

Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950 - Portal de Investigaciones Económicas

Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950

Cuadernos de Historia Económica

Número:

34

DOI:

<https://doi.org/10.32468/chee.34>

Publicado:

Miércoles, 1 Octubre 2014

Authors:

Adolfo Enrique Meisel-Roca,

[María Teresa Ramírez-Giraldo](#),

[Juliana Jaramillo-Echeverri](#)

Clasificación JEL:

N26

Palabras clave:

Tasa de rentabilidad, Inversión, Ferrocarriles, Deuda externa

[Descargar documento](#)

Lo más reciente

[Uncertainty and monetary policy: the case of the Central Bank of Colombia](#)

Hernando Vargas-Herrera

[Revista Ensayos Sobre Política Económica - Explorando las brechas de género en Colombia](#)

María Teresa Ramírez-Giraldo, Karina Acosta, Olga Lucia Acosta Navarro, Lucia Arango-Lozano, Fernando Arias-Rodríguez, Oscar Iván Ávila-Montealegre, Oscar Reinaldo Becerra Camargo, Leonardo Bonilla-Mejía, Grey Yuliet Ceballos-García, Luz Adriana Flórez, Juan Miguel Gallego-Acevedo, Luis Armando Galvis-Aponte, Luis M. García-Pulgarín, Andrés Felipe García-Suaza, Anderson Grajales, Daniela Gualtero-Briceño, Didier Hermida-Giraldo, Ana María Iregui-Bohórquez, Juliana Jaramillo-Echeverri, Karen Laguna-Ballesteros, Francisco Javier Lasso-Valderrama, Daniel Márquez, Carlos Alberto Medina-Durango, Ligia Alba Melo-Becerra, María Fernanda Meneses-González, Juan José Ospina-Tejeiro, Andrea Sofía Otero-Cortés, Daniel Parra-Amado, Juana Piñeros-Ruiz, Christian Manuel Posso-Suárez, Natalia Ramírez-Bustamante, Mario Andrés Ramos-Veloz, Jorge Leonardo Rodríguez-Arenas, Alejandro Sarasti-Sierra, Bibiana Taboada-Arango, Ana María Tribín-Uribe, Juanita Villaveces

[El Sistema de Cuentas Nacionales por Sector Institucional: una mirada metodológica al caso colombiano](#)

Carlos David Ardila-Dueñas, Joel Santiago Castellanos-Caballero, Carlos David Murcia-Bustos

[Otras Publicaciones](#)

Durante la década de los años veinte, la economía colombiana experimentó la mayor tasa de crecimiento de su historia. Las reformas económicas efectuadas en 1923 (el banco central, el

Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950

Muy tarde pero rentables: Los ferrocarriles en Colombia durante el periodo 1920-1950

Portal de Investigaciones Económicas), el auge del café, y la afluencia sin precedentes de capital extranjero fueron las fuerzas impulsoras detrás de este éxito. En esa década, el país recibió 25 millones de dólares de los Estados Unidos por concepto de indemnización por su papel en la separación de Panamá de Colombia. Además, las reformas y el crecimiento de las exportaciones de café permitieron un enorme aumento de los préstamos extranjeros. El valor de los préstamos obtenidos hasta 1929 ascendió a 257 millones de dólares. Tales fondos se utilizaron principalmente para la construcción de infraestructura pública, en particular los ferrocarriles. Aproximadamente el 45% de los préstamos extranjeros durante ese período fueron invertidos en la construcción de ferrocarriles. Dieciséis de los 25 millones de dólares recibidos por concepto de reparación por Panamá también se invirtieron en ferrocarriles. En el presente estudio, se estima la tasa global de retorno y las tasas internas de retorno para cada uno de los ferrocarriles existente en esa época. Para estos cálculos, se tiene en cuenta que Colombia en realidad pagó sólo el 85% de los préstamos que obtuvo en la década de los años veinte, debido a los efectos de la Gran Depresión y la suspensión de pagos de la deuda externa. Las tasas de rendimiento de los ferrocarriles construidos y ampliados en la década de los años veinte fueron comparables a las obtenidas por los países europeos en el siglo XIX.