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

Settlement liquidity in the Colombian large-value payment system: the role of reserve requirements
Fredy Gamboa-Estrada, Freddy Cepeda-López, Javier Iván Miguélez-Márquez
Geopolitical risk and emerging market sovereign risk premia
Fredy Gamboa-Estrada, José Vicente Romero
Assessing the effects of recent provisioning rules on consumer credit allocation in Colombia
Fredy Gamboa-Estrada, Diego Cuesta, Camilo Sanchez-Quinto
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 patrón oro, la legislación bancaria, la reorganización fiscal), 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.