partida para analizar la estructura económica entrerriana. No hallamos trabajos recientes vinculados al análisis de la estructura entrerriana con los cuales dialogar, lo que encontramos son investigaciones realizadas por actores del periodo (Reula, 1971) y trabajos que buscan profundizar en algunos aspectos específicos del período (Mathieu et al., 2017 y Biasizo, 2015).

La provincia de Entre Ríos

La provincia de Entre Ríos, junto a las de Corrientes y Misiones, conforman la llamada “Mesopotamia argentina”, una región con características insulares dentro del territorio, enmarcada al oeste por el Río Paraná y al este por el Río Uruguay. Entre Ríos presenta una cualidad similar dentro de la Mesopotamia ya que sus límites también son hídricos. Los ríos Mocoretá y Gayquiraró unidos por el arroyo Las Tunas son su límite norte con la provincia de Corrientes, el Río Paraná el límite oeste con las provincias de Santa Fe y Buenos Aires, y el río Uruguay constituye su frontera con la República Oriental del Uruguay. La confluencia de aquellos dos grandes ríos constituye su límite sur conformado por una formación deltaica.

El relieve de la provincia es llano y surcado por una extensa red hidrográfica. Esta llanura es alterada por suaves ondulaciones o lomadas que impropriamente se denominan “cuchillas” (ya que su origen no es geológico-rocoso como en las cercanas de la República Oriental del Uruguay, sino de elevaciones fosilizadas). Estás “cuchillas” son la Grande (que se extiende al este de norte a sur) y la de Montiel (que corre al oeste de noroeste a sureste). Por el valle entre las cuchillas circula de norte a sur el río Gualeguay que divide en dos a la provincia. Paralelos a este río, en dos líneas de falla, corren el arroyo Nogoyá al oeste y el río Gualeguaychú al este que dividen en cuatro espacios la parte meridional de la provincia. El arroyo Feliciano al oeste de la cuchilla de Montiel y el primer tramo del río Gualeguay, con sus afluentes, bañan la parte septentrional de la Provincia.



La provincia de Entre Ríos presenta rasgos atípicos desde su proceso de poblamiento colonial. La corona española aplicó en el territorio un proceso de colonización urbana que consistió en la fundación de ciudades que poco a poco fueron imponiendo y extendiendo su dominio político, económico y su influencia social sobre las zonas circundantes. Como consecuencia de este proceso se fundaron en el país 13 ciudades en el curso de sólo 41 años, cuya trascendencia las constituyó en capitales de trece de las catorce provincias argentinas originales. La provincia de Entre Ríos en cambio no se pobló alrededor de una de las 13 “ciudades territoriales” fundadas por los españoles.

La ciudad de Paraná tuvo un origen singular. El nacimiento del futuro centro urbano se produjo lenta e imperceptiblemente. Los primeros pobladores “blancos” del pago de la Brocada –como se denominó primitivamente a la región– fueron estableciéndose desde fines del siglo *xvi*, cuando Juan de Garay, luego de fundar Santa Fe, cruzó el río y otorgó a sus compañeros de empresa, y a sí mismo, extensiones de tierra abarcando las que luego serían los departamentos Paraná y La Paz. Pero fue a partir del traslado de la ciudad de Santa Fe (de cuyas autoridades dependía) a su sitio actual, en la segunda mitad del siglo *xvii*, que se desarrolló una firme corriente pobladora de la provincia.

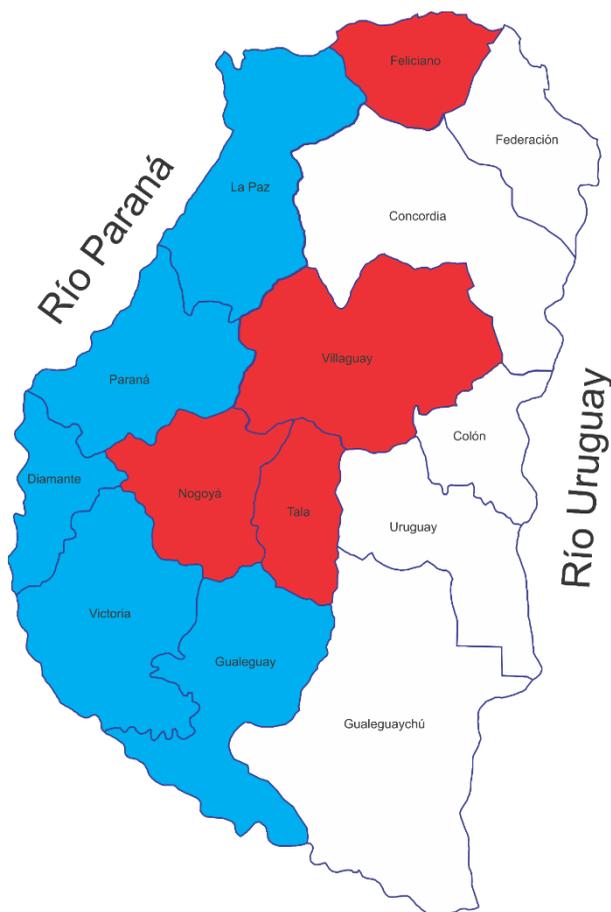
En 1782, comisionado por el Virrey Vértiz, el Ayudante Mayor Tomás de Rocamora se trasladó a Paraná con el fin de erigir el caserío en villa (es decir dotarla de cabildo y autoridades), pero en cambio optó por institucionalizar otras tres villas: las de Gualeguay, Gualeguaychú y Concepción del Uruguay (Román, 2016). A principios del siglo *xix* se desarrollaron alrededor de capellanías¹ las localidades Tala, Villaguay y Victoria. Correspondió a la Asamblea General Constituyente del año 1813 erigir al caserío de la Bajada del Paraná en la Villa de Nuestra Señora del Rosario del Paraná, mientras que la urbanización planificada por el gobierno provincial desde 1831 dio lugar al nacimiento de Concordia, Diamante, La Paz, Federación y Colón. Quedaban así constituidos los departamentos existentes en el período estudiado.

Colonización y evolución poblacional de Entre Ríos

La derrota y dominación de los aborígenes charrúas en 1749 y la relativa paz al interior de la provincia en el período de las guerras civiles vivido en el país luego de la independencia, fueron factores que permitieron un temprano poblamiento rural. Durante la gobernación de Pascual Echagüe (1832-1841) y de Justo José de Urquiza (1841-1854) se dictaron normas que contribuyeron al poblamiento rural. Se legalizaron dominios y se realizaron concesiones de estancias, así como la venta de establecimientos que permitieron la instalación de industrias a vapor para productos derivados de la ganadería (saladeros, producción de grasa de yeguarizos y de lana). Sobre el final del período se proveyó de semillas para la diversificación de cultivos (básicamente cereales y frutales) y hubo una política de creación de huertas en escuelas de campaña para incentivar el trabajo rural. A esta época corresponde el surgimiento de los centros urbanos Villaguay, Diamante –con un puerto para la exportación– y La Paz (Arce, 1979).

1 Obras pías instauradas en la Iglesia Católica, mediante las cuales el fundador, generalmente una persona acaudalada, dejaba en su testamento una cantidad de dinero que se ponía en renta, para que con las ganancias se pagara la realización de un número determinado de misas por la salvación de su alma.

Mapa 1. Departamentos de Entre Ríos en 1930, en azul Costa del Paraná, en rojo Departamentos Centrales y en blanco Costa del Uruguay



Los sucesos históricos que en la década de 1850 convirtieron a Paraná en la capital provisoria de la Confederación Argentina generaron un importante aporte de población a la ciudad. El apoyo de Urquiza a la colonización agrícola atrajo a numerosos agricultores y artesanos europeos (inmigrantes rusos, suizos, alemanes, franceses e italianos). También a migrantes internos debido a los conflictos en las provincias vecinas y en el Uruguay. Durante su gestión como presidente de la Confederación Argentina se fundaron las primeras colonias: la Colonia Agrícola Militar Las Conchas, al norte de Paraná (1853); la Colonia San José, en el departamento Colón (1857), integrada por suizos y, en menor medida franceses e italianos. Con posterioridad, como desprendimiento de la Colonia San José, surgieron las colonias Hughes, 1° de Mayo, La Suiza, Vázquez, 3 de febrero, Paso Paysandú, Arroyo Urquiza, La Matilde y Pantanosos.

El proceso inmigratorio cobró mayor impulso luego de la promulgación en 1876 de la Ley Avellaneda (817/76) de inmigración y colonización, cuyo origen eran Santa Fe. A principios de 1878 inmigrantes ruso-alemanes fundaron Colonia Alvear en el departamento Diamante y en 1879 Aldea Brasilera en el de Paraná. Nuevos contingentes de estas nacionalidades poblaron el mencionado departamento en las Aldeas Protestante, Spatzenkutter, Valle María y en el departamento Paraná se instalaron en las Aldeas María Luisa, San Juan y San Rafael.



Ante la persecución a los judíos en Rusia durante el periodo 1892-1940 la *Jewish Colonization Association* –institución colonizadora creada por el barón Moritz von Hirsch en 1891– compró alrededor de 3.000 leguas (unas 1.500 hectáreas) y formó una red de colonias posibilitando la radicación de inmigrantes judíos a lo largo de la principal línea férrea: primero en los departamentos Villaguay, Uruguay, Colón y Concordia y después de 1920 en La Paz y Paraná. Así nacieron las colonias Clara, San Antonio, Lucienville (conjunto del corredor central), López y Berro, Curbelo y Walter Moss, Santa Isabel, Palma Yatay (conjunto del corredor centro-noreste) y Louis Oungre, Leonard Cohen y Avigdor (conjunto del corredor noroeste). Hacia 1904 existían en la provincia 165 colonias rurales y en 1907 se contabilizaban 389. Sin embargo, la provincia también recibió inmigrantes de origen italiano y español, quienes, sin formar parte de la mencionada colonización agrícola, poblaron el sur provincial en el Departamento Gualaychú (García y Mingo de Bevilacqua, 1998, p. 13).

La provincia de Entre Ríos ha tenido un comportamiento demográfico singular dentro de la región denominada “zona núcleo” agro ganadera de la Argentina. Desde el primer censo nacional hasta el último, su participación porcentual en la cuantía de efectivos poblacionales no ha dejado de caer, para ubicarse apenas por encima del 3% de la población nacional en el censo de 2010, cuando en los dos primeros censos nacionales más que duplicaba esa proporción (Indec, 2010). Su población al momento del censo, proyectando los valores censales de 1914 y 1947 puede estimarse en 653.345 personas a una tasa de crecimiento porcentual anual del 1,18%, por debajo de la nacional de 2,15%.

Tabla 1. Evolución de la población en Entre Ríos y en Argentina, censos de 1869 a 1947

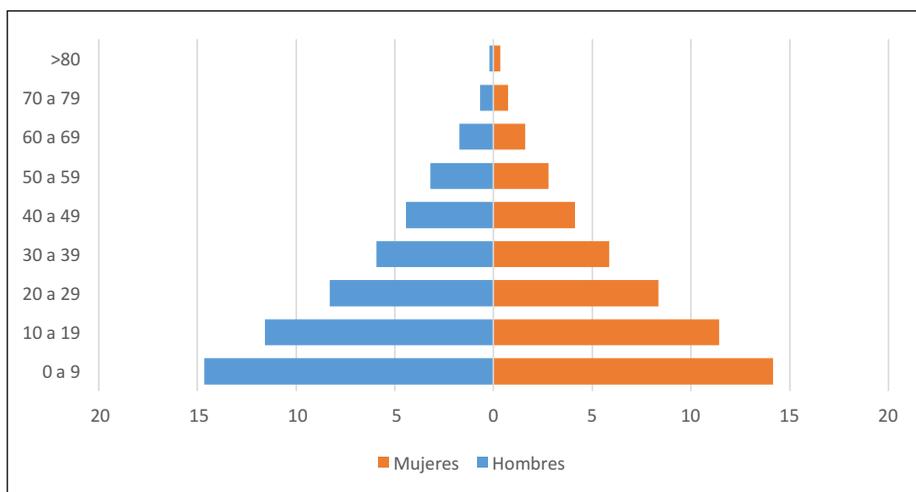
Año censal	Entre Ríos	Argentina	% Entre Ríos del total	Crecimiento absoluto entre censos Entre Ríos	Crecimiento relativo entre censos Entre Ríos %	r nacional %	r Entre Ríos %
1869	134.271	1.877.490	7,2				
1895	292.019	4.044.911	7,2	157.748	117,5	3,00	3,03
1914	425.373	7.903.662	5,4	133.354	45,7	3,59	2,00
1947	787.362	15.893.827	5,0	361.989	85,1	2,14	1,88

r = tasa de crecimiento porcentual anual.

Fuente: elaboración propia

Como puede observarse en la Tabla 1, en los tres primeros intervalos censales la población de la provincia, al margen de la irregularidad temporal que separó las compulsas de registro de población, se multiplicó a sí misma por seis en un proceso casi secular (1869-1947), mientras el país lo hizo por más de ocho. Las tasas de crecimiento porcentual anual (r), aunque con fluctuaciones, tampoco se distanciaron mucho en ambas regiones, nacional y provincial, entre 1869 y 1947. En efecto, el total del país creció a un 2,78% anual y la provincia de Entre Ríos a un 2,29%, es decir con altas tasas en ambos distritos.

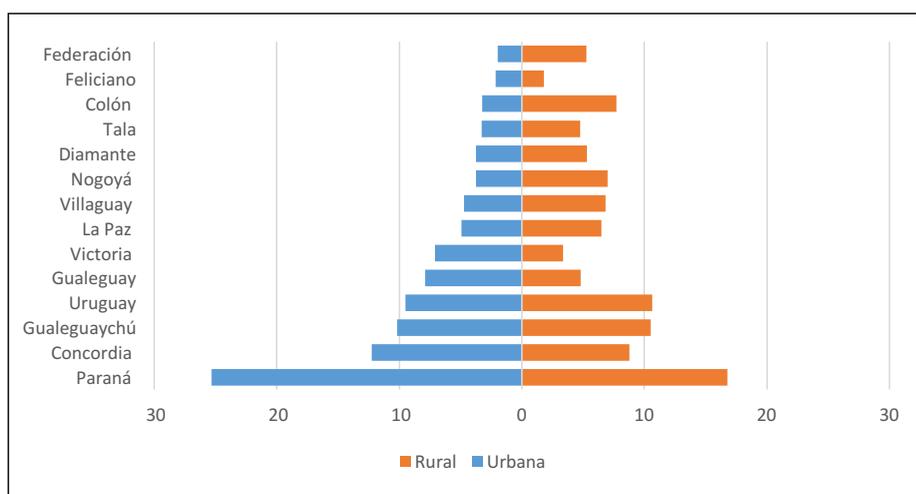
Gráfica 1. Pirámide de población interpolada hacia 1935 a partir de los censos nacionales de 1914 y 1947



Fuente: elaboración propia

Interpolando los datos de grupos de edades entre los años censales vemos una merma de población entre los hombres mayores de 20 años y menores de 50 generando una relación de masculinidad casi equivalente en ese rango de población, acentuando un comportamiento que venía ocurriendo y es observable desde el censo de 1895. También se acentuó el progresivo proceso de des-ruralización, pasando de una relación de población urbana/rural en 1914 de 36,8/61,4 % a 50,3/49,7 en 1940.

Gráfica 2. Relación entre población urbana y rural en Entre Ríos en 1935



Fuente: elaboración propia. Datos interpolados de los censos de 1914 y 1947

El despoblamiento parece haber sido más acentuado en los departamentos centrales de Feliciano, Villaguay, Rosario del Tala y Nogoyá que entre 1914 y 1947 perdieron el 0,6% de su



población proporcional a manos de los departamentos de la costa del Paraná y del Uruguay que se incrementaron 0,30% cada uno, es decir la merma repartida. Lattes (1974) estimó los movimientos migratorios internos en Argentina; citamos un fragmento de sus cálculos en la tabla 2.

Tabla 2. Proporción de inmigrantes y emigrantes por provincias, fechas censales, en porcentaje

Provincia	1914		1947	
	Inmigrantes	Emigrantes	Inmigrantes	Emigrantes
Entre Ríos	4,5	12,3	5,3	21,7
Capital Federal y Gran Buenos Aires	5,5	5,0	13,4	4,9
Santa Fe	21,3	16,1	17,7	18,7

Fuente: Lattes (1974, p. 102)

Podemos apreciar una caída de la inmigración ya en 1895 que había pasado de 14,2% en 1869 a 5,3% en ese censo. Los porcentajes de inmigración se mantuvieron entre un 4 o 5% hasta 1970. La emigración por su parte casi se duplicó entre 1914 y 1947. En Capital Federal y Gran Buenos Aires ocurrió lo contrario, y lo que se duplicó fue inmigración. Por su parte Santa Fe, que fuera un destino secundario de los emigrados entrerrianos seducidos por los aglomerados industriales edificados en torno a Rosario, si bien también tuvo altas tasas de emigración también fueron de inmigración, produciéndose en esa provincia el efecto *colectivo* o *puerta giratoria*, donde su población ingresaba y egresaba simultáneamente.

Hacia 1930 Entre Ríos se encontraba ya en proceso temprano de transición demográfica (Miro, 2000), con una tasa bruta de natalidad en torno al 35‰ y una tasa bruta de mortalidad en el orden de un 14‰ con leve descenso hacia 1940 (García & Mingo de Bevilacqua, 1998, p. 20). Esto puede explicar que la base de la pirámide haya sido proporcionalmente más ancha que el nivel nacional. Si acompañó el proceso de envejecimiento por la cúspide con valores similares al total nacional de población mayor de 65 años.

Tabla 3. Indicadores de dependencia potencial en Argentina y en Entre Ríos según los censos de 1869 a 1947, en porcentaje

	Grupos de edades	1869	1895	1914	1947
		Entre Ríos			
	0 a 14	44,1	44,2	42,6	40,0
	15 a 64	53,5	53,7	54,7	56,4
	>65	2,4	2,1	2,7	3,6
Argentina					
	0 a 14	41,3	41,3	40,1	30,9
	15 a 64	56,2	56,6	57,6	65,2
	>65	2,5	2,1	2,3	3,9

Fuente: elaboración propia

La combinación de estos indicadores hace que el índice de dependencia potencial (es decir, la relación entre la población potencialmente activa y los que en teoría dependen de ella)

hizo que mientras a nivel nacional descendiera del 73,5% en 1914 al 53,3% en 1947, en la provincia lo hiciera solo del 82,8% al 77,3%, manteniendo un alto grado de dependencia durante los críticos años de 1930.

La situación política y económica de Entre Ríos en los años 1930

El derrocamiento del presidente Yrigoyen en septiembre de 1930 y el inicio de una etapa signada por la proscripción política y el fraude electoral a nivel nacional, no alteraron la “normalidad” institucional en la provincia de Entre Ríos. El entonces gobernador en ejercicio, Eduardo Laurencena, opositor al personalismo, logró concluir su mandato sin sobresaltos en el mismo año del golpe, cediendo el *poder* en octubre de 1930 al gobernador electo unos meses antes, Herminio Quiróz, también radical antipersonalista. Sin embargo, esta última gestión duró muy poco. En mayo de 1931 falleció el vicegobernador Cándido Uranga y unos meses después murió el propio Quiróz. La acefalía del ejecutivo llevó a constituir un gobierno provisional y a convocar a elecciones.

En los comicios de noviembre de 1931 triunfó holgadamente la fórmula Etchevehere–Texier, consolidando el predominio del radicalismo antipersonalista. Luis Etchevehere, anunció en su mensaje de asunción a la Legislatura que se proponía hacer un “gobierno definitivamente agrario”. Estuvo al frente del ejecutivo hasta junio de 1935, debiendo afrontar el momento más difícil de la crisis de esa década. Fueron años de intensa actividad política, incluyendo la sanción de la Constitución Provincial de 1933, llamada a regir hasta 2008. Concluyendo la gestión de Etchevehere, en las elecciones de marzo de 1935, ganó la fórmula radical conformada por Eduardo Tibiletti y Roberto Lanús, quienes habían logrado la unificación del radicalismo, con excepción de un grupo minoritario de yrigoyenistas.

La gestión de Tibiletti finalizó normalmente con el llamado a elecciones y el cambio de gobierno. Los comicios de 1939 consagraron la fórmula radical Enrique Mihura–Cipriano Marcó, quienes asumieron el 1º de junio de ese año. La gobernación de Mihura concluyó de manera abrupta con la intervención federal dictada a todas las provincias por el golpe del 4 de junio de 1943, que derrocó al presidente Ramón Castillo. El gobernador encabezó una “resistencia simbólica”, negándose a entregar el mando, pese a lo cual terminó siendo destituido por la fuerza (Arce, 1979).

La gestión gubernamental de aquellos años planteó desafíos inéditos a la dirigencia política, derivados del contexto de crisis económica global y agravada por una fuerte invasión de langostas en varias campañas y una dura sequía en 1933. Las finanzas públicas del Estado provincial observaron un déficit permanente en esa etapa, afectadas por la acumulación de deudas y las dificultades para la colocación de nuevos títulos. Ello se reflejó en retrasos en los pagos de haberes e incluso en “descuentos forzosos” en los sueldos de funcionarios y empleados públicos (Mathieu et al., 2017, p. 92).

En tal escenario, las oportunidades de respuestas estatales frente a la debacle económica aparecían acotadas. Sin embargo, los gobiernos radicales impulsaron diversas medidas tendientes a paliar la situación: se impulsó la colonización agraria, se brindó apoyo público para el combate de plagas (langosta), se entregaron semillas a los pequeños agricultores que perdían la cosecha (trigo, lino y en menor medida maíz); en 1935 se creó el Banco de Entre Ríos a fin de impulsar el crédito agrario y consolidar la situación de diversos bancos regionales,



se financiaron algunos frigoríficos con recursos públicos, se sancionaron normas de apoyo al cooperativismo, a la diversificación de la producción y a la introducción de nuevas técnicas, etc. (Biasizo, 2015; Reula, 1971). La propia Constitución de 1933 ofrece un ejemplo de las *avanzadas* concepciones de la dirigencia conservadora: el artículo 37° de la Carta Magna vernácula reza:

El Estado fomentará y protegerá la producción y, en especial, las industrias madres y las transformadoras de la producción rural, a cuyo objeto podrá conceder, con carácter temporario, primas, recompensas de estímulo, exoneración de impuestos y contribuciones u otros beneficios compatibles con esta Constitución; o concurrir a la formación de sus capitales, y al de los ya existentes, participando de la dirección y de la distribución de sus beneficios. Igualmente fomentará y orientará la aplicación de todo sistema, instrumento o procedimiento, que tienda a facilitar la comercialización de la producción, aunque para ello deba acudir con sus recursos o crédito. (Constitución Provincial de 1933)

Pese al esfuerzo y las buenas intenciones, la situación no dejó de ser en extremo complicada: “un intenso drama económico sacudió a esta provincia desde 1929” (J. Malenoski (citado en Mathieu et al., 2017, p. 83). El Ministro de Hacienda, Luis Rodríguez, expresó claramente la profundidad de la crisis en la Memoria del Ministerio de 1935:

Nuestros agricultores, en su mayor parte, se encuentran sumidos en la indigencia. Sus herramientas desgastadas por una labor sin compensación, sus animales de trabajo inservibles, sin crédito en el comercio y amenazados constantemente por los acreedores. No están en mejor situación los ganaderos que... debieron liquidar las haciendas a precios mínimos. Por eso se observa, principalmente en el norte, una despoblación de los campos... (citado en Mathieu et al., 2017, p. 83)

En fin, la pérdida de población rural, el desempleo y la pobreza creciente fueron los corolarios necesarios de la dura situación provincial. Un índice claro de la profundidad de la crisis lo constituye el valor de las exportaciones realizadas por puertos entrerrianos: si en 1930 alcanzaron 127 millones de pesos oro, en 1933 apenas sumaron 40 millones de pesos oro. Vale decir, 87 millones de pesos oro menos en sólo un trienio (Biasizo, 2015, p. 18, extraído de Arnau, 1935); según la memoria del Ministerio de Hacienda de 1938, la situación fue aún peor.

Parte de esta problemática se explica por la sequía y la merma en las cosechas, en especial de trigo y lino (Reula, 1971, p. 132). En los años posteriores, las exportaciones se recuperaron, pero siempre en un nivel inferior al de 1930 (Memoria Ministerio de Hacienda, 1938, p. XVII). Los giros bancarios, el precio de la tierra y los préstamos hipotecarios también reflejaron la profundidad de la crisis (Síntesis Estadística, Ministerio de Gobierno). En términos generales, la recesión fue más pronunciada en 1932-35, a partir de lo cual se observa cierta recuperación hasta inicios de la guerra, donde nuevamente la economía se estanca, con un impacto diferencial en las distintas actividades.

En definitiva, si bien es probable que los problemas en las finanzas públicas, el empleo y la situación social tengan raíces más profundas en el impacto de la acumulación capitalista sobre una estructura productiva vernácula escasamente diversificada y dominada por las actividades agrícola-ganaderas (Leyes, 2013), lo cierto es que la Gran Depresión del siglo xx, golpeó la economía provincial. Es imposible que ello no suceda en un contexto donde los precios ex-

ternos del trigo, el lino y el maíz –principales cultivos locales– cayeron alrededor del 40% al 45% entre fines de la década de 1920 e inicios de la de 1930 (promedio 1931-33 respecto del promedio 1927-29), mientras el valor de la carne vacuna se reducía un 26% y el de los cueros vacunos un 50% en igual lapso (Barsky y Gelman, 2009, p. 313). De allí que la profundidad de la crisis económica entrerriana se comprenda cabalmente mediante el examen de la estructura productiva. Todavía en 1946, a pesar del importante crecimiento industrial desde mediados de la década de 1930, las producciones rurales (agropecuarias) absorbían casi el 40% de la ocupación entrerriana, mientras la industria empleaba sólo el 17% de la población ocupada (Censo de Población 1947, tomo I: 245). La misma fuente indica que en la provincia de Buenos Aires trabajaban en la industria el 33% de los ocupados y en Santa Fe el 23% (Censo de Población 1947, tomo I: 145 y 197; tomo II: 396). Durante la década de 1930, el 90% de los productos que Entre Ríos vendía en los mercados nacional e internacional eran productos primarios o de origen agropecuario (Síntesis Estadística, varios números).

En ese contexto general, conviene examinar brevemente las dos actividades principales: agricultura extensiva y ganadería. En cuanto a la primera, el lapso 1931-36 evidenció un estancamiento en la expansión del área sembrada –incluso una caída en el caso del trigo, lo que llevó a una reducción de alrededor del 50% en la producción de trigo, lino y maíz respecto del período 1926-1931 (Censo Agropecuario, 1939). Esta situación está claramente asociada a la crisis externa, pero también a problemas climáticos y a la reaparición de plagas (langosta) que afectaron el área cosechada y la producción. La campaña 1936-37 mostró un leve repunte en la actividad triguera y una mejora sustancial en el cultivo de maíz respecto del promedio 1931-36, aunque expresa una caída en el volumen cosechado de lino. En total se cultivaron 1.355.600 hectáreas en esa campaña de los tres principales cultivos. En la campaña 1937-38 la producción agrícola se recuperó significativamente: el área sembrada con trigo, lino y maíz ya suma 1.437.300 has. En la campaña 1938-39 se logró superar el millón de toneladas de producción de trigo, lino y maíz (CFI & Coprode, 1967, cuadros 84, 91 y 98), acompañando a las tesis de Gravil (1970) acerca del papel de la agricultura en la rápida salida de la Depresión en Argentina.

Sin embargo, el comienzo de la Segunda Guerra Mundial vuelve a complicar la situación de los principales cultivos pampeanos, para los que se observa una reducción de la superficie sembrada en los años del conflicto, lo que dificulta la recuperación de la economía vernácula. Es importante consignar, de todas maneras, que la agricultura pampeana en Entre Ríos ingresó en una etapa de estancamiento que fue mucho más allá de la década de 1930, prolongándose hasta mediados los años sesenta. Por lo demás, la década de 1930 también expresa el avance de otros cultivos, como el arroz y el girasol, cuya superficie sembrada crece de manera considerable.

La actividad ganadera, por su parte, “primera en importancia económica” según Reula, (1971, p. 141), también se vio afectada por la crisis, además por una sequía en 1933. Entre 1930 y 1934 una sequía de 1933 mediante, se observa una reducción del stock de ganado bovino de un 23%, alcanzando 1.952.468 vacunos (582 mil cabezas menos que en 1930). El lanar se derrumbó aún más, perdiendo un millón y medio de cabezas entre 1930 y 1934. Otro tanto sucedió con el ganado porcino, caballar, mular y caprino (Memoria Ministerio de Hacienda, 1937, p. 328 y CFI y Coprode, 1967). En el caso del vacuno, es propio del ciclo ganadero la reducción del stock de hacienda cuando bajan los precios, en la medida en que los productores



deben comercializar hembras (vaquillonas y vacas) para recomponer sus ingresos. Durante los años de la Segunda Guerra Mundial los precios ganaderos crecieron y la actividad mantuvo un buen desempeño, junto con la faena frigorífica, en línea con el contexto nacional.

Finalmente, según algunos análisis, las condiciones infraestructurales no parecen haber ayudado a la resolución de la crisis en la provincia. El aislamiento natural de Entre Ríos se veía agravado por las dificultades de acceso a puertos y estaciones ferroviarias. Según datos del Censo de Economía Rural, el 18% de las explotaciones agropecuarias clasificadas tenía una distancia a un puerto o estación de ferrocarril superior a los 25 kilómetros, mientras que en Buenos Aires tal porcentaje era del 6% y en Santa Fe del 4,2% (Ministerio de Agricultura, 1940a, p. 591). La densidad de vías férreas seguía siendo inferior en Entre Ríos respecto de las provincias citadas. Las dificultades de transporte se expresan cabalmente en la intención de crear una flota estatal de barcos en Entre Ríos para el comercio en los ríos Uruguay y Paraná (*El Orden*, viernes 28 de abril de 1944). De todas maneras, es relevante destacar que hacia 1945 existían 2.074,9 km de vías férreas en Entre Ríos, con 129 estaciones (Síntesis Estadística 1944-45, p. 63). Luego de la década de 1930 la inversión ferroviaria se paralizó, lo que también se explica por la difusión de otros medios de transporte de cargas.

La estructura productiva de Entre Ríos a partir del censo rural de 1937

En primer lugar, vamos a presentar la superficie puesta en valor para actividades agrarias, que para el total de la provincia ascendía a 6.466.956 hectáreas, de las cuales el 93,6%, es decir 5.986.765 hectáreas han sido puestas en producción y solo 480.191 hectáreas fueron consideradas inapropiadas para la producción agraria. De la tierra productiva, la mayor proporción estaba dedicada al pastoreo de animales (40,6%), mientras que la producción agrícola, incluyendo agricultura, silvicultura y fruticultura ocupaban en conjunto casi el 52%, repartidos en un 28,7% en la agricultura propiamente dicha y el 23,2% en la producción silvícola y frutícola.

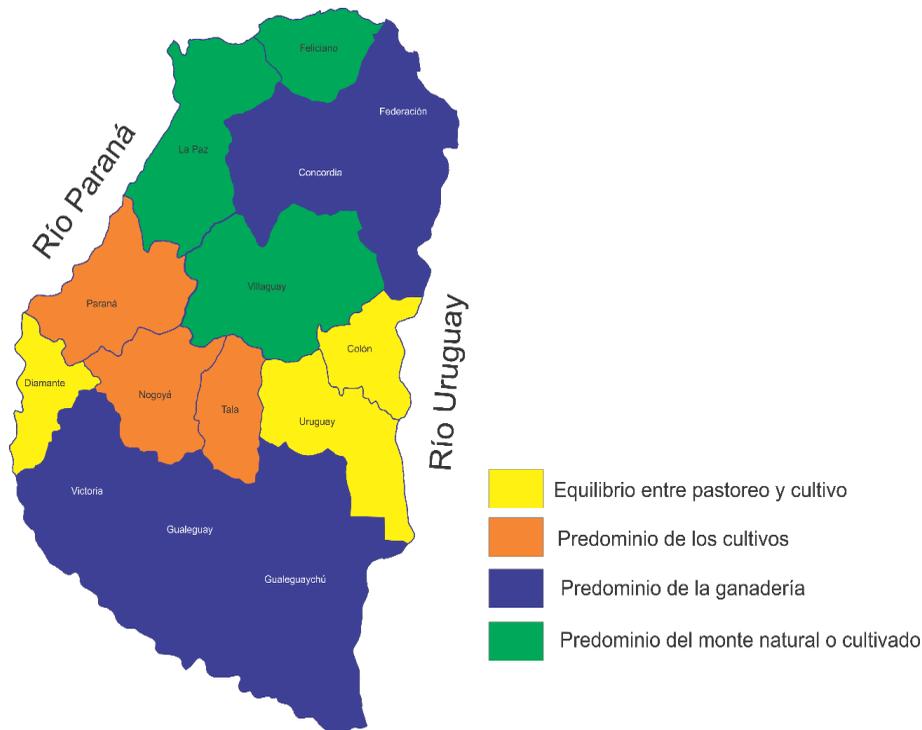
Diamante era el departamento con menos territorio productivo (227.042 ha), mientras que Galeguaychú era el de mayor extensión aprovechable (1.083.785 ha). También este último el de mayor superficie inopía (17%) teniendo en su opuesto a Nogoyá como el departamento de menor superficie improductiva (0,4%). Paraná es el departamento que más hectáreas dedica a los cultivos (274.894 ha) y Feliciano el que menos (11.810 ha). Gualguaychú por su parte dedicaba la mayor superficie al pastoreo (572.661 ha), mientras que Feliciano también el que menos, aunque seis veces más que a los cultivos (75.368 ha). La Paz se destaca por tener la mayor superficie dedicada al monte natural o cultivado (406.457 ha) mientras que Diamante el que menos (10.140 ha).

En cuanto a la proporción de cada departamento dedicada a las producciones agrarias, tenemos tres distritos equilibrados entre cultivos y pastoreo (Diamante, Colón y Uruguay), tres con supremacía neta de la agricultura (Tala, Nogoyá y Paraná), cinco eminentemente ganaderos (Federación, Concordia, Victoria, Gualguay y Gualguaychú) y en tres con predominio de monte (Feliciano, Villaguay y La Paz).

Tabla 4. Distribución del uso del suelo en Entre Ríos en 1937

Departamento	Hectáreas					%			
	Cultivada	Pastoreo	Monte natural y cultivado	Inopia	Total	Cultivada	Pastoreo	Monte natural y cultivado	Inopia
Colón	105478	136763	19191	11709	273141	38,6	50,1	7,0	4,3
Concordia	81109	228360	194875	28016	532360	15,2	42,9	36,6	5,3
Diamante	95864	109484	10140	11554	227042	42,2	48,2	4,5	5,1
Federación	54266	178396	71551	20743	324956	16,7	54,9	22,0	6,4
Galeguay	111221	297909	21433	46439	477002	23,3	62,5	4,5	9,7
Galeguaychú	217158	572661	109830	184136	1083785	20,0	52,8	10,1	17,0
La Paz	130728	137588	406457	28994	703767	18,6	19,6	57,8	4,1
Nogoyá	198457	136614	44067	1592	380730	52,1	35,9	11,6	0,4
Paraná	274894	96184	75171	16439	462688	59,4	20,8	16,2	3,6
Tala	117921	85099	49232	8460	260712	45,2	32,6	18,9	3,2
Feliciano	11810	75368	200147	13352	300677	3,9	25,1	66,6	4,4
Uruguay	201861	190595	51582	38754	482792	41,8	39,5	10,7	8,0
Victoria	104698	194270	13691	47570	360229	29,1	53,9	3,8	13,2
Villaguay	153653	188449	232540	22433	597075	25,7	31,6	38,9	3,8
Total	1859118	2627740	1499907	480191	6466956	28,7	40,6	23,2	7,4

Fuente: elaboración propia

Mapa 2. Distribución del uso del suelo en Entre Ríos en 1937

Como podemos ver en el Mapa 2, esta distribución configura dos sectores ganaderos netos al sur y al noroeste, tres agrícolas y otros tres equilibrados entre los destinos agrícolas y ganaderos que cruzan el centro de la provincia, y en el noroeste predominan las explotaciones forestales y frutícolas.

En tanto a la cantidad de establecimientos agropecuarios, el censo registró 31.931. De ellos, las chacras eran muy mayoritarias con el 62,3% del total, seguidas de las estancias mixtas con el 8,6%, las estancias de cría con el 5,1%, los cuales eran definidos como “con ganadería” con 1,7%, quintas y montes forestales con el 1%, tambos con el 0,6%, montes forestales con el 0,4%, huertas con el 0,2% e invernada con el 0,1%. Entre todos estos establecimientos concentran el 81,2% de todos los productivos. Multiplicados estos por su superficie media tenemos que las chacras cubrían el 29,5% de la superficie de la provincia (1.717.093,5 ha), las estancias mixtas el 30,9% (1.800.019,2 ha), las estancias de cría el 20% (1.162.703,1 ha) y los establecimientos “con ganadería”² el 16,6% (964360,2 ha). Todos estos establecimientos en conjunto representan, aproximadamente el 87,3% de las 6.466.956 ha productivas de la provincia.

Tabla 5. Principales unidades productivas agrarias y sus características

Tipo de unidad productiva	Cantidad	% del total	Superficie	Superficie aproximada	% del total
Chacras	19805	62,3	86,7	1717093,5	29,5
Estancias mixtas	5448	8,6	330,4	1800019,2	30,9
Estancias de cría	3211	5,1	362,1	1162703,1	20,0
Con ganadería	1102	1,7	875,1	964360,2	16,6
Quintas	655	1,0	9,5	6222,5	0,1
Montes frutales	651	1,0	32,3	21027,3	0,4
Tambos	400	0,6	70,8	28320	0,5
Montes forestales	273	0,4	159,9	43652,7	0,7
Huertas	137	0,2	14,4	1972,8	0,0
Invernada	85	0,1	889,8	75633	1,3
Subtotal	31767	81,2		5821004,3	100,0

Fuente: elaboración propia

La distribución espacial de estas unidades agropecuarias según la superficie sobre la que se desplegaban, muestra la mayor concentración de chacras en Paraná (44,8%), las estancias mixtas agro-ganaderas en Colón (49,4%), las estancias de cría en Rosario del Tala (42,4%), los establecimientos con ganadería en La Paz (29,5%), y el resto se repartía en valores mínimos.

Como puede verse en la Tabla 6, estas cuatro unidades agropecuarias ocupaban en los 14 departamentos por encima del 90% de la superficie de cada uno, salvo en Gualeguaychú que apenas llega a ese valor.

2 “Agrúpanse bajo este título aquellas explotaciones que poseen cierto número de ganado y que no han podido clasificarse en ninguno de los otros rubros” (Ministerio de Agricultura, 1940b, p. 20).

Tabla 6. Tipo de unidad productiva por departamento en porcentajes en 1937

Unidades agropecuarias	Colón	Concordia	Diamante	Federación	Guaileguay	Guaileguaychú	La Paz	Nogoyá	Paraná	Tala	Feliciano	Uruguay	Victoria	Villaguay
Chacras	35,2	19,6	33,6	36,5	24,5	18,7	22,6	37,4	44,8	35,7	10,2	47,0	17,2	24,3
Estancias mixtas	49,4	34,8	36,2	23,0	20,8	23,5	31,1	33,1	34,7	38,7	17,5	32,6	28,9	30,3
Estancias de cría	9,0	22,7	15,3	11,5	24,1	27,5	29,5	17,5	9,4	16,7	42,4	8,9	27,0	25,2
Est. con ganadería	4,8	16,8	12,8	28,0	26,2	20,2	15,1	16,8	8,6	8,4	29,4	10,4	24,9	18,7
Quintas	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Montes frutales	0,2	2,7	0,0	0,3	0,1	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tambos	0,4	1,6	0,6	0,3	0,4	0,3	0,5	0,2	1,2	0,2	0,0	0,5	0,1	0,2
Montes forestales	0,0	0,2	0,1	0,1	0,0	5,2	0,4	0,4	0,1	0,1	0,4	0,0	0,1	0,2
Huertas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Estancias de invernada	0,8	1,4	1,3	0,3	3,8	3,3	0,7	1,3	0,8	0,3	0,0	0,4	1,8	1,0

Fuente: elaboración propia

Las chacras registradas en el censo fueron discriminadas en doce categorías distintas, desde las que tienen una extensión no mayor de 5 hectáreas hasta las que exceden de las 625. En la provincia de Entre Ríos constituyen el tipo de unidad productiva por lejos dominante, con 19805 establecimientos, constituyendo el 62% del total. Las categorías que abarcan mayor número de explotaciones de este tipo en Entre Ríos, son las de más de 25 y hasta 50, que suman 4370 chacras, o sea el 22,1 % del total ya citado. Se ha establecido una superficie media de 86,7, la cual importa una superficie aproximada de 1717093,5 hectáreas cubiertas por este tipo de actividad. Este tipo de establecimiento productivo se encuentra presente en los 14 departamentos que existían en ese entonces. El departamento de Paraná concentraba la mayor cantidad, 2994 casos (15,1%) seguido por el de Uruguay con 2505 (12,6%). En el otro extremo, San José Feliciano tiene el menor porcentaje de estas unidades productivas, 319 (1,6%).

La producción

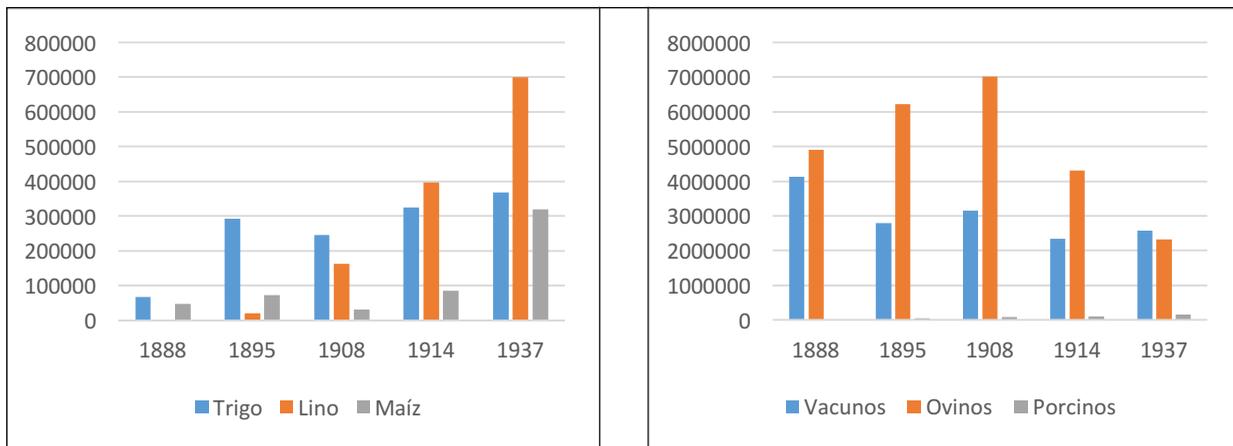
El primer dato destacable es que considerando los cuatro censos agropecuarios anteriores al de 1937 y ese mismo registro, se verifica por un lado un incremento progresivo del área sembrada, donde destacan el lino y el maíz y como contracara la disminución del stock ganadero de vacunos y ovinos y un leve repunte de los porcinos.

La composición de los valores de las exportaciones portuarias de ese año refleja esta realidad. En 1937 se exportaron 54.238.368,9 \$_{oro}. Los productos derivados de la ganadería (animales vivos, despojos de animales, materias animales elaboradas y residuos de animales) representaron el 33,2%, contra 50,3% de los productos agrícolas (materias primas, vegetales elaboradas y residuos vegetales). De estas exportaciones, el 37% de las ganaderas fue directamente al extranjero y el 62,6% a otros puertos argentinos. Por su parte el 48,7% de las



exportaciones agropecuarias fue al extranjero directamente y el 51,3% a otros puertos como proveedor o *feeder* (Provincia de Entre Ríos, 1937, p. 39).³

Tabla 7. Área sembrada de los tres productos principales y del stock de los productos principales de la ganadería, Entre Ríos, 1888 y 1947, censos agropecuarios



Fuente: Censo Nacional Agropecuario

En cuanto a la agricultura, considerando el trigo, Paraná concentraba la mayor parte de las unidades productivas (18,3%), de la superficie sembrada (21,4%) y de la producción (18,5%). En el otro extremo, en Feliciano, prácticamente no se registra producción triguera. El lino presenta un panorama similar con Paraná dominando todos los indicadores y Feliciano en el extremo opuesto. Con valores similares se presenta el maíz, aunque Feliciano en este caso presenta una participación algo mayor.

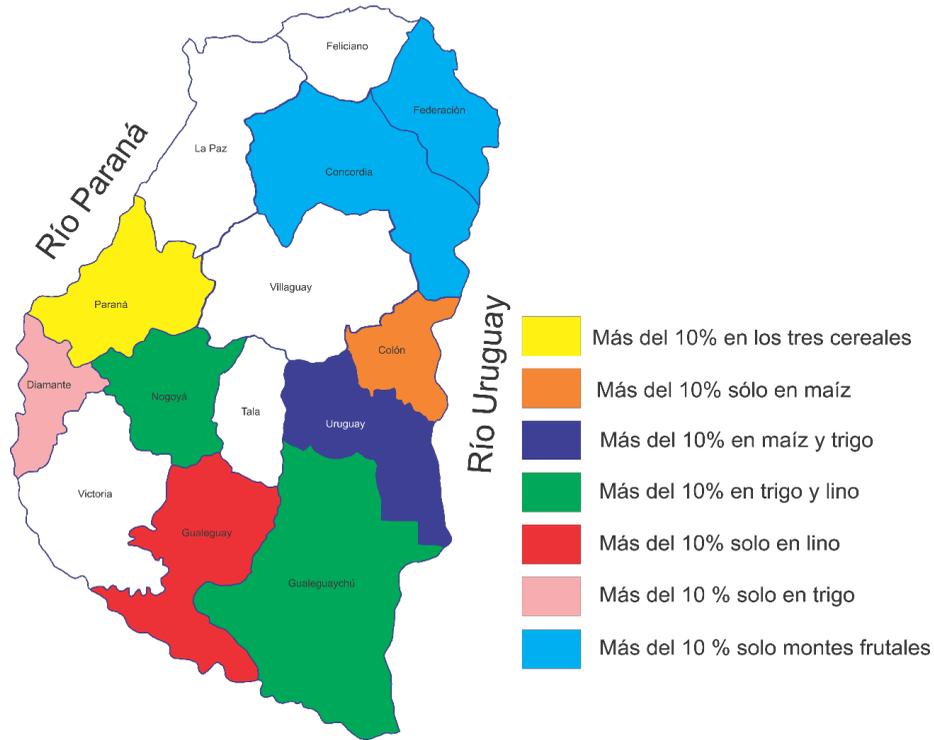
El Mapa 3 muestra los departamentos que superan el 10% de la producción de los tres cereales y oleaginosas principales. Podemos ver que son los departamentos del centro y del sur aquellos que concentran la mayor parte de estos cereales.

Los departamentos de Tala y Victoria concentran respectivamente el 5% del maíz, el 6,5% del lino y 6,7% del trigo y 1,6% del trigo, 7,8% del lino e igual porcentaje del maíz, por lo que participan de esta orientación productiva.

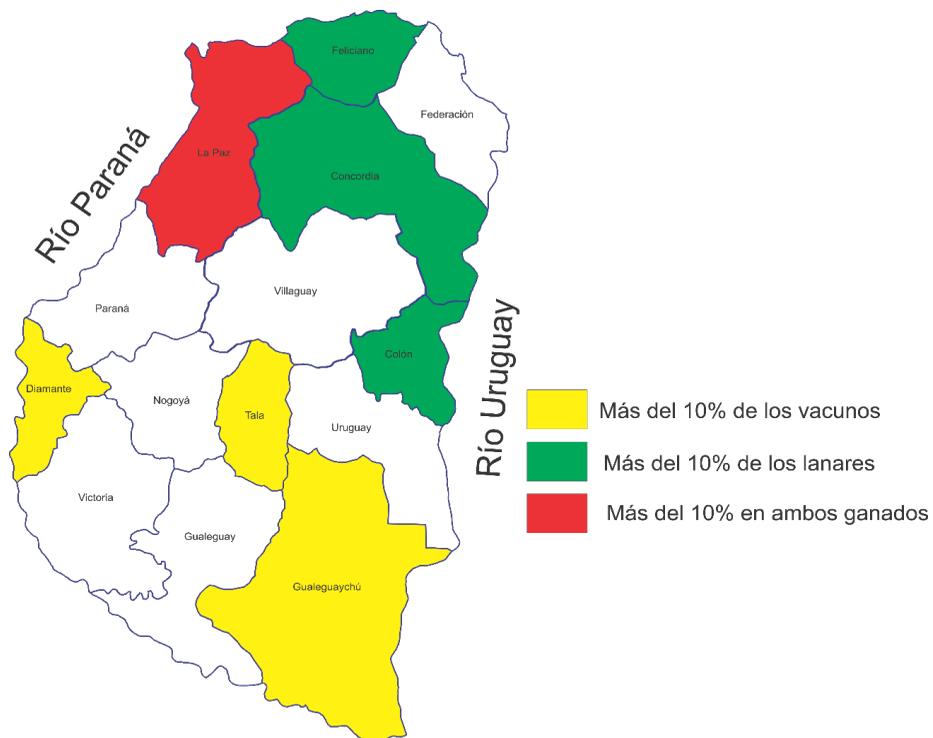
El Mapa 5 muestra que la ganadería bovina se concentra en departamentos del sur (Diamante, Tala y Gualeguaychú), La Paz muestra un equilibrio entre ganadería bovina y ovina, en cambio en Feliciano, Concordia (que incluye el territorio que pocos años después será Federal) y Colón predomina la ganadería ovina. Según los Anuarios de Comercio Exterior por los puertos del Uruguay (Colón, Concordia y Gualeguaychú) se extraía lana sucia.

3 La fuente no consigna lo extraído por ferrocarril mediante *ferry-boats*.

Mapa 3. Zonas cerealeras y forestales de Entre Ríos en 1937



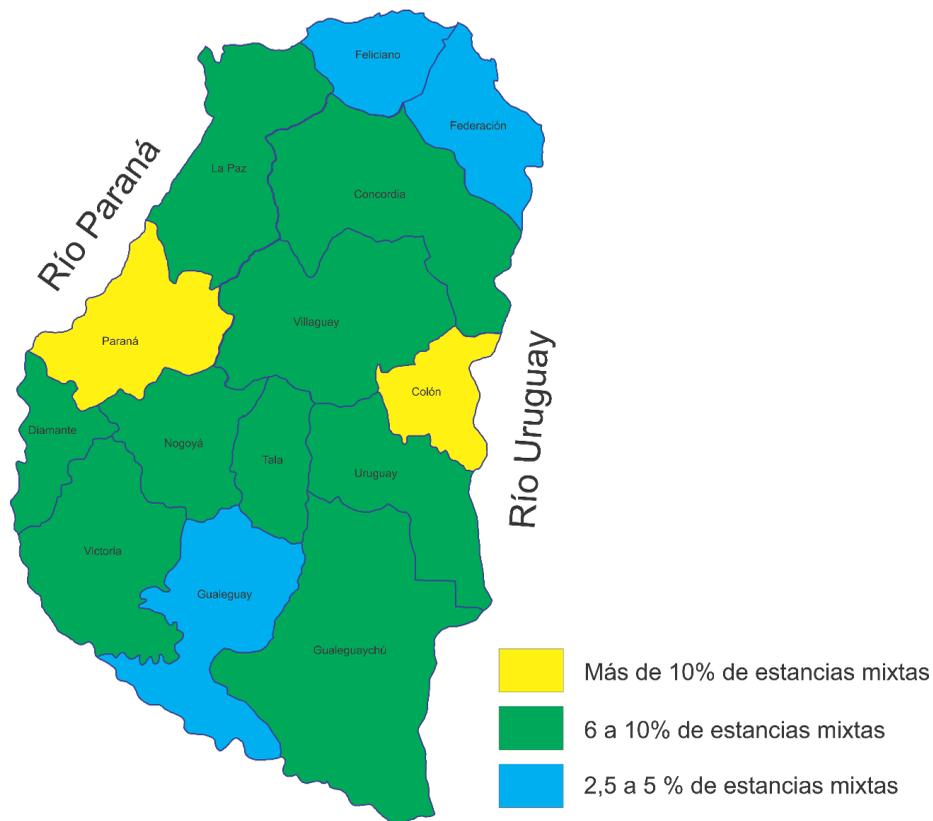
Mapa 4. Zonas de concentración ganadera de Entre Ríos en 1937



Tenemos entonces una provincia que se caracterizaba hacia 1937 por su heterogeneidad productiva, pero con algunos rasgos sobresalientes. Hacia el sur la zona ganadera vacuna (lo cual es coherente con la distribución del uso del suelo) y hacia el norte la zona ganadera ovina. Pero al mismo tiempo Gualeguaychú se destacaba en la producción de trigo y lino, Diamante era eminentemente triguero, en Concordia era dominante el monte frutal y Colón era eminentemente maicero en 1937. El maíz era compatible en su estacionalidad con el trigo y el lino⁴ lo que parece haber sido aprovechado en Paraná y Uruguay.

Esta heterogeneidad nos lleva a analizar un fenómeno que si bien ha sido característico en los estudios rurales bonaerenses parece darse también en Entre Ríos que es el avance de la estancia mixta agrícola-ganadera (Palacio, 2002).

Mapa 5. Distribución de las estancias mixtas en Entre Ríos en 1937



De los 16.331 establecimientos en los cuales fue registrado algún tipo de contrato entre propietario y usufructuario de una explotación agraria, apenas 6.171 (38%) tenían un registro escrito de la relación contractual. De esos contratos la inmensa mayoría (92%) se encuentra dentro de los parámetros establecidos por esos años para la estancia mixta, "sistema aquel que

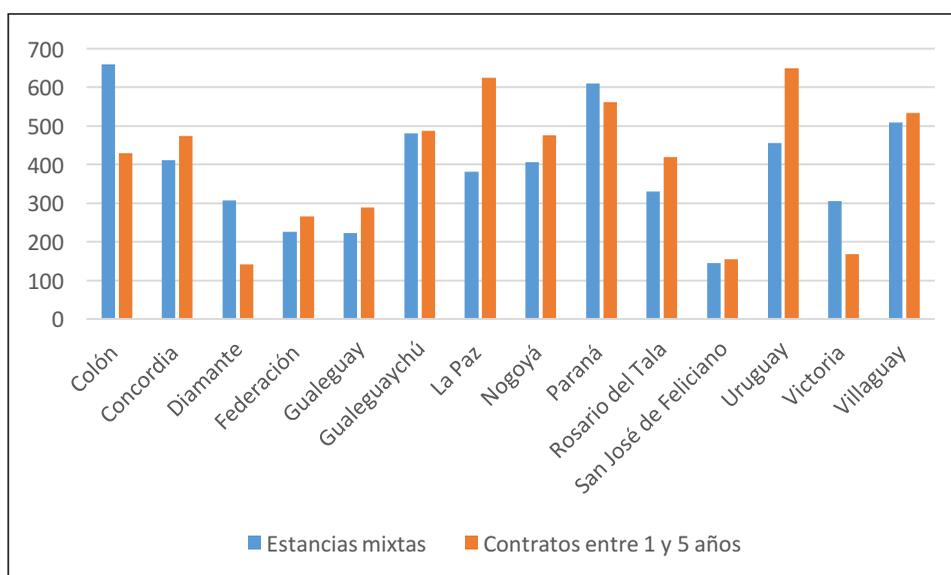
4 El maíz se cosechaba de marzo a mayo y se sembraba de septiembre a octubre; el trigo se sembraba de marzo a mediados de agosto y se cosechaba de septiembre a enero y el lino se sembraba en noviembre y diciembre y se cosechaba entre junio y agosto.

combinaba la ganadería como actividad dominante en manos de la administración de la estancia con la agricultura que se confiaba a medianos y pequeños arrendatarios" (Palacio, 2002, p. 44), vigentes en ese año con una extensión del contrato en más de un año y menos de 5.

En su versión clásica, este sistema consistía en dividir sus tierras en parcelas de entre 100 y 200 hectáreas y entregarlas en arrendamiento a los agricultores, por el término de tres años. Estos, luego de cultivarlas a un porcentaje de la cosecha durante los primeros años, se comprometían a devolverlas sembradas con forrajeras al final del contrato para, eventualmente, recomenzar el ciclo al año siguiente en otra parcela o estancia. (Palacio, 2002, p. 52)

En tal sentido, y con coherencia con la presencia de estancias mixtas en la provincia, los contratos de arrendamiento existentes como puede observarse en la gráfica 3.

Gráfica 3. Estancias mixtas y contratos entre 1 y 5 años en los departamentos de la provincia de Entre Ríos en 1937

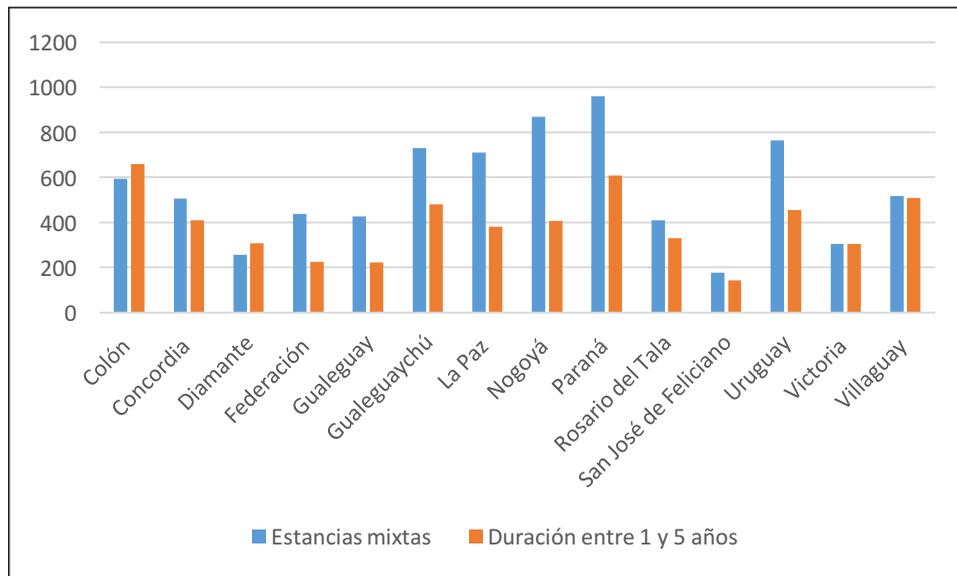


Fuente: Censo Nacional Agropecuario

Sin embargo, se observan diferencias sustantivas en algunos departamentos. Es medianamente equilibrado en Concordia, Federación, Gualeguay, Gualeguaychú, Nogoyá, Paraná, Feliciano y Villaguay; superan ampliamente las estancias mixtas a los contratos en Colón, Diamante y Victoria y lo inverso ocurre en La Paz, Uruguay y en alguna medida en Rosario del Tala.

En el registro también se consultó acerca del tiempo efectivo de residencia de los arrendatarios en la parcela en la que los encontró el censo (gráfica 4). Comparando las estancias mixtas con los tiempos de residencia efectivos al momento del censo podemos apreciar como en la práctica se morigeran bastante los casos excepcionales y salvo en el caso de Colón y Diamante hay más de estos establecimientos que contratos dentro de esos parámetros. De hecho, la media de duración de la estadía pudo ser calculada en 7,4 años, la mediana en 8,4 y la moda en 5 años.

Gráfica 4. Estancias mixtas y antigüedad de los contratos entre 1 y 5 años en los departamentos de Entre Ríos en 1937



Fuente: Censo Nacional Agropecuario

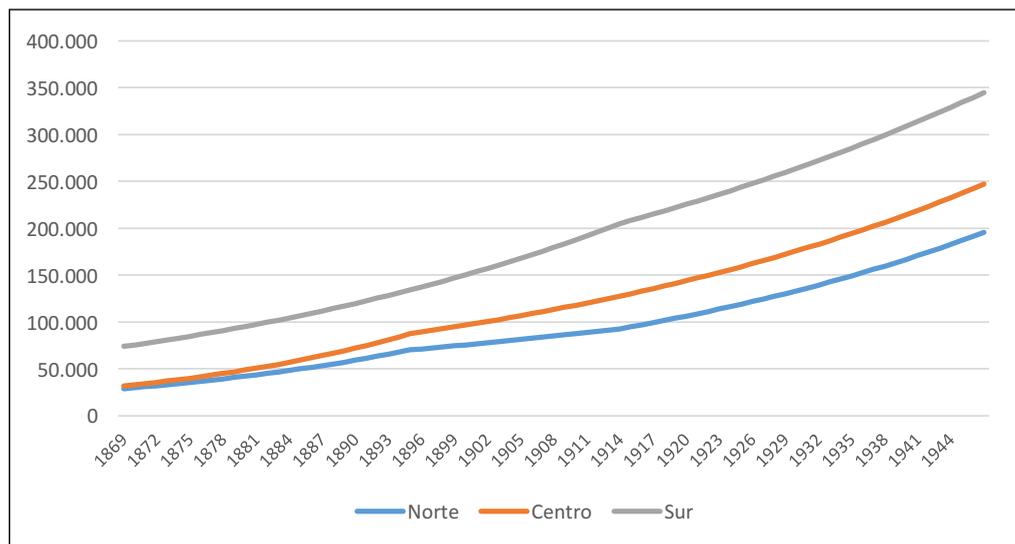
De todo esto podemos inferir en principio una dominancia menor que a nivel nacional del arrendamiento en la provincia y el consecuente incremento porcentual de la explotación directa de los propietarios.

En segundo lugar, el pago con porcentaje de la cosecha y del procreo de animales de esos arrendamientos por encima de la mitad de los casos, duplicando casi la media nacional al respecto que lo hacía mayormente en dinero. Por último, en este aspecto la existencia de "otras formas" (ocupantes, contratistas, puesteros, etc.) el porcentaje es casi exactamente la mitad que la media nacional, incrementada esta última por los territorios nacionales (Los Andes,⁵ Neuquén, Formosa, Chaco, Misiones, Río Negro y Chubut). Por el contrario, la provincia de Buenos Aires presenta el guarismo menor con apenas 3,9% de este tipo de relación de producción (Ministerio de Agricultura, 1940a, p. 7).

En cuanto a los contratos, la provincia de Entre Ríos alcanza el mayor porcentual nacional de productores arrendatarios que declararon ocupar los campos que trabajan sin haber firmado contrato con un 62,2%. Es decir, es la provincia con mayor incumplimiento de la Ley 11627/32, cuyo artículo 4 trata de la obligatoriedad de los contratos escritos y protocolizados y las multas que su incumplimiento devengarían.

En este sentido, se destaca la correlación de existencia de contratos escritos con la presencia de estancias mixtas, un fenómeno que al igual que en la provincia de Buenos Aires parece haberse arraigado en Entre Ríos una vez finalizada la Gran Guerra. Probablemente la provincia esté cursando una transición jurídica de la forma de generar relaciones sociales de producción contractuales. Analicemos la gráfica 5 y la tabla 8.

⁵ La Gobernación de Los Andes o Territorio Nacional de Los Andes fue una división territorial de la República Argentina, que existió entre 1900 y 1943, ubicada casi totalmente en la Puna de Atacama.

Gráfica 5. Población de Entre Ríos dividiendo los territorios en Norte, Sur y Centro

Fuente: Censo Nacional Agropecuario

En principio, la población del sur crece de forma armónica y los censos intermedios entre 1869 y 1947 no llegan a marcarse como hitos. En cambio, vemos una desaceleración del crecimiento a partir de 1895 en el centro y mucho más en el norte. Evidentemente la percepción de desdoblamiento rural en el norte puede verificarse como cierta.

Tabla 8. Relación de población urbana y rural entre 1914 y 1947

Sector	1914		1947		Crecimiento absoluto rural	Crecimiento absoluto urbana	Crecimiento % rural	Crecimiento % urbana
	Urbana	Rural	Urbana	Rural				
Norte	37,1	62,9	54,8	45,2	67286	25510	195,6	115,3
Centro	40,4	59,6	56,1	43,9	89331	28165	148,9	100,8
Sur	43,7	56,3	53,1	46,9	71951	35283	102,8	79,9
Total	40,9	59,1	54,7	45,3	228568	88958	139,1	96,4

Fuente: Censo Nacional Agropecuario

Pero a este fenómeno se le suma otro no menos importante. Si bien todos los sectores incrementan su población entre 1914 y 1947, en todos ellos durante este período se dan procesos de des-ruralización, sobre todo en el norte que perdió casi la mitad de su población rural.

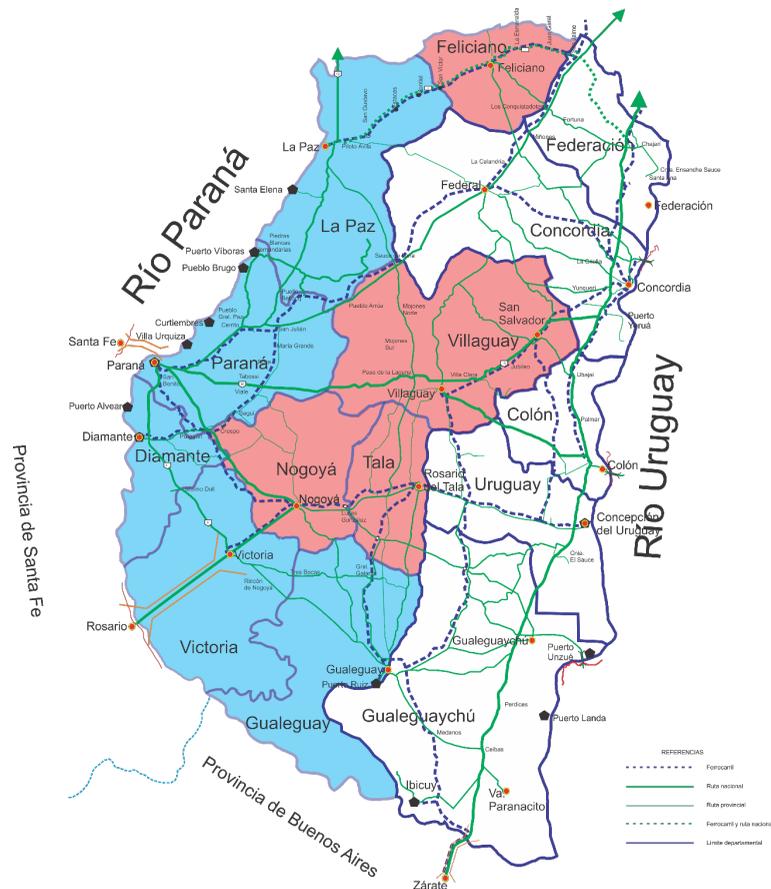
Extracción de la producción

Esta sección haremos una introducción a la forma de extracción de la producción entrerriana. En principio repetimos, la provincia y la mesopotamia toda aún no se encontraba conectada al continente físicamente. Las formas de extracción eran por vía fluvial a partir de sus puertos sobre el Uruguay y sobre el Paraná, en camión por balsa en Paraná-Santa Fe y



Victoria-Rosario y en *ferry-boat* (probablemente también camión) entre Puerto Constanza-Zárate (que entre 1932 y 1945 se llamó José Félix Uriburu en honor al golpista de 1930).

Mapa 6. Rutas, ferrocarriles y puertos en Entre Ríos en 1937



Como puede verse en el mapa 6, el tendido ferroviario ya había alcanzado casi su máxima extensión y al Ramal transversal Paraná-Crespo-Nogoyá-Tala-Concepción del Uruguay se acoplaban los puertos de Diamante, Victoria, Puerto Ruiz y Constanza. La línea Villaguay-Constanza sumaba en su recorrido a Concordia, Concepción del Uruguay y Gualeguaychú. El ramal longitudinal Paraná-San Jaime, a su vez engarza los de La Paz y Paraná. En su trayecto Federal se acoplaba a los puertos de Concordia y en menor medida los de Paraná y La Paz. A su vez, salvo los departamentos centrales (Feliciano, Villaguay, Nogoyá y Tala), y en alguna medida Federación por no ser navegable el tramo de los Saltos Grandes, todos cuentan con al menos una terminal portuaria.

Hemos calculado la distancia media a ferrocarril y puerto de los principales establecimientos productivos por departamento, y podemos observar que los más favorecidos eran los de Feliciano, Uruguay y Concordia y los más desfavorecidos los de Nogoyá, Victoria y Villaguay. El resto se encuentra en torno a las distancias medias, que como vemos, salvo en el caso de las chachas (2,2 km) no presentan una diferencia media mayor a 1 km que en la de Buenos Aires.

Tabla 9. Distancias medias al puerto o ferrocarril (km)

Departamentos	Chacra	Mixta	Cría
Colón	9,1	9,3	9,2
Concordia	8,3	7,8	9,5
Diamante	9,3	10,3	11,4
Federación	11,2	8,9	9,3
Gualedguay	9,9	10,7	13,1
Gualedguaychú	11,1	11,2	11,4
La Paz	10,9	10,8	11,4
Nogoyá	12,6	12,1	11,6
Paraná	10,8	10,4	10,9
Tala	8,2	9,9	8,6
Feliciano	5,9	8,3	8,6
Uruguay	8,6	8,0	7,7
Victoria	13,4	13,3	14,0
Villaguay	11,8	11,7	14,0
Total	10,2	10,1	10,7
Buenos Aires	8,00	9,5	9,8

Fuente: Censo Nacional Agropecuario

Tabla 10. Destino de los productos agrícolas en 1937

Destino	%
Acopiadores	46,7
Distintos compradores	14,4
Productores que remiten directamente a puerto	12,9
Otros compradores	12,2
Cooperativas	5,4
Exportadores	2,0
Consignatarios	1,9
Molinos	1,6
Mercados	1,6
Remates feria	0,9
Frigoríficos	0,1

Fuente: Censo Nacional Agropecuario

Si consideramos que los productores en su inmensa mayoría (46,7%) vendían su producción a acopiadores lo que implicaba llevarla al pie del puerto o de la estación (Ortiz, 1943) y que otro 12,9% lo remitía directamente a puerto (tabla 9), los productores entrerrianos no parecieran estar en condiciones mucho más desfavorables que los bonaerenses en infraestructura, si probablemente en tanto a tarifas.



Conclusiones

El gobernador Etchevehere, pretendió hacer un “gobierno definitivamente agrario”, en momentos en que el modelo de acumulación en Argentina había virado hacia la industria sustitutiva. Probablemente esa fue una decisión inoportuna que, implementada mediante ayudas en producto y económicas, marcaría el futuro de la provincia.

Los datos parecen matizar la afirmación Reula (1971, p. 141) acerca de que la ganadería es la principal actividad económica. En principio si asimilamos el monte natural y cultivado como una forma de producción agrícola (sembrar árboles para cosechar su madera o sus frutos lo es) y le sumamos la superficie dedicada a cultivos, el 60% de la superficie estaba dedicada a la agricultura. Sin embargo, si estimamos la superficie multiplicando los establecimientos por su tamaño medio, el área destinada a actividades ganaderas era el 53,8%, y la dedicada a actividades agrícolas 46,2%. Podemos decir además que las actividades agrícolas demandan mayor cantidad de fuerza laboral, son más proclives a la formación de hogares y al afincamiento de la población. Por otro lado, la caída del valor del kilo vivo del ganado, las inclemencias climáticas y plagas pueden haber suscitado la multiplicación de estancias mixtas. También puede ser la estructura productiva de la provincia la causante de la mayor emigración, aunque todavía no muy acentuada o el despoblamiento rural en la provincia.

Las exportaciones por puertos (recordemos que aún la provincia no estaba vinculada físicamente al continente) también muestra este matiz. Aunque falta la información de los *ferry-boats* que actuaban desde 1912 (Cusmai, 2014), la cercanía a Puerto Constanza de la zona cereal no nos obliga a pensar que se extraían por allí menos productos ganaderos que agrícolas.

El elemento común a Entre Ríos durante este período es la heterogeneidad. Si observamos la distribución a partir del uso del suelo, encontramos al sur y noreste eminentemente ganadero y una zona central volcada a la agricultura, pero con una importante presencia de la ganadería. A su vez, si observamos la producción agropecuaria, este mapa se transforma y el predominio de la ganadería se encuentra solo en el noroeste (La Paz y Feliciano con una importante participación de ganado ovino). La clave en este sentido la encontramos en el tipo de unidad agropecuaria dominante. El predominio de las chacras de entre 25 y 50 hectáreas y las estancias mixtas da cuenta de este paisaje diverso en cuanto a la producción y de su supervivencia en el tiempo.

Las unidades productivas agropecuarias durante el periodo analizado gozaban de una gran diversidad, es probable que la mayor parte de las estancias dedicadas a la ganadería contengan en su interior una parte de tierra cultivada y lo mismo sucede con las dedicadas mayoritariamente a la agricultura. Es decir, la estancia mixta crecía como forma de manejo de los campos ayudada por la legislación vigente, dado que la clave era el desarraigo de los arrendatarios agrícolas cada cierto tiempo para dedicar las parcelas a la ganadería.

Para continuar este estudio, sugerimos analizar la producción y las características de las unidades productivas a largo plazo, para determinar el impacto de la Industrialización por Sustitución de Importaciones. Además, consideramos que es necesario aumentar la escala de análisis a cada uno de los departamentos en busca de vasos comunicantes que permita la construcción conceptualizaciones de las unidades territoriales. Por último, el abordaje de las

cifras de los productos exportados por los puertos nos permitiría insertar a la producción entrerriana en la economía argentina. En tal sentido, se podrían tener en cuenta la competencia entre sistemas de transporte, su infraestructura, su logística y sus cuadros tarifarios. Otra línea de investigación consistiría en profundizar en la diacronía estos procesos para intentar comprender y explicar el devenir de la economía entrerriana en el contexto nacional, es decir, la correlación entre procesos endógenos y exógenos nacionales e internacionales.

Referencias

- Arce, F. (1979). Historia. Paraná. En *Enciclopedia de Entre Ríos*. Arozena Editores.
- Barsky, O. y Gelman, J. (2009). *Historia del agro argentino: Desde la conquista hasta comienzos del siglo XXI*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Biasizo, R. (2015). *Economía de Entre Ríos en el período de intervencionismo conservador, 1930-1945*. Paraná: EDUNER.
- CFI y Coprode (1967). *Compilación estadística de la Provincia de Entre Ríos*. Consejo Federal de Inversiones & Consejo Provincial del Desarrollo. Buenos Aires: Ex Libris.
- Cusmai, C. (2014). *Aquellos Queridos Ferrys. Historia de los Ferrocarriles del río Paraná*. Zárate: Galatea Ediciones.
- García, C. F. y Mingo de Bevilacqua, G. (1998). *Situación demográfica de la provincia de Entre Ríos*. Buenos Aires: INDEC.
- González B., H. (2014). *La fábrica de las cifras oficiales del Estado argentino, 1869-1947*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Gravil, R. (1970). State Intervention in Argentina's Export Trade between the Wars. *Latin American Studies*, 2, 156-157.
- INDEC. (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Recuperado 7 de octubre de 2017, a partir de http://www.indec.gob.ar/censos_total_pais.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=41&id_tema_3=135&t=3&s=6&c=2010
- Lattes, A. E. (1974). Redistribución espacial y migraciones. En Z. Recchini de Lattes & Alfredo E. Lattes (eds.), *La población de Argentina* (pp. 95-112). Buenos Aires.
- Leyes, R. (2013). No culpes a la crisis: inversiones de capital, mecanización y desocupación en Entre Ríos, 1928-1946. En XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Mendoza.
- Mathieu, M., Rodríguez, L. y Lambruschini, V. (2017). Ajuste en épocas de crisis: el caso de la provincia de Entre Ríos durante la Gran Depresión. *Realidad Económica*, 306, 77-103.
- Ministerio de Agricultura. (1940a). Economía Rural 1937. En *Censo Nacional Agropecuario*. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda.
- Ministerio de Agricultura. (1940b). Economías rurales. En *Censo Nacional Agropecuario*. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda.
- Miro, C. (2000). Transición demográfica y envejecimiento demográfico. Papeles de Población No. 35 CIEAP/UAEM.
- Ortiz, R. (1943). *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires: Losada.



Palacio, J. M. (2002). La estancia mixta y el arrendamiento agrícola: algunas hipótesis sobre su evolución histórica en la región pampeana, 1880-1945. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, 25, 37-87.

Provincia de Entre Ríos. (1937). *Síntesis estadística*. Paraná: Ministerio de Economía.

Reula, F. (1971). *Historia de Entre Ríos*. Santa Fe: Castelleví.

Román, C. (2016). *El proceso de fundación de villas como política del imperio español en la frontera oriental de América del sur. San Antonio de Gualeguay, Concepción del Uruguay y San José de Gualeguaychú. Entre Ríos, segunda mitad del siglo XVIII*. Tesis de Maestría UNMDP.

Senado y Cámara de Diputados de la Nación argentina. (1932). Ley 11.627, sobre arrendamientos rurales. Recuperado 30 de septiembre de 2017, a partir de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/175000-179999/178576/norma.htm>

Anexos
Tabla 11. Cantidad de establecimientos por departamento en 1937

Establecimientos	Colón	Concordia	Diamante	Federación	Gualeday	Gualedaychú	La Paz	Nogoyá	Paraná	Tala	Feliciano	Uruguay	Victoria	Villaguay	Total
Chacras	1791	881	1087	1366	1003	1456	1056	1938	2994	1160	319	2505	692	1557	19805
Estancias mixtas	659	411	307	226	223	481	382	406	609	330	144	456	305	509	5448
Estancias de cría	109	245	118	103	236	514	330	196	151	130	318	114	260	387	3211
Est. con ganadería	24	75	41	104	106	156	70	78	57	27	91	55	99	119	1102
Quintas	103	98	15	25	54	67	27	34	138	0	4	52	0	38	655
Montes frutales	27	324	2	28	7	246	1	1	4	4	1	4	0	2	651
Tambos	24	88	23	12	19	26	29	12	102	8	1	35	5	16	400
Montes forestales	0	4	2	3	1	221	10	9	5	1	7	0	3	7	273
Huertas	15	2	6	3	14	17	4	11	37	0	2	22	0	4	137
Estancias de invernada	4	6	4	1	15	25	3	6	5	1	0	2	7	6	85
Totales	2756	2134	1605	1871	1678	3209	1912	2691	4102	1661	887	3245	1371	2645	31767

Fuente: Censo Nacional Agropecuario



Tabla 12. Cantidad de establecimientos por superficie media en ha por departamento en 1937

Establecimientos	Colón	Concordia	Diamante	Federación	Gualeguay	Gualeguaychú	La Paz	Nogoyá	Paraná	Tala	Feliciano	Uruguay	Victoria	Villaguay	Total
Chacras	155279,7	76382,7	94242,9	118432,2	86960,1	126235,2	91555,2	168024,6	259579,8	10057,2	27657,3	217183,5	59996,4	134991,9	1717093,5
Estancias mixtas	217733,6	135794,4	101432,8	74670,4	73679,2	158922,4	126212,8	134142,4	201213,6	10903,2	47577,6	150662,4	10077,2	168173,6	1800019,2
Estancias de cría	39468,9	88714,5	42727,8	37296,3	85455,6	186119,4	119493	70971,6	54677,1	4707,3	115147,8	41279,4	9414,6	140132,7	1162703,1
Est. con ganadería	21002,4	65632,5	35879,1	91010,4	92760,6	136515,6	61257	68257,8	49880,7	23627,7	79634,1	48130,5	86634,9	104136,9	964360,2
Quintas	978,5	931	142,5	237,5	513	636,5	256,5	323	1311	0	38	494	0	361	6222,5
Montes frutales	872,1	10465,2	64,6	904,4	226,1	7945,8	32,3	32,3	129,2	129,2	32,3	129,2	0	64,6	21027,3
Tambos	1699,2	6230,4	1628,4	849,6	1345,2	1840,8	2053,2	849,6	7221,6	566,4	70,8	2478	354	1132,8	28320
Montes forestales	0	639,6	319,8	479,7	159,9	35337,9	1599	1439,1	799,5	159,9	1119,3	0	479,7	1119,3	43652,7
Huertas	216	28,8	86,4	43,2	201,6	244,8	57,6	158,4	532,8	0	28,8	316,8	0	57,6	1972,8
Estancias de invernada	3559,2	5338,8	3559,2	889,8	13347	22245	2669,4	5338,8	4449	889,8	0	1779,6	6228,6	5338,8	75633
Totales	440809,6	390157,9	280083,5	324813,5	354648,3	676043,4	405186	449537,6	579794,3	282050	271306	462453,4	348612	555509,2	5821004,3

Fuente: Censo Nacional Agropecuario

Tabla 13. Trigo

Departamento	Unidades productivas	Superficie sembrada	Producción	% UP	% SS	% P
Colón	1589	20000	14280	11,3	5,4	6,2
Concordia	528	8500	3500	3,8	2,3	1,5
Diamante	852	26000	24200	6,1	7,1	10,5
Federación	67	1000	210	0,5	0,3	0,1
Galeguay	395	15000	10010	2,8	4,1	4,3
Galeguaychú	1250	58000	42500	8,9	15,7	18,5
La Paz	726	17000	9800	5,2	4,6	4,3
Nogoyá	1524	44000	26000	10,8	11,9	11,3
Paraná	2572	79000	42600	18,3	21,4	18,5
Tala	813	24000	15330	5,8	6,5	6,7
Feliciano	28	400	82	0,2	0,1	0,0
Uruguay	2064	39000	26400	14,7	10,6	11,5
Victoria	266	7500	3680	1,9	2,0	1,6
Villaguay	1383	29000	11560	9,8	7,9	5,0
Total	14057	368400	230152	100,0	100,0	100,0

Fuente: Censo Nacional Agropecuario

Tabla 14. Lino

Departamento	Unidades productivas	Superficie sembrada	Producción	% UP	% SS	% P
Colón	1860	30000	13920	10,0	4,3	5,0
Concordia	796	20000	8100	4,3	2,9	2,9
Diamante	1107	48000	25840	5,9	6,9	9,3
Federación	733	7000	2580	3,9	1,0	0,9
Galeguay	775	55000	27950	4,2	7,9	10,0
Galeguaychú	1451	78000	33600	7,8	11,2	12,1
La Paz	1198	50000	19200	6,4	7,2	6,9
Nogoyá	1910	82000	31960	10,2	11,7	11,5
Paraná	2781	107000	37260	14,9	15,3	13,4
Tala	1045	44000	18240	5,6	6,3	6,5
Feliciano	175	2200	540	0,9	0,3	0,2
Uruguay	2453	68000	26520	13,2	9,7	9,5
Victoria	745	60000	21660	4,0	8,6	7,8
Villaguay	1623	48000	11180	8,7	6,9	4,0
Total	18652	699200	278550	100,0	100,0	100,0

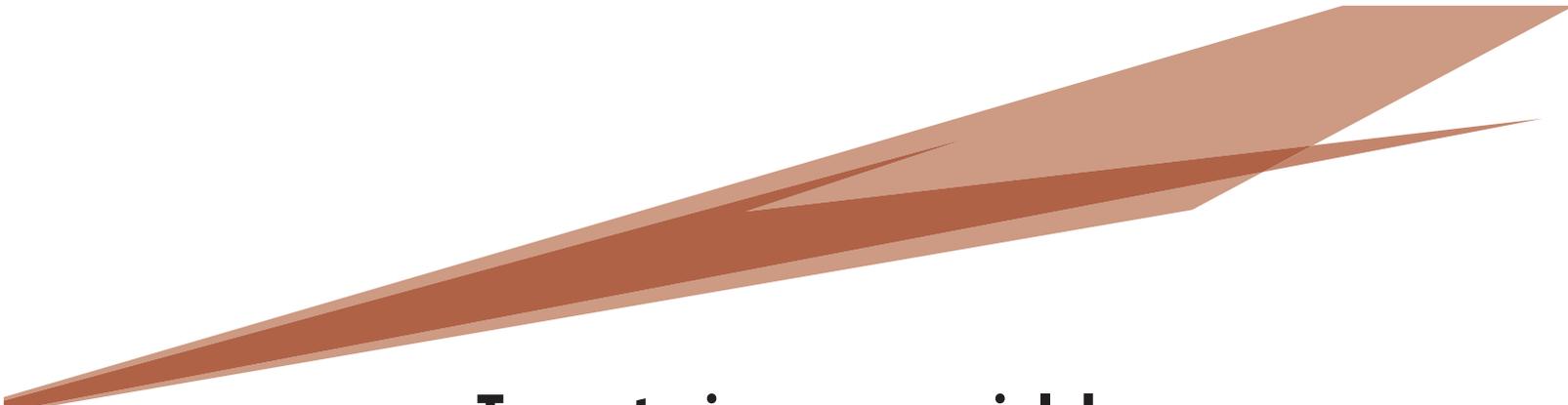
Fuente: Censo Nacional Agropecuario



Tabla 15. Maíz

Departamento	Unidades productivas	Superficie sembrada	Producción	% UP	% SS	% P
Colón	2284	26000	23460	11,1	8,2	9,9
Concordia	1251	18000	7930	6,1	5,6	3,3
Diamante	973	16000	13000	4,7	5,0	5,5
Federación	1462	14000	9360	7,1	4,4	3,9
Galeguay	831	12000	8370	4,0	3,8	3,5
Galeguaychú	1288	25000	19320	6,3	7,8	8,1
La Paz	1091	15000	7592	5,3	4,7	3,2
Nogoyá	1688	31000	18900	8,2	9,7	8,0
Paraná	2939	49000	43260	14,3	15,4	18,2
Tala	1082	18500	11544	5,3	5,8	4,9
Feliciano	600	4500	1620	2,9	1,4	0,7
Uruguay	2528	43000	33840	12,3	13,5	14,2
Victoria	554	14000	18460	2,7	4,4	7,8
Villaguay	2019	33000	21000	9,8	10,3	8,8
Total	20590	319000	237656	100,0	100,0	100,0

Fuente: Censo Nacional Agropecuario



Trayectoria empresarial de Pedro Aquilino López Medina

Business trajectory of Pedro Aquilino López Medina

Elber Berdugo C.

Candidato a Doctor en Historia de la Universidad Nacional de Colombia
Profesor de tiempo completo Facultad de Ciencias Administrativas y Contables de la
Universidad de La Salle, Colombia
<https://orcid.org/0000-0002-9750-2618>
eberdugoc@gmail.com

Fecha de recepción: 9 de enero del 2018
Fecha de aceptación: 15 de marzo del 2018
Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: Berdugo C., E. (2018). Trayectoria empresarial de Pedro Aquilino López Medina. *tiempo&economía*, 5(2), 209-225, doi: <http://dx.doi.org/10.21789/24222704.1336>

RESUMEN

La historia de Pedro A. López es un ejemplo más de muchos casos de ascenso social en Colombia de personas que no proviniendo de familias adineradas, ni de apellidos ilustres, lograron sobreponerse a múltiples dificultades económicas, políticas y sociales hasta alcanzar una posición importante en el mundo empresarial: mayor exportador de café, contratista de ferrocarriles y de transporte fluvial, banquero y accionista de varias empresas manufactureras y de servicios públicos.

Palabras clave: Empresarios colombianos, historia empresarial, desarrollo empresarial, historia económica

Códigos JEL: D72, N86, N46



ABSTRACT

The Pedro A. Lopez story is another example of many cases of ascent in the social pyramid in Colombia, people who don't come from wealthy families or influential surnames, they were able to overcome economic, social and political difficulties and get a prominent position in the business world: Big coffee exporter, railway contractor and river transportation, banker and shareholder of several public sector and manufacturing companies.

Keywords: Colombian businessman, business story, business development, economic history

JEL Codes: D72, N86, N46

Introducción

Una de las primeras aproximaciones académicas a la familia López, y de forma específica a Pedro A. López como empresario, se la debemos a Dávila (1986). Este escrito es de carácter exploratorio y pretende ser un complemento a la obra mencionada. El propósito consiste en describir la trayectoria del bogotano Pedro A. López –padre del dos veces presidente de la República, Alfonso López Pumarejo (1934-1938 y 1942-1945) y abuelo de otro presidente de la república, Alfonso López Michelsen (1974-1978)– quien tuvo un papel destacado en la vida económica y empresarial del país a través de la comercialización externa del café mediante su casa de comercio denominada Pedro A. López & Compañía, la fundación de algunas instituciones financieras como el Banco López, que sirvieron de apalancamiento de sus negocios cafeteros, su incursión como accionista y gestor de empresas dedicadas a la generación de energía eléctrica en algunos departamentos, al transporte fluvial por medio de la Compañía de Navegación del Magdalena –la cual le permitió el traslado del café– y a la actividad manufacturera. Todas ellas le permitieron convertirse en uno de los hombres más adinerados de Colombia.

Pedro A. López representa uno de los tantos ejemplos de empresarios exitosos que proviniendo de una extracción humilde, con una instrucción básica, logró ascender en la escala social colombiana y convertirse en uno de los hombres más ricos y poderosos gracias al apoyo de una familia prestigiosa como la Samper Agudelo; a las buenas relaciones que logró establecer y consolidar con empresarios, banqueros y comerciantes nacionales y extranjeros, de quienes recibió financiación en condiciones favorables y fue representante (o lo representaron) de algunas de sus casas comerciales; a su casamiento con María del Rosario Pumarejo hija de una de las familias terratenientes y ganaderas más ricas de la Costa Atlántica quien heredó una fortuna nada despreciable que ingresó a la sociedad conyugal, a su astucia, capacidad para aprovechar oportunidades, incursionar en negocios rentables de exportación como el café, el tabaco y los cueros y de importación como los relacionados con artículos para el hogar y la agricultura, fruto de una lectura acertada del comportamiento del comercio internacional.

El ensayo, que está basado en buena parte en fuentes secundarias (aun cuando también en algunas primarias), busca llamar la atención de los investigadores sobre la vida este empresario y algunas de sus realizaciones más importantes como la casa comercial Pedro A. López & Compañía y el Banco López, de las cuales no se ha hecho un estudio exhaustivo.

Infancia y adolescencia: Pedro A. López nació el 4 de enero de 1857 en Bogotá. Su madre fue Felisa Medina Morales, de Guayatá, “nieta de don Andrés Medina, católico de Tenza que fundara esa parroquia en 1820, antiguo alcalde de Guateque, miembro de varias asambleas cantonales, mayordomo de fábrica y presidente de la Junta Curadora de la localidad (Latorre, 1961, p. 79). Su padre, Ambrosio López Pinzón, un sastre, militante activo del Partido Liberal y fundador de la Sociedad de Artesanos de la ciudad que fue creada como respuesta a la política librecambista del Estado puesta en marcha en 1847 por el Secretario de Hacienda, Florentino González, la cual dio vía libre a la importación de vestidos y calzado, que por ser de mejor calidad y ofrecerse a precios más bajos que la de los artesanos colombianos, los colocó en una situación de desventaja, por lo que muchos de ellos quebraron.

Pedro A. López fue el segundo de cinco hijos que tuvieron sus padres. Creció en un hogar con muchas dificultades económicas, debido a que su padre Ambrosio se gastó lo pocos



recursos con que contaba apoyando a dirigentes del liberalismo quienes luego de llegar al poder, le dieron la espalda, quedando sumido en la miseria y decepcionado de la política. Así describe la situación en que se encontraba en ese momento Latorre (1961, p. 80):

Ambrosio López estaba desencantado de la política. Ella no le había acarreado sino sinsabores y pobreza. Las tesis económicas liberales desarrolladas a todo vapor desde el gobierno lo habían arruinado, a él, sastre que no podía poner a competir la torpeza de sus manos con las pulcras confecciones inglesas que entraban al país sin mayores recargos aduaneros.

Agrega Latorre (1961, pp. 80-81):

Ya no tenía amigos políticos y el país atravesaba por una de sus etapas más turbulentas. En la sastrería, acompañado de su esposa y de sus hijos Ambrosio, Pedro Aquilino, Francisco, Mercedes y Rafaela, que le fueron llegando muy graneados como suele ocurrir en los hogares pobres, el viejo conductor del liberalismo bogotano se gana trabajosamente la vida. La política la mira con una perspectiva de lejanía. La guerra del 60 de Mosquera, ya con bandera liberal, escasamente provoca su entusiasmo.

A pesar de todo, con el triunfo del partido liberal a principios de los sesentas, logró en 1862 que le dieran un cargo público como inspector de aguas de Bogotá el cual le permitió distribuir su tiempo entre los asuntos administrativos y la educación de sus hijos a quienes inició en la lectura, la escritura, les enseñó las bases de la aritmética y les transmitió algunos conocimientos primarios que él estaba en condiciones de dar.

Más adelante, Pedro A. López, gracias a que la situación económica de su padre mejoró un poco, ingresó al colegio de Luis María Cuervo en donde aprendió lo indispensable para desempeñarse como empleado en una compañía de comercio.

Su primer trabajo: Con tan sólo 15 años Pedro A. López se empleó como dependiente en la prestigiosa y acreditada casa comercial de Silvestre Samper Agudelo en donde poco a poco escaló cargos y mejoró su sueldo. Como consecuencia de la guerra de 1876 que ocasionó trastornos en la actividad económica del país y a la compañía de Silvestre Samper, este se vio abocado a cerrar el negocio y a despedirlo. Como había adquirido experiencia en asuntos mercantiles: relaciones con el público, liquidación de facturas, teneduría de libros, entre otros, decidió probar suerte el año siguiente en Cúcuta sitio muy importante del comercio exterior en el cual permaneció casi un año, sin que lograra amañarse. Aburrido de la vida que llevaba, un día cualquiera, le llegó una carta de Rafael, hijo de Silvestre Samper invitándolo a regresar a trabajar con su padre a Honda. Por ser este puerto el centro empresarial de exportaciones e importaciones más importante del país, Pedro A. López, sin pensarlo dos veces emprendió el viaje a Bogotá a pie, porque sus recursos no le alcanzaron para hacerlo montado a lomo de mula para luego dirigirse a su destino final. La descripción de la importancia económica que tuvo esta localidad en el desarrollo del país la hace Alfonso López Pumarejo:

El río era nuestro mar interior; nuestro lago de Titicaca. Todo el progreso buscaba con afán desembocar en el Magdalena como a su cauce lógico, natural. Y Honda fue por antonomasia, la ciudad del río durante muchos años. A diario llegaban a ella místeres de Manchester con telas; norteamericanos con alambre y harinas, representantes de casas francesas con vinos y champaña. Muchas firmas comerciales europeas de primera importancia mantenían allí agentes fijos. Las principales casas colombianas tenían en Honda su sede. La vida diaria en el

puerto era una feria cotidiana de géneros y frutos de las partes más distantes del orbe. Honda era llamada “la gran escuela del trabajo. (Latorre, 1961, pp. 151-152).

Así, en 1878, Silvestre Samper lo contrató con el fin de que le ayudara a su hijo Rafael en la dirección de los importantes negocios que tenía la firma Miguel Samper e Hijos: llevar los libros principales y auxiliares, ocuparse de las facturas y aparejos de pagarés por ventas y de vez en cuando prestar apoyo en las bodegas. Pedro A. López sabía de la magnífica oportunidad que se le presentaba pues Honda era un sitio estratégico para hacer fortuna ya que tenía una ubicación geográfica privilegiada: contaba con la ventaja de su comunicación con el mar por el río Magdalena, estaba ubicada en el centro de los mercados de consumo y próxima a las zonas cafeteras, a los cultivos de cacao y a la producción de cueros que se vendían a precios altos en el exterior. La única condición adicional que puso, después de haber pactado un sueldo más alto al ofrecido fue que se le permitiera realizar algunos negocios por su cuenta si lo decidiera.

A los tres meses de trabajar Pedro A. López con Rafael, éste viaja a Ibagué a visitar a su padre y lo deja al frente de todos los negocios de compra y exportación de cueros y café e importación y venta de zarzas, harina, ropa de lino y algunos instrumentos agrícolas. En forma rápida adquiere la reputación de uno de los dependientes más serios y capaces de la localidad: “El joven bogotano se ha hecho a fama de hombre emprendedor, tranquilo, muy puesto en orden y dueño de una visión poco común para los negocios” (Latorre, 1961, pp. 125-126).

Pedro A. López con el fin de sacarle rédito a la gran oportunidad que se le ofrecía de estar a cargo de los negocios de Silvestre Samper, se dedicó de lleno a su trabajo tomando en serio los consejos de su patrón:

La ciencia del que quiere ser rico –y eso es precisamente lo que él quiere ser– consiste en volver los días de 14 horas en lugar de 12; así es que, si por dormilón se le vuelven solamente 10 horas, le quedará un saldo de 4 horas, que durante los años que uno tiene bríos para trabajar antes de la vejez, esos saldos representan quizás los años más productivos de la vida (Latorre, 1961, p. 121).

Sus primeras incursiones en el ámbito empresarial: Debido a un viaje a Nueva York de Silvestre Samper en donde decide radicarse y constituir la firma Samper & Bierck para huir de la guerra, Pedro A. López toma las riendas absolutas de la casa comercial ubicada en Honda. Si bien está de acuerdo con aquel en cuanto a los estragos económicos y sociales ocasionados por el conflicto armado y aunque siente una aversión por la política, culpable de que su padre no hubiera salido de la pobreza, de que él no pudiera cubrir muchas necesidades y de la primera quiebra de su jefe, se queda en Colombia.

En una de las tantas cartas remitidas a Silvestre Samper le solicita ayuda para hacer su primer negocio: importación de harina. ¿Razón? Sus deseos de formalizar relaciones amorosas con María del Rosario Pumarejo para lo cual debe tener ingresos suficientes que le permitan contar con la aceptación de su tía Josefina Pumarejo y de su Esposo, Joaquín de Mier, también para evitar las habladurías sobre el interés en la herencia de su pretendida.

Enterado Silvestre Samper de sus intenciones, le dice en una misiva que si intenta casarse debe decir adiós a su ayuda económica; escoger entre su novia y su empleo. Le recuerda,



además “que los años de energía del hombre, que son los que van de los 20 a los 30, deben aplicarse al trabajo para adquirir capital; tampoco debe olvidar las obligaciones que le impone la pobreza de sus padres” (Latorre, 1961, p. 127). Ante tal encrucijada, decide aplazar su casamiento, esperar: “A todas las cosas les va llegando su momento”.

En el negocio de la harina de maíz, no le va bien y entonces decide importar fósforos y rancho. También quiere exportar algunas frutas como plátano, pero desiste por lo complicado de su manejo. Entonces opta por traer máquinas de coser que se venden en el Tolima como pan caliente y a precios muy buenos.

A raíz de la decisión que tomó Silvestre Samper en junio de 1880, de radicarse de forma permanente en Nueva York, Pedro A. López, cree que con sus conocimientos del comercio exterior, sus magníficas relaciones comerciales y sociales y la estimación y el respeto que le profesan sus competidores y otras personas con quienes ha hecho tratos, puede establecerse por su propia cuenta y riesgo, lo cual se trunca porque se le presenta una nueva oferta: la firma *Samper & Cía.* de Bogotá propiedad de Miguel, el hermano de Silvestre, le propone trabajar como empleado suyo durante el día en Honda con la libertad de realizar sus propios negocios como comisionista en la noche. Pedro A. López acepta.

En el segundo semestre de 1880 se instala en arriendo en la casa que ocuparan la familia y el negocio de Silvestre Samper en Honda. En el primer piso ubica el almacén y usa la estantería que ha comprado a un plazo de tres años a su patrón. Al finalizar el año, su negocio es próspero: vende ruanas de algodón, lana y merino con flecos que le da en consignación desde Bogotá Guillermo Uribe despachándole a la vez papel de carta y sobres. En Nueva York cuenta con créditos personales.

Desde 1881 trabaja para Dordell & Vargas, Rafael Padilla, Hugo Biester de la Botica Alemana y le manda peinillas a Alberto Caycedo, todos radicados en Bogotá; importa cristalería de *Valentín & Frankfurter* de París y vende ruanas gruesas de merino con flecos. En su almacén en Honda cuenta con el surtido más completo en barnices, munición, fósforos, palas, harina, pimienta, vino, máquinas de coser, loza, espejos, etc. Adicionalmente, viaja a Antioquia y el Tolima hasta Neiva, en donde establece nuevas relaciones comerciales y nuevos créditos. Igualmente, está al tanto de las cotizaciones de los mercados de París, Londres y Nueva York.

En los primeros años de la década de 1880 envía tabaco a *Riensch & Held* de Hamburgo a pesar de la caída de las exportaciones de este producto en los primeros años de esta década comparada con el comportamiento ascendente de los precios nominales y reales desde 1845 hasta 1864; de su descenso en el resto de esta década y su estabilidad en la de los setenta que significó el principio de la decadencia tabacalera del país, debido a “la afluencia de los tabacos para envoltura de Sumatra a los mercados europeos en la segunda mitad de la década del setenta y comienzos de los años ochenta” (Ocampo, 1984, p. 219), que las situaron en su punto más bajo (en 1882, las importaciones de tabaco colombiano de Alemania sólo alcanzaron 11.980 zurrone (unas 700 toneladas) y en 1883, 22.382 zurrone (1.300 toneladas) que equivalían a una reversión a los niveles de 1850; la cual en cuanto valor fue más profunda (de \$1.025.685 en 1880/1, las exportaciones disminuyeron a \$90.403 en 1881/2 en pesos-oro, para aumentar a \$268.782 en 1882/3 y \$395.118 en 1883/4 (Ocampo, 1984, pp. 219-221).

Desde principios de la década de 1880 se dedica también a la compra y a la exportación de grandes cantidades de café a Londres para la firma Barnes y a Estados Unidos inducido

por las posibilidades económicas que brinda el café que en los años setenta experimentó una bonanza de precios, la cual produjo un aumento de las exportaciones del grano de 100.000 a 220.000, que según Ocampo (1989, p. 214) era considerable para la época. Para este autor: “el café dejó de ser un renglón marginal dentro de nuestro comercio exterior. Ya a fines del setenta representaba más del 20%” de nuestras ventas externas y era tan importante como el oro y la quina (Ocampo, 1989, p. 214). Y sí, es que la producción y las exportaciones de café, no obstante, la caída de su precio a comienzos de los ochentas, siguieron creciendo al pasar de 98 mil sacos de 60 kgs. Entre 1870-4 a 149 mil entre 1875-9, 221 mil entre 1880-4 a 240 mil entre 1885-9 (Ocampo, 1989, p. 216). ¿Razones?

La crisis del comercio exterior del país a principios de los ochentas y la depreciación de la plata (la base real de la circulación interna de la época) redujeron sus costos de producción en términos de oro (la unidad monetaria internacional), además del rezago de los jornales al iniciarse el periodo de la Regeneración producto de las emisiones masivas que llevaron a un aumento de la inflación. Adicionalmente, y no menos importante, otro factor que incidió en el auge cafetero fue el acceso al crédito en condiciones favorables de los hacendados al recibir préstamos por parte de las casas comerciales del exterior al 6% de interés anual con 1.5 o 2% de comisión adicional, dos años de plazo y pago en café. (Ocampo, 1989, pp. 216-217)

Durante estos años, por otra parte, Pedro A. López adquiere cantidades considerables de cueros, con el fin de aprovechar la gran demanda y buenos precios en los mercados internacionales. Así, con base en Ocampo (1989, p. 374) las exportaciones pasaron de 1.884, 8 toneladas en 1878/9 a 2.618,6 toneladas en 1879/80, 2.961,6 toneladas en 1880/1 y a 4.342,0 toneladas en 1887.

En 1889, después de casi diez años de trabajar como dependiente de la casa comercial *Samper & Cía.*, renuncia para irse con su familia al exterior. Entre las razones están: la situación política del país que cada día es más inestable y tiende a gravarse con las medidas represivas adoptadas por los gobiernos de la Regeneración contra los opositores, la prensa y los demócratas en general, las cuales las ve como una amenaza para la paz pública y los negocios mercantiles. También, el querer organizarse de forma independiente de tal manera que todo lo que gane se lo apropie él sin tener que compartir las utilidades con los Samper. Piensa que:

Si el trabajo que le dedica a la casa de los Samper lo pone al servicio de sus propios intereses en muy pocos años será rico, muy rico. Podrá rodear a su familia de comodidades, educar a sus hijos en el exterior, viajar a Europa y Estados Unidos (Latorre, 1961, p. 164).

Luego de mucha meditación viaja a Panamá en donde sus quebrantos de salud lo obligan a retornar (luego de una corta estadía) a Honda a trabajar por su cuenta:

La nueva instalación de don Pedro A., en Honda no puede ser más modesta y económica. Así hay que principiar. Se reduce a un pequeño cuarto sobre la calle, en donde tiene el escritorio de caoba, y a unos depósitos en una casa antigua, alta, sólida y aireada, que se halla situada en frente y pertenece a un señor Miguel Paz, a quien el arrendatario recordará siempre con cariño. No tiene ya el más leve reato con los Samper. Ellos, por su parte, le manifiestan que están dispuestos a ayudarlo en lo que puedan. (Latorre, 1961, p. 173)



En esta nueva etapa de su vida –principios de los noventa–, le da primacía a la exportación de café recordando las palabras que le escribiera Silvestre Samper desde Nueva York: “En este país hay mercado para toda clase de café. Desde la mugre que se vota en las mesas de escogencia hasta el de primera calidad” (Latorre, 1961, p. 174). Pero también, por la experiencia anterior exitosa que había tenido en los ochentas con el producto, el comportamiento creciente de la demanda internacional del grano y su precio y al ver que la calidad del café colombiano no tenía competencia. Igualmente, al hecho de que el 60% de la demanda mundial se concentraba en dos países (Estados Unidos con el 30% e Inglaterra, con el 20%) en los cuales Pedro A. López tenía en el país y en el exterior agentes hábiles y magníficos corresponsales que le permitirían movilizar en gran escala el café; contactos con empresarios vinculados al transporte por el río Magdalena quienes le brindan su apoyo. Finalmente, el estar más cerca Colombia a los Estados Unidos, que los países africanos, lo cual le otorgaba una ventaja en costos. Efectivamente, las afirmaciones de Silvestre Samper son una realidad: las exportaciones de café crecen de manera acelerada en los noventa al pasar de 246 mil sacos de 60 kgs en 1890-4 a 491 mil en 1895-9 (Ocampo, 1989, p. 215).

En corto tiempo, los resultados comienzan a verse: Pedro A. López recibe pedidos de Londres y Nueva York para lo cual lleva a cabo compras de café en grandes volúmenes. Con los dineros que le sitúan, importa mercancías que realiza de inmediato. Ha logrado ganarse la confianza de proveedores, casas comerciales de Europa y Estados Unidos quienes le respaldan, le recomiendan o proporcionan financiación para sus operaciones a una tasa de interés del 6%, más baja si se la compara con la cobrada en el país que oscilaba entre el 12% y el 15% y a plazos muy favorables (seis y nueve meses).

Por otro lado, el sistema que pone en práctica de vender en grandes cantidades, sin ganar en demasía (principio de economía de escala), le genera dinero en abundancia y le granjea las simpatías de las diferentes clases de comerciantes y compradores de la ciudad del río. “Don Pedro A. está rico; y querido y respetado por los vecinos de Honda”.

En 1893, después de una larga reflexión se traslada a Bogotá pues no quería que sus hijos se quedaran sin estudiar como le pasó a él y también porque piensa que en la capital puede disfrutar más su dinero, gozar de mejores comodidades y un clima más saludable y posicionar sus negocios sin abandonar los de Honda.

En Bogotá abrió oficinas propias en la prestigiosa tercera calle Florián, frente al Banco de Colombia. Inauguró un almacén en esa calle entre el de Joaquín Páramo y el de Francisco Vargas, comerciantes famosos. Tan pronto llega a la capital toma en arriendo una casa elegante en el barrio Santa Clara, en la Calle de las Águilas, entre 7ª y 8ª más allá del Chorro de las Botellas. Zuleta (1966, p. 13) la describe como “una casa enorme de Bogotá, situada en la calle de las Águilas (hoy carrera décima, calle octava) que tenía muchas alcobas, muchos patios y muchos árboles a los cuales se acostumbraron a trepar los muchachos con tanta facilidad como si hubieran dispuesto para ello un ascensor”. Poco tiempo después, adquirió una bella casa localizada en la esquina de la carrera novena con calle novena. Sus negocios en Honda los dejó a cargo de Josué Tello quien se ocupó de ellos por más de 25 años. Tan bien le va que en 1895 está entre los tres principales compradores de café en la Capital de la República.

Con el advenimiento de la guerra de los Mil Días que afectó el comercio exterior y lo condujo a su parálisis; que tornó imposible al país renovar las provisiones que había conseguido ha-

cer en los tiempos de normalidad; que llevó a que las reservas de toda índole escasearan y los productos que le permitían atender las importaciones se arrumaran en los centros de producción como sucedió con el café cuya exportación cayó de manera drástica por la imposibilidad de transportarlo; que produjo un déficit fiscal considerable por la caída de las exportaciones obligando al gobierno nacional a cubrirlo con emisiones clandestinas de billetes que condujeron a la desvalorización de la moneda nacional que alcanzó el 22.000% cuando se habían impreso mil millones de pesos, y al agravamiento de la situación económica, Pedro A. López, previendo que se venía una devaluación del peso, convirtió a monedas extranjeras todo el capital de tal forma que cuando se pusieron en marcha las medidas económicas ya tenía el dinero en poder de banqueros en el exterior. Había comprado dólares al 300% o menos de su cambio. Con la operación no sólo había salvado su capital, sino que lo había multiplicado como resultado de la depreciación de la moneda sin proponérselo.

Su partida hacia los Estados Unidos: Pedro A. López que consideraba que había logrado amasar una fortuna por su propio esfuerzo, sus méritos personales, su sacrificio, sus privaciones en la infancia y la juventud, no estaba dispuesto a perderla, menos aún ahora que tenía varios hijos, dejarla expuesta a contingencias y riesgos que él no había buscado, que eran producto exclusivo de la ligereza ajena:

Del gobierno conservador empeñado en mantener al país bajo su duro puño exclusivista. De los guerreristas liberales que habían lanzado al partido a la insurrección sin medir, en su rabiosa, aunque justa protesta, la dimensión total de su acción. La conflagración civil azotaba las regiones en donde Pedro A., había desarrollado sus negocios desde muchos meses antes. En purificación, Neiva, Garzón, Ibagué, Honda, los impactos de la guerra eran tremendos. Don Pedro A., se había visto forzado a liquidar sus negocios en esas regiones. Y si tenía ya puesto su capital a salvo del caos, quería colocar ahora a su familia al margen de los peligros de la anarquía (Latorre, 1961, p. 289).

En 1901 tomó la decisión –acelerada– de radicarse en Nueva York con su familia, porque su hijo Alfonso estaba entregado a la política y se había mezclado en asuntos clandestinos. El recuerdo de su padre que lo había perdido todo por estar inmerso en la política, lo atormentaba y no quería que se repitiera la historia. Por eso lo pone a salvo enviándolo a estudiar a Londres en los primeros días de 1901. El resto de la familia emprende viaje al exterior con 16 bultos de equipaje entre los cuales lleva una gran cantidad de oro en polvo y en barras. Ya está en alta mar, irrevocablemente a salvo; en aguas del Caribe, rumbo a Puerto Rico y su hijo Alfonso en Londres en donde el sastre le diseñará nuevos vestidos y el dentista le hará un arreglo de sus dientes.

Estando Pedro A. López en Estados Unidos, centro de sus principales operaciones empresariales de importación y exportación y lugar de residencia durante siete años, le confió a Alfonso López, después de cursar estudios en el Brighton College y haberse capacitado en comercio en la Packard School, con tan solo 18 años de edad, la administración de la firma *Pedro A. López & Cía.* ubicada en Bogotá, desde donde se controlaban los negocios ubicados en el resto del país y los que tenía con otros países, los cuales estaban atendidos por el banquero Ernesto Michelsen. Durante 12 años se hizo cargo de ellos de manera exitosa logrando que la firma obtuviera un inmenso prestigio. Por desacuerdos con su padre y sus hermanos, renunció a la dirección de la empresa y se distanció del primero durante varios años. Alfonso López alude a



su estadía en la compañía y a los motivos de su dimisión, en una carta del 27 de diciembre de 1919 dirigida al señor Alfred Meyer, Gerente General del Banco Mercantil de las Américas en Nueva York:

Estas circunstancias me recuerdan a cada paso, las que determinaron mi separación de la Casa de los señores *Pedro A. López & Cía.*, de la cual entraron a ser socios mis hermanos, con una participación en las utilidades igual a la mía, y sin que hasta agosto de 1914 tuvieran otro oficio que pasear por Europa y Estados Unidos. Cuando accidentalmente se encontraban en Bogotá, se ocupaban en averiguar a qué horas entraba o salía yo de la oficina y qué dejaba de hacer. Así aconteció que una mañana peleé con uno de ellos porque llegué tarde a mi escritorio y no había otra persona que tradujera varios cables recibidos en clave particular; después de que me retiré de la firma, dejándola muy delante de sus competidores en el país y bien conectada con banqueros de primer orden en New York, Londres y París, resultó que yo no había hecho ninguna gracia en celebrar los arreglos que sirvieron de base a la expansión prodigiosa de los negocios de la casa de mi padre; y resultó también que mis esfuerzos dizque habían sido compensados con exceso, porque había mecanógrafos y contabilistas y corresponsales que trabajaban más que yo. Mis hermanos se creyeron siempre capaces de reemplazarme sin dificultad, aun en asuntos que ellos ignoraban por completo y que yo llevaba doce o quince años de estar estudiando; y mi padre, que no ahorró jamás gasto ni esfuerzo de ninguna naturaleza en educarme y que en todo tiempo y lugar trató de elevarme a las mayores alturas, cuando ya vio a Pedro A. López & Cía. con sus banderas clavadas en la calle de Florián como ciertos banqueros tienen elevadas las suyas en Broad Street, principió a caer bajo la influencia de los celos..., cual si Alfonso fuera una persona distinta del hijo mayor de Pedro A. López (Zuleta, 1966, p. 21).

Luego de su retiro de *Pedro A. López & Cía.*, sus hermanos se encargaron de manejar la casa hasta el colapso sufrido en 1923, año en que Pedro A. López se había trasladado a su finca La Mana.

Participación de Pedro A. López en la creación de otras empresas: Además de las actividades relacionadas con el comercio exterior, principalmente con la exportación de café, Pedro A. López incursionó en otros negocios. Su nieto Alfonso López Michelsen hace una relación de algunos de ellos:

Pedro A. López encarnaba el éxito económico, conseguido con honestidad, tesón indiscutible y reconocimiento unánime en un medio inclinado a exaltar el ascenso en la vida empresarial. Llegó a exportar el 70% del café que producía Colombia, fundó bancos, empresas navieras en el río Magdalena [Compañía de Navegación del Magdalena] y, también, en el trayecto entre nuestra Costa Norte y los puertos de la Costa Este de los Estados Unidos; construyó ferrocarriles [Ambalema-Ibagué y Tolima-Huila-Caquetá] cuando todavía en los países industrializados empresas de tanto calibre las emprendían los particulares. Fue industrial de textiles [fábrica de paños La Magdalena], de la elaboración de harina de trigo [fundó un molino de trigo en Honda], de los servicios públicos de energía eléctrica (estableció plantas de generación en Honda y Líbano) y de transporte amén de otras muchas actividades que me cansaría de enumerar (López, 2009, pp. 26-27).

Adicionalmente, estableció trilladoras en los municipios de Girardot, Líbano, Circasia, Medellín y La Palma para la transformación del café, negocio muy rentable. Fue socio fundador

de la fábrica de calzado La Corona. E inició los trabajos de construcción del acueducto y el alcantarillado de la ciudad de Ibagué.

Inversiones en la banca: Mención especial ameritan sus inversiones en la fundación de establecimientos bancarios como:

El Banco López. Esta entidad que se constituyó en poco tiempo en la institución financiera más destacada del país, colocando líneas de crédito concedidas por bancos estadounidenses y europeos, lo fundó en Bogotá Pedro A. López el 8 de enero de 1919 en compañía de destacados empresarios colombianos entre los cuales estaban los Salazar, los Robledo, Holguín, Koppel, Samper, Sáenz, Cuervo, *Pedro A. López & Cía.*, y algunos familiares, dedicados a distintas actividades económicas como el comercio, la agricultura y la banca.

El capital suscrito fue de 500.000 pesos oro moneda inglesa (100.000 libras esterlinas) representadas y divididas en 5.000 acciones de 100 pesos oro, es decir 20 libras esterlinas, de las cuales 1.000 eran propiedad de Pedro A. López; 1.250 pertenecían a la sociedad Pedro A. López & Cía., 1.000 las suscribieron los López Pumarejo (AGN, Notaría segunda, 08-01-1919). Al sumar la participación de Pedro A. López, con la de sus socios y la de sus familiares, se colige que tenía un control del banco con un porcentaje del 65%. Posteriormente, el capital del banco se aumentó hasta alcanzar la suma de 4.000.000 de pesos moneda inglesa (800.000 libras esterlinas) en 1921.

El banco se creó principalmente para financiar la actividad cafetera de *Pedro A. López & Cía.* y de otros empresarios partícipes del negocio del café en su época de auge. Child y Arango (1988, p. 93) se refieren a aquel y al incremento del precio del grano de la manera siguiente:

El Banco López surge en la cresta del auge cafetero 1915-1919 cuando las exportaciones de café empiezan a subir vertiginosamente a la par de los precios. Los precios del grano se mantuvieron entre octubre de 1919 y 20 de marzo de 1920 a \$65 arroba (el cambio estaba casi a la par con el dólar).

La quiebra del Banco López. El tiempo de duración que se fijó al Banco fueron 50 años, pero únicamente duró cuatro años y medios como consecuencia del descenso del precio del café y por ende de las exportaciones (luego de un auge sostenido por varios años) debido a la crisis mundial de 1920, que lo afectaron a él y a muchos exportadores, llevándolos a la quiebra y a algunos que los habían financiado. Al respecto Ocampo (1989, p. 229) anota lo siguiente:

La mayoría de las principales casas comisionistas del país quebraron durante la crisis de 1920. El fin de la primera guerra mundial había generado una ola de especulaciones sin precedentes en los mercados de materias primas. En el caso del café, la oleada se agravó a raíz de la helada brasileña de 1918. Las cotizaciones del café colombiano se elevaron de 14 centavos de dólar por libra a mediados de 1918 a más de 30 centavos un año más tarde. Los altos precios se mantuvieron hasta mediados de 1920, pero la crisis mundial que se inició entonces arrasó las cotizaciones del grano, que ya para fines de dicho año habían retornado a los niveles anteriores a la helada.

Agrega el autor que:



Esta crisis generó pérdidas cuantiosas a las firmas exportadoras, que habían adquirido grandes volúmenes del grano durante los meses de bonanza, que se encontraban todavía en tránsito a mediados de 1920. Para hacer las cosas aún peores, una sequía había reducido el caudal del río Magdalena complicando enormemente la remisión de las mercancías. Para fines del año, muchas firmas habían quebrado. (Ocampo, 1989, p. 229)

El primer tropiezo lo sufrió el banco en 1920 cuando en diciembre el precio cayó en forma acelerada a menos de su tercera parte del observado unos meses antes (\$2,10 la arroba). Comerciantes que habían comprado café a \$6,50 la arroba, tuvieron que venderlo a \$2,10 la arroba, arrojándoles una pérdida por arroba de \$4,40 quedando en la ruina.¹

Entre los que se quebraron en esa oportunidad como consecuencia del derrumbe del precio del café estuvo el Banco Sucre, perteneciente al grupo antioqueño Vásquez & Correa. El Banco López pudo sortear la situación (que se expresó en un retiro intempestivo de los depósitos por parte de los clientes) gracias a la mano que le tendieron varios bancos extranjeros quienes le proporcionaron un préstamo de \$475.000 así: The Commercial Bank o Spanish América Limited \$250.000; el Banco Mercantil Americano (cuyo gerente de la sucursal en Colombia era su hijo Alfonso) \$150.000; The London and River Plate Bank, \$65.000; The National City Bank, \$10.000. El plazo para el pago de la deuda fue: la mitad a seis meses y la otra mitad a un año (AGN, Notaría segunda, escritura 2.517, 01-12-1920).

El segundo tropiezo que no pudo sortear el banco y que condujeron a tomar la decisión a sus propietarios de cerrarlo en forma definitiva, fue el desplome del principal receptor de dinero del banco, la firma comercial *Pedro A. López & Cía.* que se vio forzada a su quiebra por la caída del precio del café y al fracaso de sus actividades especulativas en la construcción de ferrocarriles y la inversión en bienes inmuebles. Randall (2007, p. 33) sintetiza estos dos factores:

Uno fue el colapso del precio del café en el mercado internacional. Las pérdidas fueron inmensas para los bancos que habían invertido en cosechas de café con objeto de exportarlo a mayor precio. El otro fue la especulación con tierras en diversas áreas como Carare, Guayabito y Flores, en que la compañía se había envuelto. Estaban en juego, cerca de ciento cincuenta mil hectáreas. Las compañías ferroviarias británicas y americanas habían expresado su deseo de poseer derechos ferroviarios en estas áreas y la compañía López buscaba que se declarara que las tierras eran privadas y por lo tanto susceptibles de ser vendidas en lugar de pertenecer al dominio nacional. La gestión de la compañía no tuvo éxito y los fondos depositados para la construcción de las vías férreas fueron congelados.

La versión de uno de los nietos de Pedro A. López coincide con la de Randall. Según López (2009: 103) la quiebra de la casa se debió a:

Toda clase de operaciones temerarias, yo diría alocadas...La construcción de dos ferrocarriles financiados con letras de cambio a noventa días vista: El Tolima-Huila-Caquetá y el Ibagué-Ambalema. Además se habían adquirido, por compra al señor Pedro Ignacio Uribe, unos terrenos supuestamente petrolíferos en la región del Carare, por la suma de quinientos mil dólares de la época, y, no obstante haberse cerciorado de la legitimidad de los títulos de propiedad privada que amparaban los terrenos de Carare, Guayabito y Flórez, adjudicados durante la administración Santander a un tal Juan Florentino Sánchez, el asunto se había vuelto

1 Para una descripción detallada de la crisis cafetera y sus secuelas ver Acosta (2003, pp. 273-307).

litigioso por obra de las compañías americanas e inglesas que aspiraban a obtener concesiones del Estado colombiano en la misma región en donde se habían descubierto los yacimientos de Barrancabermeja, Infantas y la Cira.

Afirma López (2009, p. 23):

El Gobierno Nacional, antes de que Pedro A. López & Compañía formalizara el negocio de compra, por boca del Ministro Jesús del Corral, había expedido un certificado a *Pedro A. López & Compañía*, declarando que tales terrenos no eran baldíos y habían salido del patrimonio nacional con anterioridad al 28 de octubre de 1873 (Código Fiscal de la Federación), cuando las adjudicaciones de tierra comprendían el petróleo y el subsuelo, hasta entonces desconocido. No obstante, todas esas precauciones y el concepto de los abogados más eminentes de la época, consultados para el efecto, floreció en la Provincia de Vélez una epidemia de falsificaciones e incendios de notarías que pusieron en tela de juicio la validez de la adjudicación de las 150.000 hectáreas a Juan Florentino Sánchez durante la administración Santander.

En conclusión, en palabras de López (2009, p. 23):

Quebró la firma exportadora de café, como sucede todavía cuando se presentan desplomes de precios en el mercado de Nueva York, y quebró entre otras razones, por la congelación de fondos en la construcción de los dos ferrocarriles y el carácter súbitamente litigioso de los terrenos del Carare, que se hubieran podido vender con ventaja a cualquiera de las compañías petroleras interesadas en el país, si no hubiera estado *sub judice* la autenticidad del título de dominio. Con sólo haber vendido por un millón de dólares aquel activo se hubiera salvado el resto del patrimonio de la firma, mediante la obtención de plazos para garantizar el pago de otros pasivos.

Sostienen Child y Arango (1988, 97) que los accionistas del banco antes de su cierre definitivo adelantaban gestiones con el propósito de lograr un préstamo con el Lazard Frères de París-Londres por \$900.000 para refinanciar la deuda del ferrocarril Tolima-Huila-Caquetá que el departamento del Tolima no había podido cancelarle a Pedro A. López y que ahora debía cubrir el Gobierno Nacional que lo había adquirido.

Según los autores:

El empréstito inglés sería intermediado por el grupo Pedro A. López con la garantía general de la nación, sin comprometer específicamente ningún bien ni renta nacional, y con la condición de contrapartida de que el Gobierno de Colombia invertiría una suma no inferior al millón de libras del empréstito. De la suma saldría la parte para la refinanciación de la deuda y para otras obras públicas en proyecto, como el ferrocarril del Atlántico, Bogotá-Barranquilla, sobre el cual ya había, inclusive propuestas norteamericanas. (Child y Arango, 1988, p. 97)

De acuerdo con Child y Arango (1988), los inconvenientes insalvables que se presentaron dieron al traste con las iniciativas emprendidas para rescatar al banco:

Las obras deberían ser aceptadas por la casa constructora de ingenieros Pearson & Sons, lo cual violaba evidentemente, las disposiciones de la Ley 102 de 1922, lo mismo que la compra en subasta pública de los materiales en Londres. El Presidente Pedro Nel Ospina, no quería "créditos atados". (Child y Arango, 1988, p. 97)



Aunque las condiciones del crédito eran favorables, para Pedro A. López, el gobierno hizo caso omiso a la petición del banquero y en víspera de la quiebra el Presidente de la República² ordenó el retiro de los fondos oficiales de la Tesorería del Banco López y no movería un dedo para que se aprobara el préstamo.

¿Cuál era la situación financiera del Banco López antes de suspender los pagos el 15 de julio de 1923? El balance presentado al público por su gerente Eduardo López Pumarejo ese día reflejaba que el

Banco sólo disponía de en caja de 180.000 pesos para cancelar un total de deudas exigibles (depósitos en cuenta corriente, en caja de ahorros, y en cuentas corrientes de exportación) de cerca de 2 millones de pesos, o sea una iliquidez total de 10:1. La obligación por cobrar, deuda del Ferrocarril del Tolima por \$900 mil, tenía apenas valor jurídico de papel, pero no valor de cambio inmediato. (Child y Arango, 1988, p. 97)

Child y Arango (1988, p. 99) sostienen que la publicación del balance fue fatal:

La cola de viudas que siempre son las más sensibles a los rumores, se formó desde el alba en las puertas del banco... Los respaldos que exhibía el banco sobre hipotecas no contaban para nada en estos momentos de demanda caliente de dinero.

De nada valieron las inversiones que tenía el Banco López en otros bancos que ascendían a \$572.000, ni el total de activos que sumaban \$2.200.000, comparado con los \$180.000 disponibles en caja para atender los retiros masivos de dinero que ante la falta de liquidez en ese momento no pudo atender conduciéndolo el 17 de julio a suspender los pagos y por ende a su cierre.

Child y Arango (1988 p. 98), consideran que, de todas formas, hasta con el apoyo del Ejecutivo, el Banco López en menos de un año hubiera cerrado sus puertas:

Es posible que, si el gobierno del General Pedro Nel Ospina no retira los fondos que la Tesorería tenía en el Banco López, y si oportunamente aprueba el empréstito Lazard Frères, el banco hubiera podido sostenerse unos seis meses más. Pero no el Grupo López. La Misión Kemmerer, ya les había cerrado el camino a los bancos de comerciantes.

El Banco de Vélez. Se constituyó el 27 de agosto de 1919 como sociedad anónima en esta ciudad con un capital de 20.000 pesos oro moneda inglesa (4.000 libras esterlinas) con una participación de Pedro A. López del 40% de las acciones y de su hijo Pedro N. del 20%. Como objeto social se estipula:

Ejecutar todas las operaciones y prestar todos los servicios de los bancos comerciales de giro y descuento como los que existen actualmente en el país, y que permiten las disposiciones legales sobre compañías anónimas, sociedades de crédito y demás establecimientos de esta clase, cuyos principales servicios y operaciones son los siguientes: descontar obligaciones, pagarés y giros; hacer préstamos de dinero; comprar y vender giros sobre el exterior,

² Ocampo (1989, pp. 229-230) al referirse al cierre del banco dice: "A mediados de 1923 desaparecería, en medio de un episodio confuso, que algunos analistas han asociado con acciones del gobierno de Pedro Nel Ospina dirigidas a crear una crisis financiera propicia para la fundación del Banco de la República".

abrir créditos flotantes en cuenta corriente; recibir fondos en depósito a plazo o a la orden o para pagos a la vista en cuenta corriente; comprar y vender bienes muebles e inmuebles (AGN, Notaría segunda, escritura 1.605, 27-08-1919).

Este banco se creó con el fin de apalancar los negocios cafeteros que tenía Pedro A. López en el oriente. La duración prevista fue de 50 años, sin embargo, apenas duró cinco viéndose obligado a fusionarse con el Banco de San Gil debido al decaimiento de la economía de la ciudad.

Otras instituciones financieras en la que participó como socio fundador Pedro A. López fue el *Banco Central Hipotecario de Colombia*, *Banco Republicano de Medellín*, *Banco Social del Tolima*, *Banco Social del Huila* cuyas inversiones en los tres últimos ascendieron a \$572.000 y las realizó a través del Banco López. Al igual que los otros bancos, su objetivo fue el de apoyar financieramente el negocio del café. Debido a que no se encontró información para reconstruir su historia, apenas se mencionan como uno de los aportes de capital que llevó a cabo en ese proceso de expansión de su actividad empresarial.

El edificio Pedro A. López. Algunos empresarios colombianos contribuyeron a la modernización del país y de Bogotá en particular no sólo con su actividad económica sino también con sus gustos personales refinados, aportando a la transformación arquitectónica de la ciudad. Este fue el caso de Pedro A. López con el edificio que lleva su nombre.

Un poco de historia. La idea de construir un edificio que sirviera de centro de operaciones de la actividad financiera del empresario surgió luego de apreciar en su visita a Nueva York, el estilo *art déco* de sus edificios. Más tarde, cuando regresó a Colombia en 1908 y una vez la prosperidad de su negocio se lo permitió, acometió la construcción de lo que se iría a constituir en un símbolo del corazón bancario.

Pedro A. López contrató al arquitecto norteamericano Robert Farrington para que hiciera el diseño. La construcción la encargó a los hermanos Fred y Harold Ley, quienes posteriormente construirían la Torre Chrysler en Nueva York, entre 1928 y 1930. La obra tardó cuatro años en estar lista: 1919-1923. Se erigió el edificio en un terreno de 4.300 varas en “el barrio la Catedral, junto al puente de San Francisco, esquina del antiguo parque de la artillería” (hoy en día Avenida Jiménez, entre las carreras 8ª y 7ª).

En la construcción del edificio Pedro A. López, invirtió una gran suma de dinero, sin medirse en gastos. Quería lo mejor de lo mejor.

Gastó a manos llenas para proporcionar el mayor nivel de lujo a su establecimiento comercial. Se mandaron a pedir materiales de toda Europa y de Estados Unidos, sin tener reparos en los altos costos que esto implicaba: las columnas fueron traídas desde Italia; el reloj principal desde Suiza y los modelos de puertas y ventanas se fabricaron en los Estados Unidos. De igual manera, diversos elementos decorativos como las barandas de bronce, el mármol y las cortinas fueron importados para dar el mayor nivel de esplendor al que hasta ese entonces fuera la construcción más grande jamás realizada en Bogotá (Edificio Pedro A. López: inicios del modernismo en la arquitectura colombiana, 2015).

En su época, algunos sectores de la sociedad bogotana elogiaron su estilo moderno, que imitaba el del *art déco* de la primera escuela de Chicago; admiraban las innovaciones técnicas



que la construcción de la edificación trajo al país como la estructura de acero revestida en cemento y la introducción del primer ascensor en un edificio colombiano, entre otros avances.

A lo largo de la construcción del edificio hubo muchos inconvenientes: dificultades técnicas, falta de mano de obra calificada; problemas relacionados con la consecución de los objetos decorativos de lujo importados de todos los rincones del mundo; demoras en las entregas de materiales; altos costos del transporte, los cuales produjeron retrasos en la obra, elevaron los costos en un 150%. Así, como consecuencia del aumento de éstos y de la crisis que sufrió la economía cafetera colombiana a principios de la década de los veinte en Colombia, que afectó a Pedro A López y lo condujo a la bancarrota, éste no pudo disfrutar de la belleza arquitectónica, viéndose obligado a desprenderse de él vendiéndolo al Banco de la República para poder cubrir parte de las deudas contraídas (Edificio Pedro A. López: inicios del modernismo en la arquitectura colombiana, 2015).

El edificio estuvo en manos del Banco de la República hasta 1958. A lo largo de treinta y cinco años, lo utilizó como sede de operaciones, de reuniones de la junta directiva y de bóveda. Parte de sus instalaciones se emplearon para desarrollar actividades culturales y guardar documentos históricos. Debido a las limitaciones de espacio, el edificio se vendió al Banco Cafetero. Posteriormente, el edificio se le cedió al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, en donde actualmente funciona.

Desde su adquisición por el Banco de la República en 1924, el edificio Pedro A. López sufrió dos grandes intervenciones:

La primera fue en 1932, cuando se le añadió un piso a la planta cuadrada original; la segunda tuvo lugar entre 1944 y 1948, cuando la estructura original, que constaba de dos masas separadas por un patio donde se encontraba una estatua de Simón Bolívar del artista Mariano Benlliure Gil, cambió radicalmente al ser reemplazado el patio por un vestíbulo central, que se conserva aún. En 1984, por cuenta del Decreto 2390 del 28 de septiembre de 1984, el Edificio Pedro A. López fue declarado patrimonio material de la ciudad de Bogotá, por lo cual no ha sufrido más modificaciones desde entonces (Edificio Pedro A. López: inicios del modernismo en la arquitectura colombiana, 2015).

Pedro A. López, además de la actividad empresarial que desarrolló durante buena parte de su existencia (1904-1924), incursionó en la política, pese haber renegado varias veces de ella y criticado a su hijo Alfonso por tomar el camino de su padre Ambrosio. Así, fue Concejal de Bogotá por el Partido Liberal entre 1917 y 1919 y Senador en 1921 por el departamento del Tolima, siendo su suplente Enrique Olaya Herrera.

Ya retirado de toda actividad económica, política y social con el fin de dedicar los últimos años de su vida a los menesteres domésticos en su finca, falleció en Bogotá el 13 de octubre de 1935, a la edad de 78 años.

Conclusiones

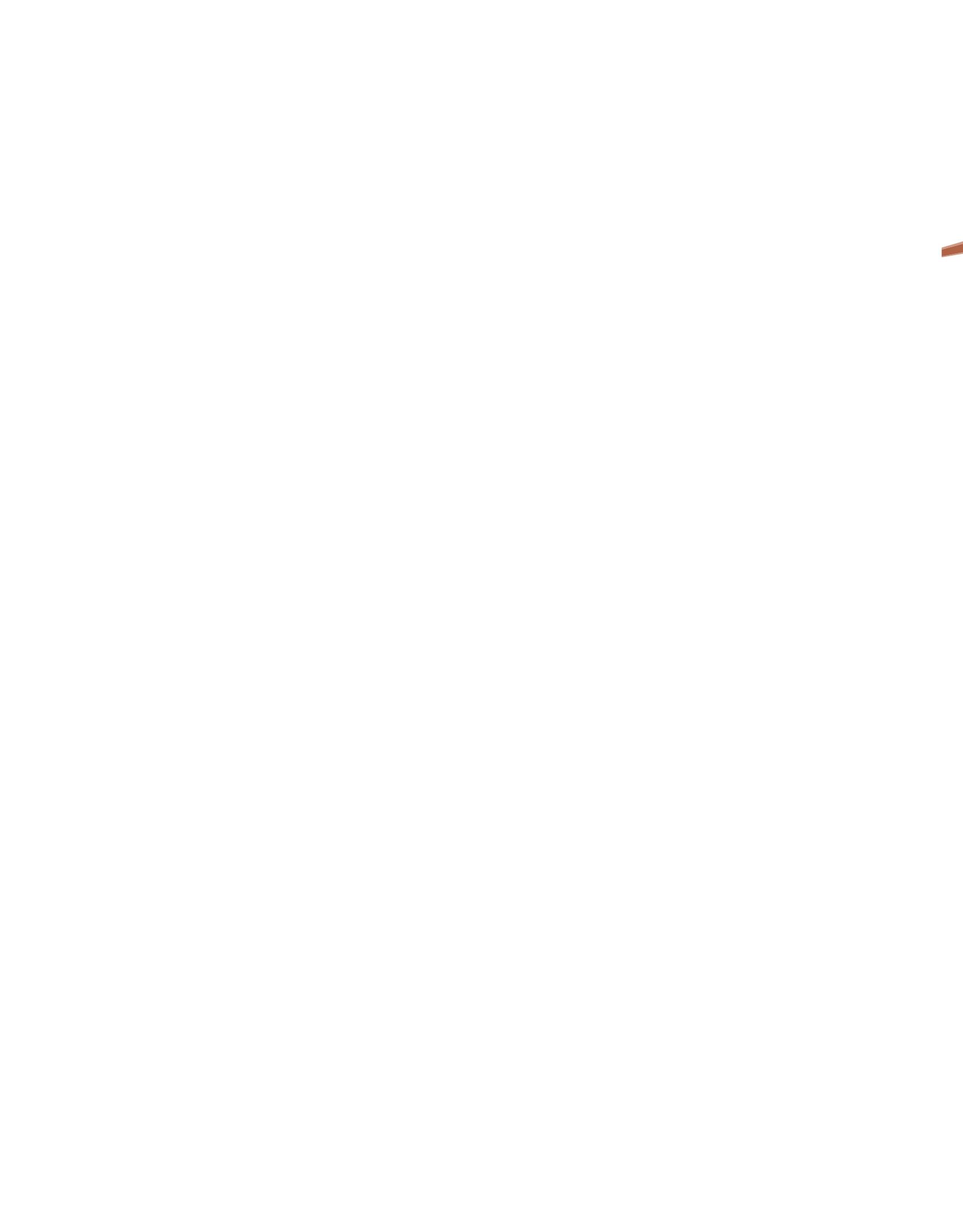
En este ensayo se dio cuenta de la actividad empresarial que llevó a cabo el empresario Pedro Aquilino López Medina. Este hombre nacido en Bogotá y de extracción humilde, gracias a

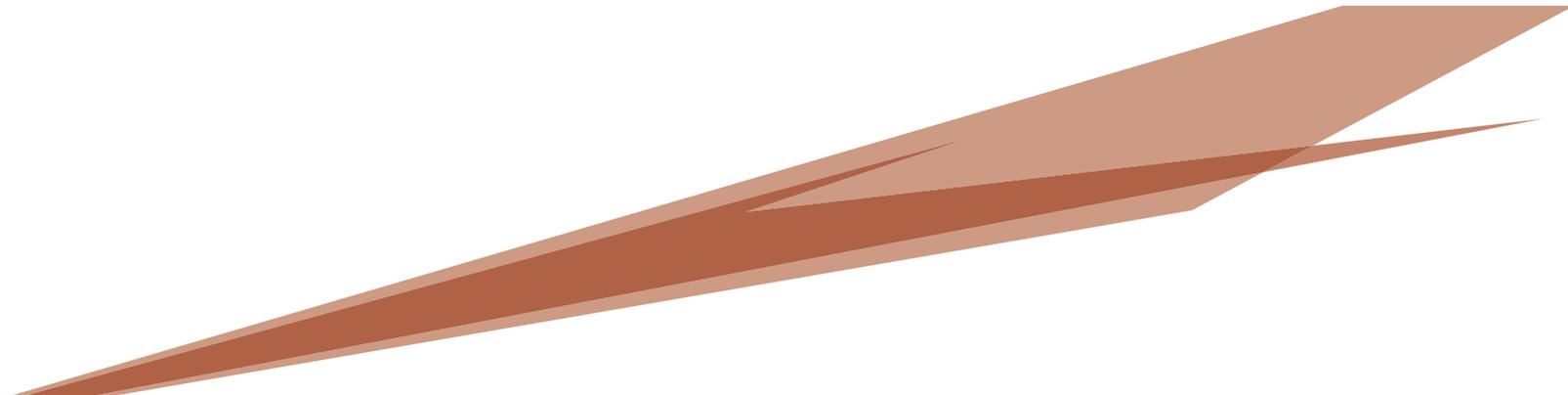
su tenacidad, su astucia y habilidad para los negocios, su capacidad para aprovechar las oportunidades que el entorno le brindó y al apoyo de miembros de la familia Samper Agudelo, sus relaciones con empresarios y banqueros nacionales y extranjeros, se convirtió en una de las figuras prominentes del empresariado del país descollando como exportador de café y gestor de proyectos relacionados con la actividad bancaria, manufacturera, los transportes y servicios públicos entre otros.

Referencias

- Acosta, P. (2003). *López Pumarejo. En marcha hacia su revolución*. Bogotá: Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.
- Archivo General de la Nación (AGN). (1919). Notaría segunda, 08-01-1919.
- Archivo General de la Nación (AGN). (1919). Notaría segunda, escritura 1.605, 27-08-1919.
- Archivo General de la Nación (AGN). (1920). Notaría segunda, escritura 2.517, 01-12-1920.
- Child, J. y Arango, M. (1988). *Bancarrotas y crisis: 1842-1988*. Bogotá: Grijalbo.
- Dávila, C. (1986). *El empresariado colombiano. Una perspectiva histórica*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Edificio Pedro A. López: inicios del modernismo en la arquitectura colombiana. (2015). Disponible en: www.construdata.com/BancoMedios/.../metalica_14_legado_58a62.pdf.
- Latorre, H. (1961). *Mi novela. Apuntes autobiográficos de Alfonso López*. Bogotá: Ediciones Mito.
- López, A. (2009). *Mis memorias*. Bogotá: Editorial Oveja Negra.
- Ocampo, J. (1984). *Colombia y la economía mundial 1830-1910*. Bogotá. Siglo XXI Editores - Fe-desarrollo.
- Ocampo, J. (1989). Los orígenes de la industria cafetera, 1830-1929. En A. Tirado: *Nueva historia de Colombia* (pp. 213-232). Bogotá: Planeta.
- Randall, S. (2007). *Alfonso López Michelsen, su vida, su época*. Bogotá: Villegas Editores.
- Zuleta, E. (1966). *El presidente López*. Medellín: Ediciones Albon.







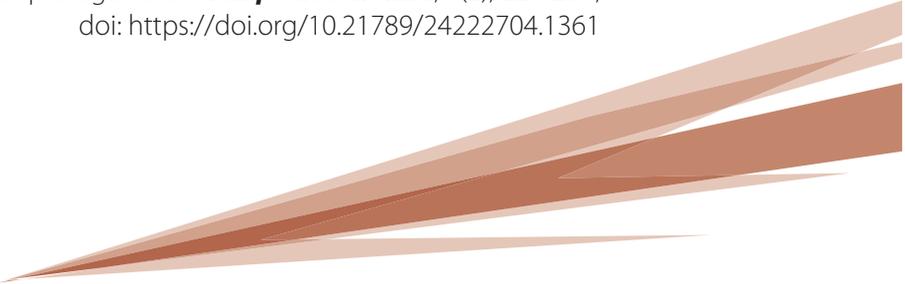
Reseña: *La economía colombiana del siglo XX: Un recorrido por la historia y sus protagonistas.*
Carlos Caballero. Penguin Random House,
2016.

Edwin López Rivera

Candidato a doctor, Universidad de California, San Diego y
profesor asociado de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, Colombia
<https://orcid.org/0000-0001-5472-4010>
edwin.lopez@utadeo.edu.co

Fecha de recepción: 31 de mayo del 2018
Fecha de aceptación: 26 de junio del 2018
Disponible en línea: 27 de junio del 2018

Sugerencia de citación: López Rivera, E. (2018). Reseña. La economía colombiana del siglo XX: Un recorrido por la historia y sus protagonistas. *tiempo&economía*, 5(2), 227-231, doi: <https://doi.org/10.21789/24222704.1361>



El siglo XX colombiano fue un periodo de profundas transformaciones que se dieron en contextos contradictorios de guerra y paz, de autoritarismo y democracia, y de proteccionismo y liberalización de los mercados. Se podría afirmar que en dicho siglo, la economía y la sociedad colombiana transitaron el camino hacia la modernidad de la mano de la producción y exportación de café y posteriormente de la industrialización. La industria colombiana creció 5,8% entre 1925 y 1928, tasa superior al 4,9% a la cual creció la economía en el mismo periodo (Echavarría y Villamizar, 2007, p. 177). En Bogotá y Medellín aparecieron fábricas dedicadas a la producción de bienes de consumo interno como cervezas, chocolate, fósforos, jabones, textiles, etc. De la misma manera, el precio del café y sus exportaciones aumentaron al final de la década de 1910 y entre 1924 y 1928, en un contexto de evolución favorable de los términos de intercambio y aumento de la inversión extranjera con destino a la producción de otros



productos como el petróleo y el banano. A partir de la década de 1930, el ciclo económico colombiano siguió de cerca las oscilaciones del precio del café a la par que surgió un grupo de industriales que pudieron acceder a financiamiento y bienes de capital en el exterior gracias a las condiciones favorables generadas por las exportaciones de café. Así, la modernización del país, el desarrollo económico y la política económica estuvieron fuertemente influenciados por los hombres detrás de la producción cafetera e industrial, ¿quiénes eran estas personas? ¿Cuál era su procedencia? ¿Cómo afectaron la política pública y el desarrollo económico colombiano entre 1930 y 1990? Todas estas preguntas las aborda Carlos Caballero, profesor de la Universidad de los Andes, en su libro *La economía colombiana del siglo XX*.

El argumento central de la obra es que cafeteros e industriales tuvieron una incidencia determinante en el diseño de la política económica entre 1930 y 1990. Esta influencia tomó la forma de instrumentos de política macroeconómica como tasas de cambio múltiples, controles administrativos a las importaciones, controles de cambio, etc., los cuales favorecieron las actividades económicas de cafeteros e industriales en detrimento de otros sectores económicos como el de las exportaciones no tradicionales, el financiero y el comercio interno (p. 27). En esta obra Caballero expone la doble historia de la economía colombiana en el siglo XX y de la manera como cafeteros e industriales controlaron la política pública en función de sus propios intereses.

A lo largo de nueve capítulos, Caballero estudia la interacción de individuos y grupos de interés con el Estado y el efecto de estas interacciones en el desarrollo económico colombiano. Un ejercicio de cuantificación de términos que aparecen con mayor frecuencia en el texto muestra que la Federación Nacional de Cafeteros es nombrada 44 veces y ANDI: la Asociación Nacional de Industriales 20, lo cual pone en evidencia el carácter protagónico del café, los cafeteros e industriales en el análisis del autor y su interpretación del desarrollo colombiano en el siglo XX. El libro sigue una narrativa más o menos cronológica hasta el capítulo VII y en el capítulo VIII se hace un análisis de economía política de los agentes y organizaciones que manejaron la economía desde 1930 hasta 1990. Al final del libro el autor estudia la economía colombiana entre 1991 y 2015, a la luz de la historia económica del siglo XX y los retos a los que se enfrentan los actores económicos y la economía colombiana en la actualidad.

El análisis se desarrolla en a torno tres periodos definidos: desde mediados del siglo XIX hasta 1905 (capítulo I), 1905 a 1931 (capítulos II y III), 1930 a 1991 (capítulos IV al VII) y 1991 a 2015 (capítulo IX). Luego de un convulsionado siglo XIX, se inicia la expansión cafetera a partir de 1905. Con las reformas constitucionales de la administración Reyes (1904-1909) se inició un periodo de relativa paz y estabilidad política en el que surgieron entidades claves para el desarrollo de la economía colombiana como el Banco de la República, la Superintendencia Bancaria y la Contraloría General de la República, así como el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en 1923. De igual manera, los principales líderes cafeteros del país, entre ellos el futuro presidente Mariano Ospina, fundaron la Federación Nacional de Cafeteros en 1927, agrupación que permitiría organizar la institucionalidad cafetera y que le daría voz y poder de negociación a los cafeteros frente al gobierno. El poder económico y político ostentado por la Federación en el ámbito local fue reforzado por los acuerdos internacionales del café entre 1941 y 1989. El fin del acuerdo, la apertura económica y las reformas institucionales contenidas en la Constitución de 1991 significaron para el autor el fin de la estructura económica desarrollada desde 1905 alrededor del café y la búsqueda de un nuevo modelo de desarrollo y

de negociación entre los actores de la política pública. Luego de la apertura económica y la crisis del café, la economía colombiana no logró diversificar su base exportadora, y en menos de 20 años se pasó de la dependencia del café a la del petróleo, como consecuencia de la rígida estructura de economía política creada antes de 1991.

La Federación no es el único gremio estudiado en el libro. Desde inicios de la década de 1940 comenzaron a crearse gremios especializados en el país, tanto en las distintas ramas de la producción agropecuaria como en actividades urbanas como el comercio y los servicios. En 1944 se fundó la ANDI y en 1946 la Federación Nacional de Comerciantes –FENALCO– cuyo activismo gremial se enfocó en la oposición a la protección arancelaria y en el reemplazo del “intervencionismo de Estado por una simple coordinación económica” (p. 70) lo cual se oponía parcialmente a los intereses de la ANDI. A pesar de lo contradictorio que pudieran parecer los intereses de cada gremio, la Sociedad de Agricultores de Colombia –SAC– propuso la creación de un estado corporativo que convocara a todos los gremios, idea consistente con los planteamientos del presidente conservador Laureano Gómez quien en 1952 buscó plasmar en normas constitucionales este modelo corporativo, pero que sería frenada por el golpe de Estado de 1953. Sin embargo, en el país ya se había desarrollado un corporativismo implícito en el manejo de la política económica que balanceó los intereses de los cafeteros con los industriales y que caracterizó el manejo económico hasta 1989 (p. 317).

La interacción entre el sector financiero y la industria es un ejemplo relevante del modelo corporativista implementado desde mediados de siglo. En 1950 se expidió un decreto que autorizó a los bancos para efectuar créditos con plazos hasta de cinco años para la industria, la construcción, los servicios públicos, sin exceder la suma de su capital pagado y sus reservas, al tiempo que se permitió a los bancos acudir al Banco de la República para redescantar esas operaciones con un amplio margen en las tasas de interés (p. 279). También se crearon entidades bancarias estatales para apoyar sectores productivos específicos (p. ej., los bancos Cafetero, Popular y Ganadero), así como corporaciones financieras que canalizaban capital nacional y extranjero hacia la financiación de la producción (p. 283). Los resultados de esta reforma financiera y del surgimiento de la banca de fomento han generado recientemente un debate historiográfico basado en el análisis de leyes y decretos que sobre esta materia se expidieron entre 1948 y 1968, y las asignaciones de crédito sectorial por parte de la banca privada, pública y el Banco Central (Brando, 2016). Mientras que el libro sugiere que la nueva estructura financiera benefició al sector industrial, conclusión que se apoya en trabajos previos del propio Caballero (1987) y el trabajo clásico de Antonio Urdinola (1976), la nueva evidencia muestra que la proporción de crédito recibido por la industria por parte de la banca privada y pública fue menor de lo que tradicionalmente ha asumido la historiografía. Igualmente, las proporciones de crédito subsidiado destinadas a la industria fueron bajas, a pesar de la fragmentaria evidencia recopilada sobre este aspecto. Finalmente, a diferencia de los bancos creados para apoyar financieramente la producción cafetera y agropecuaria, la industria nunca tuvo instituciones financieras que se ajustaran específicamente a sus necesidades de financiamiento (Brando, 2016, p. 34). Este debate y el libro mismo son muestra de que las complejas relaciones entre las organizaciones e individuos involucrados en el manejo de la política económica y la producción en el contexto del modelo corporativista *de facto* que operó en Colombia a mediados del siglo xx siguen siendo un terreno fértil para futuras investigaciones.



El libro también explora la evolución de los actores de política económica a lo largo del siglo xx, argumentando que hacia finales de ese siglo los encargados de la política económica del país pasaron de ser “élites ilustradas” a “técnicos políticos” o “tecnopols”. Esta es una interesante discusión que ha estado presente recientemente en los estudios sociales de la economía latinoamericana. Uno de los principales retos a los que se enfrentaron los primeros gobiernos republicanos fue el de poder contar con unos funcionarios preparados para afrontar las tareas diarias de la administración pública, reto que se extendió a lo largo del siglo xix. Muchos de los intelectuales y funcionarios virreinales más lúcidos de las postrimerías del periodo colonial fueron fusilados durante la Reconquista, por lo cual los primeros gobiernos estuvieron conformados, principalmente, por militares y algunos civiles que en general fueron “buenos para la guerra, malos para la paz” (Contreras, 2010) con algunas notables excepciones. Esta tendencia se revirtió a mediados del siglo xix cuando civiles educados en leyes y humanidades empezaron a ocupar cargos públicos a nivel central y en las principales ciudades del país. Ya para principios del siglo xx hombres de negocios empezaron a ocupar puestos públicos tanto en el nivel ejecutivo como en la junta directiva del Banco Central y para 1990 aparecieron funcionarios con doctorados en economía y con cierto recorrido en la política y la administración pública, conocidos como “tecnopols”, lo cual también sucedió en países de la región como México, Chile y Argentina. La profesionalización de la administración pública en México presenta un interesante punto de comparación. Durante la época del Porfiriato (1876-1911) surgió un grupo de funcionarios conocidos como “los científicos” fuertemente influenciados por el positivismo francés de Auguste Comte y que buscaban aplicar métodos provenientes de las ciencias sociales a la solución de problemas de la administración pública, con el fin de conducir a México por la senda de la modernización y la industrialización (Priego, 2016). Después de la Revolución Mexicana, el término volvió a aparecer durante el gobierno de Plutarco Elías Calles (1924-1934) para designar a funcionarios públicos que provenían del sector privado y que tenían un conocimiento mucho más sólido en finanzas y negocios en comparación con sus antecesores decimonónicos. La influencia del positivismo en la administración pública a finales del siglo xix y principios del xx también se puede apreciar en países como Brasil, Argentina y Chile. Aunque el libro no profundiza en estos aspectos, sí plantea pistas interesantes para avanzar en estudios sobre la formación y evolución de la burocracia y la administración pública colombiana, en especial en el capítulo viii.

Otro aspecto interesante que explora el libro es la relación entre poder político y económico y las disparidades económicas regionales. Una de las principales conclusiones del autor es que los dirigentes provenientes de las prosperas regiones de Antioquia, viejo Caldas y Bogotá manejaron la economía entre 1930 y 1990, mediante su influencia en cargos de poder como el Ministerio de Hacienda, la Junta Directiva del Banco de la República, la dirigencia gremial, entre otros. La presencia dominante de estos dirigentes y políticos explica “el mayor desarrollo relativo de la zona central del país en contraposición con las regiones en la periferia colombiana como las costas sobre el mar Caribe y el Pacífico, el sur y la parte oriental de Colombia” (p. 367). Sin embargo, estas disparidades regionales venían desde finales del siglo xix, así que la prominencia de los dirigentes de estas regiones estaba respaldada, precisamente, por el mayor desarrollo relativo de sus regiones de origen.

Caballero presenta en este libro una interpretación de la economía política de la política económica colombiana en el siglo xx que permite entender mejor los retos de la coyuntura

económica actual. Es un libro escrito en una narrativa amena y clara, que además está disponible en formato digital lo cual lo hace de fácil acceso a lectores no solo en Colombia sino en el resto del mundo, ejemplo que más editoriales colombianas deberían seguir.

La gran conclusión del autor es que la interacción de los intereses de los cafeteros, industriales, y las autoridades económicas y políticas determinó el manejo cambiario, la política exterior, el manejo monetario y financiero y la política fiscal entre 1930 y 1991. A partir de 1991 la nueva Constitución, las reformas estructurales, la terminación del pacto internacional del café y el fin de la Guerra Fría transformaron para siempre los incentivos y las estrategias de los agentes económicos nacionales. La descentralización introdujo nuevos actores al proceso de definición de la política económica modificando la rígida estructura de negociación existente desde 1930. El gran reto para los encargados de la política pública en la actualidad es el de adaptarse a estas nuevas estructuras de negociación en el contexto de la globalización, el ritmo acelerado del cambio tecnológico y los desafíos que plantea el fin del conflicto armado en Colombia.

Referencias

- Brando, C. A. (2016). Winners and losers in the allocation of credit during the era of import-substitution industrialisation in Colombia, 1940-1967. *Ensayos sobre Política Económica*, 34(79), 21-39.
- Caballero, C. (1987). *50 años de economía: de la crisis del treinta a la del ochenta*. Bogotá: Asociación Bancaria de Colombia.
- Contreras, C. (2010). Buenos para la guerra, malos para la paz: el legado económico de la independencia en el Perú. En S. Bandieri (comp.), *La historia económica y los procesos de independencia en la América hispana* (pp. 269-297). Buenos Aires: Asociación Argentina de Historia Económica y Prometeo.
- Echavarría, J. J. y Villamizar, M. (2007). El proceso colombiano de desindustrialización. En J. Robinson y M. Urrutia. *Economía colombiana del siglo XX un análisis cuantitativo* (pp. 173-237). Bogotá: Fondo de Cultura Económica y Banco de la República.
- Priego, N. (2016). *Positivism, Science and 'The Scientists' in Porfirian Mexico: The Philosophy of Herbert Spencer in the Historiography of Mexico*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Urdinola, A. (1976). El crédito de fomento y la banca comercial. En Fedesarrollo (ed.), *Lecturas sobre Moneda y Banca*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero.



Instrucciones para los autores

La revista **tiempo&economía** T&E es una publicación electrónica semestral editada por la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano, que tiene como objeto principal divulgar trabajos teóricos e investigaciones prácticas en las áreas de historia económica, empresarial, de empresarios, así como también de las ideas administrativas, económicas y contables de Colombia, la región y el mundo. T&E es una revista plural e interdisciplinaria que busca someter a discusión los avances teóricos y metodológicos que sobre estos temas se producen, para fomentar y enriquecer el debate entre la comunidad académica.

Esta publicación privilegia la publicación de documentos originales sobre un problema de la historia económica y empresarial que sean resultado de investigaciones científicas, con un claro referente teórico y que en la medida de lo posible incluyan revisiones críticas sobre el estado del arte. De igual manera, busca convocar investigadores interesados en el balance y desarrollo de la historia de las ideas económicas, administrativas y contables quienes también encontrarán un espacio de divulgación en esta T&E.

El equipo editorial de la revista está conformado por un editor general, un editor asociado, un coordinador editorial, un comité científico y un comité editorial, y el grupo de evaluadores, todos quienes con su trabajo garantizan la calidad y pertinencia de los contenidos de la Revista. Los miembros son evaluados anualmente en función de su reconocimiento en el área y de su producción académica, visible en otras revistas indexadas nacionales e internacionales.

La recepción de documentos es permanente.

Derechos de autor

Es una condición para la publicación de un artículo que el autor ceda a la revista los derechos de reproducción impresa y electrónica, así como los de difusión. La transferencia de los derechos de autor se hace efectiva una vez el artículo es aceptado para publicación, en ese momento el autor recibirá el formulario de cesión de derechos de autor. Esto significa que la T&E pasará a poseer los derechos de reproducción y distribución del documento, todos los derechos de traducción del mismo, así como los derechos de publicar el artículo en cualquier formato.



El documento podrá ser reproducido libremente para uso académico, siempre y cuando nadie obtenga lucro por este concepto y además cada copia incluya la citación a la fuente, junto con, las demás estipuladas en la licencia Creative Commons 4.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>)

La edición electrónica, provee acceso abierto a sus contenidos a través de esta página web (<http://goo.gl/AqOSnO>) y en las bases de datos especializadas que la revista considere adecuadas para su indización.

Adicionalmente, los autores deben garantizar que su contribución es original y que son los responsables de las ideas allí expresadas, así como de la idoneidad ética del artículo. Los autores tienen que hacer explícito que el texto es de su autoría y que en el mismo se respetan los derechos de propiedad intelectual de terceros. Si se utiliza material que no sea de propiedad de los autores, es responsabilidad de los mismos asegurarse de tener las autorizaciones para el uso, reproducción y publicación de cuadros, gráficas, mapas, diagramas, entre otros.

Extensión y formato

La extensión máxima deberá ser de 9.000 palabras, incluyendo notas, tablas, gráficas, conclusiones y referencias bibliográficas. En el caso de las reseñas, la extensión máxima debe ser de 3.000 palabras.

Los documentos serán remitidos a la siguiente dirección de correo electrónico [tiempoyeconomia@utadeo.edu.co] o a través de nuestro sistema de gestión editorial OJS en <https://goo.gl/AqOSnO>. La revista acepta archivos en formato PDF, Word o LaTeX (incluye Scientific Word y Workplace). El archivo debe contener todo el material que hace parte del artículo, incluyendo notas, gráficos, cuadros y anexos. Los autores deberán conservar una copia del archivo electrónico que contiene la versión del documento enviada.

Contenido del artículo

El artículo debe contener:

- Título en el idioma original y su equivalente en inglés.
- Nombre completo del autor, o indicar de manera expresa la forma como suele firmar sus publicaciones para evitar duplicaciones en bases de datos; preferiblemente suministrar el número de registro en OrCID y Google Scholar.
- Nombre de la institución a la que pertenece y correo electrónico, de preferencia el institucional, ciudad y país.
- Un resumen de los principales planteamientos en el idioma original y su equivalente en inglés, cada uno con un máximo de 120 palabras.
- Máximo cinco palabras clave en español y en inglés (key words) y sus respectiva clasificación del Journal of Economic Literature -JEL- http://www.aeaweb.org/journal/jel_class_system.php

- El artículo debe contener una introducción temática, metodológica y de debate historiográfico en torno al tema, en el desarrollo se deben indicar con claridad cada uno de los apartados, las conclusiones y bibliografía.
- Una vez que el artículo haya sido aceptado se deberá indicar de manera expresa el patrocinio o apoyo institucional, beca o proyecto

Citación

La revista T&E utiliza para sus citas el sistema APA (American Psychological Association), se recomienda consultar la última versión publicada APA 6a edición. (<http://bit.ly/MVSEuq>)

Referencia de publicación periódica

Apellidos, A., Apellidos, B. & Apellidos, C. (fecha). Título del artículo. *Título de la publicación*, volumen(número), pp. xx-xx. <https://doi.org/xxxxxxxxxxxx>

Ejemplo:

Ojeda, R. (2008). Abastecimiento de Santafé antes de la Independencia. A propósito de la tienda de Llorente. *Revista Tabula Rasa*, 8, 14-17. <https://doi.org/xxxxxxxx/xxxxx>

Baier, S. & Bergstrand, J. (2011). The growth of world trade: Tariffs, transport costs, and income similarity. *Journal of International Economics*, 53(1), 1-27. <https://doi.org/xxxxx/xxxxx>

Jacks, D., O'rourke, K. & Williamson, J. (2011). Commodity price volatility and world market integration since 1700. *Review of Economics and Statistics*, 93(3), 50-73. Recovered http://www.mitpressjournals.org/doi/pdf/10.1162/REST_a_00091

Referencia de libro

Apellido, Inicial del autor o editor. (Año de publicación).

Título del libro en letra itálica (edición). Lugar de publicación: Casa publicadora.

Ejemplo:

Mares, D. (2001) *Violent Peace: Militarized Interstate Bargaining in Latin America*. New York: Columbia University Press.

Referencia parte de un libro

Apellido, Inicial del autor o editor. (Año de publicación).

Título del capítulo o sección Título del capítulo o sección. En Editor (con su nombre en el orden normal) (Abreviatura de Editor), *Título del libro en letra itálica* (rango de páginas). Ciudad de publicación: Editorial.



Ejemplo:

Urrutia, M. (2010). Precios y salarios en el siglo XIX. En A. Meisel y M. Ramírez (eds.), *Economía colombiana del Siglo XIX* (pp. 7-40). Bogotá: Banco de la República.

Sobre los pares académicos revisores:

Para la revisión de los artículos se convocarán pares académicos idóneos con las temáticas de las que trata el perfil del artículo sometido a arbitraje. Dicha idoneidad será avalada por el Comité Editorial, de acuerdo con los nombres que el Comité Científico, el Editor y/o el Coordinador Editorial pongan a su consideración.

A cada artículo se le designará, en primera instancia, dos (2) revisores. Si ambos aprueban su publicación, el artículo se publica con las correcciones sugeridas por los revisores. Si ambos desaprueban su publicación, el artículo se rechaza. Si se tiene una evaluación con concepto positivo y otra con concepto negativo se nombrará un tercer revisor que decidirá sobre la publicación del artículo.

En cualquiera de los tres casos se informará el resultado al autor, omitiendo el nombre del revisor; éste se mantendrá anónimo.

Ética y buenas prácticas

La revista tiempo&economía adopta los principios de transparencia y buenas prácticas descritos por COPE Principles of Transparency and Best Practice in Scholarly Publishing en el año 2015. Por eso, se compromete a respetar las normas éticas en todas las etapas del proceso de publicación. En ese sentido, la revista garantiza la publicación de aclaraciones, rectificaciones y correcciones cuando sea necesario.

El Equipo Editorial está compuesto por un editor, un editor asociado, un comité científico, un comité editorial y un coordinador editorial. Los miembros del equipo editorial están obligados a guardar la confidencialidad de todos los artículos recibidos y se abstienen de usar datos o interpretaciones en sus propias investigaciones hasta que el artículo sea publicado. Este equipo se reserva la decisión sobre la publicación de los artículos y el número en el cual se divulgarán.

Autores: los autores que postulen sus artículos deben cumplir con los principios éticos con tenidos en las declaraciones y legislaciones sobre propiedad intelectual y derechos de autor de los países específicos en los que se realizaron las investigaciones. Por eso, los autores deben cumplimentar y firmar la autorización de arbitraje, cesión de derechos y licencia de uso disponible en la página web de la revista. En este texto, los autores confirman su autoría y señalan expresamente que se respetan los derechos de propiedad intelectual de terceros; con la firma de esta autorización, los autores permiten que la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano haga uso de los derechos patrimoniales (reproducción, comunicación pública, transformación y distribución), para que se pueda incluir el texto en la revista T&E.

Pares evaluadores

Estos pares son, en su mayoría, externos a la Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano y se seleccionan de manera objetiva e imparcial. Se acogen a la COPE Ethical Guidelines for Peer Reviewers y deben rechazar la invitación a revisar si consideran que puede existir algún conflicto de intereses de carácter personal o profesional. En la plataforma digital de T&E existe un formato de evaluación con los criterios a evaluar que el árbitro debe completar sobre el artículo encomendado. Los nombres de autores y de evaluadores se mantienen en anonimato durante el proceso de evaluación.



Instructions for Authors

Tiempo&Economía (T&E) is a biannual electronic journal published by the School of Economics and Administrative Sciences at the Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano. Its primary purpose is to publicize theoretical works and practical studies developed in Colombia, the region and worldwide on economic, business and entrepreneurial history, as well as on administrative, economic and accounting ideas. T & E is a plural and interdisciplinary journal that seeks to encourage discussion on theoretical and methodological advances that are produced regarding these issues and to encourage and enrich the debate within the academic community.

The Journal gives priority to the publication of original articles that are the result of scientific research on problems in economic and business history, specifically articles with a clear theoretical reference and, insofar as is possible, ones that include critical reviews on the state of the art. It also seeks to bring together researchers who are interested in the balance and development of the history of economic, administrative and accounting ideas. They will find an opportunity to make their work known through T & E.

The Journal's editorial team is comprised of a general editor, an associate editor, an editorial coordinator, a scientific committee, an editorial committee, and a group of reviewers, all of whom guarantee the quality and relevance of the contents of the Journal through their work. The members of the editorial team are evaluated annually according to their recognition in the area and their academic output, visible in other national and international indexed journals.

Material may be submitted for publication at any time.

Copyrights

The right to reproduce an article in printed or electronic form and the right to distribute it must be relinquished to the Journal by the author(s). This is a condition for its publication. The transfer of copyrights becomes effective once the article is accepted for publication, at which time the author will receive the respective waiver to sign. This means ownership of the right to reproduce and distribute the article, all translation rights thereof, as well as the right to publish the article in any format will be transferred to *Tiempo & Economía*.

The document may be reproduced freely for academic use, provided no one obtains a profit from doing so and as long as each copy includes a mention of the source, together with the other indications stipulated in the Creative Commons 4.0 license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).

The electronic edition provides open access to its contents through <http://goo.gl/AqOSnO> and in the specialized databases the Journal considers appropriate for its indexing.

In addition, the authors must guarantee their contribution is original and that they are responsible for the ideas expressed therein. They also must attest to the ethical suitability of the article. Authors must state explicitly that the text is of their authorship and that it respects the copyrights of third parties. If material that is not the property of the authors is used, it is their

responsibility to ensure they have authorization for the use, reproduction and publication of tables, graphs, maps and diagrams, among other elements.

Length and Format

Articles submitted for publication may contain no more than 9,000 words, including notes, tables, graphs, conclusions and bibliographic references. Abstracts may contain no more than 3,000 words.

Material submitted for publication is to be sent to the following email address tiempoyeconomia@utadeo.edu.co or through our OJS editorial management system at <http://goo.gl/AqOSnO>. The Journal accepts files in PDF, Word or LaTeX (including Scientific Word and Work-place). The file must contain all the material that is part of the article, including notes, graphs, tables and attachments. The authors must keep a copy of the electronic file that contains the version of the document submitted.

Contents of the Article

The article must contain:

- The title in the original language and its equivalent in English.
- The author's full name, or expressed indication of how the author usually signs his or her publications, so as to avoid duplications in databases. Preferably, the OrcID and Google Scholar registration number should be provided.
- Name of the institution with which the author is affiliated and the email (preferably the institutional one), and the city and country.
- An abstract summarizing the work, written in the original language with its equivalent in English and containing no more than 120 each.
- No more than five keywords in Spanish and English and their respective *Journal of Economic Literature* (JEL) classification. http://www.aeaweb.org/journal/jel_class_system.php
- The article should contain an introduction on the topic, a description of the methodology and a historiographical discussion of the topic, developed in a way that clearly indicates each of the sections, the conclusions and the bibliography.
- One the article has been accepted, expressed indication must be provided as to the sponsorship and/or institutional support, scholarship or project from which it arose or was part of.

Citation

T&E uses the APA (American Psychological Association) citation system. It is recommended authors consult the 6th edition of the *Publication Manual of the American Psychological Association*, which is the latest published version (<http://bit.ly/MVSEuq>).



Reference for a Periodical Publication

Surnames, A., Surnames, B. & Surnames, C. (date). Title of the article. *Title of the publication*, volume (number), pp. xx-xx. <https://doi.org/xxxxxxxxxxxxx>

Example:

Ojeda, R. (2008). Abastecimiento de Santafé antes de la Independencia. A propósito de la tienda de Llorente. *Revista Tabula Rasa*, 8, 14-17. <https://doi.org/xxxxxxxx/xxxxx>

Baier, S. & Bergstrand, J. (2011). The growth of world trade: Tariffs, transport costs, and income similarity. *Journal of International Economics*, 53(1), 1-27. <https://doi.org/xxxxx/xxxxx>

Jacks, D., O’rourke, K. & Williamson, J. (2011). Commodity price volatility and world market integration since 1700. *Review of Economics and Statistics*, 93(3), 50-73. Recovered http://www.mitpressjournals.org/doi/pdf/10.1162/REST_a_00091

Reference for a Book

Surname, Initial of the author or publisher. (Year of publication).

Title of the book in italics (edition). Place of publication: Publisher.

Example:

Mares, D. (2001) *Violent Peace: Militarized Interstate Bargaining in Latin America*. New York: Columbia University Press.

Reference for Part of a Book

Surname, Initial of the author or publisher. (Year of publication).

Title of the chapter or section. In Publisher (with the name in normal order) (Publisher’s abbreviation), *Title of the book in italics* (range of pages). City where the book was published: Publisher.

Example:

Urrutia, M. (2010). Precios y salarios en el siglo XIX. In A. Meisel and M. Ramírez (eds.), *Economía colombiana del Siglo XIX* (pp. 7-40). Bogotá: Banco de la República.

Academic Peer Reviewers:

To review the articles, suitable academic peers are convened in keeping with the topics addressed in the material submitted to arbitration. Their suitability will be confirmed by the Editorial Committee, according to the names submitted for its consideration by the Scientific Committee, the Editor and / or the Editorial Coordinator.

Initially, two (2) reviewers will be assigned to each article. If both approve its publication, the article is published with the corrections or changes suggested by the reviewers. If both object to its publication, the article will be rejected. If publication is approved by one reviewer and rejected by the other, a third reviewer will be appointed who will decide whether or not the article is suitable for publication.

In each of these three cases, the outcome will be reported to the author, omitting the name of the reviewer, who will remain anonymous.

Ethics and Best Practices

Tiempo & Economía adopts the principles of transparency and best practices described in the COPE Principles of Transparency and Best Practice in Scholarly Publishing in 2015. Accordingly, it is committed to observing and respecting ethical standards at every stage of the publication process and guarantees the publication of clarifications, rectifications and corrections when necessary.

The editorial team is comprised of an editor, an associate editor, a scientific committee, an editorial committee and an editorial coordinator. The members of this team are required to keep all articles received for publication confidential and to refrain from using data or interpretations in their own research until the article is published. This team reserves the right to decide on the publication of articles and the edition of the Journal in which they will appear.

Authors: Those who submit their articles for publication must comply with the ethical principles contained in the declarations and laws on intellectual property and copyrights of the specific countries where the research was conducted. Therefore, authors must complete and sign the authorization for arbitration, transfer of rights and the license for use that is available on the Journal's website. In it, the authors confirm their authorship and expressly indicate that the intellectual property rights of third parties are respected. In signing this authorization, the authors allow the Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano to make use of the respective property rights (reproduction, public communication, transformation and distribution), so the article can be included in the Journal.

Peer Reviewers

The peer reviewers are mostly external to the Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano and are selected objectively and impartially. They accept the COPE Ethical Guidelines for Peer Reviewers and are obliged to reject an invitation to review if they believe a personal or professional conflict of interest may exist. The review form, with the criteria to be assessed, is available on the digital platform of the Journal. It must be completed by the reviewer for the article he or she has agreed to review. The names of the authors and reviewers remain anonymous throughout the review process.





tiempo&economía, Vol. 5 N.º 2

Se terminó de editar en 2018, en la ciudad de Bogotá, D. C., Colombia.

