

RICCARDO RICCARDI

Brevi notizie sulle attuali condizioni economiche della Colombia.

Col suo vasto territorio, che copre una superficie equivalente a quella della Francia, della Germania e della Cecoslovacchia unite, la Colombia, unico fra gli stati dell'America Meridionale, si affaccia tanto sull'Atlantico quanto sul Pacifico, non lungi da quella grande via di traffici che è il canale di Panamá. La sua posizione riguardo agli scambi internazionali non potrebbe, quindi, essere migliore. D'altro canto, la natura essenzialmente montuosa e impervia della sua parte occidentale, l'unica che abbia avuto finora uno sviluppo demografico ed economico considerevole, ostacola gravemente i traffici interni, che fino a cinquant'anni fa disponevano soltanto, quali vie di comunicazione, del corso navigabile del Magdalena e del Cauca, e di malagevoli mulattiere. Brevi tronchi ferroviari, raccordanti per lo più gli altipiani andini ai fiumi navigabili, e — recentemente — servizi automobilistici regolari e linee di navigazione aerea hanno reso a poco a poco meno difficili le comunicazioni delle regioni interne col mare; tuttavia, come si vedrà meglio in seguito, le difficoltà dei trasporti permangono assai gravi. Ma, se la natura montuosa della Colombia occidentale è e sarà sempre di ostacolo ai traffici, essa, d'altra parte, ha facilitato l'insediamento umano, modificando il clima che, equatoriale nelle zone basse e sulle prime pendici delle catene montuose, oltre i 1000 metri d'altezza, press'a poco, si fa temperato e poi freddo, fino a raggiungere la zona delle nevi permanenti. La varietà dei climi si riflette, come ben s'intende, sulle colture, permettendo così una grande varietà di prodotti agricoli.

Degli stati dell'America del Sud, la Colombia è certo uno di quelli potenzialmente più ricchi, perché il suo suolo fertilissimo si presta alle più svariate colture, e il sottosuolo offre risorse che, malgrado la sommaria e affatto superficiale conoscenza di gran parte del paese, si dimostrano già come immense. Lo sviluppo della Colombia è stato assai rapido negli ultimi decenni, soprattutto dal punto

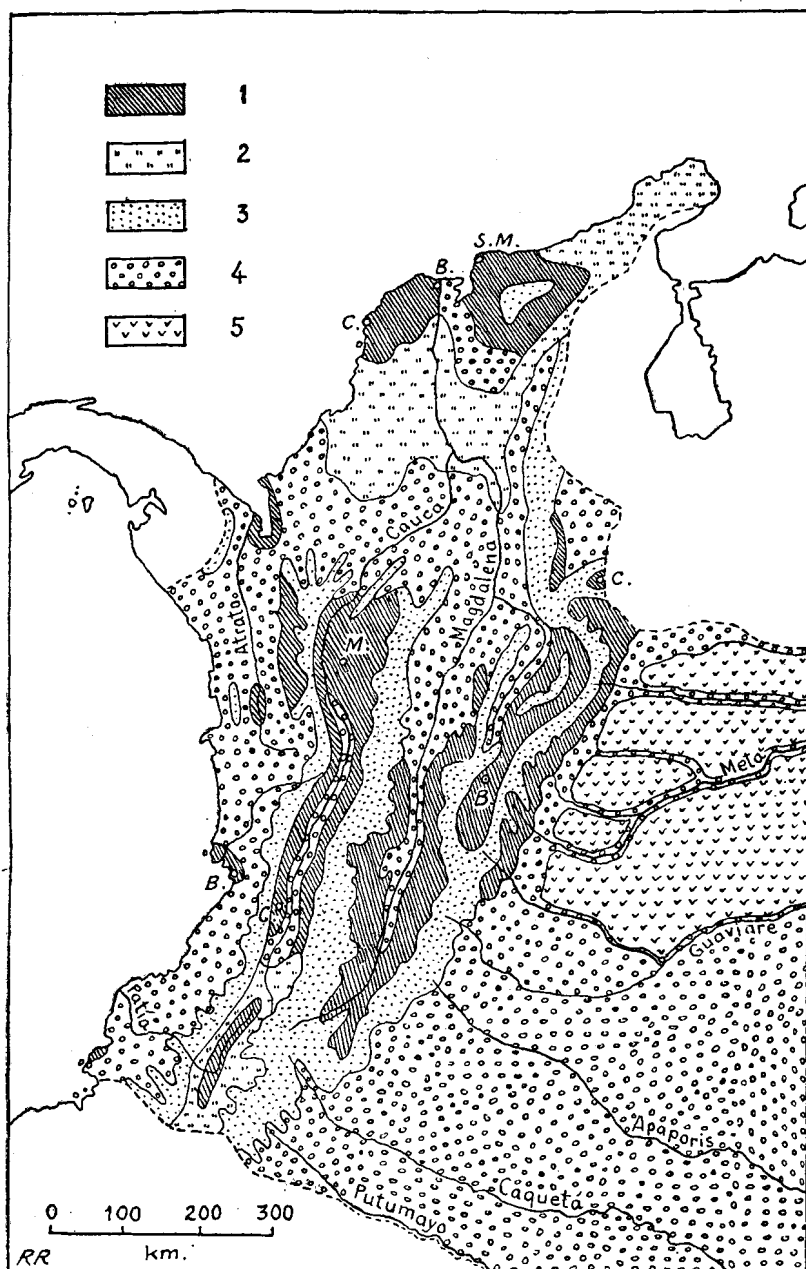
di vista demografico e da quello economico: basti dire che la sua popolazione si è quasi raddoppiata dal 1905 (4,1 milioni di ab.) ad oggi (quasi 8 milioni di ab. secondo il censimento del dicembre 1928).

Scopo della presente nota è quello di tratteggiare brevemente le attuali condizioni economiche della Colombia, la quale è certamente uno dei paesi latino-americani che più si presterebbero a una nostra espansione commerciale.

* * *

Dell'immenso territorio colombiano, solo una parte assai piccola è coltivata. Ad ogni modo, la Colombia è per ora un paese essenzialmente agricolo, e i prodotti dell'agricoltura non soltanto soddisfano, per lo più, alla richiesta interna, ma, alcuni, danno ingenti quantitativi disponibili per l'esportazione. La feracità del suolo, in alcune zone veramente eccezionale, è l'unico fattore della grande produttività: poiché nella maggior parte del paese sono ancora sconosciuti i procedimenti moderni di coltivazione.

Il prodotto senza confronti più importante è il caffè, che negli ultimi anni ha rappresentato da solo circa l'80 % del valore delle esportazioni. Esso fu introdotto nel paese verso la metà del secolo XVIII, dalle Antille francesi; e al principio del secolo XIX se ne contavano già notevoli piantagioni nei pressi di Cúcuta nel dipartimento di Santander Norte, donde poi si diffuse nei dipartimenti di Cundinamarca e Antioquia; in seguito a una legge del 1821, che ne proibì l'importazione, e a una legge del 1824, che esentò le piantagioni di caffè (e poi anche quelle di cacao) dal pagamento delle decime ecclesiastiche, fu possibile un considerevole sviluppo delle piantagioni stesse, il cui prodotto cominciò ad essere esportato fin dal 1834. Soprattutto per il progressivo miglioramento delle vie di comunicazione, questa, come varie altre colture, ha avuto uno sviluppo continuo e accentuato specialmente dopo la guerra mondiale; nel 1915-1916 la superficie coltivata a caffè era calcolata a poco più di 46.000 ettari; era salita a 220.000 nel 1926-27, a 268.000 nel 1927-28, a quasi 300.000 nel 1928-29. Le maggiori piantagioni (*cafetales*) si trovano nella parte meridionale del dipartimento di Antioquia, nel dipartimento di Caldas, nella regione di Cúcuta (Santander Norte), sui pendii più bassi della Cordigliera Orientale nel diparti-



COLOMBIA: Zone agricole e forestali. — 1, principali zone agricole — 2, zone di allevamento — 3, regioni di montagna, coperte in parte di foreste — 4, foreste tropicali — 5, savane (llanos). (Carta costruita in base alle carte del Chapman, del Chambers of Commerce Atlas, del Jones ecc.)

mento di Cundinamarca, e infine nei dipartimenti di Valle del Cauca e di Tolima. La zona altimetrica dove il caffè cresce meglio è quella compresa tra 1000 e 1800 metri: ma dà buoni prodotti anche nelle *tierras calientes*, dov'è coltivato insieme col cacao, e nelle zone superiori ai 1800 m., in media fino a 2200 m. Nelle *tierras calientes* fiorisce in febbraio e si raccoglie da novembre a gennaio; nelle *tierras templadas* il raccolto avviene due volte l'anno, il maggiore tra marzo e aprile, il minore tra ottobre e novembre. Esso è fatto con la massima cura, lasciando sulla pianta i grani finché non sono giunti a perfetta maturazione; spesso, quindi, è necessario visitare le piantagioni parecchie volte durante la stagione di raccolto, ciò che è reso possibile dal buon mercato della mano d'opera. Macchine spolpatrici separano i grani dall'involucro carnoso, che viene utilizzato come ottimo concime. Dopo aver liberato i grani anche dalla sottile pellicola che li riveste, mediante una opportuna macerazione, essi subiscono un accurato lavaggio, durante il quale le diverse qualità sono separate in base alla differenza di densità. Quindi i grani sono messi a seccare al sole, in vasti *patios*; nelle maggiori piantagioni vengono seccati, talvolta, mediante circolazione d'aria calda.

Come qualità, il caffè colombiano è stimato il migliore dell'America Meridionale; ha una densità molto superiore a quella di tutti gli altri caffè americani, ch'esso supera anche per il contenuto di caffeina, di materie grasse, di sostanze azotate.

La produzione è andata aumentando, come ben si comprende, di pari passo con l'estendersi delle piantagioni. I dati che si posseggono riguardano soltanto la *quantità esportata*: 1500 quintali nel 1835, saliti, dieci anni dopo, già a 14.300 q., a 20.600 nel 1855, a 64.000 nel 1880, a 232.000 nel 1899, a 342.000 nel 1910, a oltre 1 milione di quintali nel 1919; ora si avvia rapidamente verso i 2 milioni di quintali annui, poiché l'esportazione è stata di 1,4 milioni di quintali nel 1926 e nel 1927, e di circa 1,7 milioni di quintali nel 1928 e nel 1929. Dopo il Brasile, la Colombia è il paese che esporta maggiori quantità di caffè. Circa la metà della quantità esportata passa per Puerto Colombia, e $\frac{1}{3}$ per il porto di Buenaventura; notevoli quantità sono registrate pure dalle dogane di Cartagena, di Cúcuta, di Santa Marta e di Tumaco. Puerto Colombia e Cartagena esportano il caffè prodotto da Antioquia, Cundinamarca, Caldas settentrionale, Huila, Tolima e Santander; a Buenaventura va la produzione di Caldas meridionale, Cauca e Valle; il caffè di Santander Norte è espor-

tato attraverso il porto venezolano di Maracaibo; Santa Marta e Tumaco esportano rispettivamente il prodotto dei dipartimenti del Magdalena e di Nariño.

Il trasporto avviene coi mezzi più svariati: per ferrovia, per mezzo di battelli fluviali, per teleferica, a dorso di mulo. I vari trasbordi cui i sacchi sono soggetti prima di giungere ai porti d'imbarco aumentano gravemente il prezzo del trasporto: ma, come si è detto, il caffè colombiano è uno dei migliori e pertanto assai ricercato, malgrado il suo costo elevato. Quasi tutta la quantità disponibile per l'esportazione è acquistata dagli Stati Uniti (mercato di New York): nel 1924, per 1.140.000 quintali su un totale di 1.330.000 quintali; nel 1925, per 1.037.000 quintali su 1.170.000 quintali; nel 1926, per 1.320.000 quintali su 1.470.000 quintali. Nelle statistiche, una notevole quantità di caffè (124.000 quintali nel 1924, 67.000 nel 1925, 82.000 nel 1926) risulta esportata nel Venezuela; ma si tratta, come s'è detto, del caffè di Santander Norte, che è diretto agli Stati Uniti attraverso il porto di Maracaibo, il più facilmente accessibile da Cúcuta. Seguono a grandissima distanza, come paesi esportatori di caffè, la Gran Bretagna, la Germania, la Francia ecc. L'Italia ne acquista quantità affatto trascurabili.

Negli ultimi anni, l'aumento verificatosi nell'esportazione del caffè colombiano ha raggiunto quasi il 7 % annuo; data la sempre maggiore richiesta degli Stati Uniti, la quale è superiore a quella che si aspetterebbe in rapporto all'aumento della loro popolazione, tra dieci anni probabilmente la Colombia avrà modo di collocare sul mercato circa 3 milioni e mezzo di quintali di caffè.

Per le banane, la Colombia è al primo posto tra i paesi produttori. I banani sono coltivati, nelle *tierras calientes*, un po' dappertutto; ma le maggiori piantagioni, appartenenti in gran parte alla potente *United Fruit Company*, si trovano nella regione di Ciénaga e di Aracataca, alle spalle di Santa Marta, dove sono in produzione più di 30.000 ettari. Il raccolto principale avviene tra ottobre e gennaio, ma la produzione è continua durante tutto l'anno. L'esportazione avviene attraverso il porto di Santa Marta; vapori della *United Fruit Company*, appositamente attrezzati, trasportano le banane a New York, Charleston, Baltimora e Filadelfia; carichi notevoli giungono fino in Europa. Straordinario è stato l'incremento della produzione bananiera negli ultimi decenni: dai 75.000 grappoli esportati nel 1891, si giunse quasi ai 10 milioni di grappoli nel 1925. Negli ulti-

mi anni (1926-28) l'esportazione si è aggirata tra i 2 milioni e i 2,4 milioni di quintali. E si hanno grandi possibilità di ulteriore sviluppo, data la sempre maggiore richiesta del mercato americano ed europeo e data anche la vastità delle zone colombiane favorevoli al banano (valli del Sinú, del S. Jorge, del César e del basso Cauca).

Tutti gli altri prodotti agricoli hanno per ora solo importanza locale. La coltivazione della canna da zucchero si è diffusa un po' dappertutto nelle regioni basse, ma la superficie occupata si aggira ancora sui 100.000 ettari soltanto, e la produzione non è neppure sufficiente al consumo interno. Malgrado che la Colombia disponga di vasti territori che sarebbero assai adatti alla coltivazione della canna (vi sono zone dove si ottengono perfino 200 tonn. di canna all'ettaro), questa non accenna ad avere uno sviluppo adeguato, anche perché lo zucchero importato dall'estero, pur gravato delle spese di trasporto e dei diritti doganali, fa una forte concorrenza a quello nazionale. Attualmente, quattro sono i grandi *ingenios* colombiani provvisti di macchinari moderni: uno nel dipartimento di Bolívar («Central Colombia»), uno in quello di Valle del Cauca («La Manuelita») e gli altri due («San Antonio» e «Sautatá») nel dipartimento di Cundinamarca e nell'intendenza del Chocó.

Anche il cacao, che cresce spontaneo nel bacino degli affluenti dell'Amazzoni e dell'Orinoco, e che è coltivato su oltre 18.000 ettari (1928), specialmente nelle vallate calde e umidissime del Chocó e nel dipartimento di Bolívar, non ha una produzione (50.000 quintali annui nel 1926 e nel 1927) sufficiente alla richiesta del paese, che deve importarne ogni anno, dall'Ecuador, varie decine di migliaia di quintali. Alcune fabbriche di cioccolato sono a Medellín e a Bogotá.

Il tabacco fu coltivato intensamente verso la metà del secolo passato, traendone una produzione che sorpassava notevolmente la richiesta del paese, il quale tra il 1850 e il 1870 ne esportò in media, annualmente, 34.000 quintali. Poi, per cause d'ordine diverso (imposte, guerre civili ecc.), questa coltura fu a poco a poco abbandonata. Da una decina d'anni, peraltro, tende a riacquistare terreno: estese piantagioni si trovano ora presso Palmira (Valle), Carmen (Bolívar), Girón (Santander), Ambalema (Tolima), che danno un prodotto apprezzatissimo anche all'estero, dove viene esportato in piccole quantità (in Francia, Germania e Perù). In Colombia il tabacco non è soggetto a monopolio, ma soltanto a una piccola imposta dipartimen-

tale. Nel 1928 la superficie coltivata a tabacco era di oltre 7000 ettari, che diedero quasi 89.000 quintali di prodotto.

Le condizioni morfologiche, climatiche e agrologiche di alcune regioni colombiane (basse valli del Magdalena, del Sinú e del San Jorge, penisola di Goajira, vallata del Magdalena tra Puerto Berrío e Neiva, dipartimenti di Cundinamarca, Boyacá e Santander Sur, con una parte dei *llanos* orientali, valli del Cauca, del Patía e regione costiera del Pacifico) sono favorevoli alla coltura del cotone, ancora, peraltro, poco diffusa: nel 1928-29 essa copriva una superficie di soli 14.000 ettari (4600 nel 1915-16), che diedero un prodotto di 20.000 quintali di fibra e 48.000 quintali di semi. Mentre questi vengono esportati, la fibra è lavorata negli stabilimenti di Medellín, Barranquilla, Manizales, Bogotá e Cali (40.000 fusi e 1900 telai meccanici complessivamente), che ne importano anche dall'estero.

Notevole è la superficie coltivata a granturco, la quale subisce tuttavia forti oscillazioni da un anno all'altro (156.000 ettari nel 1926, 200.000 nel 1927, 114.000 nel 1928). Anche la quantità del prodotto, quindi, è assai varia da un anno all'altro; di recente ha oscillato tra 1 milione (1928) e 2 milioni di quintali (1927). La coltura del riso si sta diffondendo, tanto che dai 6000 ettari del 1915-1916 si è saliti nel 1928-29 a quasi 19.000 ettari. Il prodotto si aggira sui 150.000 quintali annui. Le parti basse e acquitrinose dei dipartimenti di Bolívar, del Magdalena e di Nariño si prestano molto bene a questa coltura. Tra i 2000 e i 3000 metri d'altezza, sugli altipiani andini, si coltivano patate (1928: 67.000 ettari, 2,4 milioni di quintali), grano (di ottima qualità quello proveniente dai dintorni di Bogotá, di Popayán e dalla valle del Sogamoso; produzione media annua, 300.000 quintali) e orzo, questo utilizzato per la fabbricazione della birra. La produzione delle patate è quasi sufficiente al consumo interno, ma non quella del grano, che la Colombia è costretta a importare dagli Stati Uniti (200.000, 250.000 quintali rispettivamente nel 1926 e nel 1927, più 80.000 e 90.000 quintali di farina). Anche il riso è importato in notevole quantità: 370.000 quintali nel 1926, 300.000 nel 1927. Un altro prodotto agricolo largamente importato è il vino (33.000 ettolitri nel 1926, 44.000 nel 1927), poiché sembra che la vite non abbia condizioni di vita favorevoli in nessuna delle regioni colombiane.

Nelle *tierras calientes*, infine, è considerevole la produzione delle frutta tropicali (guaiave, papaie, manghi) e nelle *tierras templadas*

quella di agrumi, ananas, fichi, melograne ecc. Nel dipartimento di Bolívar e nelle isole caraibiche di San Andrés e Providencia, situate di fronte alla costa orientale del Nicaragua, si trovano fiorenti piantagioni di palme di cocco.

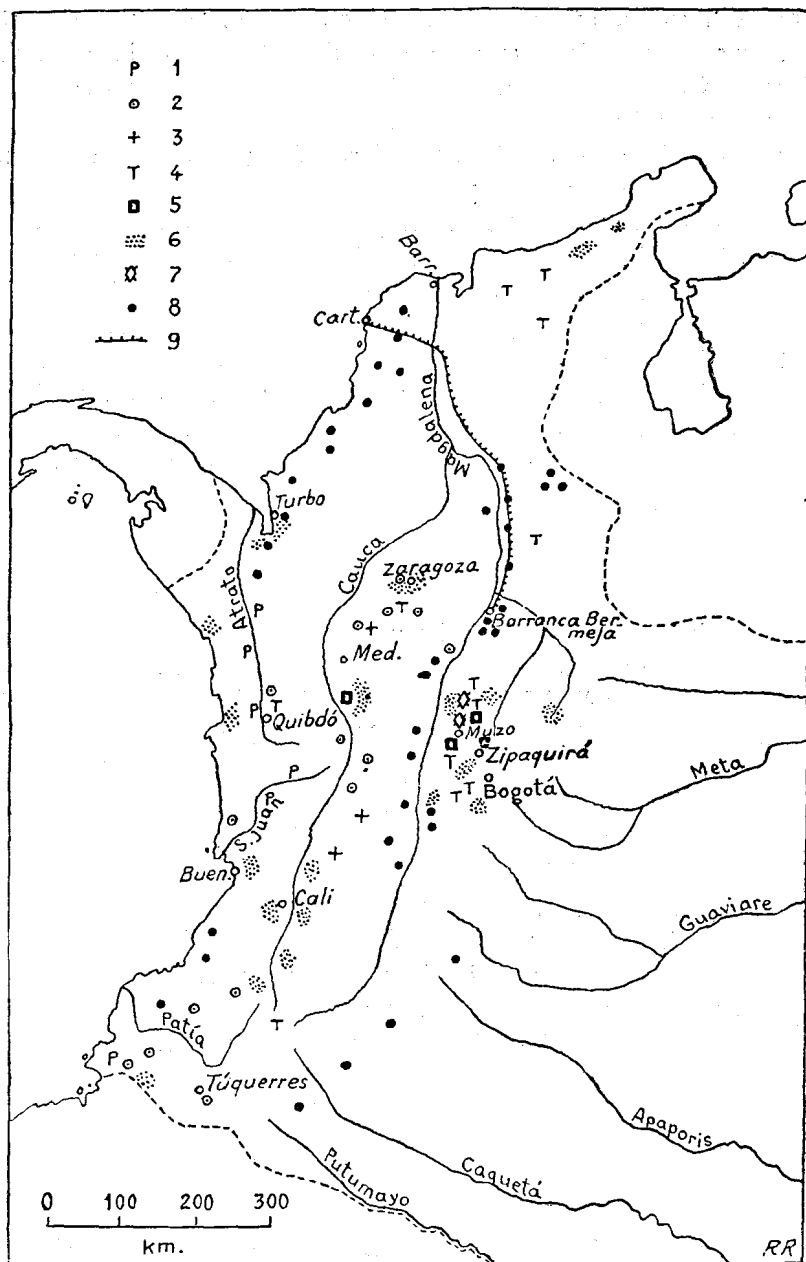
Incalcolabili sono le ricchezze forestali, pochissimo sfruttate, finora, sempre a causa della penuria di buone vie di comunicazione e di trasporto. Immense foreste tropicali coprono gran parte della zona costiera del Pacifico e dell'Atlantico, delle valli del Magdalena, del Cauca, dell'Atrato e tutta la regione pianeggiante sud-orientale. Il caucciù (esportato per 3600 quintali nel 1927), la tagua, o avorio vegetale, che serve per la fabbricazione dei bottoni, i balsami di copaive e del Tulù, il dividivi, la salsapariglia e soprattutto i legni preziosi sono i prodotti più importanti delle foreste e formano una ricchezza che in un avvenire non lontano sarà tra le maggiori del paese.

* * *

L'allevamento del bestiame ha possibilità di grande sviluppo, disponendo di vaste estensioni di terreno ad esso adattissime (basso-piano atlantico, valli del Magdalena e dei suoi principali affluenti, dipartimenti di Antioquia, Caldas, Valle, Cauca, Nariño, Boyacá, Santander Sur, Colombia orientale). Il patrimonio zootecnico colombiano nel complesso è in aumento, come dimostrano le cifre seguenti, che si riferiscono rispettivamente al 1915 e al 1927: cavalli, 526.000, 978.000; asini, 138.000, 157.000; muli, 200.000, 346.000; bovini, 6.476.000, 6.727.000; ovini, 780.000, 771.000; capre, 164.000, 407.000; suini, 711.000, 1.366.000. Data la morfologia del paese e la penuria dei mezzi di comunicazione e di trasporto rapidi, fiorente è l'allevamento degli animali da soma, come mostra il numero relativamente elevato degli equini, soprattutto dei muli. Le pelli, che vengono largamente esportate (per 3,5 milioni di pesos oro nel 1927), costituiscono il principale prodotto dell'allevamento.

* * *

La Colombia è il secondo paese del mondo, dopo la Russia, per la produzione del platino, che si rinviene soprattutto nel Chocó (bacinetti dell'Atrato e del S. Juan specialmente), e poi anche nella zona



COLOMBIA: Giacimenti minerali. — 1, platino - 2, oro - 3, argento - 4, rame - 5, ferro - 6, carbone - 7, smeraldi - 8, petrolio - 9, condotta petrolifera. (Carta costruita in base agli scritti di Beck, Denis, Kellner, Joleaud, Lleras Codazzi, Monsalve ecc.).

costiera al confine con l'Ecuador e sul fianco O. della Cordigliera Orientale. La *Compañía Minera Chocó-Pacífico*, la *British Platinum and Gold Corporation* e varie altre società sfruttano le alluvioni del S. Juan e dell'Atrato, su cui mantengono alcune draghe moderne, capaci di lavorare 3000 mc. di materiale in 12 ore. La produzione, che fu di 1430 kg. nel 1926, salì a 1866 kg. nel 1927, e viene nella maggior parte esportata da Buenaventura e Cartagena. Considerevole è pure la produzione e l'esportazione dell'oro, che si estrae nei dipartimenti di Antioquia (Titiribí, Anorí, Segovia, Santa Rosa, Amalfi, Remedios, Zaragoza, Puerto Berrío ecc.) Caldas (Manizales, Santa Rosa, Marmato, Sup'a, Ríosucio, Nazaret, Apia ecc.), Nariño (Barbacoa, Túquerres ecc.), Cauca (Patía, La Vega, Tambo), Tolima (Ibagué, Líbano, Santa Ana, Venadillo ecc.), e nell'intendenza del Chocó (Quibdó, regione dell'Atrato). Si tratta in parte di filoni, in parte di giacimenti alluvionali. La produzione totale fu di 2200 kg. nel 1927 e di 2250 kg. nel 1928. Un po' di argento si ricava nel dipartimento di Tolima. Abbondante è il rame, spesso aurifero, nei dipartimenti di Cauca, Cundinamarca, Magdalena, Caldas, Huila, Tolima e nel Chocó: ma lo sfruttamento è agl'inizi. Minerali di ferro in grande quantità sono stati scoperti e vengono estratti a Ferrer'a de Amagá (Antioquia), in varie località del dipartimento di Cundinamarca (Pacho, Subachoque, Zipaquirá, La Calera ecc.) e nei dipartimenti del Cauca e di Boyacá.

Per il carbone sembra che la Colombia sia il paese più favorito dell'America Meridionale, poiché si calcola ch'essa possa disporne per 27 miliardi di tonnellate. La superficialissima investigazione geologica di gran parte del paese non può dare molto valore a questo calcolo: comunque è certo che il carbon fossile è molto abbondante nel dipartimento di Antioquia (Amagá, Titiribí, Fredonia, Heliconia, Santa Bárbara, Zaragoza), nella regione del basso Magdalena, nella Goajira, nella zona circostante al golfo di Urabá, nella Cordigliera Orientale (dipartimento di Cundinamarca) e nei dipartimenti di Valle, Nariño e Boyacá. Le miniere in esercizio sono numerose, ma la produzione serve solo al consumo interno. L'industria siderurgica è appena agli inizi, e produce soprattutto macchine agricole.

Un'altra grande ricchezza della Colombia è il petrolio. Geologi americani hanno calcolato che i terreni petroliferi colombiani coprono una superficie di circa 65.000 kmq., e possano dare da 1,8 miliardi a 2,7 miliardi di barili del prezioso combustibile. Le zone pe-

trolifere più importanti sono: quella dell'Atlántico, tra il golfo di Urabá e il Magdalena, vasta forse 25.000 kmq.; la zona dell'Atrato, fino a Quibdó, vasta 3000 kmq.; la zona del Magdalena, da Calamar a Girardot e Ibagué; la zona di Catatumbo, presso la frontiera venezolana, a N. di Cúcuta; la zona del Pacifico, tra Buenaventura e il confine ecuadoriano; la zona del Caquetá e del Putumayo.

La presenza del petrolio in Colombia fu notata nel 1887 nella regione di Urabá; nel 1904 furono scoperti i giacimenti del Río Catatumbo, quindi, nel 1905, quelli situati tra il Carare e il Sogamoso (Magdalena). Nel 1915 fu iniziata la perforazione dei pozzi in varie località dei dipartimenti di Bolívar, Atlántico, Santander Sur, Santander Norte, Tolima e Cundinamarca: ma l'industria petrolifera ha avuto sulle prime uno sviluppo assai lento, sempre per la deficienza di vie di comunicazione e di trasporto. Una condotta lunga 575 km. è stata inaugurata nel 1926; essa va da Galán, presso Barranca Bermeja (Santander Sur), dove sono i pozzi della *Tropical Oil Company*, la più importante delle numerose società che sfruttano il petrolio colombiano, fino a Mamonal, presso Cartagena; un'altra condotta di circa 27 km. va da El Centro a Galán. Mediante questi oleodotti si possono caricare sulle navi, a Mamonal, 15.000 barili di petrolio al giorno. A Barranca Bermeja, che è attualmente il centro petrolifero più importante del paese, la *Tropical Oil Company* possiede una raffineria che può lavorare giornalmente 2000 barili di petrolio; e poi, officine meccaniche, serbatoi ecc.

La produzione totale ha avuto un grande impulso dalla costruzione dell'oleodotto: dalle 150.000 tonnellate metriche del 1925 si è saliti a oltre 2 milioni di tonnellate nel 1927 e a 2,9 milioni nel 1929, cosicché la Colombia è già all'8° posto nella produzione mondiale, e al 2° posto fra gli stati sudamericani, dopo il Venezuela. Nello stesso anno 1927 la Colombia, su un valore totale delle esportazioni di 130 milioni di pesos oro, esportava petrolio già per oltre 24 milioni. Gli Stati Uniti ne sono il maggiore acquirente.

La Colombia è famosa dai tempi della conquista per i suoi bellissimi smeraldi, le principali miniere dei quali si trovano nel dipartimento di Boyacá; celebri sono quelle di Muzo, lavorate fin dalla seconda metà del secolo XVI.

Il governo ricava considerevoli rendite dallo sfruttamento delle miniere di salgemma del dipartimento di Cundinamarca e dell'intendenza del Meta. Nel primo, la maggiore è quella di Zipaquirá,

dove si trova un giacimento di sale che si calcola abbia un volume di 435 milioni di metri cubi, corrispondenti, in peso, a oltre 980 milioni di tonnellate. Il salgemma di Zipaquirá contiene, in media, l'89 % di cloruro di sodio.

Di molti altri minerali è conosciuta la presenza, in quantità più o meno grandi: zolfo (presso Túquerres e nella Sierra Nevada de los Coconucos), mica (dipartimenti di Santander Norte, Boyacá, Santander Sur e Antioquia), manganese (a Pacho e Nemocón nel dipartimento di Cundinamarca, a Chaparral in quello di Tolima ecc.), fosfati (nella penisola di Goajira) ecc.

* * *

Parlando dei prodotti agricoli e minerari si è già avuta l'opportunità di accennare alle principali industrie colombiane, del resto per ora limitatissime. Si ricorderanno qui altre due piccole industrie: quella dei cappelli detti di Panamá, fabbricati nel Nariño con le fibre della *Carludovica palmata*, ed esportati negli Stati Uniti, nella Gran Bretagna e in varî stati sudamericani; e l'industria delle calzature (Bogotá, Medellín, Cartagena, Barranquilla).

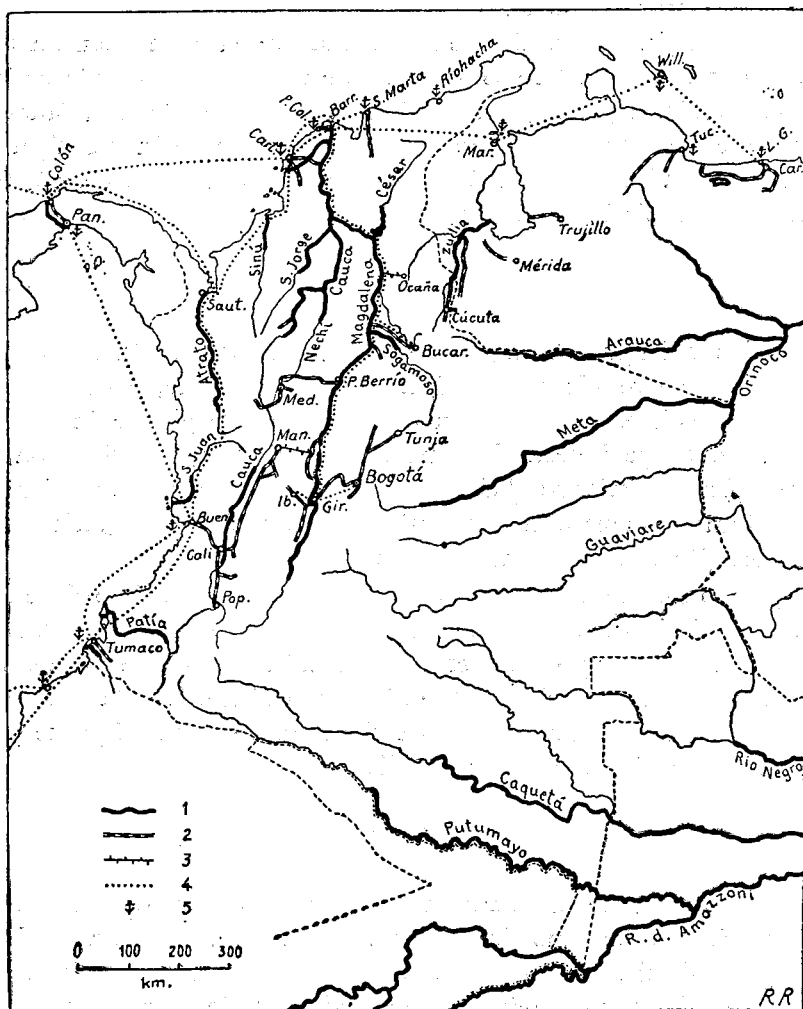
Quando sarà interamente risolto il problema gravissimo delle comunicazioni, l'industria colombiana per alcuni suoi rami avrà grandi possibilità di sviluppo, sia per l'abbondanza di materie prime, sia per la ricchezza di combustibili e di energia idrica. Questa è ancora pochissimo utilizzata: ma si calcola che il paese possa disporne per un complesso di ben 4 milioni di HP.

* * *

Le principali vie di comunicazione sono costituite ora dai fiumi navigabili, che formano invero una vasta rete, calcolata a oltre 5000 km., di cui 4000 posseggono già servizi regolari di navigazione a vapore. L'arteria maggiore è data dal Magdalena, navigabile (1) per 1280 km. dalla foce (Bocas de Ceniza) a Neiva, percorso da vapori che pescano fino a m. 1,50 e hanno anche 500 tonnellate di stazza, fino a Caracoli; e da vapori che pescano fino a m. 1,20 a monte di Honda. Degli affluenti del Magdalena sono navigabili il Cauca, dalla

(1) Si considerano solo i tratti navigabili da battelli a motore.

confluenza col Magdalena a Valdivia e da La Virginia a Balsa, per un totale di 600 km.; il S. Jorge, per 85 km., dalla confluenza col Cauca a Ayapel; il César, per 35 km.; il Sogamoso, pure per 35 km.; il Nechí,



COLOMBIA: *Vie di comunicazione (1930).* — 1, fiumi e canali navigabili con battelli a motore — 2, ferrovie in esercizio — 3, teleferiche — 4, linee regolari di navigazione aerea — 5, porti marittimi principali — (Carta costruita in base a dati ufficiali e agli scritti di Platt, Wilcox, Monsalve ecc.)

per 32, ecc. Degli altri fiumi della Colombia occidentale, l'Atrato è navigabile per 400 km., fino a Quibdó; il Sinú, per 70 km., fino a Montería; il S. Juan, per 230 km., fino a Negría; il Patía, per 122 km.

Dei fiumi che rigano la regione orientale, il Meta è navigabile per quasi 700 km. Va infine ricordato il Canal del Dique, tra il Magdalena e Cartagena, lungo 90 km.

La flottiglia fluviale è costituita di vapori e di chiatte, che staziano complessivamente oltre 38.000 tonnellate, e appartengono a numerose compagnie di navigazioni e a società industriali. Il naviglio che fa servizio sul Magdalena stazza da solo 34.000 tonnellate.

Prima della costruzione delle ferrovie, le merci giungevano ai porti fluviali o marittimi, dalle regioni montuose, per lo più a dorso di mulo. Ora la maggior parte delle regioni di produzione sono congiunte col mare o coi fiumi navigabili mediante tronchi ferroviari, spesso arditissimi. La maggiore caratteristica delle ferrovie colombiane è di costituire attualmente non una vera rete, ma un insieme di tronchi staccati, costruiti, peraltro, in modo da poter essere a poco a poco allacciati tra loro. Malgrado le gravi difficoltà incontrate, dato il rilievo del paese e il clima poco salubre di alcune zone basse, la costruzione delle ferrovie ha proceduto alacremenente: nel 1885 erano in esercizio soltanto 236 km., saliti a 513 nel 1898, a 875 nel 1910, a 1318 nel 1920, a 2539 km. nel 1929. Alcune linee appartengono allo Stato, altre ai dipartimenti, altre ancora a società private nazionali e straniere. Le linee più importanti, tra quelle già in esercizio, sono: la Medellín-Puerto Berrío (km. 190), la Puerto Caldas-Cartago-Manizales (km. 109), la Cartagena-Calamar (km. 105), la Girardot-Facatativá-Bogotá (km. 172), la Ambalema-La Dorada (km. 111), la Santa Marta-Fundación e diramazioni (km. 200), la Puerto Wilches-Bucaramanga (km. 95), la Bogotá-Chiquinquirá (km. 178), la Bogotá-Tunja (km. 180), ed infine la Buenaventura-Cali-Cartago (km. 347), cui s'innesta la Cali-Popayán (km. 159), costituendo insieme il cosiddetto *Ferrocarril del Pacífico*, la cui apertura al traffico (1914) ha costituito uno dei più importanti avvenimenti della vita economica colombiana recente. Il paese, infatti, che un tempo gravitava quasi esclusivamente verso l'Atlantico, si sta volgendo ora anche al Pacifico, come dimostra, fra l'altro, lo sviluppo del porto di Buenaventura, per il quale passa già il 12 % del commercio con l'estero (1). L'apertura del canale

(1) Attualmente si può raggiungere Bogotá da Buenaventura in circa tre giorni, compiendo tutto il percorso in ferrovia, fuorché in un breve tratto tra Armenia e Ibagué, dove, peraltro, un servizio automobilistico allaccia il *Ferrocarril del Pacífico* con la rete che si dirama dalla capitale.

di Panamá e poi quella della ferrovia del Pacifico sono le cause essenziali di questo cambiamento.

Le ferrovie in costruzione sono parecchie, per un complesso di circa 2300 km. (Cartagena-Cañafístula, km. 350, di cui 40 in esercizio; Tunja-Bucaramanga, km. 310; Facatativá-Palanquero, km. 180; Popayán-Pasto, km. 292; Bolombolo-Cañafístula, km. 300; di cui 45 in esercizio, ecc.).

Tanto per il trasporto delle merci quanto per quello dei passeggeri, funzionano poi due grandi teleferiche, la Gamarra (sul Magdalena) - Ocaña (km. 47), che si sta prolungando fino a Cúcuta (totale, km. 172), e la Mariquita (535 m.s.m., sulla ferrovia La Dorada-Ambalema) - Manizales (2153 m.s.m.), lunga km. 71. Questa attraversa la Cordigliera Centrale a ben 3676 m. d'altezza. Altre teleferiche sono in costruzione o in progetto, tra cui una che dovrà unire il Cauca alla costa del Chocó, e un'altra che dovrà collegare Manizales con Quibdó e la costa del Pacifico.

Sempre maggiore importanza stanno assumendo i trasporti aerei, che la Colombia introdusse primo fra gli stati latino-americani. Una linea aerea, infatti, fu stabilita nel 1919 da una compagnia francese tra Cartagena e Barranquilla, che, peraltro, fece servizio durante poco tempo. Sempre nel 1919, fu costituita la ben nota « Scadta » (*Sociedad Colombo-alemana de transportes aéreos*), la quale iniziò subito un servizio con idroplani tra Barranquilla e Girardot, il porto fluviale di Bogotá (km. 1000, circa 8 ore di volo). Successivamente a questa linea sono state innestate le altre linee seguenti: Barranca Bermeja-Puerto Wilches-Bucaramanga (km. 140), Barranquilla-Sautatá-Quibdó-Buenaventura-Tumaco-Guayaquil (km. 1900), Santa Marta-Barranquilla-Sautatá-Cristóbal (Colón; km. 800), Bogotá-Girardot-Ibagué (km. 140): che portano a un totale di quasi 4000 km. di linee di navigazione aerea. Si aggiunga, poi, che la Colombia è toccata da due grandi linee nordamericane: quella che da Miami per l'Avana e varie città dell'America Centrale va a Maracaibo e a La Guaira toccando Cartagena e Barranquilla, e quella che da Cristóbal per Buenaventura e Tumaco e varie città dell'Ecuador, del Perù e del Cile si spinge fino a Buenos Aires e Montevideo. Nel 1929 la sola « Scadta » trasportò 5500 passeggeri e oltre 50.000 kg. di posta, compiendo 1.250.000 km. di voli. Se si pensa che con i piroscafi fluviali s'impiegano non meno di 8-9 giorni (ma nella stagione secca una ventina) per giungere a Girardot da Barranquilla,

mentre gli idrovolanti impiegano otto ore circa, si comprende come le linee aeree siano relativamente frequentatissime, malgrado il costo assai elevato del trasporto.

La Colombia ha pochi porti marittimi, attrezzati inoltre in modo insufficiente al traffico. Sull'Atlantico, Puerto Colombia è il migliore, e per esso passa quasi il 50 % del valore del commercio estero della Repubblica; seguono i porti di Cartagena, per cui ne passa il 23 %, e di Santa Marta (4 %: esportazione di banane); sul Pacifico il porto più attivo è quello di Buenaventura (12 %), cui segue il porto di Tumaco (3 %).

* * *

Le condizioni di rilievo e di clima, assai differenti tra le varie parti del paese, spiegano l'attività dei commerci interni. Le farine di Bogotá vanno ad approvvigionare Barranquilla, mentre il bassopiano settentrionale manda i suoi bovini e il suo cotone a Bogotá e a Medellín; le *tierras calientes* inviano prodotti tropicali alle regioni elevate, assai più densamente abitate, dalle quali hanno in cambio prodotti delle zone temperate e oggetti manifatturati.

Da quanto è stato detto finora si è potuta trarre già un'idea circa il commercio colombiano con l'estero. Per completare il quadro, si aggiungerà che tanto le importazioni quanto le esportazioni vanno crescendo molto da un anno all'altro: il valore delle prime fu di circa 42 milioni di pesos oro nel 1922, ed è salito a quasi 126 milioni nel 1927; il valore delle seconde fu rispettivamente di 126 e 130 milioni.

Si è già visto che il principale prodotto esportato è il caffè (1927, valore, 90,4 milioni di pesos oro), cui seguono, a grande distanza, il petrolio (24,3 milioni), le banane (5,5 milioni), il platino (3,5 milioni), le pelli (3,5 milioni), e l'oro (1,4 milioni). Si importano soprattutto macchine agricole, macchine per l'industria mineraria e per altre grandi industrie, animali vivi, armi, munizioni, automobili, cristallerie, articoli per impianti elettrici, strumenti musicali, carta, profumi, tessuti, liquori ecc.

Gli Stati Uniti negli ultimi anni hanno assorbito circa la metà delle importazioni e l'80 % delle esportazioni. Ad essi seguono la Gran Bretagna, la Germania, la Francia, l'Italia, il Belgio e l'Olanda, il commercio dei quali è essenzialmente d'importazione. L'Italia importa in Colombia tessuti, automobili, vini e liquori ecc., per un valore complessivo che nel 1927 fu di 4,6 milioni di pesos oro; l'esportazione ha un valore affatto trascurabile.

BIBLIOGRAFIA

- P. L. BELL, *Colombia. A commercial and industrial Handbook*. Washington 1921.
- O. BUERGER, *Kolumbien. Ein Betätigungsfeld für Handel und Industrie*. Lipsia 1922.
- E. JARAMILLO, *Memoria destinada a los miembros de la Conferencia económica internacional*. Parigi 1926.
- D. MONSALVE, *Colombia cafetera*. Barcellona 1927.
- L. JOLEAUD, *La région caraïbe de la Colombie sud-américaine. Étude géophysique et économique*. La Géographie, XLIX (1928), pp. 18-58.
- C. F. JONES, *Agricultural Regions of South America*. Economic Geography, 1929. Cfr. pp. 400-414.
- I. MEDINA, *Le cotonnier en Colombie*. Rev. Intern. de Renseign. agric., 1924, pp. 26-33.
- H. N. WHITFORD, *Forest Conditions of Colombia and Venezuela*. Bull. of the Pan American Union, XLVI, (1918), pp. 468-483.
- F. M. CHAPMAN, *The Distribution of Bird Life in Colombia*. New York 1917 (con carta delle zone forestali, riprodotta in Geogr. Review, X, 1920, p. 102).
- R. LLERAS CODAZZI, *Los minerales de Colombia*. Bogotá 1927.
- G. J. KELLNER, *Die Platinlagerstätten der Republik Kolumbien, Südamerika*. Zeitschr. für praktische Geol., 1928, pp. 1-7.
- E. BECK, *Geology and Oil Resources of Colombia. The Coastal Plain*. Economic Geography, 1921, pp. 457-473.
- P. DENIS, *L'exploitation du pétrole au Venezuela et en Colombie*. Ann. de Géogr., XXXII (1923), pp. 380-382.
- G. J. KELLNER, *Petroleum in der Republik Kolumbien, Südamerika*. Zeitschr. für praktische Geol., 1927, pp. 164-168.
- M. M. TAYLOR, *Development of Petroleum Industry in Colombia*. Commerce Reports, 1927, pp. 706-708.
- A. ORTEGA, *Ferrocarriles colombianos*. Bogotá 1920.
- P. E. ESCOBAR, *Los ferrocarriles de Colombia en 1925-1926*. Bogotá 1926.
- RAYE R. PLATT, *Railroad Progress in Colombia*. Geographical Review, 1926, pp. 82-97.
- P. E. JAMES, *The Transportation Problem of Highland Colombia*. Journal of Geogr., XXII (1923), pp. 346-354.
- P. G. JANSEN, *Il Ferrocarril del Nord-Este*. Vie d'Italia e dell'America Latina, 1931, pp. 129-139.
- C. KRUEGER-MEHLEM, *Der Luftverkehr in Kolumbien*. Ibero-Amer. Archiv, 1927, pp. 197-203.
- C. F. JONES, *Commerce of South America*, Boston 1928. Cfr. pp. 283-330.
- H. LUFFT, *Latinamerika*, Lipsia, 1930. Cfr. pp. 231-263.
-