

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

[Impacto fiscal del cambio demográfico sobre la educación en Colombia](#)

Olga Lucia Acosta Navarro, Andrés Felipe Chitán-Caes, Ana María Iregui-Bohórquez, Ligia Alba Melo-Becerra, María Teresa Ramírez-Giraldo, Jorge Leonardo Rodríguez Arenas

[Transferencias regionales no-condicionadas: el caso de regiones ribereñas en un país en desarrollo](#)

Bernardo Romero-Torres, Gerson Javier Pérez-Valbuena, Andrés Felipe García-Suaza, Jaime Alfredo Bonet-Moron

[La Efectividad de los Fondos de Recursos Naturales: Evidencia para Colombia](#)

Alejandro Ome, Laura Giles Álvarez, Gerson Javier Pérez-Valbuena, Cristhian Larrahondo

[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

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

prestamos extranjeros durante ese periodo 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.