

La formación de la burocracia en el Valle del Cauca entre 1910 y 1950¹

José Darío Sáenz

Introducción

Para tratar la cuestión de la disposición de la burocracia política o, como diría Weber (1997), del “cuadro administrativo del Estado”, se debe tener en cuenta que éste no es solo administración y racionalidad para el logro de los objetivos orgánicos sino que corresponde, también, a un cuadro de dominación política. Este cuadro administrativo busca legitimarse a sí mismo como institución, así como al grupo político que dice “representar” los intereses colectivos o el interés general de forma neutral e “higiénica”. Con ello se pretende constituir un orden social a partir del monopolio de la manipulación legítima de los bienes públicos (Bourdieu, 2005).

En tal sentido, es posible comprender la configuración de la burocracia estatal, en primer lugar, como instrumento central para la toma de decisiones y la maximización de la productividad o eficacia en los resultados y, en segundo lugar, como una tecnología propicia para la creación de un orden de dominación político basado en formas modernas de racionalidad. La burocracia combina administración y dominación, por lo que su estudio debe relacionar estas dos dimensiones de análisis. En efecto, como indica Uricoechea (1986: 25): la com-

¹ Este trabajo hace parte de una investigación sobre “Redes y élites”, realizada en el Centro de Investigación de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Icesi, CIES.

presión del sistema nacional de administración pública sería limitado “[...] si no se tiene en cuenta que el establecimiento de un sistema de dominación más que un sistema de eficiencia administrativa fue la motivación histórica eminente del desarrollo del Estado burocrático moderno”.

Según Oszlak (1977), se puede entender la burocracia como una organización que cumple tres roles fundamentales. Un primer rol es el sectorial, en tanto que este actor tiene sus propios intereses como sector, tal vez como parte de una clase política con sus propósitos, intereses y autonomía. En este sentido, es factible pensar que el crecimiento, fortalecimiento y poder que va adquiriendo la burocracia con el tiempo (y el presupuesto), la va constituyendo en una suerte de clase, en un grupo de poder que conquista sus propios intereses, por supuesto distintos de los de los partidos y las oligarquías políticas. Al respecto, señala el autor, “[...] debemos admitir que dicha expansión conlleva la multiplicación de ámbitos operativos, monopolios de información, capacidades de influencia e instancias de decisión en los que los comportamientos burocráticos adquieren relativa autonomía” (Oslak, 1977: 25). La burocracia adquiere, pues, un ámbito de soberanía técnica con intereses que defender en el marco del interés general. Estos niveles de independencia se evidencian, según Oszlak, en su expansión, en su apropiación de recursos en beneficio de sus miembros, en su obtención de inmunidades o privilegios, y en su apoyo a iniciativas que consoliden o extiendan su autonomía operativa. Efectivamente, como indica Weber, el cuerpo administrativo no solo se halla ligado a la obediencia frente al detentador del poder por la legitimidad, sino también por la retribución material y el honor social. El temor a perder el lugar de privilegio se constituye en un fundamento decisivo y en asunto de solidaridad de cuerpo de la administración burocrática con el soberano (1997: 1058).

En segundo rol, por su parte, es el de mediador, a través del cual este órgano expresa, agrega, neutraliza o promueve intereses en beneficio de sectores dominantes. En tal sentido, la burocracia guiada por el principio de neutralidad asume las tareas y definiciones políticas de manera eficaz y eficiente. Un tercer rol, finalmente, es el de proveedor de la infraestructura, proporcionando los conocimientos y energías necesarios para el cumplimiento de fines de interés general, habitualmente expresados en los objetivos formales del Estado. Éste podría ser un papel más técnico de su expresión.

Con base en Weber, pueden sugerirse las principales características de la burocracia moderna como un instrumento organizativo que emerge y se va perfeccionando en el tiempo. En primer lugar, ella supone un tipo de racionalidad que implica la adecuación entre medios y fines, lo que en el ámbito burocrático significa escoger los medios más eficientes para la implementación de las metas. Este asunto exige desalojar formas de pensamiento religioso o mágico y los valores asociados a ellas, pues, por ejemplo, los individuos que hacen parte de la organización burocrática deben tener la capacidad para aceptar las órdenes y las normas en el ámbito de la racionalidad que ella impone.

En segundo lugar, la burocracia exige una alta superioridad técnica, pues es considerada como la forma de administración más eficiente. En tercer lugar, las normas y reglamentos que ella expide son de carácter legal (escrito, racional, exhaustivo), lo que significa que sus funcionarios se deben atener a ellas de forma permanente. En cuarto lugar, sus comunicaciones tienen un carácter formal, es decir, son escritas, pues todo se documenta sobre la base de protocolos y formatos que todos conocen, trabajan y diligencian como constancia del acto administrativo. En quinto lugar, la burocracia sigue el principio de la división del trabajo, con funciones específicas y bien delimitadas que no dejan juego a la incertidumbre. En sexto lugar, ella demanda la impersonalidad en la relación entre los individuos, en tanto se obedece al cargo en el marco de un orden de jerarquía de la autoridad que controla, vigila y supervisa las actividades y tareas de la organización, y no a las personas. En séptimo lugar, en este organismo, las actividades y procedimientos se hayan estandarizados, con el propósito de que los individuos se acomoden a las instrucciones de manera más o menos rígida. En octavo lugar, la burocracia implementa una competencia que privilegia la meritocracia para acceder a los cargos de la organización, lo cual implica la exigencia de habilidades técnicas y concursos donde finalmente se selecciona a aquellos que, de acuerdo con los criterios de la organización, están más capacitados para ejercer un cargo sobre la base de la profesionalización. Estos profesionales se constituyen en los verdaderos especialistas del Estado con cargo fijo, salario, jerarquías y tiempos determinados.

Sin embargo, no todo en la burocracia funciona como un tipo ideal. En ella se pueden hallar ciertas disfunciones, bien sea por exceso, como el cumplimiento exagerado de las normas y reglas que termina haciendo lenta la función administrativa, o bien por defecto, por la ausencia de los hábitos requeridos por este tipo de tecnología.

Aunque la burocracia se constituye en un instrumento eficaz para la toma y ejecución de decisiones, en la práctica ésta mezcla principios de otro tipo de racionalidad —ciertos niveles de corrupción, patrimonialismo, manejo clientelar y “familiar” de sus recursos. Siempre encontramos cierta tensión entre la implementación ideal de la tecnología burocrática y las formas específicas de su funcionamiento, pues en estas últimas se evidencian valores y hábitos que van en contravía de la organización formal. Existen, de forma permanente, fuertes tensiones entre la burocracia racional-legal y las formas particularistas de ciertos tipos de administración.

Bourdieu (1994) permite comprender el surgimiento de la llamada burocracia estatal como un gran metapoder que concentra diferentes e importantes formas de capital con pretensiones de control, dominio simbólico y coercitivo en un territorio y para una población. Señala el autor que el dominio del Estado se evidencia, fundamentalmente, en la capacidad de producción simbólica, así como en la construcción colectiva de arbitrarios culturales con “todas las apariencias de lo natural” y con el carácter de universal, que le hacen aparecer como dotado del sentido del interés general, neutralidad y desinterés incuestionable que tienen sus decisiones, actos y prescripciones. De acuerdo con Bourdieu, para pensar teóricamente la manera en que se constituye la burocracia estatal, es posible acudir a ciertas nociones centrales que indican la concentración de formas de capital:

El Estado es el resultado de un proceso de concentración de los diferentes tipos de capital, capital de fuerza física o de instrumentos de coerción (ejército, policía), capital económico, capital cultural o, mejor dicho, informacional, capital simbólico, concentración que, en tanto que tal, convierte al Estado en poseedor de una especie de metacapital, otorgando poder sobre las demás clases de capital y sobre sus poseedores (Bourdieu, 1994).

Esta concentración de capitales da como producto el capital propiamente estatal. En el mismo orden de ideas hallamos los aportes de Tilly (1990) y Elias (1987), quienes coinciden en que la concentración de formas de capital económico y de coerción fue central para la configuración del Estado moderno.

Los anteriores planteamientos permiten pensar la burocracia constituida con la creación del departamento del Valle, en 1910, sobre la base de una doble función: primero, como un instrumento tecnológico capaz de resolver los asuntos administrativos que demandaba la nueva entidad político administrativa en un territorio y para

una población; y, segundo, como un requerimiento (¿o estrategia?) de orden político para la configuración de un orden social en el departamento. En tal sentido, debemos tener presente que la constitución de una burocracia política, del “cuadro administrativo del Estado”, no es solo eso —administración y racionalidad de una forma de organización para el logro de los objetivos de la misma—, sino que corresponde a un cuadro de dominación política que busca legitimarse por la vía de “representar” los intereses colectivos o generales de forma neutral, que espera obtener obediencia a sus mandatos y que, en última instancia, permite la reproducción de un orden social.

La emergencia del nuevo departamento

El surgimiento del nuevo departamento, en 1910, se dio en el marco de una confrontación pública entre los sectores políticos y económicos de las élites de Popayán, Buga, Cartago, tal vez Palmira, y por supuesto Cali. Era éste un período donde la resolución de conflictos políticos por vía de la guerra entra en cierta decadencia, y donde las ideas ubicadas en el centro de la discusión política aludían al desarrollo, al progreso y a la modernidad, asuntos que van penetrando las regiones y a sus correspondientes élites rectoras.

Para entonces había finalizado el período de las interminables confrontaciones armadas decimonónicas; habían transcurrido ya los cruentos “mil días”² y al parecer las preocupaciones de las élites eran otras. Tal vez, sobre la base del imaginario de progreso y de civilización, eran otras las prácticas políticas, sociales y económicas puestas en funcionamiento, como aquellas que tienen que ver con la modernización de la región.

¿Quiénes estaban detrás de la autonomía del departamento del Valle? ¿Cuáles eran los actores centrales que, como élites, actuaban de consuno para posicionarse como sector líder, junto con sus disímiles intereses? ¿Quiénes precisaron la arquitectura de la burocracia que demandaba el nuevo ente administrativo y político, y tomaron las decisiones para la creación de las unidades administrativas (secretarías, despachos, entidades, etc.) que definieron las políticas de control policial, de captación de recursos económicos (creación de las rentas) y de gastos financieros, asuntos que plantean la relación entre poder y burocracia?

² Con los “mil días” se hace referencia a la denominada Guerra de los Mil Días, que tuvo lugar en Colombia entre el 17 de octubre de 1899 y el 21 de noviembre de 1902.

Como se indicó en líneas anteriores, la creación del departamento tiene algunos antecedentes de carácter político, que ilustran la fuerte disputa existente entre grupos de poder por el control político y administrativo de regiones que intentaban perfilarse como de gran importancia en el ámbito nacional. En esta tarea independentista tienen un papel central algunos grupos de élite local, fundamentalmente la élite caleña interesada en liderar políticamente la región —y que finalmente tiene éxito en su propósito.

El grupo representativo de la élite caleña contaba con figuras tan importantes como algunos miembros de la familia Hormaza y de la familia Lloreda, al lado de otros como Guillermo Borrero, Pepe Borrero, Pedro Pablo Caicedo, Federico O'Byrne y Enrique Garcés (Vasquez; 2001), quienes por las dos primeras décadas del siglo XX constituían una élite concentrada espacialmente en el centro de la “ciudad”. También están Ignacio Palau, Francisco Palau, Blas Scarpeta, Ignacio Guerrero, Jorge Zawadsky, Manuel María Buenaventura, Pablo Borrero Ayerbe, Belisario Zamorano, Andrés Lenis, Pedro Calderón, Benito López, Julio Bustamante, Ismael Hormaza, Mariano Arguelles, José Antonio Pinto, Manuel Carvajal Valencia y Alberto Carvajal Borrero (Valencia, 2010) los cuales ocupaban cargos de orden político, eran empresarios exitosos y emprendedores, o figuraban como representantes de organizaciones de orden económico y financiero y de la sociedad de mejoras públicas. Con el objeto de mencionar específicamente al grupo de élite política, señalemos a quienes ejercieron el cargo de gobernador durante el período de estudio, con base en la distribución porcentual de los decretos de nombramientos, asunto que revela, de alguna manera, la importancia y el peso significativo que estos tuvieron en la creación de la burocracia departamental.

Algunos de los gobernadores (tabla no. 1)³ que en orden de importancia, según el número de nombramientos decretados, tuvieron una crucial participación en la definición de la burocracia departamental, fueron Alonso Aragón Quintero, Antonio Lizarazo Bohórquez, Demetrio García Vásquez, Ernesto González Piedrahita, Ignacio Rengifo Borrero, Manuel A. Carvajal, Mariano Ramos R., Nicolás Borrero Olano, Salvador Iglesias, Tulio Enrique Tascón, Valentín Ossa y Vicente García Córdoba.

³ Todos los gráficos y tablas que aparecen en este documento fueron construidos por el autor con base en la información hallada en la *Gaceta Departamental del Valle del Cauca*, en el período 1910-1950.

Tabla no. 1. Distribución porcentual según número de funcionarios nombrados por gobernadores a la burocracia del departamento del Valle, 1910-1950

Gobernador	Porcentaje
Absalón Fenández de Soto	0,50%
Adán Uribe Restrepo	0,62%
Alonso Aragón Quintero	10,32%
Antonio Lizarazo Bohórquez	5,77%
Carlos Holguín Lloreda	1,79%
Carlos Navia Belalcázar	1,13%
Demetrio García Vásquez	5,80%
Ernesto González Piedraita	4,64%
Francisco Eladio Ramírez	0,48%
Gonzalo Lozano Lozano	0,12%
Ignacio Rengifo Borrero	5,15%
Ismael Hormaza Córdoba	0,12%
José Antonio Pinto	0,67%
José Ignacio Bernaa	1,14%
Luis Felipe Rosales	2,40%
Manuel A. Carvajal	3,70%
Mariano Ramos R.	10,51%
Miguel Ángel Lozada	0,07%
Miguel García Sierra	0,99%
Nicolás Borrero Olano	2,42%
Oscar Colmenares	1,09%
Pablo Borrero Ayerbe	1,57%
Pedro Antonio Molina	0,02%
Salvador Iglesias	6,61%
Saúl Saavedra Lozano	0,03%
Tulio Enrique Tascón	16,87%
Tulio Raffo	2,86%
Valentin Ossa	4,04%
Vicente García Córdoba	8,56%

Este grupo se valía, entre otros recursos, de los medios de comunicación escritos, que en tanto propiedad de los mismos les possibilitaban espacios para comunicarse y crear opinión pública a favor de la tarea independentista del Cauca. Algunos de los periódicos de la época que movilizaron ideas relacionadas con la autonomía del departamento del Valle fueron *El Conservador*, *El Correo del Cauca*, *El Día*, *Pendón Azul*, *Reproducciones*, *El Sentimiento* y *El Sagitario*. Es claro que para un pequeño villorrio, el número de periódicos indicados habla de una verdadera sobreoferta de diarios, trabajando más o menos identificados con la gestión de una opinión favorable para la creación del Valle como departamento soberano.

Es bueno tener presente que la creación del departamento tuvo un antecedente importante en la creación, en 1908, de una Comisión de División Territorial por parte de Rafael Reyes. La Comisión dio origen a la Ley 1ª de agosto 5 del mismo año, por la cual se dividía el territorio nacional en 34 departamentos y un distrito capital. Entre los nuevos departamentos estaban Cali, para el que se nombró como gobernador a Ulpiano Riascos González; Buga, cuyo gobernador fue Roberto Becerra Delgado; y Cartago, con Luis Felipe Campo. No obstante, en el mismo año se suprime a Cartago como departamento, permaneciendo solo con tal estatuto Cali y Buga. Esta nueva división territorial refleja las tensiones que entre las élites regionales se suscitaban debido al triunfo que representaba para caleños y bugueños la ratificación de departamentos, pero a su vez significaba una derrota para las élites payanesas que veían cómo el Gran Cauca se iba fragmentando en la primera década del siglo XX.

El departamento de Cali quedaba conformado por los municipios de Cali, Jamundí, Pavas, Dagua, Vijes, Yumbo, Palmira, Candelaria, Florida, Pradera, Buenaventura, Anchicayá, Centro, Micay, Nata y Timbiquí. Por su parte, el departamento de Buga tendría bajo su jurisdicción los municipios de Buga, Cerrito, Guacarí, San Pedro, Tuluá, Bugalagrande, San Vicente, Zarzal, Roldanillo, Bolívar, Huasanó, Toro, Yotoco, Unión, Cartago y La Victoria. Esto indica una clara distribución del centro y sur del actual departamento para Cali, que pasaba a controlar la región en la que se proyectaba la construcción del muelle de Buenaventura junto con el Ferrocarril del Pacífico, quedando la región central hacia el norte para el departamento de Buga (Valencia, 2010).

En 1909 se posesiona Pablo Borrero Ayerbe como nuevo gobernador del departamento de Cali. Sin embargo, una ley de diciembre de 1909 da un nuevo revés al proceso, revocando los departamentos de Cali y Buga que pasan nuevamente a pertenecer al Cauca Grande. A pesar de ello, se deja la posibilidad de que puedan volver a acceder a la categoría de departamento en la medida en que cumplan con unas determinadas condiciones relacionadas, entre otras, con población, rentas y apoyo político de las regiones anexadas. Cali y Buga, de forma individual, no podían cumplir los requisitos exigidos por la ley para configurarse como departamentos independientes, de modo que, después de muchos conflictos y reflexiones entre los grupos de élite que en ambas regiones lideraban esta dinámica, termina pactándose la unidad. Se acuerda que es preferible la creación del departamento del Valle con Cali como capital, antes que volver a la antigua distribución territorial que las dejaba a expensas de Popayán. El Decreto 340 del 16 de abril de 1910 establece los nuevos departamentos y estipula al Valle como departamento y a Cali como su capital. Poco después, con el Decreto 386 del 30 de abril de 1910, el presidente Ramón González Valencia designa como gobernador del Valle a Pablo Borrero Ayerbe, quien venía desempeñándose como gobernador de Cali. Como una forma de integrar a los líderes políticos de los dos antiguos departamentos, fue nombrado como Secretario de Hacienda a José Ignacio Ospina, quien se desempeñaba como gobernador del departamento de Buga.

Posición y recursos estratégicos de la región

¿Por qué era importante esta región? ¿Cuáles eran los ejes centrales del proyecto estratégico de su élite política? ¿Cuáles eran los recursos con que contaba y que prometían posibilidades de éxito en su proceso de soberanía administrativa y política? En principio, se puede indicar que algunos de los proyectos estratégicos que ponían a la región en el centro del interés de las élites eran la construcción del Ferrocarril del Pacífico, que uniría a Cali con Buenaventura; la construcción del muelle de Buenaventura; la apertura del Canal de Panamá (inaugurado en 1914); y la construcción de las carreteras que pondrían en contacto a Cali con la zona norte (carretera central Cali-Cartago) y occidental (Cali-Buenaventura), que iban estimular y fortalecer las redes de comercio, así como del control del café que provenía fundamentalmente de la zona norte. Estos asuntos estratégicos demandaban la unidad

de las élites regionales que por años habían estado distanciadas, pero que contaban con experiencias cercanas en el control y manejo administrativo en territorios como Buga, Cartago y Cali, recientemente constituidos como departamentos en 1908.

Era de conocimiento público que la región representaba un puntal económico para el Cauca, que francamente venía en decadencia económica y al que se consideraba un consumidor de recursos para su crecimiento burocrático. De hecho, una de las razones esgrimidas por la élite caleña para su separación fue la falta de reinversión de los recursos que ellos mismos producían, pues consideraban que la tasa de retorno de sus impuestos era verdaderamente precaria.

Una vez creado el departamento del Valle, una de las tareas iniciales fue organizar un aparato administrativo que posibilitara conquistar, de manera real, la autonomía conseguida y pudiera enfrentar los retos estratégicos que demandaba la región. Para empezar, había que resolver el asunto de los recursos financieros con el fin de avanzar con las tareas administrativas. La creación de nuevas rentas no fue posible de inmediato, por lo cual el gobernador, echando mano de lo que se tenía, tuvo que recurrir a ciertas formas de renta de origen colonial que ya venían implementándose, tales como el cobro de rentas por el paso de barcas (como los pasos de Río Frío, El Comercio, Puerto Rico, Yarumal, Madrigal sobre el río Cauca y el paso oficial de la Bolsa) y el cobro de renta del cacao.

Sobre la base de las posibilidades, el gobernador Pablo Borrero Ayerbe establece un presupuesto de rentas de \$ 545.000 para el período fiscal del 1° de enero al 31 de diciembre de 1911. La siguiente tabla ilustra sus montos y pormenores:

Tabla no. 2. Presupuesto de rentas del departamento del Valle, 1911

Rentas y contribuciones	Montos en pesos (\$)	%	% acumulados
Renta de licores	435.000	79,82	79,82
Renta de degüello	80.000	14,68	94,50
Renta de barcas	14.000	2,57	97,06
Renta de registro e hipotecas	6.000	1,10	98,17
Rentas de cacao	9.500	1,74	99,91
Rentas de impuestos varios	500	0,09	100
Suma	545.000	100	100

Fuente: Organizado con base en datos de la *Gaceta Departamental del Valle del Cauca* (A.H.M.C)

¿Por qué la renta de licores y el degüello de ganado eran tan importantes para las rentas departamentales? ¿Cuál fue la infraestructura organizativa que halló el nuevo gobernador y que le permitirá tener un rubro de rentas tan alto por licores y degüello, los que sumados representaban el 94.5% de las rentas para el departamento? Si se examinan los datos de los funcionarios nombrados en 1910, con el propósito de fortalecer la burocracia encargada de las rentas de licores y degüello, se puede establecer que este asunto ya tenía una tradición que se robustecía de manera inmediata. Por ejemplo, para la renta de licores se nombra un contador interventor, un escribiente contador, un visitador de licores, 5 administradores de rentas y licores, 26 asentistas de licores, 9 administradores de licores y degüellos, 4 visitadores de licores y degüellos, 4 inspectores de destilación, un contador cajero para rentas de degüello, un portero escribiente de licores y degüellos, un jefe de brigada de licores y degüellos, un juez superior de licores y degüellos, 5 jueces seccionales de licores y degüellos, 20 tenientes de licores y degüellos, un contador cajero de licores y degüellos, 4 ayudantes de escribiente de licores y degüellos; en fin, más de 85 funcionarios en un año para acometer las tareas de rentas del departamento.

Lo anterior indica por lo menos tres cosas: uno, la importancia destinada al papel de cobro de rentas para la nueva administración; dos, la existencia de una entidad destinada a la recaudación de rentas que debía robustecerse; tres, la tal vez difícil tarea que significaba el cobro de rentas debido al fraude o al hurto, como se evidencia en algunos documentos de archivos judiciales contenidos en la *Gaceta Departamental*, obligaba al ajuste de la burocracia encargada de estos asuntos.

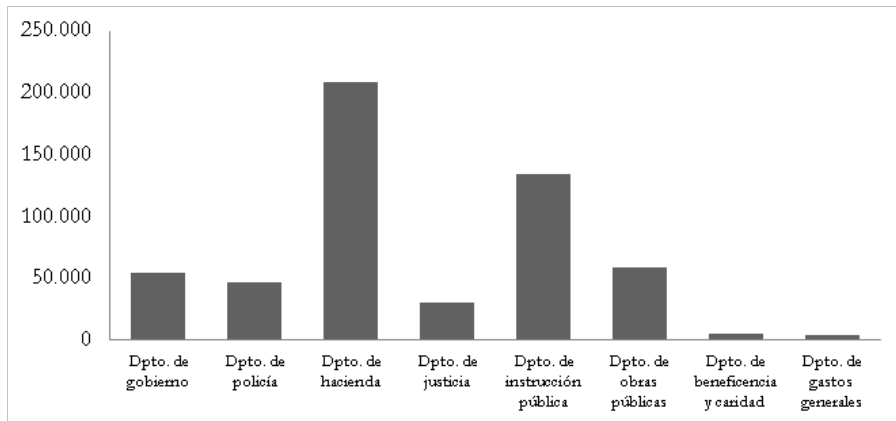
Como se señala en la *Gaceta Departamental* (1911), en el mensaje del Gobernador del departamento del Valle a la Asamblea:

La Renta más importante del departamento, casi la única que atiende a la satisfacción de sus necesidades más apremiantes; la única que sirve para dar impulso a la Instrucción Pública y cercenar la carga de los Distritos; la que contribuye a mejorar vías de comunicación; la que da vida a los Tesoros Distritales con el 10% de participación, es la renta de licores.

Aunque se insinúa que dicha renta se convierte en un bien moral y que tiende a corregir el vicio por el alto valor del artículo (el licor), se dejaba ver cierta culpa del ente político frente a esta benéfica y sustanciosa renta que, de alguna manera, se nutría a costa de la corrosión de la moral de los ciudadanos.

Definido el presupuesto de rentas y las posibilidades que éste brindaba, quedaba establecer la forma administrativa que, distribuyendo el monto del presupuesto, diera inicio a la configuración del ente burocrático con la capacidad de enfrentar la dirección político administrativa del nuevo departamento. En tal sentido, se constituye el primer orden burocrático con sus respectivos presupuestos de gastos, distribuidos tal como lo indica el siguiente gráfico.

Gráfico no. 1. Distribución del presupuesto de gastos (en pesos) según departamento administrativo para el Valle, 1910



Como se puede observar, el peso del gasto se concentra, en primer lugar, en el departamento de Hacienda, que cuenta con las dependencias de administración general del tesoro, administraciones provinciales, agencias municipales, contaduría general del departamento, administración de renta de licores y degüello, participación a los distritos, participación al departamento del Cauca, y de intereses de capital nominal. En segundo lugar, se encuentra el departamento de Instrucción Pública, que tendría a su cargo las dependencias de inspectores provinciales de instrucción pública, escuelas normales, becas, colegios de señoritas de Cali, escuelas departamentales, y auxilios y subvenciones.

Luego vendría en orden de importancia, según el tamaño del presupuesto de gasto, el departamento de Obras Públicas con las siguientes dependencias: oficinas de los ingenieros del departamento, barcas, obras públicas, edificios departamentales, vías públicas, puentes y canalización de ríos y desecación

de lagunas. Luego, el departamento de Gobierno, a cuyo cargo hallamos las dependencias de asamblea departamental, concejo departamental, gobernación, impresiones oficiales, prefecturas provinciales, alcaldías municipales, correos departamentales, oficina de catastro y la dependencia encargada de las elecciones. En este mismo grupo se hallan los departamentos de Policía y Justicia con las siguientes dependencias: Poder judicial y ministerio público, Penitenciarías y cárceles del circuito y Oficina médica legal. Luego vendrían en orden de importancia, aunque con un presupuesto relativamente moderado, los departamentos de Beneficencia y Caridad (auxilios a hospitales y otros establecimientos) y el departamento de Gastos generales (gastos varios y gastos imprevistos).

Con esta primera estructura burocrática, el gobernador Pablo Borrero Ayerbe asume la tarea de administrar y orientar, bajo la idea de progreso y civilidad, a la región del Valle. Ahora bien, ¿en términos regionales, cuáles eran las provincias y municipios que estaban bajo la jurisdicción del Valle? Con el objeto de establecer con claridad el tamaño de la región político-administrativa que se estaba constituyendo, veamos la distribución de las provincias establecida por el gobernador para decretar el nombramiento de miembros de las Juntas Municipales de Catastro de las provincias (Decreto, 1910), ya que más que las Juntas, lo que interesa es bosquejar el ámbito jurisdiccional del departamento. El recién creado departamento estaba conformado por los siguientes municipios, que de alguna manera ofrecen una idea de la magnitud del territorio y de la tarea administrativa a asumir.

Tabla no. 3. Provincias y municipios del departamento del Valle, 1910

Provincias	Municipios
Provincia de Cali	Jamundí Yumbo Vijes Pavas Los Remedios
Provincia de Buenaventura	Buenaventura Naya
Provincia de Palmira	Palmira Candelaria Pradera Florida
Provincia de Buga	Buga Cerrito Guacarí Yotoco San Pedro
Provincia de Arboleda	Roldanillo Bolívar La Unión Huasanó Versalles Toro
Provincia de Tuluá	Tuluá San Vicente Bugalagrande Zarzal
Provincia de Cartago	Cartago La Victoria

Fuente: Organizado con base en datos de la *Gaceta Departamental del Valle del Cauca* (A.H.M.C)

El departamento estaba constituido por 7 provincias y 28 municipios, todo lo cual demandaba tareas importantes con miras a generar desarrollo, productividad, control, integración y educación. Cada provincia y municipio demandaba al ente departamental las obras necesarias para impulsar su localidad, con lo que la nueva

administración regional se constituyó en una fuente importante de capitales que, a pesar de gozar de algún reconocimiento por la victoria independentista (la autonomía del Valle), aún no gozaba de los amplios márgenes de legitimidad que requería el reto institucional. En tal sentido, una vigorosa actividad de orden policial, de organización burocrática y de educación masiva podrían indicar un logro en la eficacia de la administración del departamento, lo que con el tiempo, podría traducirse en un reconocimiento político por parte de las provincias.

Las transformaciones del diseño administrativo

La base de la estructura administrativa adoptada por la dirigencia política para enfrentar los retos administrativos y de gobierno, fueron los departamentos administrativos, piedra angular de la burocracia departamental. Los departamentos administrativos que durante el período estudiado se constituyeron en el instrumento tecnológico al que más se recurrió (tabla no. 4), fueron en primer lugar el de Gobierno (23,31%) y, en segundo lugar, el de Hacienda (21,84%). En tercer lugar estaba el departamento de Educación pública, que en ciertos momentos se llamó Instrucción pública. Otros departamentos que fueron utilizados de manera persistente fueron los de Obras públicas (9,94%), pues el trabajo de construcción en términos de vías de comunicación intermunicipal —puentes, acueductos, etc.— era de vital importancia para integrar al Valle; y el departamento de Contraloría (4,54%). Tal vez el uso reiterado de estas formas administrativas indique la fuerza de las acciones en las que estaba concentrada la burocracia política del Estado en el departamento.

Tabla no. 4. Distribución porcentual según tipo de departamento administrativo del Valle, 1910-1950

Departamento	Porcentaje
Beneficencia	0,12%
Crédito público	0,25%
Créditos de vigencias expiradas	0,12%
Departamento de asistencia pública	0,25%
Departamento de administración de renta	1,60%
Departamento de agricultura y fomento	6,13%
Departamento de auxilios	1,60%
Departamento de beneficencia	0,61%
Departamento de beneficencia y caridad	0,12%
Departamento de contraloría	4,54%
Departamento de crédito público	0,25%
Departamento de destrucción de langostas	0,12%
Departamento de deuda pública	0,74%
Departamento de educación	2,70%
Departamento de educación pública	4,29%
Departamento de estadística	0,61%
Departamento de gastos generales	2,45%
Departamento de gobierno	23,31%
Departamento de hacienda	21,84%
Departamento de higiene	0,37%
Departamento de higiene, beneficencia y auxilios	0,37%
Departamento de higiene y asistencia pública	1,47%
Departamento de industria	0,74%
Departamento de instrucción pública	9,57%
Departamento de justicia	2,45%
Departamento de obras públicas	9,94%
Departamento de participación de renta	0,37%
Departamento de policía	2,94%
Departamento de prestaciones sociales	0,12%

La tabla no. 5 permite establecer la manera como emerge la configuración de departamentos administrativos frente a las nuevas necesidades y retos a los que se veía avocada la dirección del departamento del Valle. Como ya se indicó, los departamentos de Hacienda y Gobierno fueron las formas administrativas con mayor tradición. Tal información permite establecer la manera cómo iban surgiendo nuevos departamentos administrativos con el tiempo, lo que a su vez deja entrever los nuevos retos y problemas económicos, sociales, políticos y de seguridad, así como las nuevas maneras de afrontarlos.

Estos datos, a su vez, muestran cómo ciertas necesidades administrativas, nuevos procesos de racionalidad administrativa, así como nuevos problemas de orden natural (la plaga de la langosta, la epizootia⁴ —que ya había cobrado la vida de cientos de reses en el Valle—, las inundaciones por el desbordamiento del río Cauca) y de carácter social, como las epidemias de gripa y otras, obligaban a cambiar el nombre y el carácter funcional de los departamentos administrativos. Si bien desde el inicio de la administración independiente del Valle se establecieron los departamentos de Beneficencia y Caridad, Gastos generales, Gobierno, Hacienda, Instrucción Pública, Justicia, Obras públicas y Policía, con el tiempo algunos se fueron reformulando en su nombre y, por supuesto, en sus funciones. El primero que aparece es el departamento de Crédito Público (1912), lo que indica la necesidad inmediata de incrementar el presupuesto de rentas por la vía del endeudamiento. En segundo lugar, lo que se observa por vía de la definición de presupuesto de gastos para los departamentos es la emergencia del departamento de Higiene, durante el período 1914-1915. Tal surgimiento se encuentra, seguramente, asociado con la presencia de algunas enfermedades como la lepra y las epidemias de gripa del Valle del Cauca entre 1918 y 1919 (Arroyo, 2007).

⁴ Se trata de una enfermedad contagiosa que ataca a los animales, diezmandolos con rapidez en un mismo tiempo y lugar.

Tabla no. 5. Departamentos administrativos que emergen en el tiempo, según presupuesto de gastos del departamento del Valle, 1910-1950

Departamentos administrativos	Año de surgimiento
Departamento de Crédito público	1912
Departamento de Higiene	1914-1915
Departamento de Destrucción de langostas	1916-1917
Departamento de Deuda pública	1920-1921
Departamento de Contraloría	1930-1931
Departamento de Industrias	1930-1931
Departamento de Agricultura y fomento	1934-1935
Departamento de Asistencia pública	1942-1943
Departamento de Estadística	1946-1947
Departamento de Prestaciones sociales	1947-1948

Fuente: Datos organizados con base en información de la *Gaceta Departamental del Valle del Cauca* (A.H.M.C)

En tercer lugar, para el período 1916-1917 se instaura el departamento de Destrucción de Langostas. Esta plaga representaba un problema económico y social desde el siglo XIX, ya que de vez en cuando retornaba a los cultivos del Valle arrasándolos casi por completo, al punto que la administración tomó la decisión de crear el departamento para asumir las tareas de su control y destrucción. En 1916 se destina una partida y se crea un cargo adscrito a la secretaría de Hacienda que se encargaría de la destrucción del insecto.

Por su parte, el departamento de Contraloría se constituye en una institución muy importante frente a los problemas de fraude, malos manejos de los recursos y evasión de la recaudación, entre otros. El departamento aparece en el período 1930-1931, definiéndose en 1930 un personal conformado por el contralor departamental, un secretario, el jefe de contabilidad, seis examinadores, seis ayudantes, un contador con sus tres ayudantes y un portero, además

de partidas para libros, documentos y gastos varios. Para 1935 se define un cierto número de auditores (5) y un visitador para las obras públicas adelantadas por el departamento, al tiempo que se define un personal para organizar la contabilidad, la estadística, el archivo y el examen de las cuentas públicas. Todo ello indica una preocupación sustancial por las actividades propias de la racionalidad estatal en términos del manejo de las finanzas.

En relación con el departamento de Industrias, que emerge en la distribución de gastos de 1930, se nombra un secretario de industrias con un ayudante, un jefe de sección de minas y baldíos, un jefe para la sección de estadística y su correspondiente ayudante. Se asignaron también dos partidas: una para el “fomento de la estación agrícola experimental, personal técnico, maquinaria, laboratorio, etc.”, y otra para los gastos imprevistos y “urgentes” de este departamento.

El departamento de Agricultura y Fomento surge en el período 1934-1935. En 1935 se establecen, en la definición de presupuesto de gastos, rubros para un secretario, un jefe de sección de industrias, un mecanógrafo, un portero y un “almacenista pagador de las granjas”. A su vez, se establece un laboratorio de higiene con su respectivo jefe, auxiliar técnico, ayudante mecanógrafo y portero; una escuela de agricultura con un director, secretario-mecanógrafo y un portero; una estación agrícola en Palmira con un administrador, un secretario-contador, un jefe de agronomía y un agrónomo arboricultor y horticultor; una sección zootécnica —con un jefe y un veterinario— y una extensión agrícola —con un agrónomo, un secretario y cuatro agrónomos de las subestaciones de Roldanillo, Andalucía, Rozo y El Tiple. Aquí se revela un interés de la administración del departamento en orientar acciones políticas encaminadas a desarrollar propuestas agrícolas desde una perspectiva técnica y científica, lo que señala el acento de racionalidad en el manejo de los recursos.

Por su parte, el departamento de Estadística, inicialmente adscrito al departamento de Contraloría, aparece de manera independiente en 1946. Este departamento surge con un jefe, un oficial mayor, un visitador, un oficial de correspondencia, tres oficiales de estadística general, un oficial de estadística tabacalera con un ayudante, un mensajero y tres oficiales de estadística fiscal. Aunque aparece con el presupuesto de gastos más bajo en relación con las otras siete dependencias, ahora el departamento goza de autonomía presupuestaria y

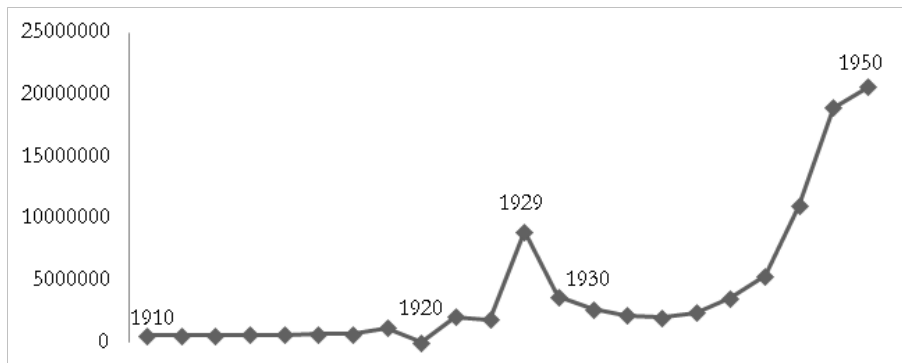
burocrática. En tal sentido, la Ordenanza no. 36 de 1947 crea el departamento de Estadística del Valle, que debe cumplir las disposiciones de la Contraloría General de la República sobre estadística, tales como controlar las oficinas de estadística de los municipios y adelantar las investigaciones estadísticas ordenadas por el contralor y el gobernador, entre otras responsabilidades.

Para el año 1947 se crea el departamento de Prestaciones sociales. A su cabeza estaría un secretario general “versado en cuestiones sociales”, como lo indica la ordenanza que dio vida a esta unidad (Ordenanza no. 37). Este despacho tenía las funciones de estudiar y resolver las solicitudes relativas al reconocimiento de las prestaciones sociales de los “empleados y obreros del departamento”, revisar las providencias dictadas sobre este asunto, llevar un registro de los empleados y obreros del departamento, así como registrar las vacaciones remuneradas, el tiempo de servicio, los puestos desempeñados, los sueldos devengados y las prestaciones sociales reconocidas. Este departamento fue dividido en dos secciones, con el objeto de especializar las tareas: sección jurídica y sección de personal.

La tarea de ordenar la región e impulsar su progreso en el marco de un imaginario de civilidad requería, por supuesto, un desarrollo de las rentas propias. Este desarrollo presupuestal se requería para atender las demandas regionales, lo que terminó ocasionando una tensión entre rentas y gastos. El gráfico no. 2 permite apreciar el crecimiento de un presupuesto con capacidad de ingresos estables, que podían posibilitar el sostenimiento de la administración y la realización de proyectos estratégicos y de desarrollo táctico en cada localidad⁵.

⁵ En la revisión de los presupuestos de rentas y gastos no se contó con toda la serie de datos año a año, pero los datos obtenidos ayudan a comprender el movimiento del presupuesto durante el período estudiado.

Gráfico no. 2. Presupuestos de rentas (en pesos) del departamento del Valle, 1910-1950



Como se observa en el gráfico, tal vez el alza acentuada del presupuesto de 1927 tenga una relación con la inflación como producto de la crisis económica mundial. Así, después de una caída importante en los años 30 y 31, se nota un crecimiento de las rentas desde 1935 hasta 1948. También se halla un pico bastante alto en el período 1946-1948, particularmente en el último año referido. Como se indicó en líneas anteriores, las rentas de licores (correspondiente a la producción de aguardiente de caña exceptuándose la chicha, la cerveza y el guarapo), degüello, barcas, registro e hipotecas, cacao e impuestos varios constituían la base de la administración regional para avanzar en la organización fiscal.

Características de la burocracia estatal del departamento del Valle

Para tratar de comprender descriptivamente algunos rasgos importantes de la burocracia del departamento del Valle entre 1910 y 1950, se proponen dos lecturas de los datos recogidos: en primer lugar, una descripción de algunos datos por décadas, por ejemplo 1910-1919, 1920-1929, 1930-1939, y finalmente 1939-1950; en segundo lugar, una reflexión descriptiva de los datos para todo el período comprendido entre 1910 y 1950.

Asegurando el orden desde lo policial: período 1910-1919

Para la primera década, que va de 1910-1919, se aprecia una importante participación porcentual de la dependencia de Policía (gráfico no. 3), evidenciada en nombramientos, por parte del gobernador, en órganos como el cuerpo de policía, la policía departamental, el cuerpo de policía acantonada o la policía de sección acantonada. Esta dependencia concentró el 44.87% de los nombramientos para el período, evidenciando la enorme importancia que se le brindada en las *primeras de cambio* del gobierno departamental al tema de la seguridad, el control policivo y la coerción. Habría que indagar si el gobierno nacional tuvo alguna incidencia en el nombramiento de policías para el departamento. Si bien el número de designaciones es demasiado alto para el presupuesto asignado, tal presupuesto no era de los más altos en comparación con los de otros períodos, tal como se observa en el gráfico no. 4.

Gráfico no. 3. Distribución porcentual según tipo de dependencias de la burocracia del departamento del Valle, 1910-1919

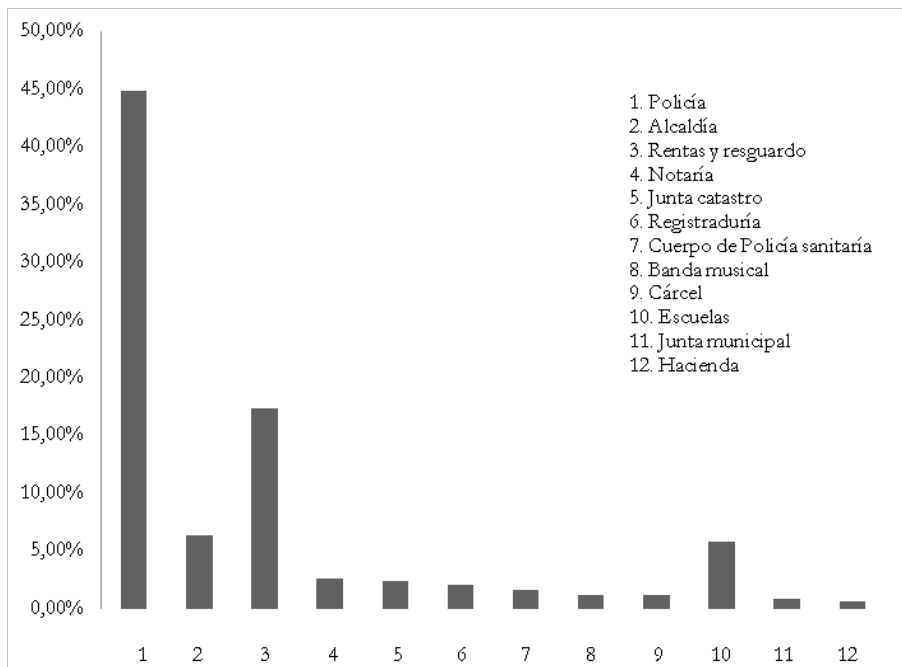
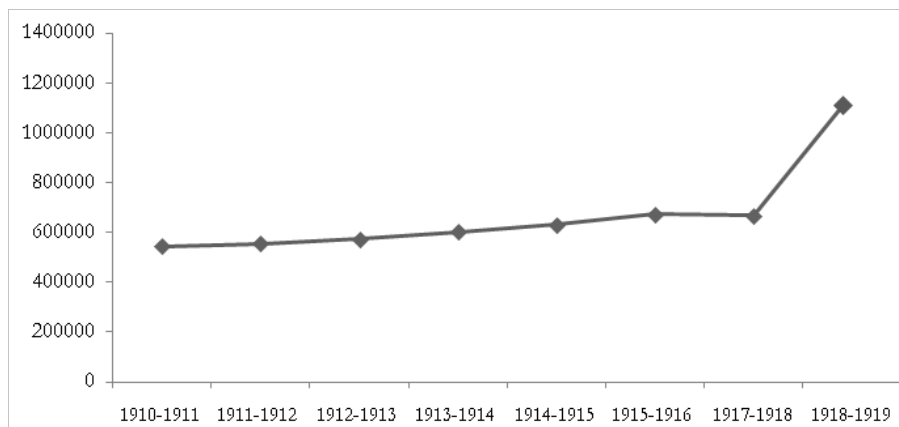


Gráfico no. 4. Valor de los presupuestos de rentas (en pesos) para la burocracia del departamento del Valle, 1910-1919



En segundo lugar tenemos los nombramientos de funcionarios encargados de la dependencia que recauda, en todas sus modalidades, las rentas del departamento, con un 17.3 %. En esta dependencia se halla un sinnúmero de funcionarios nombrados, por ejemplo para las rentas departamentales de cacao, de degüello, de licores, resguardo, de tabaco, de pesquisas y de rentas. La definición de unas formas de renta con el objeto de constituir el capital económico suficiente y requerido para atender las inversiones y los gastos de funcionamiento, era pues otra de las tareas que asumía el gobierno departamental, y en tal sentido se orientaba el establecimiento de la burocracia estatal.

El tercer asunto en importancia en la ordenación burocrática, según el número de nombramientos por dependencia, tiene que ver con las alcaldías. Recordemos que son 7 provincias y unos cuantos municipios a los que el departamento debe atender, pues en este plano se estaba jugando un buen margen de legitimidad e integración regional. Se entiende, en este sentido, que se nombre una serie de funcionarios (6.35%) con el objeto de atender esta red de relaciones de las administraciones municipales. Por ejemplo, en la definición de créditos adicionales al presupuesto de rentas y gastos del departamento para la vigencia de 1916-1917, se definen unos gastos para cubrir los sueldos de los alcaldes de Pradera, Cerrito, Los Remedios, Sevilla, Naya, Guacarí y Pavas (a \$ 40 cada uno); así como los de los alcaldes de Bolívar, Candelaria, Florida, San

Pedro, Yotoco, Bugalagrande, San Vicente, Zarzal, Toro, La Unión y Jamundí (a \$ 35 cada uno); junto con los sueldos para los alcaldes de Yumbo, Vijes, Huasanó y Versalles (a \$ 30 cada uno). Para el presupuesto de rentas y gastos del período 1917-1918, se define un crédito adicional, para aumentar entre otras cosas el sueldo de algunos alcaldes como los de Bolívar, Candelaria, Florida, San Pedro, Yotoco, Bugalagrande, San Vicente, Zarzal, Toro, La Unión, Jamundí, La Victoria, Yumbo, Vijes, Huasanó y Versalles (se les sube el sueldo a \$ 40).

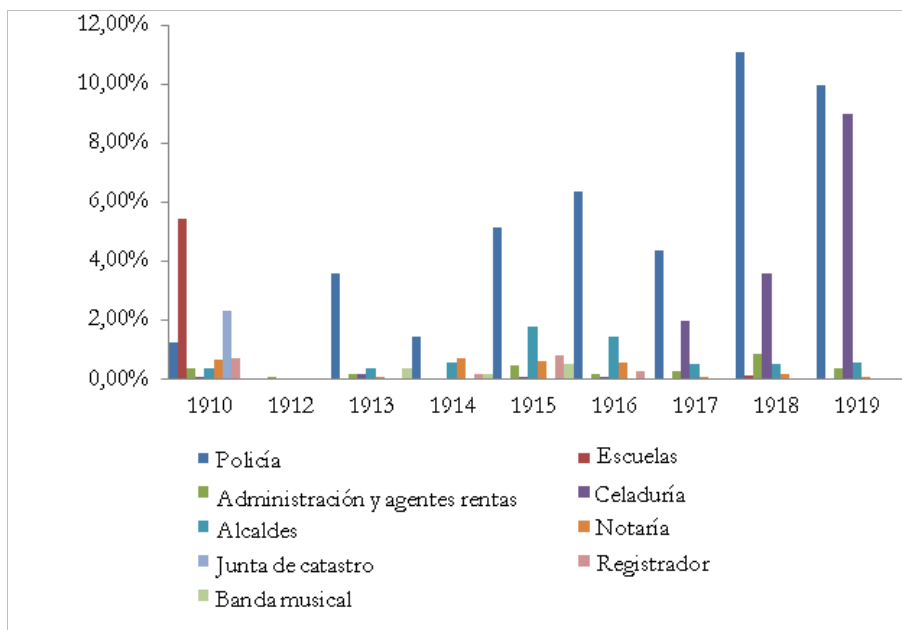
En general, el peso de la burocracia nombrada por el departamento para los municipios es, de lejos, superior en tamaño a la que podían nombrar los alcaldes municipales. Parte de esta burocracia tenía, de alguna manera, un rol de intermediación entre una y otra instancia. Es el caso, por ejemplo, de los prefectos, una instancia del gobierno departamental que actuaba muy de cerca de las localidades, como apoyo y, en ocasiones, como veedora del gobernador. Según Almario (1993), “la debilidad administrativa de los municipios, explica la presencia de un funcionario mediador entre ellos y la Gobernación, los prefectos, al servicio de la administración departamental [...]”. Como indica el autor, estos funcionarios incomodaban de alguna manera a las autoridades locales que ahora, por cuenta del prefecto, confrontaba las formas tradicionales del actuar administrativo de las localidades, por no señalar la fuerte influencia que aún conservaban, en muchos municipios, los gamonales.

El cuarto tema que concentró, en orden de importancia porcentual, la atención de la administración, fue la dependencia relacionada con las escuelas. Como parte de ésta se nombran funcionarios para escuelas alternadas (en Buchitolo, El Calvario, El Chicharronal, El Guayabal, El Lanzo, El Lomito, El Pinto, El Pueblito, El Rincón; El Tiple, El Troncal, Gorgona, Guabas, Guabitas, La Herradura, Santa Helena, Villanueva, San Pedro y Mulaló); y escuelas de niñas (Antonia Santos, El Carmen, Jamundí, La Granja, Los Remedios, Nariño, Pavas, Sucre, Vijes, Yumbo); así como para la Escuela de Policía, la Escuela de Tejido, la Escuela de Varones (en Caldas, El Carmen, Jamundí, La Granja, La Honda, Los Remedios, Nariño, Pavas, Sucre, Vijes y Yumbo); las escuelas nocturnas, la Escuela Normal de Varones, las escuelas rurales (Mediacanoa, Yarumal); y la escuela rural de niños y de varones. Todo ello da muestra del poderoso esfuerzo hecho para llegar a muchos rincones del departamento con

la actividad pedagógica, y lo que eso representaba para la construcción de un sentido simbólico y material de lo regional y lo político.

En el gráfico no. 5, y en relación con la categoría de cargos ocupados por la burocracia del departamento para el mismo período (1910-1919), tenemos que para el resto de los años son los cargos de policía los que ocupan los mayores porcentajes —exceptuando 1910 donde la principal distribución porcentual es para los cargos de Escuelas (5.4%). Entre los cargos más destacados del primer campo podemos señalar los de agente de policía, agente de primera clase policía, director de policía, director de policía departamental, inspector de policía departamental, inspector de policía, jefe de policía, subjefe de cuerpo policía, vigilante del cuerpo de policía, vigilante de policía departamental y vigilante-jefe de policía. En las nominaciones de los cargos se nota que ya la policía ha perdido su componente más civil, y que el eje de su trabajo está puesto en la vigilancia y el control del orden.

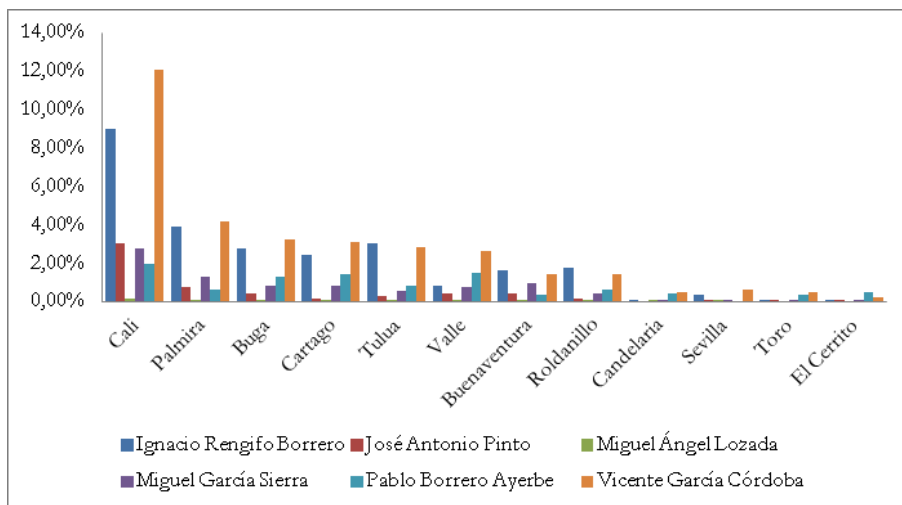
Gráfico no. 5. Distribución porcentual según categoría de cargos ocupados por año de la burocracia del departamento del Valle, 1910-1919



Es importante indicar que, para 1917, 1918 y 1919 —y sobre todo para este último año—, los cargos para celaduría aumentan de manera significativa. En efecto, entre los puestos establecidos para el cuidado y vigilancia de los diferentes tipos de rentas del departamento tenemos un celador de renta de licores, renta de tabaco, renta departamental, rentas de cacao, resguardo de pesquisas; un celador de tenencia de pesquisas, celadores ayudantes de la tenencia de pesquisa, en fin: un derroche de nombramientos para cuidar con “mucho celo” una de las rentas más importantes.

A su vez, se puede notar cómo los años de 1910 y 1915 representan los momentos donde hay un mayor nombramiento de cargos para todas las categorías señaladas, que son, justamente, aquellas que en general obtuvieron las mayores distribuciones porcentuales para todos los cargos de la burocracia del departamento. Recordemos que el momento de mayor presupuesto de rentas fue el correspondiente al período 1918-1919 (gráfico no. 4), momento que coincide con los picos más altos para gastos en cargos de policía y celadurías de renta de todo orden.

Gráfico no. 6. Distribución porcentual, por municipio, de funcionarios nombrados por gobernador para la burocracia del departamento del Valle, 1910-1919

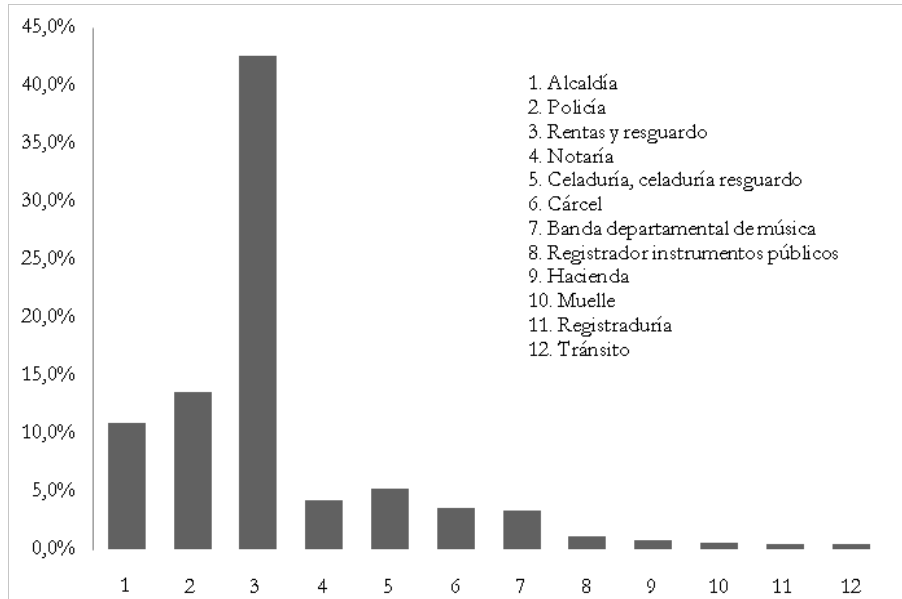


Para establecer la distribución porcentual por municipio de los funcionarios nombrados por gobernador entre 1910 y 1919 (gráfico no. 6), solo se tomaron en cuenta los once municipios con los porcentajes más altos: Cali, Palmira, Buga, Cartago, Tuluá, Buenaventura, Roldanillo, Candelaria, Sevilla, Toro y El Cerrito. En términos generales, para todo el período los gobernadores que nombraron más funcionarios fueron Vicente García Córdoba e Ignacio Rengifo Borrero. No obstante, es importante indicar que el gobernador José Antonio Pinto tuvo una participación importante en el nombramiento de funcionarios en caso de Cali, como puede observarse en el gráfico. Los cuatro municipios más beneficiados en términos de funcionarios nombrados fueron Cali, Palmira, Buga y Cartago, en ese orden. Cali, como capital del departamento, se constituye por supuesto en eje primordial de inversión en funcionarios de todo orden para la burocracia requerida, pues es la sede donde se concentra la burocracia departamental.

Recaudación para la gestión burocrática: período 1920-1929

Para el período 1920-1929, como se evidencia en el gráfico no. 7, la dependencia que más atrajo la atención en términos de nombramiento de funcionarios fue la relacionada con la captación de rentas. Efectivamente, la categoría de rentas y resguardo obtuvo el 42.56% del presupuesto de gastos, con el objeto de nombrar funcionarios para asuntos relacionados con las rentas de tabaco, el resguardo de rentas, los resguardos uno, dos y tres; el resguardo ambulante, el resguardo especial, el resguardo especial de tabaco, la renta departamental, la administración de puentes, la administración de rentas, la administración provincial de rentas, la administración de rentas de tabaco, las rentas de frontera, las rentas de la Fresneda, las rentas de la tenencia política número uno, las rentas de licores, degüello y tabaco, las rentas del paso El Hormiguero, rentas de resguardo de La Cumbre, y las rentas de tabaco de paso de Navarro, entre muchos otros. Para el resguardo de rentas se nombra a funcionarios destinados al resguardo ambulante de licores, el resguardo ambulante de rentas de licores, el resguardo ambulante de rentas de tabaco, el resguardo de pesquisas, el resguardo de fábricas, etc.

Gráfico no. 7. Distribución porcentual de funcionarios nombrados según tipo de dependencias de la burocracia del departamento del Valle, 1920-1929



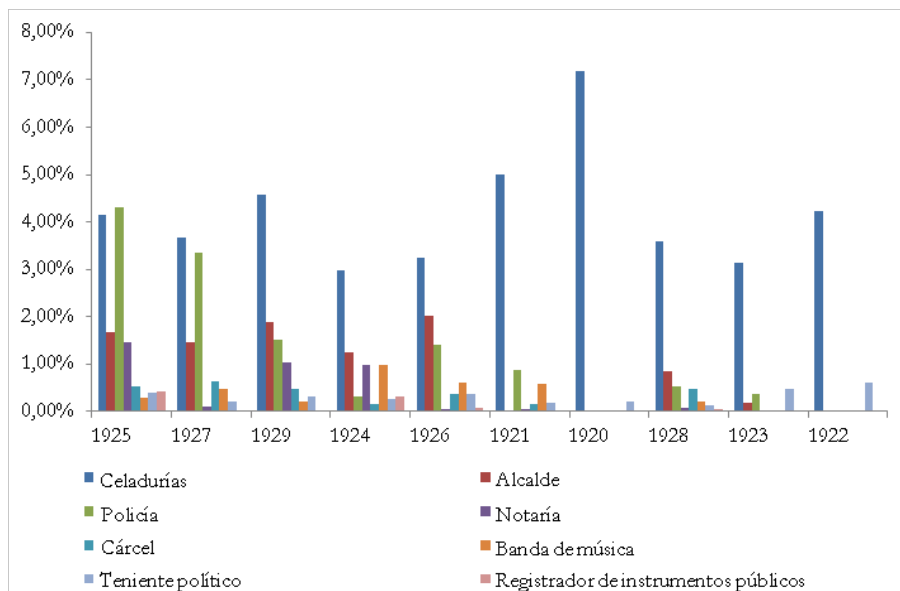
En segundo lugar, y muy por debajo de las rentas y resguardos, se encuentra el nombramiento de funcionarios destinados a la policía, como forma de organizar un fuerte aparato coercitivo para el recién creado departamento. La policía, con un 13.58% de nombramiento de funcionarios, evidencia la importancia del papel de control social por medio de la represión como función central a esta institución. En tal sentido, se nombran funcionarios para la policía departamental, la policía rural departamental, la policía urbana, el cuerpo de policía acantonada, la jefatura de la policía, la jefatura de policía departamental; secciones primera a novena de policía, entre muchos otros cargos.

Como se señaló antes, el nombramiento de funcionarios para asumir tareas de las alcaldías ocupa el tercer lugar, con un 10.9%.

El gráfico no. 8 muestra la distribución porcentual, por año, de categorías de cargos de la burocracia departamental. La categoría de celaduría es la que obtiene los mayores porcentajes, con un 41.77% para todo el período. Particularmente, tiene para los años 1920 y 1921 las mayores distribuciones, con un 7.17% y

5% respectivamente. La categoría de policía se ubica en segundo lugar, con un 12.69%. Durante este período, la policía logra una mayor distribución en los años de 1925 y 1927, fundamentalmente con el nombramiento de agentes de segunda clase, agente de segunda clase de Policía Departamental, agente supernumerario de la Policía Departamental, inspector policía departamental, jefe policía departamental, y personal cuerpo de Policía Departamental, entre otros cargos.

Gráfico no. 8. Distribución porcentual, por años, según categorías de cargos de la burocracia del departamento del Valle, 1920-1929



El tema de las alcaldías, en relación con el nombramiento de funcionarios para atender asuntos locales, es de vital importancia para la administración departamental. En correspondencia, también lo es el tema del nombramiento de funcionarios para las notarías bajo los apelativos de notarios, notario suplente y notario público. Según los períodos de nombramiento de este tipo de funcionarios, los años 1925, 1927 y 1929 son los que presentan un mayor número de designaciones para estos cargos.

Estas apreciaciones evidencian la importancia que va tomando esta institución estatal, encargada de “dar fe pública” de los diferentes actos que adelantan los ciudadanos. He aquí al Estado poniendo en escena su poder simbólico de

consagrar, con su presencia institucional, la autenticación documental y las certificaciones, con el fin de servir de instancia oficial de realización de una serie de acciones entre los ciudadanos. Se trata de la capacidad del Estado para firmar y confirmar los actos públicos, creando nuevas realidades institucionales.

Es importante indicar que el presupuesto de rentas para la burocracia del departamento logra su mayor peso en 1927 (ver gráfico no. 9), lo que seguramente se relaciona con el alza de nombramientos, para ese año, de funcionarios encargados de asuntos de celaduría de rentas, policía, alcaldías y notaría. En el gráfico no. 9 se observa que las rentas del departamento del Valle, para el período 1920-1929, tuvieron un alza importante en 1927. No se sabe si este pico tan abrupto se relaciona con la inflación asociada a la crisis económica de los años 1928 y 1930.

Gráfico no. 9. Valor de los presupuestos de rentas (en pesos) para la burocracia del departamento del Valle, 1920-1929

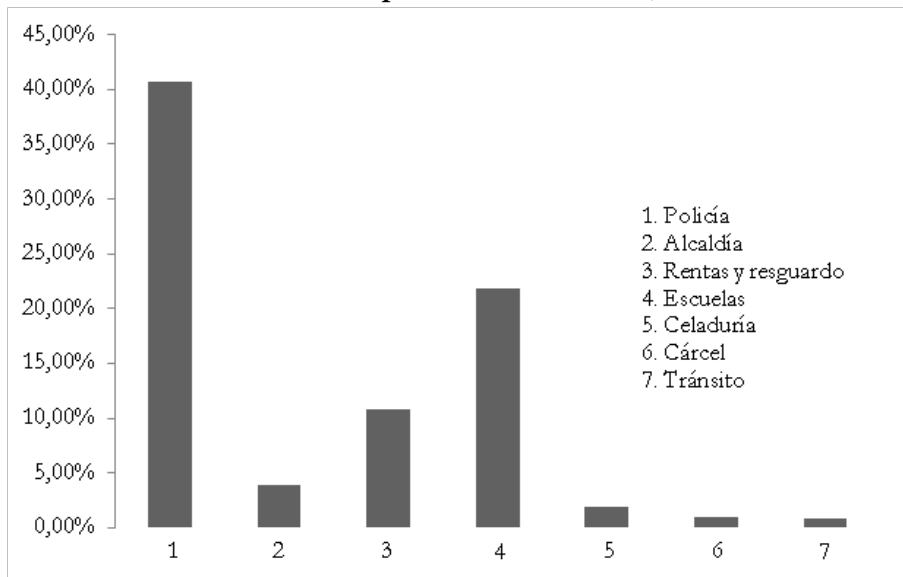


Orden policial y educación: período 1930-1939

Para el período 1930-1939, la dependencia de policía ocupó el 40.7% del total de nombramientos (gráfico no. 10). Se realizaron nombramientos, fundamentalmente, en cuerpo de policía y policías de sección (primera a décima). Se

continúa, pues, con la línea de fortalecer la institución coactiva del Estado. Esto de algún modo habla de la existencia de una gran transgresión de las normas y, tal vez, de un aumento de la criminalidad en la región, debido seguramente al crecimiento de la población y al desarrollo económico de la misma.

Gráfico no. 10. Distribución porcentual según tipo de dependencias de la burocracia del departamento del Valle, 1930-1939



Ubicada en segundo lugar, la dependencia relacionada con las Escuelas obtiene un 21.8%, la mitad del número de nombramientos de la policía. Esto indica que coerción y educación eran, para entonces, las prioridades del mandatario departamental. Veamos algunas escuelas y tipos de instituciones escolares para los que se destinan funcionarios:

Escuela de Mujeres de Argelia, Escuela Agraria de Bugalagrande, Escuela Alternada de Chara, Escuela Alternada de Monterrosa, Escuela Alternada de Aguas Claras, Escuela Alternada de Amazonas, Escuela Alternada de Anacara, Escuela Alternada de Andes, Escuela Alternada de Aures, Escuela Alternada de Bellavista, Escuela Alternada de Bocas de San Juan, Escuela Alternada de Bodegas kilómetro 34, Escuela Alternada de Burilla, Escuela Alternada de Cajambre-Barco, Escuela Alternada de Campo Azul, Escuela Alternada

de Campoalegre, Escuela Alternada de Cañas Abajo, Escuela Alternada de Cañas Arriba, Escuela Alternada de Carmen, Escuela Alternada de Cisneros, Escuela Alternada de Córdoba, Escuela Alternada de el Bolzar, Escuela Alternada de el Chacito, Escuela Alternada de El Crucero, Escuela Alternada de El Diamante, Escuela Alternada de El Firma, Escuela Alternada de El Fraile, Escuela Alternada del Moral, Escuela Alternada de El Placer, Escuela Alternada de El Retiro, Escuela Alternada de Golondrinas, Escuela Alternada de Juntas, Escuela Alternada de Kilómetro 18, Escuela Alternada de La Acequia, Escuela Alternada de La Alejandría, Escuela Alternada de La Diana, Escuela Alternada de La Dobeida, Escuela Alternada de La Florida, Escuela Alternada de La Guardia, Escuela Alternada de La Pava, Escuela Alternada de La Rivera, Escuela Alternada de La Suiza, Escuela Alternada de La Trojita, Escuela Alternada de La Unión, Escuela Alternada de Las Delicias, Escuela Alternada de Las Nieves, Escuela Alternada de Líbano, Escuela Alternada de Limones, Escuela Alternada de Llanobajo, Escuela Alternada de Los Chorros, Escuela Alternada de Meléndez, Escuela Alternada de Navarro, Escuela Alternada de Pance, Escuela Alternada de Pedregal, Escuela Alternada de Pichindé, Escuela Alternada de Playa de Ají, Escuela Alternada de Playa de Málaga, Escuela Alternada de Porvenir, Escuela Alternada de Potedo, Escuela Alternada de Potedocito, Escuela Alternada de Raposo Abajo, Escuela Alternada de Raposo Arriba, Escuela Alternada de Remolino, Escuela Alternada de San Francisco, Escuela Alternada de San Isidro de Cajambre, Escuela Alternada de San José de Anchicayá, Escuela Alternada de Silvia de Cajambre, Escuela Alternada de Troncal, Escuela Alternada de Villanueva, Escuela Alternada de Zambrano, Escuela Barrio Céspedes, Escuela Barrio La Quinta, Escuela Barrio Limones, Escuela Barrio Victoria, Escuela Caldas, Escuela Complementaria de Tuluá, Escuela de Argelia, Escuela de Caucaseco, Escuela de El Porvenir 46, Escuela de Hospicio La Misericordia, Escuela de los Chorros, Escuela de Mujeres Antonia Santos, Escuela de Mujeres de Belalcázar, Escuela de Mujeres de Cascajal, Escuela de Mujeres de Felidia, Escuela de Mujeres de Hormiguero, Escuela de Mujeres de La Elvira, Escuela de Mujeres de Puerto Mallarino, Escuela de Niñas de El Águila, Escuela de Niñas de El Vergel, Escuela de Niñas de Holguín, Escuela de Varones de Ceilán, Escuela de Varones de Holguín, Escuela de Varones de Quebradagrande, Escuela de Varones de San Francisco, Escuela de Varones de Santa Ana, Escuela de Varones de Zaragoza, Escuela de Varones La María, Escuela del Overo, Escuela Diego Mendoza Pérez, Escuela Francisco de Paula Santander, Escuela Mendoza Pé-

rez, Escuela Mercedes Abrego, Escuela Murillo Toro, Escuela Murillo Torón, Escuela de Cali, Escuela Nocturna del Barrio Belalcázar, Escuela Nocturna para Obreros del Barrio Gonzalo Rengifo, Escuela Nocturna para Obreros del Barrio La Loma de la Cruz, Escuela Nocturna para Obreros del Barrio Santa Rosa, Escuela Normal de Varones de Tuluá, Escuela Pedro Antonio Molina, Escuela Rural Alternativa de Río Claro, Escuela Rural de Párragas, Escuela Rural de San Isidro, Escuela Rural Alternativa de Aguasucía, Escuela Rural Alternativa de Bitaco, Escuela Rural Alternativa de Chara, Escuela Rural Alternativa de Confites, Escuela Rural Alternativa de El Retiro, Escuela Rural Alternativa de Golondrinas, Escuela Rural Alternativa de Guachinte, Escuela Rural Alternativa de la Italia, Escuela Rural Alternativa de La Montaña, Escuela Rural Alternativa de La Rivera, Escuela Rural Alternativa de las Delicias, Escuela Rural Alternativa de Río Claro, Escuela Rural Alternativa de Sabaletas, Escuela Rural Alternativa de San José del Valle, Escuela Rural Alternativa de Santa Lucía, Escuela Rural Alternativa de Aguachica, Escuela Rural Alternativa de Agualinda, Escuela Rural Alternativa de Aguamona, Escuela Rural Alternativa de Aguas Lindas, Escuela Rural Alternativa de Alisal, Escuela Rural Alternativa de Altaflor, Escuela Rural Alternativa de Alterón, Escuela Rural Alternativa de Alterones, Escuela Rural Alternativa de Alto Cáceres, Escuela Rural Alternativa de Alto de Cuancua.

Este registro se hace cortísimo frente gran número de nombramientos de funcionarios escolares que se van ubicando en barrios, municipios, veredas y corregimientos —en fin, en toda la geografía del departamento del Valle— con el objeto de hacer ingresar a la población joven en los principios, categorías y criterios básicos de la civilidad.

Esta dependencia permite apreciar la variada oferta de instituciones educativas que se estaban configurando, desde la política estatal, en el Valle del Cauca. Estos son solo algunos ejemplos de las instituciones creadas para entonces:

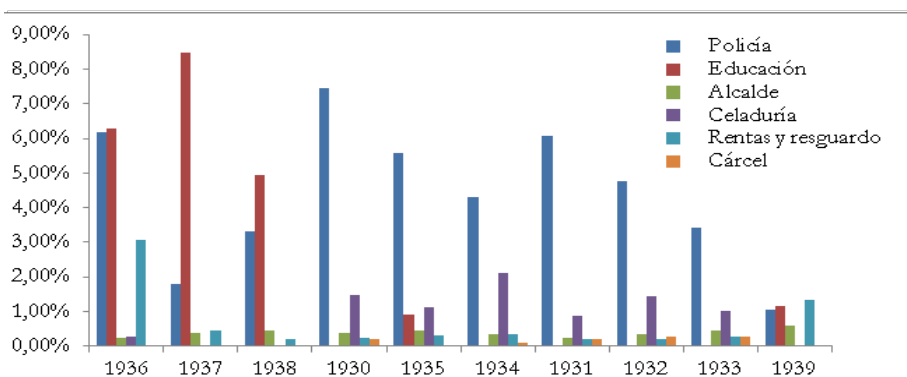
Escuela Rural de Varones, Escuela Urbana de Niñas, Escuela Urbana de Varones, Escuela Agraria, Escuela Alternativa, Escuela Anexa a la Escuela Normal de Varones, Escuela Central Nocturna, Escuela Complementaria de Niñas, Escuela Complementaria de Mujeres, Escuela Complementaria de Niños, Escuela Complementaria de Señoritas, Escuela Complementaria de Varones, Escuela de la Cárcel, Escuela de Cárcel de Varones, Escuela de Comercio para Varones, Escuela de Chontaduro, Escuela de la Granja

Agrícola, Escuela de Mujeres, Escuela de Música, Escuela de Pintura, Escuela Local, Escuela Municipal, Escuela Municipal de Artes y Oficios, Escuela Nocturna, Escuela Nocturna Central, Escuela Nocturna de Obreros, Escuela Nocturna Municipal, Escuela Nocturna Sindical, Escuela Normal Anexa de Varones, Escuela Normal de Institutoras, Escuela Normal de Señoritas, Escuela Normal de Varones, Escuela Profesional de Mujeres, Escuela Profesional de Señoritas, Escuela Rural Agraria.

Esta voluntad de asumir, en cada rincón del departamento, el control en la producción de sentidos con una marca estatal, así como la gran variedad de patrones educativos puestos en marcha (para obreros, agrícola, mujeres, varones, niñas, mujeres, entre otros) sugiere un trabajo de configuración de un pensamiento institucional a través de la educación. Tal esfuerzo se da en un doble sentido. De un lado, supone una labor de formación educativa como proceso clave de modernización. De otro lado, implica la construcción de bases claves de legitimidad con la cimentación de unas formas centrales de pensamiento y visión en los momentos claves de la socialización de los escolares.

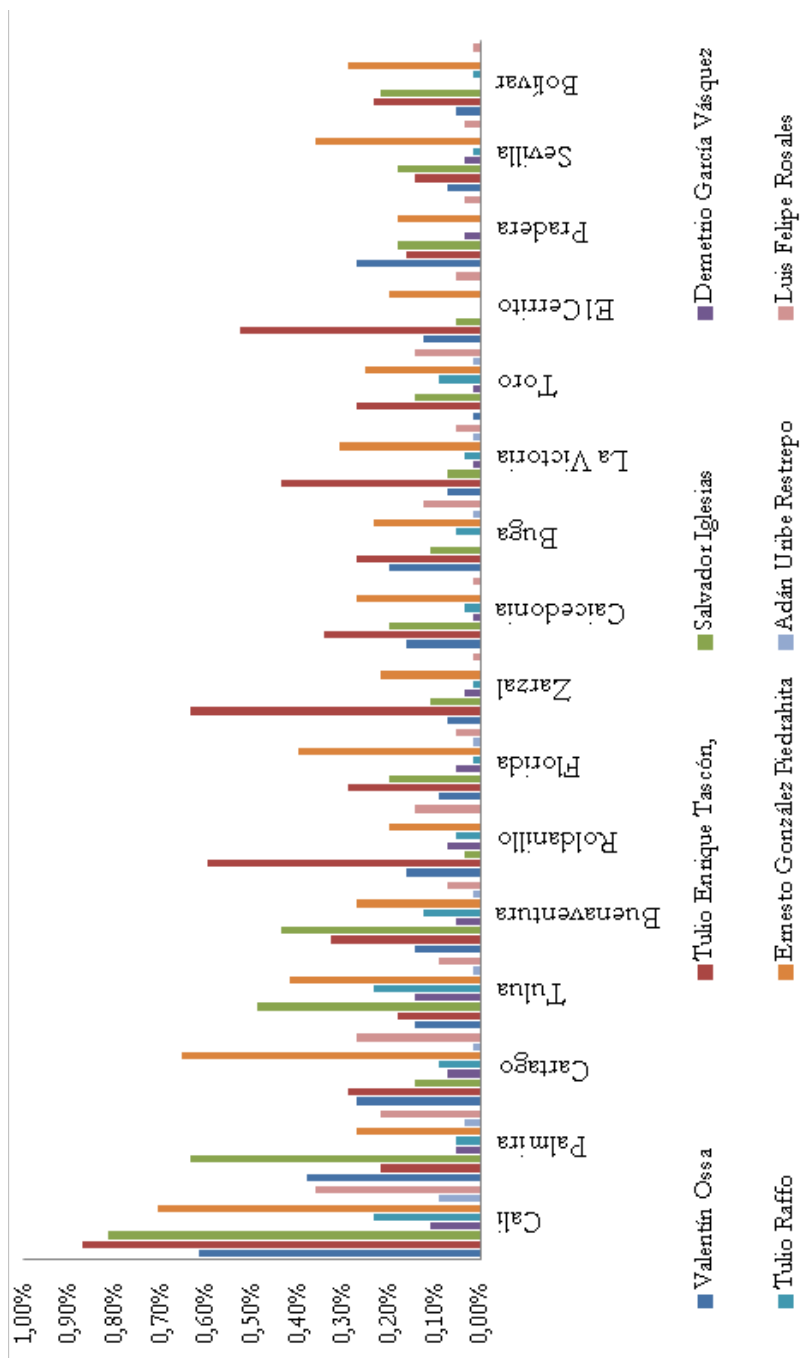
La distribución porcentual, según las categorías de cargos nombrados por año para la burocracia del departamento, indica en primer lugar que, como señalamos anteriormente para las dependencias, la policía es quien mayor número de cargos obtiene con un 44.01% (gráfico no. 11). Se puede decir que el peso en número de funcionarios nombrados de este orden estuvo fundamentalmente acentuado durante los años 1930, 1931, 1935 y 1936. A su vez, es posible afirmar que, aunque el nombramiento de policías fue importante en los años 1936, 1937 y 1938, el peso fundamental en estos años lo tuvo el nombramiento de funcionarios dedicados a las actividades escolares. Todo parece indicar, pues, que durante este período la actividad burocrática estuvo fuertemente orientada a las acciones coercitivas y educativas; es decir, a lograr un control policivo fuerte y a legitimar el orden social que intentaba configurarse por medio de la acción clave de la institución escolar llevada a todo tipo de población.

Gráfico no. 11. Distribución porcentual, por años, según categorías de cargos de la burocracia del departamento del Valle, 1930-1939



El gráfico no. 12 permite observar que los nombramientos de funcionarios fueron particularmente numerosos durante las administraciones de Tulio Enrique Tascón, Ernesto González Piedrahita y Salvador Iglesias. A su vez, los municipios de Cali (3.8%), Palmira (1.8%), Cartago (1.8%), Tuluá (1.7%) y Buenaventura (1.4%) figuran como aquellos con mayor número de nombramientos para todo el período. Esto sugiere una preeminencia, en términos de configuración burocrática, de estos municipios durante el período 1939-1940, asociada por supuesto a los referidos gobernadores.

Gráfico no. 12. Distribución porcentual según número de funcionarios nombrados por gobernador para la burocracia del departamento del Valle, 1930-1939



Es importante indicar que, para el período que estamos trabajando, el presupuesto de rentas tiene un pico importante durante el período 1930-1931 (gráfico no. 13), seguido de una caída hasta llegar al punto más bajo del presupuesto durante 1935. Esto de alguna manera contrasta con algunas de las observaciones anteriores, pues 1935 fue un momento importante para el crecimiento de la burocracia en lo correspondiente al nombramiento de funcionarios de policía.

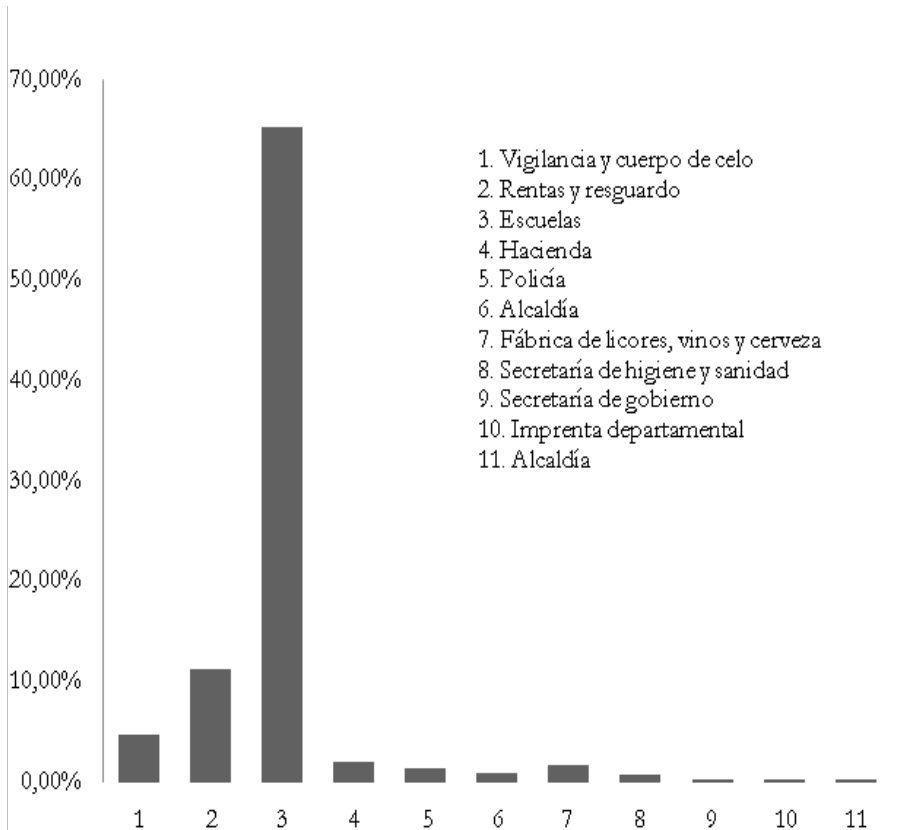
Gráfico no. 13. Valor de los presupuestos de rentas (en pesos) para la burocracia del departamento del Valle, 1930-1935



Fortalecimiento del orden simbólico desde la Escuela: período 1940-1950

El gráfico no. 14 es muy particular en su forma, pues indica la preponderancia de la dependencia de escuelas, en términos de nombramiento de funcionarios encargados de adelantar la tarea educativa para la región. La dependencia ocupa el 65.38%, lo que supone una fuerte concentración de la orientación política en una actividad de verdadera prioridad en todo el Valle del Cauca.

Gráfico no. 14. Distribución porcentual según tipo de dependencias de la burocracia del departamento del Valle, 1940-1950



Veamos a continuación algunas de las instituciones donde se nombran funcionarios, así como algunos de los tipos de patrones educativos propuestos con los maestros nombrados a partir de lo que sugiere el gráfico no. 16. En relación con ciertas tipologías de formación pedagógica, tenemos instituciones como las siguientes:

Escuela de Sordos y Sordomudos, Escuela Urbana de Niñas, Escuela Urbana de Varones, Colegio Académico, Colegio de Niñas, Colegio de Segunda Enseñanza, Colegio de Señoritas, Colegio Público de Varones, Concentración de Varones, Concentración Escolar de Mujeres, Concentración Urbana de Varones, Concentración Escolar de Varones, Escuela

Nocturna para Obreros, Educación Municipal, Escuela Anexa a la Granja Agrícola, Escuela Anexa a la Normal de Señoritas, Escuela Complementaria, Escuela Complementaria de Mujeres, Escuela de la Cárcel, Escuela Nocturna Municipal, Escuela de Labores Manuales para Mujeres, Escuela Urbana de Mujeres, Jardín Infantil, Instituto de Cultura Popular, Instituto de Varones, Instituto del Comercio, Instituto Politécnico.

Tal variedad de instituciones sugiere que no solo se trataba de copar espacialmente el departamento con educación generalizada desde una perspectiva del Estado, sino que también se pretendía hacerlo con variadas tipologías de formación pedagógica para todos los sectores posibles de la sociedad.

Ahora, en referencia al nombramiento de funcionarios en instituciones específicas, veamos algunos de los centros para los que se contrató personal a fin de atender a la población escolar en ascenso:

Escuela Normal de Señoritas de Cali, Escuela Rural de Varones de San Antonio, Escuela Rural Alternada La Soñadora, Escuela Rural Alternada de El Bosque, Escuela Rural Alternada de San Salvador, Escuela Rural de Varones de Santamaría, Escuela Rural Mixta La Elsa, Escuela Rural Mixta El Rosal, Escuela Rural Mixta Tocotá, Escuela Rural Mixta Loma Alta, Escuela Rural Mixta El Palmar, Escuela Rural Mixta Villa Hermosa, Escuela Rural Mixta Zabaletas, Escuela Rural Mixta Centella, Escuela Rural Mixta Celandía, Escuela Rural Mixta Atunselá, Escuela Rural Mixta La Providencia, Escuela Rural Mixta Palo alto, Escuela Rural Mixta La Cascada, Escuela Rural Mixta El Rocío, Escuela Rural Mixta La Argentina, Escuela Rural Mixta La Chapa, Escuela Rural Mixta San Vicente, Escuela Rural Mixta Sendos, Escuela Rural Mixta El Tiro, Escuela Rural Mixta El Pepita, Escuela Rural Mixta La Reina, Gimnasio del Pacífico, Agrupación Escolar Santander, Anexa a la Escuela Normal de Señoritas, Colegio Académico de Buga, Colegio Belisario Peña, Colegio Belisario Peña Piñeiro, Colegio Bolivariano, Colegio Cárdenas de Palmira, Colegio de las Madres Agustinas, Colegio de María, Colegio de Nuestra Señora de los Dolores, Colegio de Santa Librada, Colegio de Santa Teresa, Colegio de Varones de Toro, Colegio Fray Joaquín Escobar, Colegio General Santander, Colegio Julia Restrepo, Colegio María Perlaza, Colegio María Teresita, Colegio Pascual de Andagoya, Colegio público de Varones de Toro, Concentración Escolar Antonio Nariño, Escuela Nocturna Barrio

El Porvenir, Escuela Rural Alternada de Potrerillo, Escuela Rural de Niñas de Rozo, Escuela Rural Alternada de La Morena, Escuela Rural Alternada de Guayabal, Escuela Rural Alternada de Tesorito, Escuela Urbana de Niñas Santa Isabel, Escuela de Niñas San José, Escuela de Varones San Pedro, Escuela Rural Alternada de Amazonas (Anchicayá), Escuela Rural de Mujeres de Potrerito, Escuela Urbana de Niñas Antonia Santos, Escuela Alfonso López, Escuela Alternada de Jiguales, Escuela Alternada de los Chorros, Escuela Alternada de Muñecos, Escuela Anexa a la Normal de Mujeres, Escuela Complementaria de Varones Tomás de Aquino, Escuela de la Estrella, Escuela de la Granja de Buga, Escuela de La Marina, Escuela de la Quiebra, Escuela de las Bocas De Tuluá, Escuela de las Golondrinas, Escuela de Los Chorros, Escuela de los Andes, Escuela de Meléndez, Escuela de los Karpatos, Escuela de Lomitas, Escuela de Niñas de Ceilán, Escuela de Niñas de Bitaco, Escuela de Niñas de El Carrizal, Escuela de Niñas de El Moral, Escuela de Niñas de El Cairo, Escuela de Niñas de Cisneros, Escuela de Niñas de Darién, Escuela de Niñas de Holguín, Escuela de Niñas de Moctezuma, Escuela de Niñas de Pavas, Escuela Rural de Galicia, Escuela Rural de Mujeres de San Joaquín, Escuela Rural de Mujeres de Antonio, Escuela Rural de Mujeres de San Francisco, Escuela Rural de Mujeres de La Diana, Escuela Rural de Mujeres de Tarragona, Escuela Rural de Varones de San Joaquín, Escuela Rural de Mujeres Camilo Torres, Escuela Rural Alternada de Los Cedros, Escuela Rural Alternada de El Jagual, Escuela Rural Alternada de El Jordán, Escuela Rural Alternada de El Porvenir, Escuela Rural Alternada de El Retiro, Escuela Rural Alternada de El Roble, Escuela Rural Alternada de Tablones, Escuela Rural Alternada de Taguales, Escuela Rural Alternada de Timbío, Escuela Rural Alternada de Tocoatá, Escuela Rural Alternada de Totoró, Escuela Rural Alternada de Tenerife, Escuela Rural Alternada de Villahermosa, Escuela Rural Alternada de Yarumal, Escuela Rural Alternada Pradera, Escuela Rural Alternada Remolino, Escuela Rural Alternada de Dapa, Escuela Rural Alternada de La Ventura, Escuela Rural de Mujeres de La Candelaria, Escuela Rural de Mujeres de La Elvira, Escuela Rural de Mujeres de La Gorgona, Escuela Rural de Mujeres de La Iberia, Escuela Rural de Mujeres de La Julia, Escuela Rural de Mujeres de La Marina, Escuela Rural de Mujeres de La Moralia, Escuela Rural de Mujeres de La Paila, Escuela Rural de Varones de Potrerito, Escuela Rural de Varones de Quinamayó, Escuela Rural de Varones de Robles, Escuela Rural de Varones de Rozo, Escuela Rural de Varones de Salónica, Escuela Rural de

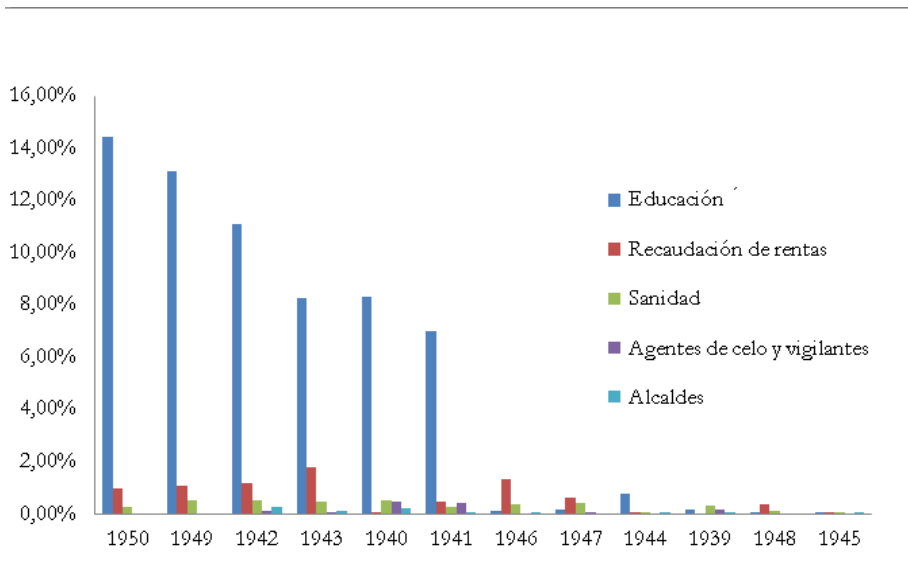
Varones de San Antonio, Escuela Rural Mixta de El Pedregal, Escuela Rural Mixta de las Cruces, Escuela Rural Mixta de Párraga, Escuela Rural Mixta El Crucero, Escuela Rural Mixta El Placer, Escuela Rural Mixta El Retiro, Escuela Rural Mixta Tenerife, Escuela Rural de Varones de Cajamarca, Escuela Rural de Varones de Huasanó, Escuela Rural Alternada de Buchitolo, Escuela Urbana de Mujeres de Huasanó, Escuela Urbana de Mujeres Jardín Infantil, Escuela Urbana de Mujeres Club Noel, Escuela Urbana de Niñas El Águila, Escuela Urbana de Varones Caldas, Escuela Urbana de Varones de Albán, Escuela Urbana de Varones de Alcalá, Escuela Urbana de Varones de Bitaco, Escuela Urbana de Varones de Caldas, Escuela Urbana de Varones de Ceilán, Escuela Urbana de Varones de El Cairo, Escuela Urbana de Varones de Ginebra, Escuela Urbana de Varones de Guabitas, Escuela Urbana de Varones de Huasanó, Escuela Urbana de Varones de Pavas, Escuela Rural de Varones de El Carmelo, Jardín Infantil del Barrio Granada, Jardín Infantil Madres Marianitas, Jardín Urbano María Auxiliadora, Instituto de Cultura Popular de Cali, Instituto de Cultura Popular sección artística, Instituto de Cultura Popular sección de alfabetización, Escuela Urbana, Instituto Fray Damián González, Instituto Industrial Antonio José Camacho.

Este extenso señalamiento de datos de las instituciones escolares donde se nombra funcionarios, de los lugares donde funcionaban así como del tipo de programa pedagógico que se quería impartir, constituye solo un pretexto para presentar dos cosas: en primer lugar, la forma como el Estado, con su burocracia educativa, estaba creando un mundo de relaciones sociales. Estas normas de carácter institucional, con regulaciones y maneras regularizadas de hacer las cosas, iba generando formas de estructuración de lo social con un carácter fundamentalmente estatal. En segundo lugar, este mundo estructurado de relaciones sociales iba, a su vez, estructurando unas maneras de pensar lo social y lo público estatal a través de la tarea minuciosa y refinada que implicaba el trabajo del maestro y su actividad pedagógica en niñas y niños, mujeres, varones, obreros y presidiarios —en las áreas rurales y urbanas—, en las dimensiones artísticas, de formación para el trabajo, etc.

En materia de distribución porcentual, según la categoría de cargos por año, tenemos que, en congruencia con el gráfico anterior (no. 14), la mayor distribución la tiene la categoría de educación con el 63.52%. Como se observa

en el gráfico no. 15, son los años 1950, 1949, 1942, 1943, 1940 y 1941, respectivamente, los que tienen el mayor número de nombramientos de funcionarios para el adelanto de las acciones educativas desde una perspectiva oficial. Es importante, a su vez, establecer cómo durante el período que va de 1944 a 1948 (incluyendo 1939), la inversión en nombramiento de funcionarios es casi nula, lo que contrasta con el período señalado en líneas anteriores.

Gráfico no. 15. Distribución porcentual según categorías de cargos por años de la burocracia del departamento del Valle, 1940-1950



El gráfico no. 15 indica que, muy por debajo de la anterior, se encuentra la inversión en nombramiento de funcionarios para las actividades de agentes de celo y vigilancia, con solo el 8,02% de nombramientos.

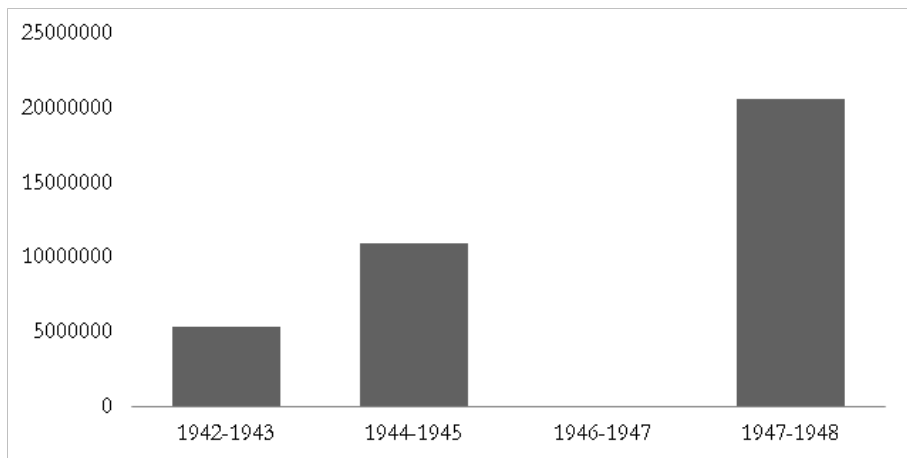
Ahora bien, en referencia a la distribución porcentual de funcionarios nombrados por gobernador, se tiene que durante las administraciones de Mariano Ramos y Alonso Aragón Quintero se produjeron los más altos porcentajes de nombramientos de funcionarios, con un 21,23% y 20,45% respectivamente.

Tratando de identificar en qué municipios se concentra la acción de conformación burocrática por parte de los gobernadores, se observa que ésta es

particularmente fuerte en Cali (23.24%), seguida de lejos por Palmira (4.94%), Tuluá (4.49%), Buga (4.15%), Sevilla (3.82%), Buenaventura (3.16%) y Cartago (3.12%). Recordemos que aquí solo se están tomando los 21 municipios con las distribuciones más grandes. Es importante indicar que la participación de Cali es muy superior con respecto a los otros municipios, y que fueron los gobernadores Mariano Ramos (6%), Alonso Aragón Quintero (6.48%) y Antonio Lizarazo Bohórquez (5.04%) quienes más dilataron la burocracia, desde la Gobernación, para el municipio de Cali.

De otro lado, el gráfico no. 16 alusivo al presupuesto de rentas del período 1942-1948 indica que el mayor presupuesto se define para el período 1947-1948. Este período, como ya se indicó, representó un momento de baja inversión en burocracia departamental (ver gráfico no. 15).

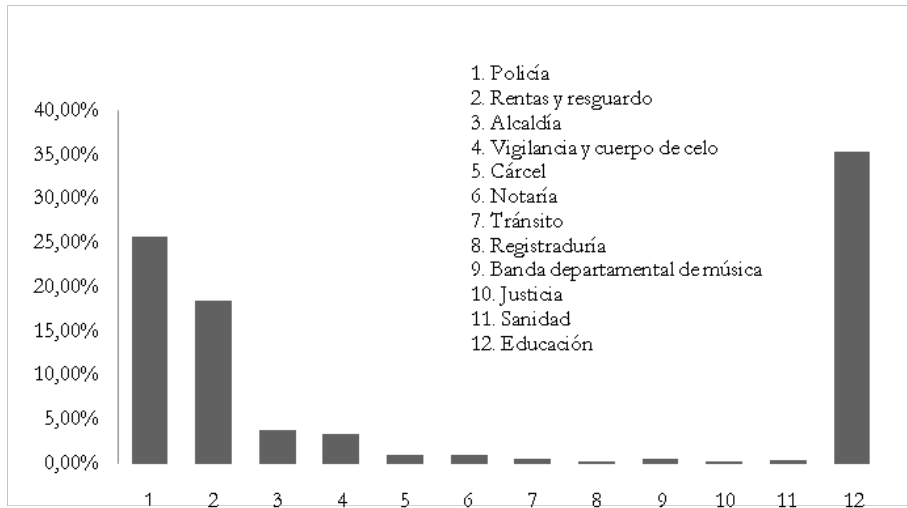
Gráfico no. 16. Valor de los presupuestos de rentas (en pesos) para la burocracia del departamento del Valle, 1942-1948



Educación y policía como ejes centrales en la construcción del orden regional: datos para el período 1910-1950

Como se expuso anteriormente, en este apartado el análisis se centrará en los datos totales del período estudiado, tratando de establecer los puntos más significativos relacionados con la configuración de la burocracia en el departamento del Valle.

Gráfico no. 17. Distribución porcentual según tipo de dependencias de la burocracia del departamento del Valle, 1910-1950



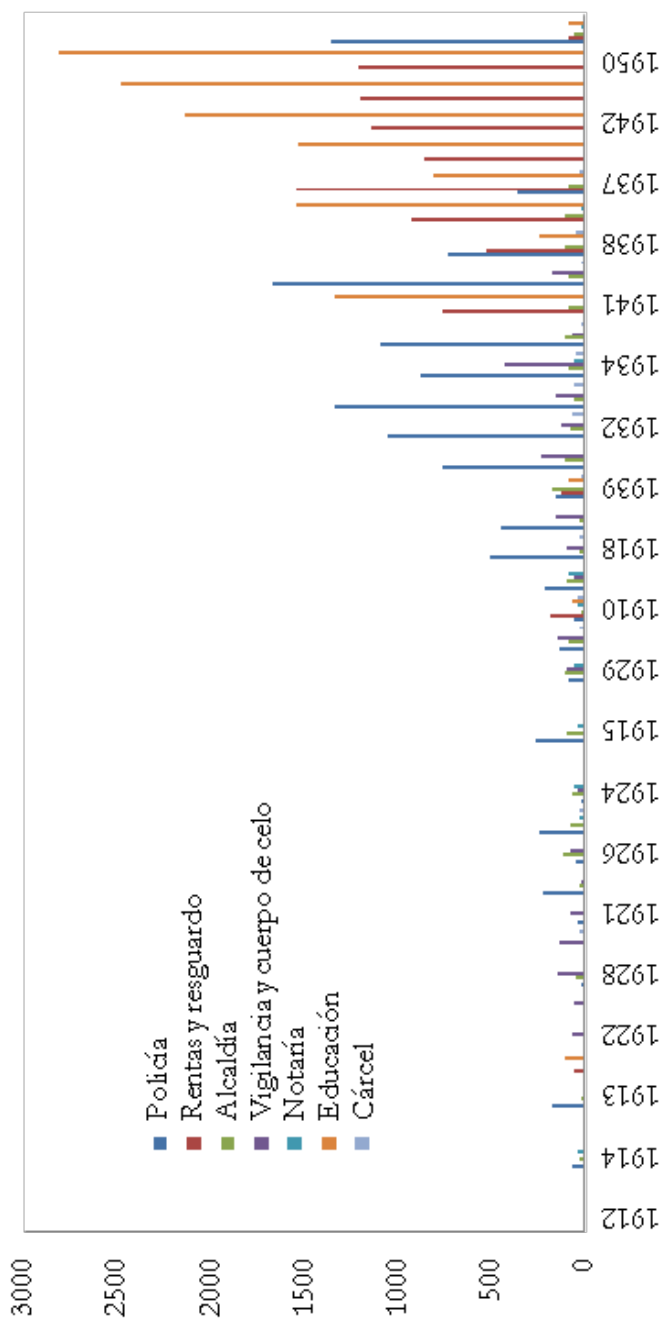
El gráfico no. 17 permite observar que, para todo el período de estudio, la dependencia administrativa con mayor peso porcentual en términos de nombramiento de funcionarios es la encargada de los asuntos educativos, con un 35.38%. Como indicamos anteriormente, el gobernador se da a la tarea de designar funcionarios para escuelas con un amplio espectro: escuelas de sordos, escuelas normales (escuelas de formación pedagógica), escuelas rurales, colegios académicos, colegios de niñas, colegios de señoritas, colegio de varones, concentraciones escolares urbanas, escuela de mujeres, escuelas agrarias, escuelas alternadas, escuelas complementarias, escuelas de artes y oficios, escuela de bellas artes, escuelas de la cárcel, escuela de comercio, escuela de hospicio, escuela de enfermeras, escuela de granja agrícola, escuela de pintura, escuela de policía, escuelas mixtas, escuelas nocturnas, etc., al tiempo que nombra los correspondientes directivos escolares.

La segunda dependencia con importancia significativa es la policía, con un 25.74%. Entre los cargos de funcionarios que fortalecieron esta dependencia tenemos a agentes de policía, detectives, policía acantonada, de carretera, de tráfico, de tránsito, forestal y rural, entre otros. Esto nos habla de una suerte de especialización de tareas de vigilancia según el lugar (rural, carreteras, etc.) y la función (detective, forestal, tránsito, entre otros).

El gráfico no. 17 revela la importancia de la dependencia encargada de las rentas y resguardos del departamento, con un 18.46%. Para el fortalecimiento de esta dependencia se nombra un variado número de funcionarios que cumplirían diversas tareas, tales como la administración seccional de rentas, la administración seccional de rentas de tabaco, la destilación de alcoholes industriales; la fábrica de cerveza, de licores, de tabaco, de cigarrillos; la inspección de licores, estanquillo, rentas de cacao, rentas de degüello, rentas de resguardo, resguardo ambulante de rentas de licores, resguardo ambulante de rentas de tabaco, resguardo ambulante especial, recaudación de licores, recaudación de ramo tabaco, recaudación de rentas departamentales, recaudación de rentas municipales, teniente político de rentas, etc.

En relación con la distribución porcentual según el número de cargos por municipio, tenemos que entre todos los municipios del departamento, los cuatro que obtuvieron para todo el período los porcentajes más altos en nombramiento de funcionarios para la burocracia del Valle fueron, en su orden, Cali (15.81%), Tuluá (4.68%), Palmira (4.58%) y Buga (3.7%), ordenamiento que indica en cierta manera la importancia de algunos municipios en esos momentos históricos para la región. En este mismo orden de ideas, los años donde estos municipios obtuvieron un mayor porcentaje de nombramiento de funcionarios fueron 1950, 1949, 1942, 1943 y 1940. Finalmente, cabe resaltar que en material de inversión en burocracia departamental, la ciudad de Cali es casi tres veces más que las inmediatas siguientes (Tuluá y Palmira), lo que indica que en su momento Cali es, de lejos, el eje central de las ciudades del Valle, al menos en lo concerniente al peso de la burocracia y la dirección política y administrativa del departamento.

Gráfico no. 18. Distribución porcentual según categoría de cargos ocupados por año de la burocracia del Valle, 1910-1950



El número de funcionarios nombrados por año puede apreciarse, para todo el período, en el gráfico no. 18. Como se ha venido revelando, los asuntos de educación, policía y rentas son, en su orden, los que ocupaban con mayor fuerza la atención de la administración del departamento del Valle. Esto permite plantear que la concentración de formas de capital simbólico a través del trabajo pedagógico generalizado, del capital coercitivo y del capital económico fueron las formas con mayor despliegue por parte de las autoridades políticas del departamento en el período considerado. A su vez, los años donde más se nombraron funcionarios para la burocracia departamental fueron, en orden de importancia, 1950, 1949, 1942, 1943, 1937 y 1940.

Los momentos más importantes en términos de nombramiento de funcionarios en el orden educativo fueron los correspondientes a los años de 1950, 1949, 1942 y 1943. Estos mismos años fueron centrales para los nombramientos en cargos de rentas y resguardos. La policía, por su parte, tiene un repunte importante entre 1930 y 1935. Todos estos asuntos tal vez tengan que ver con los programas de gobierno o las prioridades que definía cada mandatario en su momento.

Finalmente, es posible indicar que, en general y para todo el período, los municipios que concentraron el mayor nombramiento de funcionarios desde la dirección burocrática departamental fueron, Cali (15.81%), Tuluá (4.67%), Palmira (4.58%), Buga (3.70%), Cartago (3.49%), Buenaventura (2.78%), Roldanillo (2.56%) y Sevilla (2.44%), por solo nombrar a los principales. Debemos indicar que estos municipios concentraron el 40.03% del nombramiento para los municipios en todo el período indicado.

Para todo el período, en lo que corresponde a estos ocho municipios, los gobernadores que más incidieron en las burocracias municipales desde el departamento fueron, en su orden, Mariano Ramos (5.31%), Alonso Aragón Quintero (4.96%), Ignacio Rengifo Borrero (4.13%), Tulio Enrique Tascón (3.86%) y Manuel A. Carvajal (3.26%). Para el caso específico de la ciudad de Cali, los dos gobernadores que más incidieron en este campo fueron Alonso Aragón Quintero (2.45%) y Mariano Ramos R. (2.27%).

Conclusiones

Quienes han trabajado el período durante el cual el departamento del Valle se constituyó como independiente y autónomo, reconocen que éste fue un proceso lleno de confrontaciones y conflictos entre los sectores de la élite regional. Las élites de Cali, Palmira, Cartago y Buga lograron zanjar sus diferencias y unirse en una causa común por la autonomía regional, concretada en 1910 con la creación del departamento, con Cali como capital. En la pretensión de liderar la región yacían compromisos políticos, de defensa y sentido de lo regional, así como posibilidades y potencialidades estratégicas para el desarrollo económico tales como el Ferrocarril del Pacífico, el muelle de Buenaventura y la carretera central Cali-Cartago, asuntos que, entre otros, se constituyeron en un fuerte atractivo para las élites regionales.

En este marco, el primer gobernador del departamento, Pablo Borrero Ayerbe, asume la dirección política y administrativa definiendo un presupuesto de rentas y gastos capaz de ofrecer garantías para el funcionamiento de la estructura administrativa con sus departamentos y dependencias. Los departamentos administrativos que estuvieron funcionando para todo el período de estudio (1910-1950) fueron, en orden de importancia, los de Gobierno, Hacienda, Educación Pública (instrucción pública en cierto momento) y Obras Públicas, entre otros. A su vez, es importante señalar que en ciertos momentos van surgiendo nuevas dependencias que revelan los ajustes administrativos frente a los retos que debía asumir la dirección del departamento. Es así como emergen departamentos como el de Industrias o el de Destrucción de langostas, como respuestas coyunturales, así como dependencias estratégicas en tanto formas de control del Estado, del tipo del departamento de Contraloría y del de Estadística.

En tal sentido, es claro que la creación y el fortalecimiento de la burocracia departamental cumplía al menos dos grandes funciones. En primer lugar, una función administrativa y de gestión que requería presupuestos y formas tecnológicas para el cumplimiento de los objetivos de la burocracia. En segundo lugar, un papel de control y dominación política, como cuando ubica y distribuye los funcionarios de rentas y resguardos de la administración departamental en todas las zonas, para imponer un sentido sobre lo legítimo de la “contribución” de los ciudadanos; cuando multiplica en cada rincón su tarea de creación de escuelas que, a través

del maestro y la institución, desplegaba los modelos pedagógicos que la idea de progreso y civilidad requerían, y que a través de los fundamentos pedagógicos va produciendo una suerte de cosmovisión estatal; o cuando lleva el control policial a cada vereda, corregimiento y municipio donde su presencia y acción funda un ámbito real y simbólico de control social. En fin, cuando extiende los modelos reales y simbólicos propios del orden institucional del Estado en la región.

Claro está que estos dos asuntos solo son separables analíticamente, pues la eficacia de la gestión pública produce altos márgenes de legitimidad política, y esta última hace que las políticas de Estado gocen de mayor aceptación y reconocimiento social. Por ejemplo, la definición de amplios presupuestos para educación con el objeto de nombrar maestros, así como la construcción y dotación de escuelas con todo tipo de materiales como asuntos de orden administrativo y de gestión, son capaces de generar aceptación y reconocimiento del Estado así como de los actores que figuran en la definición política de dichas tareas burocráticas. En este sentido, las actividades de administración que de alguna manera fortalecen las formas de dominación política, van cambiando en el tiempo de acuerdo con los gobernadores que asumen la dirección departamental.

En este orden de ideas, es posible establecer, a partir de los nombramientos de funcionarios, que durante el primer período el acento fundamental estuvo puesto en el fortalecimiento de la policía. Esto puede explicarse en función del reto de integrar una vasta región que se iniciaba independiente, y que tenía ante sí el desafío de imponer orden desde una racionalidad administrativa centralizada (pago de impuestos, control de alimentos, asuntos de tierra, criminalidad, debilidad administrativa y demás). El imperativo de fortificar el campo coercitivo era, pues, ineludible.

En términos generales, durante todo el período la toma de decisiones políticas del gobierno departamental estuvo guiada por tres posiciones políticas: el fortalecimiento de la seguridad y el control policial, la extensión y profundización de la educación, y el desarrollo de las finanzas departamentales. De alguna manera, y usando las categorías analíticas bourdianas, los ejes de la actividad administrativa con pretensiones de establecer un marco de dominación política en la región, se concentraron en el desarrollo de las formas de capital coercitivo, económico y simbólico, variables analíticas centrales para comprender la configuración del Estado en las sociedades modernas.

Referencias bibliográficas

Fuentes primarias

Gaceta Departamental del Valle del Cauca. 1910-1950. Archivo Histórico Municipal de Cali.

Decreto no. 174 de 1910. *Gaceta Departamental del Valle del Cauca*. Archivo Histórico Municipal de Cali.

Fuentes secundarias

Almario, O. [1993]. *La configuración moderna del Valle del Cauca, Colombia, 1850-1940: Espacio, poblamiento, poder y cultura*. Cali, Colombia: Cegan Editores.

Arroyo, Z. [2007]. “Epidemia de gripe en el Valle del Cauca 1918-1919”, Tesis pregrado, Universidad del Valle.

Elias, N. [1987]. *El proceso de la civilización: investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. México, D.F., México: Fondo de Cultura Económica.

Oszlak, O. [1977]. Notas críticas para una Teoría de la Burocracia Estatal. *Documentos CEDES/G.E CLACSO*, 8.

Tilly, C. [1990]. *Coerción, capital y los Estados europeos (990-1990)*. Madrid, España: Alianza.

Uricoechea, F. [1986]. *Estado y burocracia en Colombia. Historia y organización*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

Valencia Daza, G. [2010]. El Valle del Cauca para los vallecaucanos. Proceso de constitución del Valle del Cauca. *HiSTOReLo*, 2 (3), 31-66.

Vásquez, E. [2001]. *Historia de Cali en el siglo XX*. Cali, Colombia: Artes gráficas del Valle.

Weber, M. [1997]. *Economía y sociedad*. México, D.F., México: Fondo de Cultura Económica.

Vapores y ferrocarril en la configuración de una región económica, 1874-1974¹

Jaime Eduardo Londoño Motta

Introducción

La historia, como la vida misma, es complicada; ni la vida ni la historia son empresas para aquellos que buscan la simplicidad y la consistencia.

Jared Diamond

Gobernación de Popayán, Gran Cauca, Suroccidente Colombiano, región Pacífico, son nociones históricas e historiográficas. Históricas, porque representan o hacen referencia a entes político administrativos del período colonial —especialmente del siglo XVIII— y del siglo XIX. Acá debemos aclarar que el Gran Cauca es un genérico usado por los historiadores para designar los entes territoriales decimonónicos, especialmente el Estado Soberano del Cauca. Asimismo, son producto de conceptualizaciones y construcción de territorios de las dependencias de planeación nacional. Historiográficas, por la apropiación realizada por la

¹Este trabajo hace parte del proyecto “Modernización y configuración regional”, realizado en el Centro de Investigación de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Icesi, CIES. El autor hace parte de “Nexus: Grupo Interdisciplinario de Estudios Socioculturales y Psicológicos”, línea “Estudios Históricos y Regionales”.

historiografía “regional” para interpretar los procesos sociales ocurridos entre el siglo XVI—y en algunos casos desde el período prehispánico— y la centuria del XX.

El carácter histórico de estas nociones no amerita ninguna objeción, pues representan formas socio históricas de organización del territorio. Con los entes político administrativos se ponen en juego dispositivos de administración, integración, cohesión y control de las poblaciones que ocupan territorialidades específicas o que hacen parte de un ordenamiento territorial mayor. Con las divisiones de las entidades de planeación nacional, se proyectan y ejecutan planes de desarrollo sobre territorialidades específicas. Desde la perspectiva historiográfica es posible plantear varias observaciones que comprenden los lugares sociales o de enunciación de los historiadores regionales, sus prácticas de investigación y las representaciones historiográficas construidas en sus ejercicios de escritura de la historia.

Para los pioneros y las primeras cohortes de historiadores profesionales colombianos, la cuestión regional, acompañada de la metáfora “Colombia, país de regiones”, sirvió como argumento para distanciarse del enfoque historicista defendido por la Academia Colombiana de Historia —en adelante A.C.H. Dicho distanciamiento se hallaba apoyado en una crítica contra la interpretación del proceso de independencia o historia de bronce, focalizada en la política, en los acontecimientos, en los héroes, batallas, fechas y grandes gestas (Colmenares, 1994: 87-93 y König, 1994: 101-109). Con esta perspectiva, los “académicos” o “historiadores aficionados” buscaban contribuir a la construcción del Estado nación en la perspectiva o concepción promulgada por la constitución de 1886: Colombia era territorial y culturalmente homogénea, y los colombianos tenían una historia común sin diferencias socioeconómicas, políticas, étnicas, religiosas o de género.

Jorge Orlando Melo sostiene que la ruptura de los historiadores profesionales con la A.C.H. fue política, metodológica y temática. Política, porque “casi la totalidad de historiadores recién formados tenían perspectivas políticas de izquierda”; metodológica, porque “se adoptaban instrumentos de análisis derivados de sistemas conceptuales como el marxismo, en primer término, y en menor grado aspectos de la teoría económica y sociológica”; y temática, porque “la mirada se dirigía ahora hacia sectores sociales antes ignorados, como los indígenas, los campesinos o los obreros y hacia áreas poco investigadas como la economía y el conflicto social” (Melo, 1992: 8).

Como alternativa a la concepción historiográfica defendida por la A.C.H., los pioneros y las primeras generaciones de historiadores profesionales defendieron la idea de construir la historia de Colombia con base en un entramado de historias regionales. Para Germán Colmenares, este entramado no podía efectuarse como una suma de los desarrollos históricos de las diferentes regiones colombianas, y se debía realizar comparando, en las distintas regiones, procesos históricos y problemas específicos (Colmenares, 1972). Esta propuesta apenas si se desarrolló. En las obras más importantes de este grupo no se construyó una noción de región explícita; prima en ellos un enfoque centrado en la geografía y en concepciones político administrativas, sin mayores desarrollos de la perspectiva comparativa.

Para las siguientes generaciones y cohortes de historiadores profesionales, la región fue el eje de su quehacer historiográfico. Sus trabajos, estudios monográficos relativos a regiones específicas en diferentes períodos —principalmente de la Colonia y el siglo XIX— de la historia de Colombia, configuraron lo que puede denominarse como el *boom* de los estudios históricos regionales. El trabajo más importante sobre el desenvolvimiento de la economía de Cali es el de José Antonio Ocampo, quien considera que los dos procesos económicos más notorios de la historia de la ciudad fueron el desarrollo del puerto de Buenaventura y el crecimiento de la industria azucarera moderna en el valle geográfico del río Cauca. Su impacto, comparado con el de otras ciudades de Colombia, generó un “desarrollo tardío pero acelerado”. La capital del departamento del Valle inició su despegue económico en la década de los años veinte. A partir de este decenio, su radio de acción comercial se ensanchó, se diversificaron las actividades de sus habitantes y se configuraron procesos de industrialización. De las actividades agropecuarias y artesanales se transitó a las industriales y comerciales (Ocampo, 1984: 367-400). A pesar de algunos esfuerzos de conceptualización, en estas investigaciones prevaleció la noción de región centrada en la geografía y en las concepciones político administrativas. En los últimos años, la circulación y apropiación de propuestas historiográficas focalizadas en la esfera cultural han disminuido el interés por la dimensión regional. Dicho cambio de perspectiva no es sinónimo de su abandono absoluto; de hecho, mucha de la producción historiográfica colombiana pertenece a este campo de estudios.

En uno de los pocos balances sobre la historiografía regional colombiana, Oscar Almario sostiene que, en los años setenta, los pioneros y las primeras generaciones de historiadores profesionales estaban articulados en torno a la idea o proyecto de región. En las décadas posteriores, dicho proyecto se diluyó; el

tigre anunciado de la propuesta de historia regional, de pelambre lustroso, armado de respetables colmillos y garras, en realidad nunca creció del todo, fue perdiendo su fortaleza y quedó reducido a un gatito anodino, domesticado, inofensivo, que es lo que hoy, y por lo general, se refleja en lo que estamos haciendo con las llamadas historias regionales (Almario, 2005: 28, 29).

Almario explica la pérdida de importancia de la historiografía regional con base en seis factores, entre los que figuran aspectos conceptuales, los procesos de institucionalización de las ciencias sociales —tanto en Europa y los Estados Unidos como en Colombia—, la apropiación teórica y metodológica de conceptos de disciplinas diferentes a la historiografía, el abandono de la noción de región histórica, y el paso a “diversas construcciones de región”: políticas, económicas, etc. (Almario, 2005: 30, 37). En conjunto, los planteamientos presentados por Almario pueden sintetizarse en dos grandes aspectos imbricados entre sí. Uno es la ausencia de reflexión teórica y metodológica en torno a lo regional. Otro, las particularidades de la configuración de los estudios históricos en el país, peculiaridad que podemos extender a la totalidad de las ciencias sociales colombianas.

La ausencia de una reflexión conceptual y metodológica en torno a la región, se percibe en la escritura de una serie de historias que reivindican la diversidad regional y cultural de Colombia, pero que no logran superar la noción de homogeneidad territorial. El molde que subyace a estas propuestas es el del Estado nación unificado territorialmente. Así, los miembros de la A.C.H. defienden una historia de Colombia desde el centro hacia las regiones, con el propósito de homogeneizar el pasado de los colombianos en calidad de recurso de inserción a la nación. Por su parte, los historiadores regionales pretenden construir una historia de las regiones hacia el centro, con el objeto

de mostrar la diversidad de la nación colombiana (Bejarano, 1990: 199, 200). El énfasis de lo estatal no es una particularidad fuera de lo común, sino una constante en la concepción epistemológica de la historiografía y las ciencias sociales en la segunda mitad del siglo XIX y en casi toda la centuria del XX. “Los estados constituían el marco, supuestamente evidente, dentro del cual tenían lugar los procesos analizados” por los investigadores, particularidad que ha posibilitado calificar a las ciencias sociales de los siglos XIX y XX como “estado céntricas” (Wallerstein, 1999: 87, 88 y ss.).

El resultado de este esfuerzo intelectual es la fragmentación de la historia de Colombia en una serie de historias regionales sin una relación fluida entre el todo (Colombia) y las partes (las regiones). Algunas “regiones”, períodos y problemáticas se han sobre-estudiado en detrimento de otras, al tiempo que se han efectuado generalizaciones de corte nacional a partir de procesos históricos localizados en una región (Bejarano, 1990: 203, 204). Para los pioneros y las primeras generaciones y cohortes de historiadores profesionales colombianos, la región y la cuestión regional sirvió como un factor cohesionador y diferenciador frente a los trabajos de la A.C.H. Cada nuevo trabajo representó una ruptura con la historiografía de bronce, pero también una apuesta para apropiarse de las corrientes historiográficas y metodológicas más representativas de la historiografía mundial y de las ciencias sociales en general: la historia económica y social, el marxismo, la teoría de la dependencia, etc. Por este motivo, la reflexión sobre lo regional quedó relegada a un segundo plano, y se impusieron las perspectivas geográficas y político administrativas, que al imbricarse originaron la noción de región histórica, disposición analítica poco discutida y mucho menos acotada conceptualmente.

El *boom* de los estudios regionales en Colombia coincidió con la apertura de nuevos planes de estudio de Historia en las universidades públicas colombianas, específicamente en las universidades de corte departamental, así como con la emergencia del caudillismo intelectual y académico en estos centros. La región siguió siendo objeto de estudio, pero empezó a perder el sentido dado a este enfoque por las primeras generaciones de historiadores profesionales. La premisa “Colombia, país de regiones” no perdió vigencia, pero tampoco se profundizó en su reflexión. Se impuso, más bien, una historiografía focalizada

en la región, sin diálogo con lo nacional ni comparaciones con otras regiones. Igualmente, se fortaleció la noción de región histórica, que en esta oportunidad tampoco sería acotada conceptualmente, a la vez que se continuó privilegiando las perspectivas geográfica y político administrativa.

Con la noción de región histórica, estos historiadores acotaban un espacio político administrativo definido por Planeación Nacional, y asumían distintas temporalidades históricas consideradas por muchos de ellos como de larga duración —siguiendo los planteamientos de Fernad Braudel—, que corren del siglo XVI, o inclusive desde la llegada de los primeros cazadores recolectores, al siglo XX. Así, por ejemplo, la historia de lo que se ha denominado el Suroccidente colombiano, resulta asociada a la sumatoria del proceso de conquista, más la historia de la gobernación de Popayán, más la historia del Gran Cauca decimonónico, más la historia de los departamentos de Valle, Cauca y Nariño. En cada caso, se privilegió la esfera económica, la política, la demografía, los actores sociales individuales o colectivos, la protesta social, etc. En la centuria del XX, el Chocó, Caldas, Quindío, Risaralda, junto con los territorios de la Amazonía y Orinoquía, “desaparecen” o entran a hacer parte de otras historias regionales.

En cada división político administrativa se estudian uno o varios ámbitos del mundo social —la economía, la política, la demografía, etc.—, actores sociales específicos —esclavos, campesinos, empresarios, caudillos, prostitutas etc.—, formas de protesta o de conflicto social, aspectos culturales, procesos de poblamiento, etc. En estos casos, casi siempre estamos ante periodizaciones lineales, que se abren y cierran con el ente territorial en el que se enmarca el proceso estudiado; dependiendo de la problemática analizada se utilizan otras nociones para dividir en etapas, fases o sub-períodos. Nancy Appelbaum asocia este cuerpo de trabajos al regionalismo colombiano, tendencia que se originó en el siglo XIX, con los esfuerzos intelectuales de la elite por cartografiar y describir el territorio nacional con el propósito de identificar los niveles de progreso y civilización presentes en las diferentes localidades colombianas. Este movimiento continuó en el siglo XX; las academias municipales y departamentales son un buen ejemplo de esta tendencia. La Nueva Historia de Colombia —N.H.C— tampoco escapó a su influencia en su proceso de institucionalización y profesionalización (Appelbaum, 2007: 29-36).

La permanencia de la perspectiva geográfica y de la concepción político administrativa para definir la región, la ambigüedad de la noción de región histórica, el caudillismo intelectual y el regionalismo, no invalidan la vigencia e importancia de los estudios regionales para la historiografía y en general para las ciencias sociales en Colombia. Una de las múltiples estrategias para superar estas problemáticas es recobrar la discusión conceptual en torno a la noción de región, y efectuar trabajos monográficos en direcciones opuestas a las que han articulado la historiografía regional colombiana. En este capítulo pretendemos asumir esta labor. El escrito no es una propuesta totalmente acotada; es un “nuevo” aporte a una reflexión iniciada años atrás (Londoño, 2003, 2011a, 2012). Su objetivo es analizar la configuración de una región económica en el período 1870-1974. Las fuentes utilizadas son el *Anuario Estadístico de Colombia*, el *Boletín Mensual de Estadística* y el *Anuario del Transporte*. Con base en su información hemos construido varias series cuyo estudio nos permiten articular el argumento central que se desarrolla en las líneas siguientes.

Los criterios utilizados para definir la periodización son de diferente orden: 1. Un distanciamiento con la historiografía profesional sobre el Suroccidente colombiano en los siglos XIX y XX. En estos trabajos se siguen divisiones temporales político administrativas que no logran cobijar —o lo hacen parcialmente— el desenvolvimiento de la economía regional. 2. La importancia de los procesos de frontera y colonización ocurridos en el norte del Gran Cauca y en el sur de Antioquia, especialmente después de 1870. La ocupación de estos espacios configuró una región de frontera e incentivó los intercambios económicos con las haciendas ubicadas en el valle geográfico del río Cauca, particularidades que representan el umbral temporal de un nuevo ciclo económico. 3. Identificamos 1974 como año de cierre por varios motivos. En el ámbito internacional, la crisis mundial petrolera y el tránsito hacia modelos económicos orientados por el neoliberalismo. En el plano nacional, el punto final del modelo mixto de sustitución de importaciones y los inicios de la apertura económica, que solo se consolida a principios de la década de los noventa del siglo pasado. En la esfera regional, si bien las iniciativas de industrialización se mantienen, empiezan a circular una serie de discursos y proposiciones orientadas a la internacionalización de la economía y a la búsqueda de inserción en la cuenca del Pacífico.

Para alcanzar este propósito, el capítulo está dividido en tres partes. En la primera, identificaremos los puntos de encuentro y de distanciamiento con los estudios regionales publicados en torno a lo que se conoce como el Suroccidente colombiano, efectuaremos un acercamiento a la noción de región económica y presentaremos el argumento central que articula el trabajo. En la segunda parte, analizaremos los sectores de exportación e importación por el puerto de Buenaventura. En la tercera, abordaremos el papel de la navegación a vapor por el río Cauca y el rol del Ferrocarril del Pacífico en la configuración de los circuitos económicos que articulan la región. En esta oportunidad, solamente realizaremos una exposición general del modelo de análisis; hemos decidido profundizar en los distintos aspectos que lo integran en publicaciones futuras. Finalmente, presentamos las conclusiones.

Región e historiografía regional

La interpretación del desenvolvimiento económico de los siglos XIX y XX de lo que se conoce genéricamente como el Suroccidente colombiano, ha oscilado en torno a las nociones de crisis y modernización. Con la primera de ellas se hace alusión a la decadencia de la economía minera y agrícola dominante durante el período colonial, a los efectos de las guerras —de independencia y civiles— sobre las haciendas y a las dificultades de inserción al mercado mundial durante la vigencia de una economía primaria exportadora. Este planteamiento ha recibido ligeros matices en un trabajo en el que se abordan las sociedades campesinas en el valle geográfico del río Cauca durante la primera mitad de la centuria decimonónica, y en un estudio referente al papel de los empresarios y los políticos en la economía del Estado Soberano del Cauca.

La noción de modernización ha sido utilizada para analizar el desenvolvimiento económico en el departamento del Valle durante el siglo XX, principalmente durante la primera mitad. La economía cafetera, las vías de comunicación —Carretera Central, Carretera al Mar y Ferrocarril del Pacífico— y la construcción de obras de infraestructura —el muelle de Buenaventura—, figuran como factores que permitieron superar la crisis económica heredada del siglo XIX. Sin embargo, la historiografía regional no cuenta con un conjunto de estudios que profundice en el análisis de la incidencia de dichos factores

en el crecimiento de la economía regional, por este motivo lo hemos definido —siguiendo a Robert Foguel— en calidad de axiomas de indispensabilidad: aspectos indispensables e irremplazables para explicar el desarrollo de la economía vallecaucana, que tienen el carácter de verdades obvias, no necesitan de exámenes críticos y no han sido confrontados con las herramientas teóricas y las técnicas cuantitativas de la historiografía económica (Foguel, 1972: 17, 22).

La tesis de crisis económica del Gran Cauca durante el siglo XIX está planteada en tres volúmenes de la colección titulada *Sociedad y Economía en el Valle del Cauca*, publicada por el Banco Popular en 1983. Aquí pueden encontrarse planteamientos como los de Zamira Díaz (1983) a propósito de las haciendas. Díaz considera que estas unidades productivas fueron el centro de la actividad económica de la gobernación de Popayán entre 1780 y 1830, y que entraron en decadencia por las guerras de Independencia, más concretamente por la destrucción causada por el paso de las ejércitos en contienda, por las confiscaciones y por las contribuciones —forzosas o voluntarias—, lo que generó una crisis de la economía regional que fue “superada” diversificando la producción y con el colonato en calidad de forma privilegiada de sujeción de la mano de obra.

Al lado de estos planteamientos se encuentran los de José Escorcía (1983), cuyo objetivo es “describir y explicar la historia social de una región y su ciudad eje, durante la primera mitad del siglo XIX”. La región corresponde a la Provincia de Buenaventura, concretamente a los cantones de Cali y de Roldanillo. Para el autor, “la estructura y el funcionamiento de la estructura agraria enmarcan y determinan las relaciones imperantes en la ciudad y en su área económica circulante o ‘hinterland’”. Las guerras de independencia “condujeron a la decadencia de la minería caucana por un conjunto de factores de orden político y económico”. Específicamente, se interrumpen los circuitos de intercambio entre las haciendas ubicadas en el Valle geográfico del río Cauca y las minas de la costa Pacífica, ruptura que genera la crisis de la agricultura vallecaucana. La única salida para superar esta cuestión fue la vinculación al mercado mundial por medio de la exportación de productos agropecuarios, mineros o silvícolas. No obstante, el escaso nivel tecnológico, el precario dominio sobre la naturaleza, la ausencia de vías y caminos adecuados, y la ausencia de un producto que vinculara a la región con la economía mundial impidieron su recuperación económica.

Richard Preston Hayland (1983), por su parte, analiza el impacto social y económico de la separación de la Iglesia y el Estado. Para ello estudia los programas de desamortización desarrollados en el Valle del Cauca, especialmente en Cali en 1851 y 1861. El contexto en el que se desenvuelve este proceso es el de una estructura social y una economía que había sido esclavista. El “edificio social e institucional” de esta sociedad “reposaba sobre la gran hacienda” y en el catolicismo; este último era el “nexo cultural que mantenía la cohesión de ese edificio, abarcando así lo rural y lo urbano, al rico y al pobre”. El énfasis de Preston está puesto en los cambios ocurridos en el crédito, los préstamos, las inversiones y el comercio, que ocurrieron en el marco de coyunturas de inestabilidad política e incertidumbre económica. El resultado es calificado por el autor como paradójico, pues de un lado se presentó un resurgimiento de la vitalidad urbana, mientras de otro lado tuvo lugar un estancamiento agrícola general, no impedido por “dos cortas rachas de crecimiento, 1867-1875 y 1879-1883, que terminaron ambas en guerra civil”. La recuperación económica se presentó después de 1890.

La tesis de la crisis económica del Gran Cauca decimonónico ha sido matizada por Luis Valdivia (1992) y Alonso Valencia Llano. El trabajo del primero se enmarca en el campo de la geografía histórica. Su análisis del problema de la formación y el desarrollo regional se pregunta cuáles fueron los factores que favorecieron la formación de una región en el valle (geográfico) del Cauca. La respuesta es construida examinando los cambios en el “espacio” desde mediados del siglo XIX hasta la década de los años setenta de la centuria pasada. Para Valdivia, el siglo XIX es un período de transición hacia el desarrollo capitalista. Las viejas estructuras coloniales que subsistieron hasta 1850 se modificaron y con ellas el sistema productivo; la mano de obra fue liberada, se abrieron fuentes de crédito diferente al eclesiástico y aparecieron comerciantes y empresarios deseosos de invertir. El crecimiento de la economía regional se manifestó en la construcción de vías y del ferrocarril, así como en las exenciones tributarias, la adjudicación de terrenos baldíos, la inserción al mercado mundial y la apropiación de los excedentes campesinos por parte de los hacendados y comerciantes.

Alonso Valencia Llano (1993), por su parte, se pregunta por qué, en el Estado Soberano del Cauca, existieron empresas económicas exitosas en una época en que se arriesgaban pocos capitales debido al reinante clima de

inestabilidad política. En la construcción de la respuesta, el autor sigue algunas de las tesis planteadas por José Antonio Ocampo (1984), pero establece algunos matices a estos planteamientos. La primera tesis es la presencia, en el Gran Cauca, de una estructura que responde a la característica de una economía mercantil local con una producción autárquica localizada regionalmente, lo que no impide intercambios interregionales importantes. La segunda tesis está relacionada con el concepto de producción – especulación; los empresarios y comerciantes caucanos sacaron provecho de las pocas ventajas que ofrecía el mercado mundial y lograron ganancias con la exportación de quina, tagua y caucho, utilidades reinvertidas en diferentes ramos de la economía regional como la producción agropecuaria y la construcción de vías de comunicación. Estas inversiones fueron fundamentales para sacar al Cauca de la postración económica en que quedaba sumido después de las guerras civiles. Amparado en estos argumentos, Valencia rechaza la tesis que define la economía caucana del siglo XIX como una economía en crisis:

a pesar de los constantes problemas políticos las haciendas se desarrollaban, el comercio interno y externo vencía enormes dificultades y ponía en circulación lo que consideraban grandes capitales y el estado y empresarios particulares invertían en la construcción de caminos y en el desarrollo de obras públicas. La economía caucana era más dinámica de lo que se piensa, lo que no quiere decir que no sufriera períodos de depresión que coincidieran con el fin del ciclo exportador de algún producto o factores climáticos y naturales a la consecuencia de alguna guerra (Valencia, 1993: 20).

La tesis que defiende la modernización de Cali y del departamento del Valle en la primera mitad del siglo XX, no está planteada en un cuerpo más o menos homogéneo de libros y artículos factibles de ser clasificados y caracterizados de acuerdo con los objetos de estudio de historiografía sectoriales. Las investigaciones realizadas no son fruto de programas o líneas de investigación diseñadas en el corto y largo plazo, sino que obedecen a esfuerzos individuales de historiadores y profesionales de las ciencias sociales, quienes se limitan a desarrollar el problema que articula su investigación sin polemizar sus hipótesis, interpretaciones y explicaciones con autores que se han ocupado de la misma problemática o de una similar.

Edgar Vásquez (1992 y 1996) atribuye el despegue de la economía vallecaucana en las primeras décadas del siglo XX al establecimiento del transporte a vapor por el río Cauca y a la construcción de vías de comunicación, el Ferrocarril del Pacífico y la carretera Cali - Cartago, vías que ensanchan e integran los mercados locales —especialmente los cafeteros— y vinculan la economía de la región con el resto del país y el exterior. Este planteamiento sería redondeado en su libro sobre la historia de Cali, donde defiende la idea de que muchas de las tesis planteadas para la capital del departamento del Valle pueden hacerse extensivas para el resto de la región. Sus hipótesis están inspiradas en algunas de las obras pioneras de la historiografía profesional en Colombia, así como en los trabajos más importantes de la historiografía regional sobre el Suroccidente colombiano. Para este autor:

Desde las postrimerías del siglo XIX una nueva mentalidad -mezcla de apego a las viejas formas sociales y aspiración a las novedades- comienza a animar la lucha por el progreso material de Cali y la región vallecaucana [...] Al iniciarse el siglo XX comienza un arduo despegue hacia la modernización. Y en este proceso la “sirena” cambia de piel en diferentes etapas. La consolidación de un sector social agropecuario y comercial, la construcción del Ferrocarril del Pacífico y la extensión de la infraestructura fluvial y luego carretable, provocaron el despegue. Solo la crisis de 1929-1932 interrumpió transitoriamente esta marcha hacia el progreso [...] Pasada la crisis, continuaron actuando las fuerzas del progreso material y sobrevino el proceso de industrialización, tardío pero acelerado (1944-1958), dentro del contexto de las políticas nacionales de sustitución de importaciones acentuadas por la Segunda Guerra Mundial. Estas circunstancias favorecieron el acelerado ingreso del capital extranjero en el área Cali-Yumbo, en busca del mercado interno favorecido y de las ventajas de la localización (Vásquez, 2001: 3).

El despegue de la economía vallecaucana en el siglo XIX es asociada por Vásquez a la incidencia de las reformas de Medio Siglo y de la colonización antioqueña. Las primeras soltaron las trabas coloniales al comercio interno y la libertad de empresa, e insertaron la economía al comercio internacional. La llegada de los colonizadores antioqueños al territorio del Gran Cauca generó una demanda de productos agropecuarios; las “crecientes compras de ganado, azúcar, aguardiente, cacao y otros productos agrícolas [...] promovieron el

mejoramiento productivo de las haciendas, y aun, de las fincas de los campesinos (pequeños propietarios, terrazgueros y arrendatarios) enclavados en las cordilleras, piedemontes y en las orillas del río Cauca” (Vásquez, 2001: 12 y 23). En las primeras décadas del siglo XX, el desarrollo económico es impulsado por la construcción del Ferrocarril del Pacífico y las exportaciones de café por Buenaventura. El montaje de la vía férrea abarató los costos y disminuyó los riesgos del transporte, compitiendo abiertamente con el río Magdalena. Cali se convirtió en paso obligado del grano de exportación, movimiento que se percibe con la construcción de bodegas de almacenamiento, la edificación de los talleres de Chipichape y del muelle de Buenaventura, el montaje de firmas exportadoras, y la apertura de almacenes, bancos, bares, hoteles, etc. Estos establecimientos generaron nuevos empleos y alentaron nuevas corrientes migratorias (Vásquez, 2001: 77).

El crecimiento económico se interrumpió con la crisis mundial de 1929, pero se recuperó con las políticas proteccionistas en 1932-1933. Su consolidación definitiva se daría a finales de los años treinta y durante la década de los años cuarenta, cuando “irrumpe [la] industrialización que impulsaría la transformación de la economía tradicional en el Valle” y en la capital departamental. En sus inicios, la industrialización era un “proceso artesanal y manufacturero orientado principalmente a la generación de bienes domésticos de consumo (café, cigarrillos, materiales de construcción, harinas, productos de cuero, velas, jabones, chocolate, gaseosas, hielo, etc.)”. Posteriormente, se convirtió en un “proceso agro –manufacturero que transformaba las materias primas producidas en la región (café, tabaco, piedra de canteras y arcilla, plátano, maíz, cacao, grasa del ganado, agua, etc.)” (Vásquez, 2001: 80 y 82).

Para Oscar Almario (1994), el proyecto modernizador se inició a finales del siglo XIX y se concretó en las primeras décadas de la centuria del XX, asociado a la construcción de vías de comunicación modernas que unen a la región “con la economía cafetera y el mercado mundial, dinamizado [...] por la apertura del Canal de Panamá en 1914”. La creación del departamento del Valle del Cauca fue el factor que dio estabilidad a las políticas de modernización y de consolidación regional, posibilitó la unión de las dos bandas en que divide el río Cauca el valle geográfico que lleva su nombre, y permitió superar el aislamiento

secular que experimentó la región a lo largo del siglo XIX. El “camino real” o eje longitudinal andino Popayán–Caloto–Valle del Cauca pierde importancia ante el Ferrocarril del Pacífico y las carreteras que comunicaban a Cali con el muelle de Buenaventura y con Cartago (Almario, 1994: 4, 63, 64). Para el autor, el proyecto modernizador está inscrito en la confluencia de factores internacionales, nacionales y regionales. En el plano regional, Almario resalta la importancia de la colonización antioqueña. Detrás de la demanda de productos agropecuarios “operaba un conjunto de fuerzas sociales renovadoras, que reflejaba los cambios nacionales [...] La expansión de la economía cafetera en el occidente colombiano, al descuajar la selva de una antigua frontera natural, construir el gran Caldas [...] decidió la suerte del aplazado proyecto de vías modernas en el Valle del Cauca”. Las antiguas relaciones conflictivas entre caucanos y antioqueños cambiaron, mientras las nuevas unidades políticas – administrativas —Caldas y Valle— “crearon un corredor que facilitaría la formación del Sur - Occidente colombiano, como parte sustantiva del proceso de unidad nacional” (Almario, 1994: 220, 221).

Guido Barona sostiene que el crecimiento económico y social del departamento del Valle del Cauca es producto de la puesta en marcha de un proyecto de desarrollo regional, el “Plan Lilienthal”, en una región que contaba con las condiciones propicias para su aplicación. Para el autor, desde antes de la década del 40 se habían articulado los principales espacios socio-culturales vallecaucanos a través de una infraestructura de transportes y de un incipiente ensamblaje agroindustrial y manufacturero, que permitió, comparado con otras regiones o departamentos del país, un dinamismo mayor en el crecimiento del PIB y una “democratización de capitales”, resultado de una mejor redistribución del ingreso. Barona desarrolla superficialmente su planteamiento y no analiza la importancia de la economía cafetera (Barona, 1992: 204).

Recientemente, la tesis de la modernización económica recibió dos nuevos aportes: el artículo de Edgar Vázquez en coautoría con Jairo Henry Arroyo, y el libro de Adriana Santos y Hugues Sánchez. En estos trabajos no hay cambios fundamentales respecto a las interpretaciones reseñadas arriba. El estudio de Arroyo y Vázquez sintetiza en gran medida los planteamientos desarrollados por Vázquez (2001) en su *Historia de Cali en el siglo 20. Sociedad, economía, cultura y espacio*.

El objetivo de dichos autores es “mostrar algunos ejemplos de ‘factores ocultos’ que de una u otra manera han incidido en el desarrollo vallecaucano”, factores que “no se pueden entender con base en determinismos. También juegan en ellos el azar, la incertidumbre y lo aleatorio” (Vásquez y Arroyo, 2006: 26).

Para Arroyo y Vásquez, el despertar vallecaucano está asociado a las reformas del Medio siglo y a la dinamización de la actividad comercial entre las unidades productivas ubicadas en el valle geográfico del río Cauca y las zonas de colonización. Con el incremento de los intercambios se inició el proceso de superar el aislamiento de la región, de la mano con las iniciativas de navegación a vapor por el río Cauca. En el siglo XX, la creación del departamento del Valle en 1910, la construcción de una infraestructura vial —que tiene en el Ferrocarril del Pacífico una de sus obras culminantes— y la creación de instituciones, son los factores que contribuyen al despegue de la economía del departamento (Vásquez y Arroyo, 2006: 27-44).

Adriana Santos y Hugues Sánchez se distancian de las explicaciones que “priorizan la vinculación al mercado internacional como factor determinante en la modernización de la economía agraria” y de los planteamientos que definen a los hacendados y empresarios agrícolas como “ineficientes, propensos al acaparamiento de tierras, absentistas, participantes de mercados reducidos y cautivos así como reacios al cambio tecnológico”. Con base en estas premisas, los autores buscan allanar el camino para la “construcción de modelos regionales sobre la irrupción del capitalismo agrario en el país”. En esta oportunidad, se concentran en el estudio de la “experiencia concreta del departamento del Valle del Cauca”. Con este fin, indagan por el rol del Estado central y regional en el desarrollo económico del valle geográfico del río Cauca; se preguntan “sobre el peso específico de las instituciones dentro del proyecto modernizador”; examinan “los mecanismos adoptados para facilitar la innovación tecnológica así como su adopción por parte de diferentes sectores”; y, finalmente, analizan el “impacto de dichas innovaciones en asuntos como los derechos de propiedad y las formas de trabajo, y en general, en la configuración de las actividades que predominaron en el sistema productivo del nuevo departamento” (Santos y Sánchez, 2010: 13, 14).

Para los autores, la consolidación del capitalismo agrícola no tiene una pauta única, sino que se origina en contextos políticos regionales diferenciados, en los que el ritmo de la política local tiene un rol protagónico. La configuración

de una clase dominante articulada en torno al departamento del Valle —creado en 1910— y al uso intensivo de la tierra en calidad de centro del desarrollo económico, son los factores diferenciadores del caso vallecaucano. Este grupo de líderes también impulsó —apoyados por el Estado nacional y departamental— la construcción de una infraestructura de transportes —Ferrocarril del Pacífico y carreteras— y la creación de instituciones —Estación Experimental de Palmira—, como complemento de las actividades económicas en torno a la agricultura. De esta manera, las zonas productoras de café, tabaco, cacao y caña de azúcar se integraron al mercado interno y posteriormente al mercado internacional. Estas iniciativas generaron cambios sustanciales en los derechos de propiedad sobre la tierra y en las formas de trabajo, e impulsaron el proceso de modernización del campo vallecaucano, que tiene en el cultivo de la caña de azúcar y el café los productos más importantes. Estos renglones —principalmente el primero— lideraron numerosas innovaciones en el proceso productivo del período 1900-1950 (Santos y Sánchez, 2010: 15-96).

En general, en los libros y artículos que defienden la tesis de la modernización del departamento del Valle en la primera mitad del siglo XX se percibe una fuerte dosis de regionalismo y localismo, materializada en un “vallecaucano – centrismo” y un “Cali-centrismo” que, si bien no es explícito, termina por resaltar y darle un excesivo protagonismo a dicho ente territorial y a su capital, olvidando las conexiones entre diversos espacios productivos y actividades económicas.

En conjunto, tanto en los trabajos que defienden las tesis de la crisis económica del Gran Cauca en el siglo XIX, como en aquellos que ubican la modernización del departamento del Valle en la primera mitad de la centuria del XX, el énfasis en el aspecto político administrativo y en la dimensión geográfica, junto con el peso dado a la idea de región histórica y a una periodización que no responde al desarrollo de la economía, fragmenta y reduce el espacio y el tiempo económico a las particularidades socio históricas del ente territorial estudiado: Gobernación, Cantón, Estado Soberano, Departamento, etc. El resultado de este recorte es la reducción de las territorialidades desarrolladas en los circuitos económicos y un uso limitado a la noción de ciclo económico. No obstante estas limitaciones, en dichos estudios subyacen los argumentos para pensar el proceso de configuración de una región económica.

Archipiélago regional y región económica

El primer paso para superar la fragmentación y reducción del espacio y el tiempo económico, es abandonar la noción de región político administrativa y de la geografía para el análisis de la economía; además, debe evitarse el uso de la idea de región histórica sin ningún tipo de sustento epistemológico. Como alternativas se encuentran, de un lado, la idea de archipiélago regional desarrollada por Eduardo Nieto Arteta en 1949; del otro, la precisión conceptual de la noción de región económica. De esta manera es factible establecer relaciones entre diversos espacios y actividades productivas, así como identificar circuitos comerciales y ciclos económicos.

En el caso del Gran Cauca, la noción de archipiélago regional responde mejor que la de subregión —desarrolla por Alonso Valencia Llano (1993)— a los procesos de producción, distribución, intercambio y consumo ocurridos en sus distintos espacios productivos. En una afirmación que extiende al siglo XIX, Nieto Arteta (1949) sostiene que durante el período colonial no existió una economía integrada entre las distintas regiones del virreinato de la Nueva Granada, sino más bien una economía de archipiélagos, con economías cerradas y parciales sin relaciones o intercambios permanentes entre ellas, debido a las limitadas vías de comunicación, y sin una vinculación permanente al mercado mundial.

En el ámbito económico, antes que en subregiones —la del norte, la del centro, la del sur, la del Quindío y la frontera minera y de colonización—, definidas geográficamente de acuerdo con su ubicación respecto a Popayán (Valencia, 1993: 141-247), el Gran Cauca decimonómico estaba configurado por diversos archipiélagos regionales, cada uno de ellos articulado a un centro urbano. En este sentido, y con el estado actual de la investigación historiográfica, no podemos determinar si el valle geográfico del río Cauca integraba un solo archipiélago o varios de ellos, ni cuál era el rol de las ciudades de Cali, Buga, Cartago y Palmira en los procesos productivos y de intercambio configurados en su o sus *binterland*.

Con los procesos de frontera y colonización ocurridos en el norte del Gran Cauca en la segunda mitad del siglo XIX, especialmente después de 1870, la estructura económica de archipiélago regional experimentó una serie de cambios, una modernización impulsada por diversos actores sociales que permitió la configuración de una región económica. Conceptualmente, asumimos esta última

noción en la perspectiva que le otorgan Eric Van Young y José D'Assunção Barros. Para el primero de estos académicos, la región es una “hipótesis por demostrar [...] cuando estamos escribiendo historia regional, estamos tratando de hacer justamente eso”. La demostración está asociada a la idea de regionalidad, definida como la “cualidad de ser de una región [...] concepto dinámico cuyo estudio puede decirnos mucho sobre los tipos fundamentales de cambio social en espacios definidos, a lo largo del tiempo”, y que permite al historiador establecer los criterios que dan homogeneidad interna a la región (Van Young, 1991: 102). Para D'Assunção Barros, la unidad interna de la región posibilita su percepción:

La región también puede tener su identidad definida y delimitada con base en el hecho de que pueden ser observados (percibidos) un cierto patrón de interrelaciones entre los elementos dentro de sus límites. Vale la pena decir, la región también puede ser comprendida como un sistema de movimiento (circulación) interno. Por otro lado, además de ser una porción del espacio organizada de acuerdo con un determinado sistema o identificada a través de un patrón, la región casi siempre está inserta en un conjunto más vasto o amplio (Barros, 2005: 98).²

En este caso de estudio, la regionalidad está determinada por las relaciones sociales en el ámbito económico: la producción, la distribución, el intercambio y el consumo dan la homogeneidad interna, al tiempo que ordenan la territorialidad de la región y el patrón de interrelaciones que se producen tanto en su interior como hacia el exterior. En consecuencia, el desenvolvimiento económico no puede encuadrarse en una territorialidad político administrativa, y sus temporalidades no pueden responder a la de un ente territorial. Como “hipótesis por demostrar”, el ejercicio intelectual pasa por la interpretación, el análisis y la comprensión de los procesos de “espacialización [territorialización] de una relación económica” (Van Young, 1991: 101).

Desde esta perspectiva, nuestro estudio se focaliza en el análisis de los procesos que posibilitan la desarticulación de unos archipiélagos regionales y la configuración

² «Daí que a região também pode ter sua identidade delimitada e definida com base no fato de que nela poder ser percebido um certo padrão de interrelações entre elementos dentro dos seus limites. Vale dizer, a região também pode ser compreendida como um sistema de movimento interno. Por outro lado, além de ser uma porção do espaço organizada de acordo com um determinado sistema ou identificada a través de um padrão, a região quase sempre se insere ou pode se ver inserida em um conjunto mais vasto».

de una región económica. No puede identificarse un solo factor que desencadene estos cambios, pues en ellos confluyen múltiples causas: los procesos de frontera y colonización ocurridos en el norte del Gran Cauca y el sur de Antioquia, los emprendimientos de empresarios regionales y locales, las políticas públicas impulsadas por los gobiernos decimonónicos y del siglo XX —en el ámbito nacional, regional y local—, la apertura del canal de Panamá, la lotería de los bienes primarios que posibilitó la consolidación del café como principal producto de exportación de Colombia, etc. El resultado es la integración paulatina de diversas zonas productivas, actividades económicas y circuitos de intercambio, tanto hacia el mercado internacional como hacia el interno y el intrarregional.

La idea de archipiélago regional y diversidad o espacios productivos fragmentados no es novedosa: fue planteada inicialmente por Guido Barona para el análisis de la economía regional de la Gobernación de Popayán entre 1730 y 1830. Para este autor, en el siglo XVIII el espacio de dicho ente político administrativo era fragmentado. “La acción de la justicia, se vio severamente comprometida por las diversas correlaciones de poder que progresivamente se habían consolidado a lo largo de los dos siglos anteriores”. En los espacios más reducidos “vemos que el archipiélago se manifestó como el producto de una estructura de disposición en la cual las relaciones de los funcionarios de la Corona con los miembros de la elite y con los ‘grupos subordinados’ y estos a su vez con los jueces y gobernantes, fueron supremamente contradictorias”. Desde esta perspectiva, Barona no asume el archipiélago regional única y exclusivamente en una esfera de la economía, pues éste “constituyó un mundo fragmentado de discursividades económicas, culturales y sociales, en interrelación y oposición. Un mundo donde lo hispánico estaba presente en pequeños ‘islotos’ en continua transformación” (Barona, 1995: 24-78).

La territorialidad de esta región económica no está y no puede estar delimitada con precisión, ni temporal ni espacialmente. Los referentes que enunciamos a continuación no pueden ser asumidos en calidad de líneas limítrofes, sino como zonas fronterizas (Londoño, 2003: 61-83), es decir, en calidad de áreas o lugares en los que convergen formas diferentes de producción y distintas actividades económicas. Desde esta lógica, dicha territorialidad comprende parte del sur de Antioquia y del norte del Gran Cauca, territorios mayoritariamente ligados a los

procesos de frontera y de colonización en la segunda mitad del siglo XIX, así como la suela plana del valle geográfico del río Cauca y, en menor medida, la zona de influencia económica de Popayán y parte de la costa Pacífica. Cali, Manizales, Pereira, Popayán y Armenia representan los lugares centrales más importantes, ligados a la actividad comercial y, en el caso de la capital del departamento del Valle, a su actividad industrial.

La producción, la distribución, el intercambio y el consumo de esta región económica están asociados a un proceso y a una territorialidad más amplia. En el primer caso, nos referimos a dos nuevas fases de conformación del capitalismo en Colombia. La primera está relacionada con la consolidación del café en calidad de principal producto de exportación. La segunda, con la configuración del modelo mixto de sustitución de importaciones. La territorialidad corresponde a lo que la historiografía colombiana ha denominado el “triángulo de oro”, cuyos vértices corresponden a las ciudades de Cali, Medellín y Bogotá. Las dos últimas, son a su vez el “centro” o hacen parte de otras regiones económicas, con distintos niveles de intercambio con el oriente y en norte de Colombia.

Los intercambios, y con ellos la integración de los distintos espacios productivos y actividades económicas que configuraron la territorialidad de esta región económica, fueron dinamizadas por la arriería, la navegación a vapor por el río Cauca o alto Cauca, la empresa del cable aéreo Manizales-Mariquita, el Ferrocarril del Pacífico, la apertura de caminos, y la construcción de carreteras y del muelle de Buenaventura en la costa Pacífica. Estas vías, obras y servicios facilitaron y conformaron un entramado de circuitos comerciales con el mercado mundial, con los diferentes centros mercantiles intrarregionales, y con otras regiones económicas colombianas. En conjunto, articulan dos ciclos sistémicos de acumulación regional. Uno está relacionado con el modelo agro exportador o con una economía primario exportadora. El otro, con el modelo mixto de sustitución de importaciones.

La noción de ciclo sistémico de acumulación es apropiada y desfasada de la propuesta de Giovanni Arrighi, quien con base en la noción de capitalismo de Fernad Braudel, usa esta perspectiva analítica para tomar distancia de conceptos como ciclos seculares o los ciclos Kondratieff, “porque constituyen indicadores

mucho más válidos y fiables del núcleo específicamente capitalista del moderno sistema-mundo”(Arrighi, 1999: 29). Para este autor, son un fenómeno esencialmente capitalista, que apunta a la “continuidad fundamental de los procesos de acumulación de capital a escala mundial en los tiempos modernos. Pero constituyen también rupturas fundamentales en las estrategias y estructuras que han conformado estos procesos a lo largo de los siglos [...] nuestros ciclos destacan la alternancia de fases de cambio continuo con fases de cambio discontinuo” (Arrighi, 1999: 21).

Los procesos de producción, distribución, intercambio y consumo que configuran esta región económica hacen parte del ciclo sistémico de acumulación británico —que abarcó “la segunda mitad del siglo XVIII, todo el siglo XIX y los primeros años del siglo XX”— y del ciclo de acumulación norteamericano, “que comenzó a finales del siglo XIX y que ha continuado hasta la fase actual de expansión financiera [...] los ciclos sistémicos de acumulación consecutivos se solapan y, aunque su duración se reduce progresivamente, todos ellos duran más de un siglo” (Arrighi, 1999: 19). Con el primero de estos ciclos, los procesos de modernización están asociados a los ideales de civilización y progreso, que se extienden hasta mediados de la primera mitad del siglo XX. El segundo se encuentra asociado a las ideas del desarrollo.

Con la noción de ciclo sistémico de acumulación regional, la producción, distribución, intercambio y el consumo, los proyectos de modernización, las actividades empresariales y las reglas de juego, etc., ocurridos en la configuración de esta región económica en el período 1870-1974, quedan integrados a los procesos estructurales de conformación de la economía mundo de los siglos XIX y XX, pero sin perder su especificidad. Lo regional como algo específico posibilita abordar lo económico por sectores, actividades y empresarios, pero también compele a construir visiones de conjunto. Asimismo, permite romper con la perspectiva analítica estadocentrista dominante en la historiografía económica colombiana, e indagar por otras opciones interpretativas que pasan principalmente por la comparación.

Una economía de archipiélago regional

En su trabajo, Nieto Arteta no desarrolla el proceso de conformación de los archipiélagos regionales. En el libro *Economía y cultura en la historia de Colombia* ofrece

algunas pistas, muchas de las cuales ya han sido revaluadas por la historiografía colombiana. En términos generales, y en lo que corresponde al valle geográfico del río Cauca, la configuración pasa por la imbricación de elementos geográficos, por las particularidades sociales de los grupos o comunidades indígenas prehispánicas, por las características de la conquista y poblamiento español en los siglos XV y XVI, y por las particularidades de la estructura económica derivada de estos procesos. Asimismo, en la centuria decimonónica, la inestabilidad política y los bajos niveles de inserción de la economía del Gran Cauca al mercado mundial, frenaron los intercambio inter e intrarregionales, alargando la crisis económica en la segunda mitad del siglo XVIII. La reactivación comenzó con los procesos de frontera y de colonización ocurridos en la segunda mitad de dicha centuria, especialmente después de 1870.

Durante los siglos XVI- XVIII, la estructura económica de la Gobernación de Popayán fue de carácter minero y agrícola. En este período sobresalen dos ciclos productivos. En el primero, comprendido entre 1520-1620, los yacimientos auríferos estuvieron localizados en las jurisdicciones de las ciudades de Cartago —Supía y Quebralomo—, Almaguer y Caloto. La catástrofe demográfica indígena y las tecnologías para la explotación de las minas fueron los factores que determinaron la primera crisis minera. El segundo ciclo del oro ocurrió entre 1680 y 1820; las minas estuvieron ubicadas en la costa Pacífica, fueron explotadas con mano de obra esclava y recibieron los avituallamientos de las haciendas ubicadas en jurisdicción de las ciudades de Caloto, Cali, Buga y Cartago, configurándose circuitos comerciales entre las unidades productivas ubicadas en el valle geográfico del río Cauca y la costa Pacífica. Estas características posibilitaron la configuración de un agente económico que, simultáneamente, desempeñaba el rol de terrateniente, minero y comerciante. La crisis de la economía minera empieza a percibirse en la segunda mitad del siglo XVIII, especialmente durante las décadas finales de la centuria (Colmenares, 1983: 37-115, y Colmenares, 2007: 44-49).

La crisis de la economía minera y agrícola empezó a percibirse en las décadas finales del siglo XVIII, con la disminución en el número y en el precio de los esclavos vendidos en la ciudad de Popayán. Las necesidades de mano de obra en las haciendas fueron suplidas con la vinculación de libres de todos

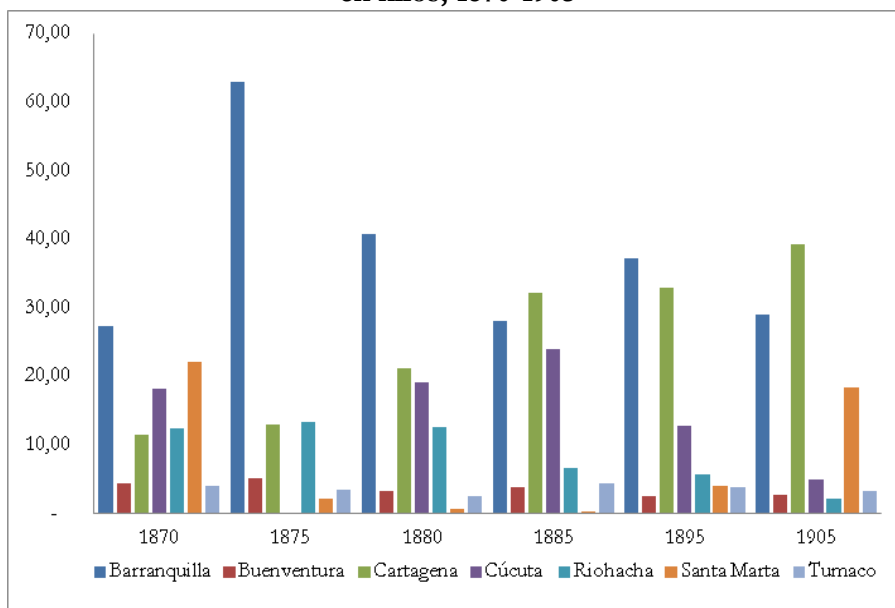
los colores (mestizos), mediante otras formas pre capitalistas de sujeción de la mano de obra. De igual forma, se presentó la caída de la productividad de las minas y las limitaciones tecnológicas para superar este inconveniente. Con el agotamiento de los yacimientos auríferos y el cuello de botella de la tecnología para generar procesos de innovación, muchos mineros empezaron hacia 1780 a trasladar y vender sus cuadrillas de esclavos (Colmenares, 1986: 150, 151).

En las primeras décadas del siglo XIX, las guerras de independencia intensificaron la crisis económica de la Gobernación de Popayán, especialmente la de las ciudades ubicadas en el valle geográfico del río Cauca. Los circuitos comerciales entre las haciendas y las minas, motor de la economía durante el segundo ciclo del oro, se interrumpen definitivamente; las haciendas pierden su dinamismo económico, pero conservan su posición de institución de regulación social. Posteriormente, las guerras civiles, las reformas impulsadas por el Estado tanto central como federal, y la imperiosa necesidad de ajustar la economía a un orden capitalista asociado a un modelo agro exportador, acentúan las dificultades que se venían presentando desde finales del siglo XVIII. José Antonio Ocampo define la centuria decimonónica en términos de una lenta y penosa transición al capitalismo, pues la economía colombiana no encontró un producto que la ligara de forma estable y permanente al mercado mundial. Las exportaciones de tabaco, quina y añil no sobrepasaron la fase de bonanzas. Para hacer frente a esta problemática, los empresarios colombianos desarrollaron formas de producción-especulación (Ocampo, 1984: 21-77).

En el gran Cauca, los empresarios, además de buscar insertarse a los mercados internacionales, invirtieron en la economía regional. Para poder desempeñarse con éxito en estos dos frentes de actividades, implementaron una estrategia centrada en tres aspectos. El primero de ellos fue el aprendizaje acelerado de prácticas empresariales de nuevo orden, con el propósito de buscar una vinculación efectiva con el mercado mundial mediante la exportación de materia primas y la importación de mercancías; los núcleos de intercambio fueron las Antillas, Inglaterra y diversos países de Europa. El segundo, la vinculación del campesinado a las haciendas en calidad de arrendatarios, aparceros o, en su defecto, bajo el sistema de compañías. Con este tipo de sujeción de la mano de obra, el hacendado rebajaba los costos de producción. En contraprestación, recibía tabaco, cacao

y añil, materias primas que podía comercializar en el mercado mundial o en los mercados regionales e interregionales. En algunos casos, los propios hacendados asumieron directamente la explotación de sus unidades productivas sin ningún tipo de intermediación. El tercer aspecto, finalmente, recayó en la venta de la tierra, donde los beneficiados fueron extranjeros que pudieron ejercer en calidad de inversionistas rurales. Los terrenos baldíos fueron usados por los gobiernos para atraer inversionistas, quienes los recibían como pago de la construcción de caminos, puentes y ferrocarriles. La ausencia de vías de comunicación, la inestabilidad política asociada a las continuas guerras civiles y a la confiscación o la destrucción de las unidades productivas, los fenómenos climáticos, los bajos niveles de inserción en el mercado mundial y de intercambio con otras regiones del país y la sujeción de la mano de obra bajo formas pre capitalistas de producción, son algunos de los factores que impidieron el crecimiento económico del Gran Cauca en la segunda mitad del siglo XIX (Valencia, 1993: 93-245).

Gráfico no. 1. Participación de las exportaciones colombianas en kilos, 1870-1905

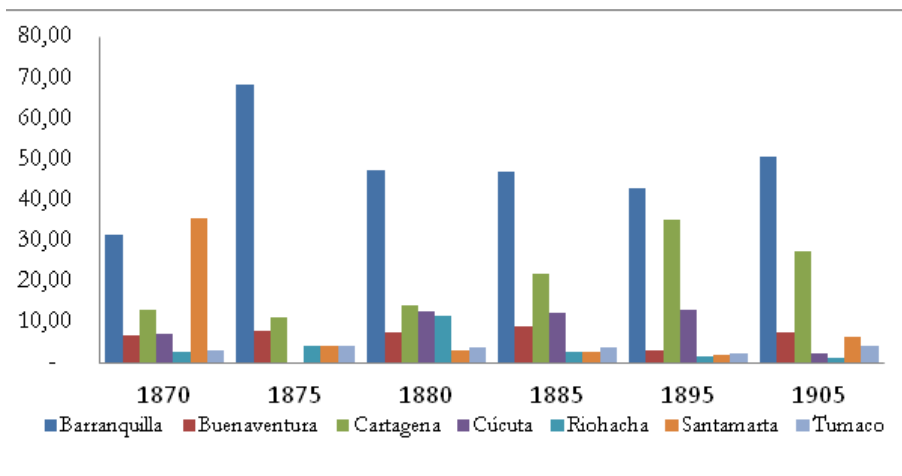


Fuente: República de Colombia-Ministerio de Hacienda y Tesoro, Dirección General de Estadística, *Estadística de la República de Colombia, 1905*, p. 142. Los cálculos son del autor

El carácter de archipiélago regional de la economía del Gran Cauca, con su estructura económica cerrada, sin relaciones de intercambio permanente, se percibe en la participación de las exportaciones e importaciones del país en el período 1870-1905. Durante estos 35 años, las aduanas ubicadas en los puertos sobre el Caribe colombiano concentraron más del 80% del total de comercio de exportación e importación, mientras las situadas sobre el Pacífico, únicamente alcanzaron el 6,90% y 10,28% respectivamente. El porcentaje de Ipiales, en la frontera terrestre con la República del Ecuador, fue menos del 0,50%, cifra nada significativa. Cúcuta, ubicada en el oriente de Colombia y ciudad limítrofe con la República de Venezuela, superó tanto en exportaciones como en importaciones las aduanas de Tumaco y Buenaventura.

Barranquilla y Cartagena, y en menor medida Santa Marta, concentraron la mayor participación de exportaciones colombianas en el período 1870-1905 (véase gráfico 1). Estas cifras no pueden asociarse a la existencia de una economía regional consolidada, pues la estructura económica del Caribe colombiano también está articulada por archipiélagos regionales (Posada, 1998). La diferencia radica, más bien, en la importancia decimonónica del río Magdalena, y en el hecho de que estos puertos fueron, en el siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, las puertas de entrada y salida del comercio de importación y exportación colombiano, lo que les permitió beneficiarse del desenvolvimiento económico del interior del país. Buenaventura era el único fondeadero para los intercambios con la economía internacional de los archipiélagos regionales del valle geográfico del río Cauca y de la zona de influencia de Popayán. El puerto de Tumaco cumplía el mismo rol con los archipiélagos ubicados en la zona andina y articulados en torno a las ciudades de Pasto e Ipiales. Sin embargo, y siguiendo a Claudia Leal, su trascendencia debemos relacionarla con las exportaciones de tagua en las décadas finales del siglo XIX (Leal, 2005: 39-65).

Gráfico no. 2. Participación de las importaciones colombianas en kilos, 1870-1905



Fuente: República de Colombia-Ministerio de Hacienda y Tesoro, Dirección General de Estadística, *Estadística de la República de Colombia, 1905*, p.142. Los cálculos son del autor

La participación de la aduana de Buenaventura en el total del comercio de exportación colombiano entre 1870 y 1905, fue de un 3,37%. En este mismo período, Tumaco alcanzó el 3,57%. La diferencia no es significativa. Buenaventura únicamente superó las aduanas de Arauca, Ipiales y Orocué —todas ellas con menos del 1%—. Sus exportaciones oscilaron entre el 5,08% en 1875 y el 2,50% en 1895, pero se percibe una tendencia decreciente a partir del año que alcanzó el porcentaje más alto (véase gráfico 1). Observaciones similares podemos efectuar para el valor de estas actividades: Barranquilla —59,55%— y Cartagena —14,93%— presentan las tasas más altas, Cúcuta —9,52%— desplaza a Santa Marta —6,63%—; después siguen Buenaventura —5,30%—, Riohacha —1,83%— y Tumaco —1,64%—; en este caso, la diferencia entre las aduanas sobre el Pacífico colombiano se hace más significativa. El resto de aduanas presenta porcentajes inferiores al 1%.³

³ Análisis realizado con base en la información que reposa en el anuario: República de Colombia-Ministerio de Hacienda y Tesoro, Dirección General de Estadística, *Estadística de la República de Colombia, 1905*, p. 142.

Las cifras del gráfico 2, referentes a la participación de importaciones colombianas por las aduanas más importantes en el período 1870-1905, son similares a las de las exportaciones. Las aduanas sobre el Caribe colombiano presentan las participaciones más altas; las del Pacífico están ubicadas en un lugar secundario. Estudiadas individualmente, encontramos algunas diferencias que no modifican la interpretación que hemos desarrollado. Con excepción de 1880, las tasas de importación de Buenaventura son mayores que las de exportación, oscilando entre el 8,86% y el 2,88%. Estos guarismos son inferiores a los de Cúcuta, pero en la mayoría de los años estudiados son superiores a los de Riohacha y Santa Marta; estas dos aduanas únicamente tienen porcentajes superiores en 1880 y 1870, respectivamente. Asimismo, se incrementan las diferencias con Tumaco. La más baja y menos significativa es en 1895 —0,59%—, la más alta es en 1885 —4,94%—, en 1870 y 1875 es de un 3,50% y en 1880 del 3,78%.

Si estudiamos separadamente el valor de las importaciones entre 1870 y 1905, la diferencia de Barranquilla —59,28%— con el resto de aduanas es muy significativa. Cartagena, por ejemplo, solamente alcanzó el 21,58%, mientras Buenaventura, que ocupa el tercer lugar, el 8,38%. Estas cifras oscilan entre quinquenios y decenios. En algunos casos, por ejemplo el de Santa Marta, la caída es más que significativa: de un poco más del 68% en 1870, se desplomó al 0,47% en 1895. En otras situaciones los cambios no son tan abruptos: nos referimos a Tumaco, Cúcuta, Riohacha. En todas estas situaciones se necesita de investigaciones pormenorizadas de las mercancías que entran al país, para poder tener una visión de conjunto y ampliar la interpretación de estas cifras.

Las tasas de participación referentes a las exportaciones e importaciones por la aduana de Buenaventura pueden ser leídas de muchas maneras. Pueden ser matizadas, pero de cara al modelo agro exportador o de una economía primaria exportadora muestran que los archipiélagos regionales ubicados en el valle geográfico del río Cauca, en la costa Pacífica y en la zona de influencia de Popayán, no poseían una producción agropecuaria, silvícola, pesquera y minera que vinculara efectivamente estos territorios con el mercado mundial. Esto impidió el flujo de capitales necesarios para materializar los proyectos de modernización de la estructura productiva, la apertura y construcción de

vías de comunicación y obras de infraestructura, reforzó las representaciones negativas derivadas de las relaciones de raza, clase y género, e impidió la estabilidad del orden político.

De igual forma, si bien las cifras de importaciones por la aduana de Buenaventura están en tercer lugar sobre el total nacional, la diferencia con las mercancías que entran por los puertos del Caribe colombiano es muy significativa. Además, conocemos muy poco respecto a los circuitos comerciales al interior de los archipiélagos regionales del valle geográfico del río Cauca, de la costa pacífica y de la zona de influencia de Popayán. No obstante tales vacíos historiográficos, es posible afirmar que estos intercambios hacen parte de un ciclo sistémico de acumulación regional, asociada al modelo agro exportador o a una economía primario exportadora. Dicho ciclo empezó a configurarse hacia 1870, y en él tuvieron un rol protagónico los procesos de frontera y colonización ocurridos en el sur de Antioquia y el norte del Gran Cauca.

La configuración de una región económica

Las posibilidades de salir de la estructura económica de un archipiélago regional dependían, durante el modelo agro exportador, de ganarse la lotería de los bienes primarios, esto es, que un producto agropecuario, silvícola, minero o pesquero alcanzara una demanda alta en el mercado mundial y, a partir de ella, se generaran los procesos de acumulación necesarios para su modernización. En el corto y mediano plazo esto parecía que no fuera a suceder en el valle geográfico del río Cauca, en el área de influencia de Popayán y en la costa Pacífica. No obstante, la llegada, desde más o menos mediados del siglo XIX, a las zonas baldías de norte del Gran Cauca —actuales territorios de los departamentos de Quindío, Risaralda, parte de Caldas— de colonizadores y actores de frontera provenientes de distintas regiones del país, las políticas de colonización estatal de la administración caucana y las iniciativas de los empresarios territoriales, generarían una serie de intercambios que, en el mediano plazo y con la consolidación del café como principal producto de exportación de Colombia, posibilitarían la ruptura del carácter cerrado y el aislamiento de estos territorios, configurándose una región económica (Londoño, 2003).

Las causas de los desplazamientos hacia el norte del Gran Cauca son diversas. Una de ellas es la presión demográfica, los conflictos sociales y las

guerras civiles en áreas de antiguo poblamiento, procesos que presionaron la migración de santandereanos, antioqueños, cundinamarqueses, boyacenses, tolimeses, caucanos y habitantes del sur del país, de la jurisdicción del actual territorio del Nariño. Otras razones son la existencia de terrenos baldíos, las políticas de colonización estatal y privada, la invención y difusión de leyendas alusivas a la existencia de lugares míticos con grandes tesoros, los sepulcros indígenas y las actividades de g.uaquería, especialmente en la hoya del Quindío. También debemos incluir la consolidación del café en calidad de producto que liga a Colombia con el mercado mundial. Finalmente, tenemos la imbricación de todos estos factores, mixtura que actúa como un imaginario de frontera y posibilita la construcción de una imagen en la que se combinan elementos de la realidad, mitos, leyendas, quimeras epopeyas, ficciones, etc. Se trata de una representación en la que dicha zona es delineada en calidad de tierra de promisión y de oportunidades, por tanto de opciones de vidas iguales, similares o totalmente disímiles a las condiciones anteriores; un lugar donde es posible levantar familia y hacer fortuna, refugiarse, alejarse de la justicia, de los enemigos particulares y de los ejércitos en contienda (Londoño, 2003).

En el proceso de apertura e incorporación de los nuevos territorios, los colonizadores demandaron carne cecina, cacao, tabaco, ganado vacuno, caballo, mular y de cerda, etc. Las haciendas y los campesinos ubicados en el valle geográfico del río Cauca aportaron estos productos a los nuevos pobladores, iniciándose un intercambio fluido con las zonas de frontera y de colonización. En sus inicios, la comercialización se dificultó por la ausencia de un sistema moderno de transportes y de vías de comunicación que desplazaran la arriería, las canoas y balsas por el río Cauca. Con el cultivo y comercialización del café, la fundación de nuevas poblaciones, la intensificación del proceso de ocupación e incorporación de los nuevos territorios, con la navegación a vapor por el río Cauca y Ferrocarril del Pacífico, con la apertura de caminos y carreteras y con construcción del muelle de Buenaventura, los diversos espacios productivos fueron conectados, incrementándose y diversificándose la magnitud de los intercambios.

La conexión entre los diversos espacios productivos y el incremento de los intercambios permitió superar la crisis económica y romper los archipiélagos regionales. En su lugar, se configuró una región económica. No es fácil

determinar la coyuntura que determinó el despegue de la economía regional, pues la diversidad de actividades económicas exige identificar varias coyunturas de cambio para los diferentes sectores productivos. Los trabajos arriba reseñados arrojan pistas parciales para el desarrollo de este ejercicio intelectual, pero se necesitan estudios más exhaustivos y la construcción de series con el propósito de superar las miradas cualitativas planteadas hasta la fecha.

El incremento de los intercambios entre las zonas de colonización y frontera y las unidades productivas del valle geográfico del río Cauca, no genera *ipso facto* grandes incrementos económicos. Sabemos que el comercio se dinamiza y se configura la primera fase del proceso de industrialización, que debemos relacionar con manufacturas tradicionales. Estos cambios son lentos. Hacia 1915, por ejemplo, la mayoría de las fábricas del departamento del Valle utilizaban en sus actividades de producción la energía humana y animal. La diferencia con el uso de otras fuentes como la electricidad, el vapor y el agua es muy representativa. Cali es una provincia con unidades productivas que explotan todas las posibilidades energéticas. Además de ser la única que cuenta con motores eléctricos. Comparadas con la capital del departamento, las cifras de participación de la utilización de los motores a vapor en Buga y Tuluá no son significativas; en Palmira son un poco más relevantes. Estos tres casos, además, no denotan su aplicación sistemática en los procesos productivos. La participación relativa al aprovechamiento de la energía hidráulica es ligeramente superior a la del vapor. Aquí, ni Cali ni Tuluá presentan magnitudes sobresalientes, mientras los números de Palmira y Buga son ligeramente superiores. En conjunto, tenemos una utilización muy localizada de este tipo de recurso. Véase la tabla 1.

Tabla no. 1. Participación de fábricas y motores por Provincia en el departamento del Valle, 1915

Provincias	Número de fábricas y motores que funcionan					Total
	Eléctrico	Vapor	Hidráulico	Animal	Humana	
Cali	1,94	1,94	0,83	1,11	11,11	16,94
Buenaventura	-	-	-	-	0,56	0,56
Palmira	-	0,83	1,39	9,17	4,17	15,56
Buga	-	0,28	1,11	7,22	2,22	10,83
Tuluá	-	0,28	0,83	7,78	3,89	12,78
Roldanillo	-	-	-	-	8,33	8,33
Cartago	-	-	-	2,78	32,22	35,00
Total	1,94	3,33	4,17	28,06	62,50	100

Fuente: *Annuario Estadístico del departamento del Valle*, 1915-1916. Los cálculos son del autor

La primacía de la energía animal y humana, junto con los bajos porcentajes de la electricidad, el vapor y el agua en las unidades productivas del departamento del Valle hacia 1915, es el mejor ejemplo de un proceso de industrialización muy incipiente, con manufacturas tradicionales integradas por fábricas y talleres artesanales dedicados a la transformación de productos agropecuarios, a la fabricación de materiales de construcción, a la elaboración de implementos de trabajo en las haciendas, a la confección de ropa y calzado, y a la producción de alcohol, cerveza, gaseosas, ron y azúcar. En su gran mayoría la productividad era baja y las exigencias tecnológicas exiguas y sin altos niveles de innovación o, mejor, limitada a innovar por imitación (Vásquez, 1992 y 1996).

Los motores eléctricos de la provincia de Cali pertenecían a fábricas de cigarrillos, cigarras, tenerías y trilladoras de café. En la capital del departamento del Valle el vapor era utilizado por unidades productivas dedicadas a la elaboración de ropa interior masculina, fósforos, hielo y jabón para lavar. En las provincias de Palmira, Buga y Tuluá dicho recurso se concentró en la producción de alcohol, aguardiente, ron y en la molienda de la caña para la fabricación de azúcar y panela. En Cali, la energía hidráulica fue usada por trilladoras de café y para la obtención de harina de trigo. En las provincias de Palmira, Buga y Tuluá dicho recurso únicamente fue aprovechado para la molienda de la caña y por los fabricantes de alcohol, aguardiente y ron. Con excepción de una industria dedicada a producir

chocolate en Cali, en el resto de este ente territorial los equinos y mulares se explotaban en la molienda de la caña. Véase tabla 2.

Tabla no. 2. Participación de fábricas y productos en el departamento del Valle, 1915.

Provincia	Fábricas	Número de fábricas y motores que funcionan					Total fábricas
		Eléctrico	Vapor	Hidráulico	Animal	Humana	
Cali	Bujías	-	-	-	-	0,56	0,56
	Baldosines para pisos	-	-	-	-	0,56	0,56
	Bebidas gaseosas	-	-	-	-	0,83	0,83
	Chocolates	-	-	-	0,28	-	0,28
	Cigarrillos	0,83	-	-	-	0,28	1,11
	Cigarros	0,28	-	-	-	3,06	3,33
	Cervezas	-	-	-	-	0,83	0,83
	Ropa interior - Hombre	-	0,28	-	-	-	0,28
	Fósforos -Cerillas	-	0,28	-	-	-	0,28
	Harina de maíz	-	-	-	-	0,28	0,28
	Harina de trigo	-	-	0,28	-	-	0,28
	Harina de plátano	-	-	-	-	0,28	0,28
	Hielo	-	0,56	-	-	-	0,56
	Jabón para lavar	-	0,56	-	-	0,28	0,83
	Chircales, adobes y teja	-	-	-	-	2,78	2,78
	Tenerías	0,56	-	-	-	-	0,56
	Trilladoras de café	0,28	0,28	0,56	-	-	1,11
	Trilladoras molinos café	-	-	-	-	0,83	0,83
	Pasta de harina sopas	-	-	-	-	0,56	0,56
	Panela molino de caña	-	-	-	0,83	-	0,83
B/ventura	Bebidas gaseosas	-	-	-	-	0,28	0,28
	Velas	-	-	-	-	0,28	0,28

Palmira	Azúcar (molino de caña)	-	0,28	-	0,83	-	1,11
	Cervezas	-	-	-	-	0,56	0,56
	Cigarrillos	-	-	-	-	0,83	0,83
	Cigarros	-	-	-	-	1,67	1,67
	Chircales	-	-	-	-	1,11	1,11
	Licores (aguardiente, alcohol, ron).	-	0,28	-	-	-	0,28
	Panela molino de caña	-	0,28	1,39	8,33	-	10,00
Buga	Cervezas	-	-	-	-	0,28	0,28
	Cigarrillos	-	-	-	-	0,28	0,28
	Cigarros	-	-	-	-	0,83	0,83
	Chircales	-	-	-	-	0,56	0,56
	Licores (resecado, ron, alcohol, etc.)	-	0,28	-	-	0,28	0,56
	Panelas molinos de caña	-	-	1,11	7,22	-	8,33
Tuluá	Bebidas gaseosas	-	-	-	-	0,28	0,28
	Cervezas inferiores	-	-	-	-	0,56	0,56
	Cigarrillos inferiores	-	-	-	-	0,28	0,28
	Cigarros	-	-	-	-	2,22	2,22
	Chircales	-	-	-	-	0,56	0,56
	Licores (aguardiente, alcohol)	-	0,28	-	-	-	0,28
	Panelas, azúcar (molinos de caña)	-	-	0,83	7,78	-	8,61
Roldanillo	Cigarros	-	-	-	-	0,83	0,83
	Chircales	-	-	-	-	0,56	0,56
	Panelas molino de caña	-	-	-	-	5,56	5,56
	Sombreros de paja, esteras, etc.	-	-	-	-	1,39	1,39

Cartago	Cervezas inferiores	-	-	-	-	0,28	0,28
	Alfombras de lana para montura	-	-	-	-	0,56	0,56
	Cigarrillos inferiores	-	-	-	-	0,28	0,28
	Cigarros comunes	-	-	-	-	8,33	8,33
	Chircales	-	-	-	-	0,56	0,56
	Panela molino de caña	-	-	-	2,78	-	2,78
	Lazos, guambías, alpargatas de fique	-	-	-	-	5,56	5,56
	Loza de barro fina	-	-	-	-	16,67	16,67
Total	1,94	3,33	4,17	28,06	62,50	100	

Fuente: *Anuario Estadístico del departamento del Valle*, 1915-1916. Los cálculos son del autor

Si miramos en conjunto el tipo de energía utilizado en las diversas provincias que integraban el departamento del Valle, en Cali es la única en la que hay “diversificación” en cuanto al uso de la electricidad, el vapor, el agua y los animales. En Palmira, Buga, Tuluá y Cartago, los recursos energéticos asociados con el vapor, la hidráulica y los animales son empleados únicamente en la molienda de la caña para la fabricación de azúcar y panela y en la elaboración de alcohol, aguardiente y ron. En estos casos, la mayoría de las unidades productivas estaban ubicadas en las zonas rurales; algunas eran haciendas que con el paso de los años harían el tránsito a ingenios, otras eran trapiches. En las zonas urbanas quedaban las manufacturas y los talleres artesanales explotados con energía humana. En esta última observación también debemos incluir la producción de gaseosas y de velas en Buenaventura.

Cotejadas las cifras de Cali de 1915 con las publicadas en el *Boletín de estadística municipal* de 1925, los cambios son mínimos. A mediados de la década de los años veinte, en la capital del departamento del Valle prevalecen las manufacturas tradicionales y los talleres artesanales, en los que sobresale al alto número de mujeres y niños vinculados como mano de obra. Los 77 establecimientos contabilizados están divididos en las siguientes actividades: 9 tipografías, 7 trilladoras de café, 6 ebanisterías,

5 fábricas de café e igual número de sastrerías, 4 unidades productivas dedicadas a la fabricación de materiales de construcción, 3 a la elaboración de cerveza, otras 3 a la de gaseosas, 3 más a cigarrillos, 3 a la zapatería y 3 al chocolate, 2 a los textiles y 2 a la fundición, mientras 22 figuran en la categoría de otros. El nivel tecnológico y la productividad de estos establecimientos eran muy bajos, sin percibirse cambios respecto a estas variables en la información analizada para 1915 (Ocampo, 1984: 378).

Conocemos muy poco de los intercambios en Manizales, Armenia y Pereira. En estos centros urbanos las actividades de arriería y el comercio se articularon en torno a las actividades económicas derivadas de los procesos de frontera y de colonización en las décadas finales del siglo XIX. Dichas actividades recibieron un renovado impulso en las primeras décadas del siglo XX, con la consolidación del café como principal producto de exportación de Colombia. En estas ciudades también se configuraron incipientes procesos de industrialización asociados, como en Cali, a manufacturas tradicionales (Valencia y Agudelo, 2008: 166-173, y Arango, 1977: 192-232).

Viajeros nacionales y extranjeros, así como observadores particulares, dejaron un cuadro de la estructura productiva del valle geográfico del río Cauca en el que sobresalen dos tipos de representaciones sociales, que no son antagónicas sino complementarias. La primera imagen es de carácter negativo, y alude a las haciendas explotadas con prácticas tradicionales heredadas del siglo XIX e inclusive del período colonial. La segunda es positiva, y da cuenta de los proyectos de modernización, de las formas de producción agropecuarias, de la adecuación de las unidades productivas a los retos de la agricultura y ganadería modernos, asociados a los cambios de pasturas, a la importación de sementales vacunos, asnales, caballares y porcinos; a los emprendimientos con nuevos cultivos y a la importación de semillas y especies mejoradas (Londoño, 2011a: 394-448). Al margen de este conjunto de imágenes, durante la primera mitad del siglo XX las haciendas vallecaucanas eran diversificadas, combinaban la agricultura con la ganadería, cultivaban caña de azúcar, café, arroz, plátano, maíz, producían azúcar, panela y miel. Paralelamente, criaban y engordaban ganado, producían leche y tenían yegüerizos para la cría de equinos y mulares (Barona, 1992: 211, 212). Entreverados con estos predios encontramos las parcelas campesinas, que derivaban su subsistencia del pan coger, la pesca, la caza, la cría de cerdos y el cultivo del cacao.

En la modernización de las haciendas ubicadas en el valle geográfico del río Cauca se imbrican iniciativas tanto privadas como públicas. Las primeras son lideradas por hacendados que empiezan a cambiar los “métodos tradicionales” por “métodos modernos”. Las transformaciones en este campo se perciben con el cambio de las pasturas nativas por especies que ofrecen o “garantizan” mejores rendimientos en la producción de leche y en la ceba del ganado vacuno. De igual forma, se ensancha el área de los cultivos, especialmente los de cacao, la caña de azúcar y el arroz; este último, en la jurisdicción de los municipios de Buga y Guacarí. Las segundas, por su parte, están relacionadas con varias ordenanzas expedidas por la Asamblea departamental, con la creación de la Secretaría de Industrias del departamento del Valle, en 1926, con la creación de las Granjas experimentales, y con la contratación y visita de la Misión Agrícola de Puerto Rico, también conocida como Misión Chardon. En todas estas iniciativas y en los proyectos de ellas derivados se imponen o materializan los postulados de la primera y segunda revolución agrícola, orientados hacia una producción agropecuaria de corte comercial (Londoño, 2011a: 394-398).

En los territorios integrados por los procesos de colonización y frontera, la estructura productiva de las zonas rurales estaba integrada mayoritariamente por pequeñas y medianas propiedades, fincas articuladas en torno a una economía de pan coger que descansaba sobre la mano de obra familiar. Acá se combinaba el cultivo de frijol, maíz, plátano, etc., la ganadería, la cría y el engorde de cerdos, y la avicultura entre otras actividades. El café fue un producto más que permitió algunos recursos económicos en las épocas de cosecha. En la costa Pacífica, las comunidades negras vivieron de la explotación silvícola, la minería, la caza y la pesca sin muchos intercambios comerciales con el interior. No tenemos información sobre Popayán y su área de influencia, pero es posible señalar que allí, como en la mayoría de ciudades capitales de los departamentos colombianos, se presentó una actividad comercial y algunos intentos de industrialización asociados a manufacturas tradicionales.

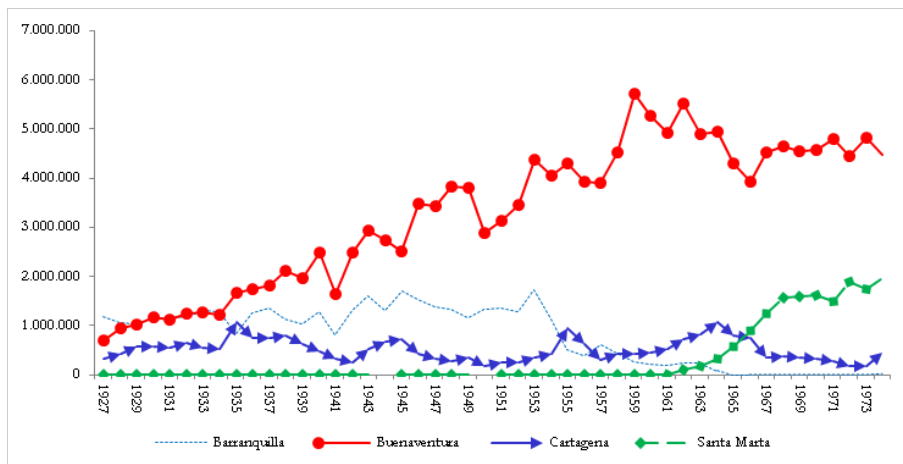
La acumulación de capital generada por el café, las coyunturas internacionales —la Gran Depresión en 1929 y la II Guerra Mundial entre 1939 y 1945—, el intervencionismo estatal y las políticas económicas de los gobiernos liberales del período 1930-1946, la consolidación del mercado interno y el desarrollo

de una red de transportes modernos, entre otros aspectos, son algunos de los factores que explican la transición hacia el modelo mixto de sustitución de importaciones (Ocampo y Tovar, 2003: 321-333). Estos cambios abren nuevas fases modernización de la estructura productiva de esta región económica. Con ellos se cierra el ciclo sistémico de acumulación regional asociado al modelo agro exportador, y en su lugar se configura un nuevo ciclo de acumulación liderado por el sector secundario. Estas transformaciones no son simultáneas, sino paulatinas, y son lideradas por actores privados y públicos. No es fácil identificar una coyuntura que marque el despegue o las variaciones en los indicadores de la economía regional. De nuevo, nos enfrentamos a vacíos historiográficos que solamente pueden ser superados con investigaciones sistemáticas sobre estos procesos.

El proceso de modernización más importante en el sector secundario se presentó en el eje Cali –Yumbo. Sus comienzos se remontan a la década de los años cuarenta con la llegada de multinacionales extranjeras y con una serie de emprendimientos liderados por empresarios colombianos (Vásquez, 1992, 1996 y 2001). Manizales, Armenia y Pereira no logran procesos de industrialización como los de la capital del departamento del Valle, pero se consolidan como importantes plazas comerciales en torno a la economía cafetera. Popayán, sin una salida al mar expedita y alejada de las zonas de producción de café, continúa como plaza comercial. Sin mayores desarrollos industriales, presenta continuidad en las manufacturas tradicionales.

El sector primario se modernizó con la revolución verde, iniciativa que hizo parte de las políticas norteamericanas para enfrentar, en el marco de la guerra fría, lo que se denominó como la revolución roja (Ocampo y Tovar, 2003: 350-364 y Kalmanovitz y López, 2006: 143-201, 247-315). En el valle geográfico del río Cauca, este proceso posibilitó el paso de una producción agropecuaria de corte comercial a otra de carácter agro industrial; en la zona cafetera, supuso la introducción de nuevas variedades de café, así como diversas innovaciones en el beneficio y la comercialización del grano. El flujo de intercambios se favoreció con la apertura de la carretera Armenia – Ibagué, vía que agilizó la comunicación con el valle geográfico del río Magdalena y con el centro del país.

Gráfico no. 3. Exportaciones de café por los puertos de Colombia, 1927-1974



Fuente: Federación Nacional de Cafeteros, *Boletín de información estadística* N° 48.
Tomado de Valdivia (1994: 98)

Mientras persistan los vacíos historiográficos reseñados, será difícil identificar las coyunturas de cambio y un período de despegue de la economía regional. Si utilizamos las cifras de exportación e importación por Buenaventura, e incluimos las cifras de las exportaciones cafeteras, podemos aventurar algunos puntos de quiebre que deben ser tomados en calidad de tesis preliminar, susceptible de ser profundizada en futuras investigaciones. En esta dirección, los indicadores de las exportaciones cafeteras entre 1927 y 1935 muestran pocas diferencias entre los puertos de Buenaventura y Barranquilla, concentrando el fondeadero sobre el Caribe colombiano la magnitud más alta. A partir de esta fecha y durante el resto del período de estudio —hasta 1974—, la relación se invierte y la distancia se incrementa. A finales de la década de los años cincuenta y a mediados del decenio de los sesenta, Cartagena y Santa Marta superan a Barranquilla, sin afectar las cifras del puerto de Buenaventura (véase gráfico 3).

El gráfico 3 muestra una tendencia creciente en las exportaciones de café realizadas por el puerto de Buenaventura, con algunas coyunturas o caídas en el volumen de sacos del grano, especialmente en el período 1962-1967, año

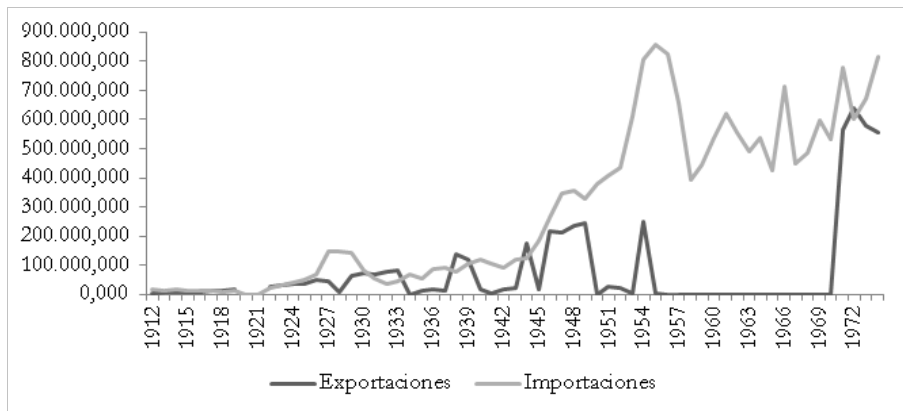
en que se recupera pero sin alcanzar el ritmo anterior. Dichas coyunturas son fruto del comportamiento del mercado mundial cafetero. Las diferencias más significativas ocurren durante el ciclo de acumulación regional ligado al modelo mixto de sustitución de importaciones. La ausencia de cifras para la mayor parte del modelo agro exportador y su ciclo de acumulación no puede restarle importancia al aporte a la configuración de esta región económica durante este período. Si revisamos nuevamente las tablas 1 y 2, Buenaventura participaba con menos del 10% sobre el total de las exportaciones e importaciones colombianas ocurridas entre 1870 y 1905. La navegación a vapor por el río Cauca, la llegada a Cali del Ferrocarril del Pacífico y su prolongación hacia las zonas de producción cafetera fueron centrales en este cambio.

Las cifras de las exportaciones colombianas por el puerto y la aduana de Buenaventura en el período 1912-1948, siguieron siendo inferiores al 10% sobre el total nacional anual, magnitud que no es muy diferente a la del período 1870-1905, pero sí ligeramente superior a estos guarismos. Para 1935 —este es el punto que queremos resaltar—, Buenaventura superó a Barranquilla, fondeadero que venía con una fuerte tendencia decreciente, y en 1940 lo hizo con Santa Marta. La aduana de Cartagena fue la única que lo aventajó ampliamente —desde mediados de los años veinte— en el total de productos exportados. No conocemos cuál es la magnitud de la incidencia de las exportaciones cafeteras en el ascenso de la aduana de Buenaventura; para ello, nuevamente, habría que desarrollar investigaciones referentes a los productos exportados, en lo concerniente tanto al volumen como al valor de los mismos (Londoño, 2011b).

En lo que respecta a la participación del valor de las exportaciones, Barranquilla presentó diferencias significativas con Cartagena, Santa Marta y Buenaventura en la década de los años diez, así como en gran parte del decenio de los veinte. Sin embargo, esta desigualdad disminuyó hacia 1927. De este año en adelante, y hasta 1941, se equiparó. En 1942 la aduana y el puerto sobre el Pacífico colombiano alcanzaron el primer lugar. Conclusiones similares se obtienen con el análisis del volumen y la cuantía de los productos importados. 1942 es el punto de inflexión. No obstante, en algunos casos es equiparado y sobrepasado de nuevo por Barranquilla, pero la tendencia, a partir de este momento, es la consolidación de Buenaventura en calidad de primer puerto importador de Colombia (Londoño, 2011b).

El punto de quiebre de la aduana y el puerto de Buenaventura sobre los del Caribe, especialmente los de Barranquilla y en menor medida los de Cartagena, se produjo entre 1935 y 1942, años que podemos asociar al período de transición del ciclo sistémico de acumulación regional liderado por el modelo agro exportador, al ciclo guiado por el modelo mixto de sustitución de importaciones. A partir de estas fechas, Buenaventura pasó a desempeñar el rol de puerta principal del comercio de exportación e importación de la economía colombiana, pero con una vocación importadora.

Gráfico no. 4. Exportaciones e importaciones por Buenaventura, 1912-1974 (en miles de toneladas)



Fuente: República de Colombia, *Anuario general de estadística*, 1915-1948. Los cálculos son del autor

El carácter o vocación importadora de la aduana y el puerto de Buenaventura está presente a todo lo largo del período 1912-1974. En los primeros años hay un equilibrio en las tendencias, pero después de 1920 las importaciones, con ligeras coyunturas, sobrepasan las exportaciones. Hacia mediados de la década del cuarenta se imponen definitivamente las importaciones, a pesar del breve repunte exportador a principios del decenio de los años setenta (véase gráfico 4). Estos cambios muestran el progresivo dinamismo de la economía regional. No obstante, muchos de los productos importados y exportados tiene un destino

y un origen distinto a esta región económica. En estos casos, su territorialidad es parte del tránsito que deben recorrer para llegar a su destino, por que deja en ella consumos de distinto orden, tales como alimentación, repuestos, manos de obra, combustible, etc.

Es en este contexto en el que la navegación a vapor por el río Cauca y el Ferrocarril del Pacífico cumplen la función de articular los intercambios entre los diversos productos. Con esta imbricación, ambos proyectos ayudan a integrar la territorialidad de esta región económica, dinamizando la movilización de mercancías y animales y agilizando el tránsito de seres humanos. Con estos medios de transporte se configuró el primer ciclo de acumulación sistémica regional en torno al modelo agro exportador, y se sentaron las bases para las iniciativas de modernización que se desarrollaron en la región durante la primera mitad del siglo XX. Estas circunstancias abrieron, para los grupos de poder regional, la opción de materializar las promesas incumplidas en torno a ideales de civilización y progreso, así como la oportunidad de superar el aislamiento de la región y dejar en el pasado la crisis económica arrastrada a lo largo del siglo XIX.

La navegación a vapor por el río Cauca

El estudio de la navegación a vapor por el alto Cauca es una de las muchas problemáticas dejadas de lado por la historiografía regional referida al Suroccidente colombiano. Todos los trabajos que se ocupan de los procesos ocurridos en el departamento del Valle en la primera mitad del siglo XX resaltan esta actividad como una de las causas de la recuperación económica de Cali y de la región, más no profundizan en su análisis. La excepción es un artículo de Germán Patiño que se desarrolló en tres períodos: : “1. Los inicios comprendidos entre 1883 y 1896, signados por las actividades de Carlos H. Simmonds y el vapor Cauca; 2. El auge, entre 1905 y 1906 con la botadura de los vapores Caldas y Sucre, la inauguración de una pintoresca y singular línea de tranvía de Cali a Juanchito en 1910 y el naufragio del vapor Cabal en 1924; y 3. El declive, desde entonces hasta 1930” (Patiño, 1992: 85). La información estadística nos permite proponer algunos matices a la propuesta de este autor.

Como alternativa a la propuesta de Germán Patiño, planteamos cuatro períodos para el análisis de la navegación a vapor por el alto Cauca. El primero comprende el

quinquenio 1880-1885. Asociado a las dos tentativas de creación de la Compañía de Navegación por el río Cauca, podría denominarse como “los intentos fallidos”. El segundo período se inició en 1885. Si bien no tenemos un año de cierre, podemos relacionarlo con la creación de nuevas empresas. Esta fase, que se extendió hasta 1910-1914, no puede calificarse “de auge” como lo hace Patiño, pues entre 1905 y 1914 muy pocos vapores prestaron servicios entre Cali y La Virginia. Consideramos, en este sentido, que estos años corresponden a las exploraciones pioneras de una nueva actividad empresarial. En 1915 se inicia el tercer período, que se extiende hasta 1926 y sí puede ser comprendido como una etapa de auge. Finalmente, el cuarto período corre de 1926 a principios de la década de los años treinta, y supone una fase de crisis que representó el abandono de esta actividad (Londoño, 2010: 4, 6-8).

La navegación a vapor por el alto Cauca es una empresa decimonónica que solo logra consolidarse en el siglo XX. El Ferrocarril del Pacífico, el trazado y apertura de las carreteras que comunicaban a Cali con Cartago y con Buenaventura, la construcción del muelle de Buenaventura, la crisis mundial de 1929 y las dificultades técnicas para navegar, especialmente en los períodos de verano, le quitaron rentabilidad a la operación y terminaron por agotar sus opciones de explotación en la década de los años treinta de la centuria del veinte (Londoño, 2010: 2). Comparadas estas actividades con las del río Magdalena y otras arterias fluviales, los vapores vallecaucanos ocuparon un lugar secundario e inclusive terciario en las primeras décadas del siglo XX.

Los vapores que surcaron al alto Cauca posibilitaron la integración económica de las zonas de frontera y colonización, con la suela plana del valle geográfico del río Cauca, al tiempo que agilizaron los intercambios entre los centros comerciales e industriales más importantes de la región —Cali, Manizales, Armenia y Pereira— con los mercados locales. Para esta región, representó —junto al Ferrocarril del Pacífico— el primer sistema de transporte moderno, que superó y a la vez pasó a ser complemento de los “antiguos” medios de carga y traslado de pasajeros, entre los que se encuentran la arriería, las balsas y canoas, y el alquiler de equinos y mulares.

En sus inicios, la navegación a vapor por el río Cauca se convirtió en el complemento del Ferrocarril del Pacífico. Los vapores movilizaban mercancías entre Cali y La Virginia; en Puerto Isacc —Yumbo— se efectuaba el trasbordo

a la vía férrea. Una vez el tren llegó a Cali en 1915 y se extendió hacia el sur y el norte del valle geográfico del río Cauca, esta complementariedad empezó a perder importancia, deterioro que llega a su punto culminante en los años treinta cuando los empresarios comprometidos en esta operación orientan sus capitales y emprendimientos hacia otras iniciativas. No obstante su “temprana desaparición”, su función en calidad de primer medio de transporte moderno fue fundamental para la articulación del espacio regional y el ciclo de acumulación sistémica asociado a la agro exportación.

El desarrollo de la navegación a vapor por el alto Cauca se remonta a las últimas décadas del siglo XIX, y estuvo relacionado con los proyectos del liberalismo independiente para superar la falta de vías de comunicación en el Gran Cauca a lo largo del siglo XIX, así como para buscar un mejor desempeño económico, tanto en los intercambios hacia el exterior relacionados con la dinámica de un modelo agro exportador, como hacia el interior de Colombia, y especialmente con la zona de colonización en el norte de la región. Para tales efectos, los gobernantes y líderes caucanos impulsaron la construcción del ferrocarril, promovieron la apertura de vías carretables y el levantamiento de una línea telegráfica, a la vez que apoyaron emprendimientos orientados a explotar la navegación por los ríos más importantes de la región (Hyland, 1983: 93-96). Algunos de estos proyectos estuvieron inspirados en las iniciativas y primeros intentos para la construcción del canal de Panamá.

Los proyectos del liberalismo independiente se materializaron en políticas públicas cuya eficacia no ha sido analizada hasta la fecha. La mayoría de estas iniciativas se consolidaron en el siglo XX, y posibilitaron la configuración y consolidación del departamento del Valle en calidad de región político administrativa. El proyecto de navegación a vapor por el río Cauca empezó a discutirse durante los gobiernos federales. El carácter de río nacional impidió a dichos gobiernos impulsar iniciativas particulares para su explotación. Durante la Regeneración se superó este escollo; el ejecutivo nacional expidió la ley 41 del 21 de julio de 1880, ordenando la exploración científica de dicho río entre el Paso de la Balsa y los rápidos o saltos ubicados en el Quindío. Ese mismo año Julián Trujillo impulsó la creación de la Compañía de Navegación por el Río Cauca, calificada en el periódico *El Ferrocarril* como la primera “empresa seria del Cauca”. Su duración

era de 20 años prorrogables y su capital inicial fue de \$80.000. Entre sus socios fundadores figuraban los empresarios más importantes de la región, representantes de casas comerciales, políticos, empresarios de obras públicas, hacendados y mineros (Valencia, 1993: 130, 131; Valencia, 1996: 147; Patiño, 1992: 90-92).

Como muchas de las iniciativas de este orden, la empresa no prosperó. En 1883 se creó una nueva compañía, conservándose la razón social y su objeto. Los socios fundadores, diferentes a los anteriores, establecieron una duración de diez años, y un valor por acción de \$1.000. Era un emprendimiento loable, pero los accionistas no contaban con un barco a vapor para iniciar operaciones. Con la creación en Buga, en 1885, de la Sociedad de Navegación por el Río Cauca, se inició el segundo período de la navegación por el alto Cauca. El acontecimiento de ruptura es la puesta en marcha, en 1888, del vapor Caldas, el cual naufraga ese mismo año. Posteriormente, en 1887, se crea la sociedad Simonds, Chávez y Cía, que explota desde el año siguiente el vapor Cauca (Valencia, 1993: 132-134; Patiño, 1992: 92-104).

No hay mayor información respecto al desarrollo de la navegación a vapor por el río Cauca en la última década del siglo XIX. Las guerras civiles dificultaron las iniciativas de los empresarios comprometidos con esta actividad. Asimismo, conocemos poco de los desarrollos de la navegación en el período 1905-1915, del cual solo quedan referencias de viajeros nacionales y extranjeros que los utilizaron en las primeras décadas del siglo XX. Los testimonios de estos actores reflejan un servicio de mala calidad, pero no ofrecen mayores datos de la carga o el número de pasajeros que permitan valorar su incidencia en el desenvolvimiento económico de la región que se estaba configurando (Londoño, 2010: 5, 6 y Londoño, 2011a: 357-376).

Entre 1905 y 1914 fueron muy pocos los vapores que prestaron servicios en el alto Cauca. Después de 1915 hay un incremento permanente, iniciándose una etapa de auge donde se pasó de tres a cinco barcos. En 1918 la cifra se elevó a seis, en 1920 a siete, en 1921 a doce y en 1923 a catorce. Algo similar aconteció con las empresas que explotaron los vapores por esta arteria fluvial: de dos o tres compañías antes de 1915, pasamos a cinco en 1923. Estas empresas no son las mismas, algunas desaparecen, hay nuevos emprendimientos, otras adquieren los barcos de sus competidores. De igual forma, las naves son construidas o armadas en tres puertos: Simmonds, Isaacs y Mallarino. El total de toneladas pasa de 747 en 1921 a 1051 en 1923 (Londoño, 2010: 6, 7). Véase tabla 3.

Tabla no. 3. Vapores y empresas de navegación por el río Cauca, 1921- 1923

1921						
Vapor		Propietario		Fecha Primer Viaje		Capacidad en Toneladas
Sucre		Compañía de Navegación por el Río Cauca		Diciembre 27 de 1905		59
Cabal		Compañía de Navegación por el Río Cauca		Abril 3 de 1912		59
Rizaralda*		Compañía Fluvial de Transportes		Junio 19 de 1913		31
Santander		Compañía Fluvial de Transportes		Julio 28 de 1915		45
Ricaurte		Compañía de Navegación por el Río Cauca		Agosto 22 de 1915		59
Cali		Compañía Fluvial de Transportes		Enero 20 de 1918		56
Libertador		Galindo Díaz & Cajiao		Enero 12 de 1920		50
Manizales		Compañía Fluvial de Transportes		Enero 2 de 1921		70
Ceylán		Pinzón & Compañía		Enero 10 de 1921		70
Danubio		Pinzón & Compañía		Abril 9 de 1921		70
Palmira		Compañía Fluvial de Transportes		Mayo 9 de 1921		98
Isabel		Galindo Díaz & Cajiao		Junio 18 de 1921		80
<i>Total vapores</i>	12	<i>Total empresas</i>	5		<i>Total toneladas</i>	747
1923						
Nombre de Vapor		Propietario		Fecha Primer Viaje		Capacidad en Toneladas
Sucre		Compañía de Navegación por el Río Cauca		Diciembre 27 de 1905		59
Cabal		Compañía de Navegación por el Río Cauca		Abril 3 de 1912		59
San Julián		Pinzón & Compañía		1913		33
Santander		Pinzón & Compañía		Julio 28 de 1915		46
Ricaurte		Compañía de Navegación por el Río Cauca		Agosto 22 de 1915		59
Cali		Pinzón & Compañía		Enero 20 de 1918		75
Manizales		Pinzón & Compañía		Enero 2 de 1921		80
Ceilán		Pinzón & Compañía		Enero 10 de 1921		70

* En la fuente figuran dos fechas del primer viaje del vapor Rizaralda, junio 19 de 1913 y agosto 1 de 1915. Decidimos acoger el año de 1913.

Danubio	Pinzón & Compañía	Abril 9 de 1921	70
Palmira	Pinzón & Compañía	Mayo 9 de 1921	110
Calarcá	Alfonso Vallejo G.	Marzo 8 de 1923	50
Armenia	Alfonso Vallejo	Sin fecha	80
Pereira	Garcés Patiño & Compañía	Marzo 8 de 1923	60
Mercedes	La Naviera del Cauca	1923	200
<i>Total vapores</i>	14	<i>Total empresas</i>	5
			<i>Total toneladas</i>
			1051

Fuente: *Anuario estadístico del departamento del Valle*, 1921 y 1923

Las pocas descripciones que se tienen referentes a la la navegación a vapor por el río Cauca, corresponden a las décadas finales del siglo XIX y a las primeras dos décadas del siglo XX. No contamos con narraciones referidas a la etapa de auge. Jorge Brisson⁴ calcula en cinco kilómetros —una legua— la distancia del casco urbano de Cali hasta las orillas del río Cauca; “el camino que conduce [...] a Puerto Simonds, poblado por pequeñas casas habitadas en su mayor parte por negros, atraviesa una campiña de matorrales poco tupidos y enteramente plana [...] Cuando falta un kilómetro para llegar [...] se eleva en calzada para atravesar potreros húmedos”. El barco es descrito como un “vaporcito sucio y desmantelado [...] tiene 30 metros de largo por 5 de ancho [...] somos una docena de pasajeros, y —cosa digan de risa— ciento veintidós hombres de tripulación y empleados, un poco menos que en los grandes vapores de la Costa del Pacífico, que tienen 30”. El valor del pasaje en primera clase entre Cali y Cartago era de \$ 9; el pasajero no tenía derecho a camarote ni a comida (Brisson, 1980: 185).

Brisson califica de monótona y penosa la navegación sobre el Cauca; las características del río varían poco. No obstante, es necesario conocerlo y tener pericia en la conducción del vapor: el “río es muy sinuoso, y continuamente ejecutamos curvas y culebros, a menudos muy cortos y reducidos, pero el piloto evoluciona con destreza, describe continuos arcos de círculo con una desenvoltura y habilidad dignas de elogio”. En su recorrido, el barco hace escala en “diminutos puertos formados por una o dos casitas [...] Encontramos a menudo grandes

⁴ La descripción de Jorge Brisson fue utilizada en un trabajo anterior, Londoño, 2011a.

balsas de guadua que trasladan mercancías: cacao, café, cueros, etc., o artículos de importación para los negociantes del interior”. Como en otros lugares de Colombia, “estas balsas son conducidas por bogas, que se sirven para dirigir las de largos remos de guadua y palancas que apoyan sobre las orillas o en el fondo. Estas balsas son provistas en el centro de un rancho o techo de caña brava. Estas embarcaciones bajan casi con tanta rapidez como el vapor, pero emplean para subir un tiempo triple o cuádruplo” (Brisson, 1980: 193, 194).

El servicio abordo no pasa los estándares de calidad exigidos por Brisson: a las 10 de la mañana “almorzamos, y el almuerzo está a la altura del vapor, es decir, malísimo”. En su viaje hacia Cartago, el vapor para en Puerto González, a la altura del municipio de Roldanillo. Allí “pasamos la noche. Me acuesto sobre la cubierta con la intención de dormir; pero ésta es una vana pretensión, porque los marineros se ponen a jugar hasta la madrugada, a una especie de lotería cuyos números son reemplazados por figuras u objetos que nombran, añadiéndoles epítetos y calificativos bufos, lo que provoca una hilaridad tan general como ruidosa”. Como si esto fuera poco, “para completar esta pequeña fiesta los zancudos me sangraron hasta el amanecer” (Brisson, 1980: 190, 193 y 194).

Félix Serret⁵ fue un viajero francés que recorrió el departamento del Valle a principios de la década de los años diez. Entró a Colombia por Buenaventura. Un trayecto del traslado a Cali lo hizo usando el Ferrocarril del Pacífico; el otro, a caballo. El desplazamiento hasta Cartago fue realizado en el vapor Sucre, “construido especialmente para la navegación fluvial”, embarcación que calificó de limitada para las necesidades “locales” dada su poca capacidad de carga: un máximo de cien toneladas de mercancías “y otro tanto de pasajeros, pero eso sí, a condición de meterlos unos contra otros como pobres sardinas”. Por estas falencias, los vallecaucanos, especialmente los “riberaños”, “prefieren continuar sirviéndose de sus mulas, de sus piraguas o de balsas, para ellos y para el transporte de sus mercancías”. Medios que alargan los viajes, pero “en un país como Colombia, en donde el tiempo no cuenta para nada, unas cuantas horas o incluso días no preocupa mucho; por otra parte, viajando por sus propios medios ellos hasta muy poco y no dependen de nadie” (Serret, 1994: 74, 75).

⁵ La descripción de Félix Serret fue utilizada en un trabajo anterior, Londoño, 2011a.

El servicio a bordo del vapor Sucre fue duramente cuestionado por Serret. Sus impresiones respecto a la calidad de la comida —colaciones— y de las personas que atendían en el comedor no son muy elocuentes. En conjunto, consideró que el menú no valía “gran cosa” y la atención “costaba todavía menos”, valoración negativa resultado de examinar la vestimenta de los dependientes y el desempeño de sus funciones:

Había dos mesas, en cada una de las cuales estaba apostado un mozo o muchacho. ¡Pero había qué ver mozos! Nadie se puede imaginar mayor suciedad, qué andrajos, qué holgazanería, ni nada más grosero. Uno de los dos, sin embargo, estaba más chorreado que del otro, ¡y para mayor colmo de la desgracia en el de mi mesa! Toda su vestimenta consistía en un pantalón roto y una camisa que, a fuerza de caer en pedazos, se había transformado poco a poco en simple camiseta; pero como esta metamorfosis había durado tanto tiempo, verdaderamente daba pena ver y sobre todo oler estos andrajos, tanta era su suciedad. Para completar la presentación de mi personaje, añadiré que él siempre estaba descalzo, mientras que su jefe permanecía obstinadamente cubierto con un pedazo de casco inglés, cuyo color original había desaparecido desde hacía tiempo en el fondo de las cacerolas. Como puede verse, el aspecto de este muchacho era menos que agradable; pero todo esto lo habríamos pasado por alto, si además no hubiera sido, al mismo tiempo, el más grosero de los criados.

Los vasos y las garrafas, que él jamás había lavado, estaban manchadas de tantas huella digitales y eran tan opacas que empañaban toda distinción entre el color del vino Rousillon y la más cristalina de las aguas. Él no podía traer desde el cuartico sucio que servía de cocina, un plato de sopa o de guisado, sin dejar de meter su dedo pulgar, con la uña sucia, dentro del caldo o la salsa. Los cubiertos, no hay para qué decirlo, no eran cambiados jamás, y si un pasajero menos tolerante que los otros le pasaba un plato para que lo cambiara, lo tomaba y salía renegando, pero en el primer recodo, lo enjuagaba con un paño de cocina, del cual se servía igualmente para limpiarse el sudor del cuerpo. Finalmente, si mientras llevaba los platos se daba cuenta de cualquier cosa insólita, como moscas, pelos o cucarachas que hubieran caído dentro, los retiraba tranquilamente con sus dedos sucios y sin disimular en lo más mínimo este gesto tampoco apetitoso.

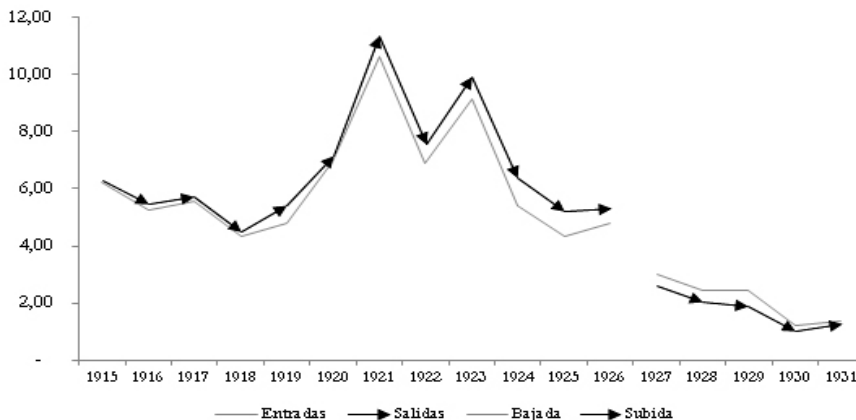
El agua que bebíamos, a falta de voto vida más generosa, habría podido ser clara y relativamente fresca, ya que teníamos a bordo dos grandes filtros de piedra porosa; desgraciadamente la pereza y el abandono que reinaban a bordo eran tales que no se servía más que el agua turbia que se recogía del río, con la ayuda de un cubo que servía para los otros usos; y, cosa insólita, el agua que sobraban los vasos se volvía echar en las garrafas para ser servida

en otro ocasión. ¡he aquí la manera como una compañía de navegación que distribuye cada año hasta el 25 por ciento de dividendos entre sus accionistas, trata a sus pasajeros en pleno siglo veinte! (Serret, 1994: 81-83).

La observación crítica al servicio prestado en el vapor Sucre no se limitó al restaurante. Los peligros para la navegación nocturna causados en épocas de verano por los bancos de arena y los troncos, posibilitaron a Félix Serret conocer el dormitorio del barco. Ubicado en la parte superior trasera, “no tenía camas ni camillas sino únicamente dos filas de tablas sobrepuestas; sobre estas plantas estrechas, peladas y duras como bancos de oficina de policía, se suponía que debíamos pasar la noche”. Tenía dos puertas de acceso, entradas que “habían sido cerradas ante la caída del sol por un pasajero más precavido que los otros” para impedir el ingreso de mosquitos —zancudos—, “aunque había mucho calor a pesar de que el aire podía circular libremente a través de las mallas metálicas que guarnecían los bastidores superiores”. Ante la imposibilidad de tener las condiciones ideales para el descanso —“tranquilidad perfecta y temperatura agradable”—, nuestro observador aceptó su suerte e instaló su mosquitero en un rincón “que no estaba tan atiborrado de maletas, sillas de montar, y otras cosas”. El viaje fue reanudado a primera hora; el vapor se puso en marcha sin anunciar su partida con los tres silbidos habituales. Mientras se alejaba, Serret observó las instalaciones del “puerto” o bodegas donde habían atracado: “dos o tres miserables chozas” (Serret, 1994: 84 y 86).

Las observaciones realizadas por Serret a principios de la década de los años diez, pueden contrastarse con las cifras del período de auge —a partir de 1915— de la navegación por el río Cauca. En cuatro o cinco años, los cambios en lo que respecta al movimiento de carga y pasajeros muestran una tendencia al crecimiento de más o menos un quinquenio, e inclusive un poco más. Quizá los estándares usados por el viajero francés le impidieron percibir los aportes de este sistema de comunicaciones a la economía y sociedad regional. No sabemos qué tan severas eran las incomodidades reseñadas por Serret para los habitantes de la región. De pronto las penurias en lo que respecta al servicio de comedor, a la calidad de la alimentación, a los espacios de descanso, etc., eran más llevaderas que las padecidas por los viajes a caballo o en las balsas y canoas que recorrían el río. Así mismo, la frialdad de las magnitudes reseñadas en los anuarios estadísticos velan las vicisitudes de los viajeros y los problemas con la carga.

Gráfico no. 5. Participación anual del movimiento de vapores en el Alto Cauca, 1915-1931



Fuente: República de Colombia, *Anuario general de estadística*, 1915-1931

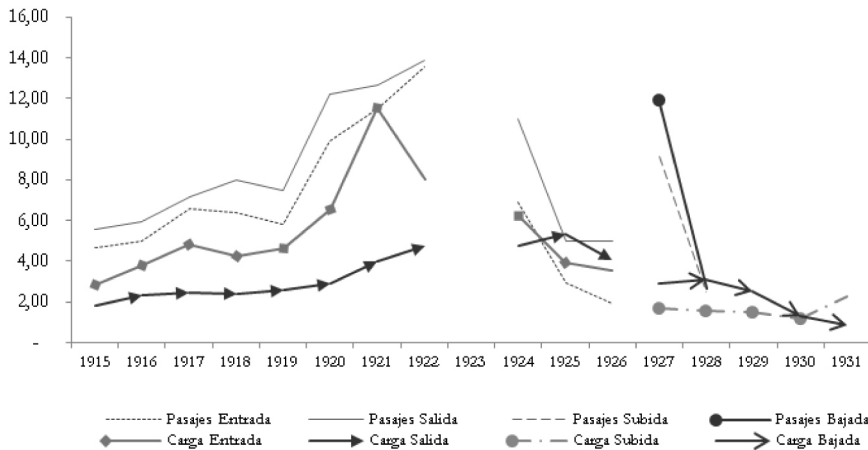
Las cifras anuales del movimiento de vapores en Colombia ubican a Puerto Mallarino con una participación, en 1915, superior al 6% en los barcos tanto de entrada como de salida, índice que oscila pero que decae hasta 1918-1919. A partir de estos años, se incrementa alcanzando su punto culminante en 1921, iniciando un descenso con fluctuaciones hasta 1926, fecha que marca el inicio de la crisis —no 1924 como lo propone Germán Patiño, ni atribuible al naufragio del vapor Caldas—. A partir de 1927, las variables de entrada y salida son reemplazadas por las de subida y bajada. En el primer caso, los guarismos caen por debajo del 2,7%; en 1930, alcanzan un nivel exiguo con 1,04%; en 1931 tiene un leve repunte con el 1,26%. En el segundo caso, en 1927 las cifras se reducen al 3,03%, y en 1930 al 1,23%. Las magnitudes de Puerto Mallarino, calculadas respecto al total nacional, no superan el 1%. Se trata de índices muy inferiores comparados con los del río Magdalena, pero superiores cotejados con los de Tumaco⁶ y Cartagena⁷ (Londoño, 2010: 8-10). Véase gráfico 5.

⁶ Bajo las categorías de Tumaco hemos agrupado los datos de la navegación a vapor por los ríos Patía y Telembí.

⁷ Bajo las categorías de Cartagena hemos agrupado los datos de la navegación a vapor por el Canal del Dique, los ríos Atrato, Sinú, León, el Puerto de Cispata y el Puerto de Cartagena. En los anuarios estadísticos de Colombia, las jurisdicciones de los puertos cartageneros cambian con relativa frecuencia, lo que

En el período 1915-1926, el movimiento de carga de Puerto Mallarino respecto al total nacional también ocupó un lugar secundario, siendo superado por los puertos más importantes del río Magdalena. Sin embargo, presentó tasas de participación más altas que las arterias fluviales articuladas en torno a Cartagena —2,90% y 2,89%— y Tumaco —0,10% y 0,38%—, respectivamente. En el período 1927-1931, años en que la navegación por el alto Cauca entra en crisis, cayó al tercer lugar en el acumulado nacional, lo que no es óbice para que supere a los puertos de menor actividad ubicados en el río Magdalena y casi a la totalidad del sistema de Cartagena —con excepción del canal del Dique—, pero pierde en el acumulado con los fondeaderos de la ciudad amurallada. De igual forma, sus cifras son muy superiores a las de Tumaco (Londoño, 2011b).

Gráfico no. 6. Participación carga (kg) y pasajes en los vapores en el Alto Cauca, 1915-1931



Fuente: República de Colombia, *Anuario general de estadística*, 1915-1931. Cálculos del autor

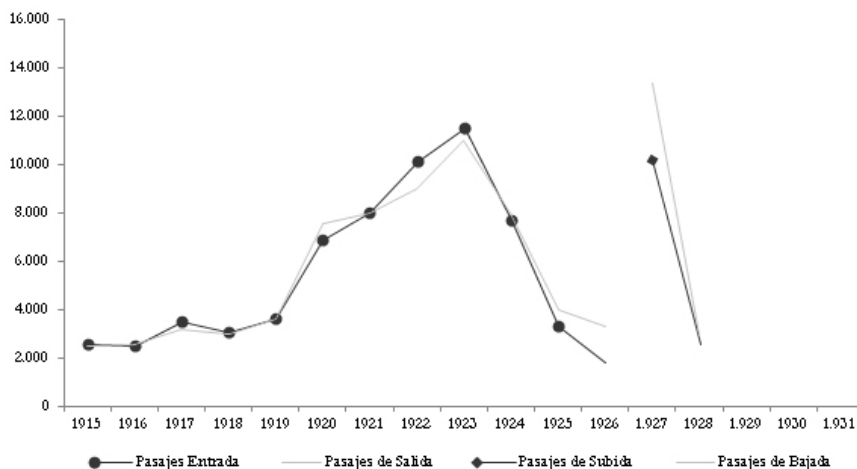
El movimiento de la carga transportada por el alto Cauca presentó un comportamiento ligeramente diferente respecto al número de vapores que surcaron esta arteria fluvial. Las tasas de participación muestran que Puerto Mallarino era

dificulta agregar los datos y no caer en cifras muy bajas e irrelevantes.

un fondeadero de entrada de productos y de mercancías, y no uno de salida. Esta información concuerda con la estructura productiva de Cali en 1915 y 1925. Para entonces, la capital del departamento del Valle experimentaba un incipiente proceso de industrialización asociado a manufacturas tradicionales de consumo local. Sus productos también eran fabricados en las otras ciudades del departamento y en los otros centros comerciales que integraban esta región económica —Manizales, Pereira y Armenia. Esta tendencia se invierte levemente hacia mediados de la década de los años veinte y en 1931, más no se trata de un cambio significativo (Véase gráfico 6).

Las tasas de entrada de mercancías y productos son más bajas que las presentadas por la participación en el número de vapores que entraron y salieron del puerto en los primeros años, pero presentan una tendencia al crecimiento hasta comienzos de la década de los años veinte, a pesar de la leve caída en 1918. Después de 1921 se inició una caída pronunciada que se extendió hasta 1931. La carga de salida presentó una tendencia menos pronunciada, en lo que atañe tanto al período de auge como al de crisis de la navegación por el alto Cauca. (Véase gráfico 6). La fuente consultada para este trabajo no ofrece información referente a la carga que llegaba y salía de Cali. Nuevamente, estamos ante un vacío historiográfico que debe superarse en futuras investigaciones para profundizar en el análisis.

Gráfico no. 7. Pasajeros movilizados por la navegación a vapor en el Alto Cauca, 1915-1931



El movimiento de pasajeros por el alto Cauca presentó un comportamiento similar al de carga y al de los vapores. La tasa de participación en 1915 es muy baja, ligeramente superior al 2%. A partir de este año creció paulatinamente, con un incremento pronunciado entre 1920 y 1924, año en que se inicia la caída. El descenso se interrumpiría en 1927, año en el que el crecimiento fue pronunciado, como también lo sería su descenso en 1928. Para el resto de años —1929-1931—no se reportaron pasajeros. De igual forma, la diferencia entre las tendencias de los pasajes de entrada y salida, subida y bajada, no es significativa. El número de pasajes vendidos es casi igual tanto para los viajeros que se dirigían a Cali como para quienes salían de allí.

El lento recorrido de los vapores por el alto Cauca, los productos y mercancías transportadas, junto con los pasajeros que se movilizaron utilizando este medio de transporte, fueron aspectos centrales en la ruptura de los archipiélagos regionales del siglo XIX. El movimiento y los intercambios fueron imponiendo otra dinámica, que fue central en la configuración de la territorialidad de la región y de su ciclo sistémico de acumulación asociado al modelo agro exportador. Dicho ciclo también se vio favorecido con la llegada del ferrocarril a la ciudad de Cali y su extensión hacia el sur y el norte, hacia Popayán y su área de influencia, y hacia la zona cafetera del departamento del Caldas. Con el ensanchamiento de la vía férrea, las dificultades técnicas de la navegación por el alto Cauca y la crisis de 1929, las actividades empresariales en torno a los vapores perdieron competitividad, lo que supuso el fin de estos emprendimientos.

El Ferrocarril del Pacífico

La construcción del Ferrocarril del Pacífico fue otro de los proyectos decimonónicos que no se materializó sino en el siglo XX. Las vicisitudes de esta obra y su importancia para la economía del departamento del Valle, desde que la primera locomotora llegó a Cali en 1915, han sido reseñadas ampliamente por la historiografía regional. Sin excepción, todos los estudios resaltan el papel articulador de este medio de transporte, y en algunos casos, no siempre de manera explícita, su importancia en el ámbito de las representaciones sociales para los grupos de poder regional: con el sonido de la locomotora llegaban el progreso y la civilización, y con ellos una nueva era de prosperidad. Uno

de los principales vacíos de estos trabajos es la ausencia de series históricas que posibiliten precisar mejor el peso de los trenes para el desenvolvimiento económico de la región.

Con la llegada a Cali del Ferrocarril del Pacífico y su extensión hacia el norte y sur del valle geográfico del río Cauca, se dinamizó la articulación de los diversos espacios y actividades productivas, y con ellos la configuración de la región económica. La integración de la navegación a vapor era limitada. Con excepción de Cali, ninguno de los centros comerciales estaba ubicado a las orillas del río Cauca. Palmira, Armenia, Manizales y Pereira, plazas o centros de negocios de gran importancia, estaban muy retiradas del río. Mientras no se presentaran alternativas, los vapores y la arriería seguirían siendo los medios de transporte más importantes. Con la extensión de la vía férrea, la apertura de caminos y la construcción de carreteras —especialmente la vía Cali-Cartago, y las que comunicaron con los departamentos de Caldas, Cauca, Tolima y Huila—, la primacía de las mulas, los bueyes y los barcos a vapor empezó a desaparecer. Las alternativas reseñadas integraron mejor el espacio económico regional, en una “unificación” que agilizó los intercambios y el desplazamiento de personas tanto dentro como fuera de la región.

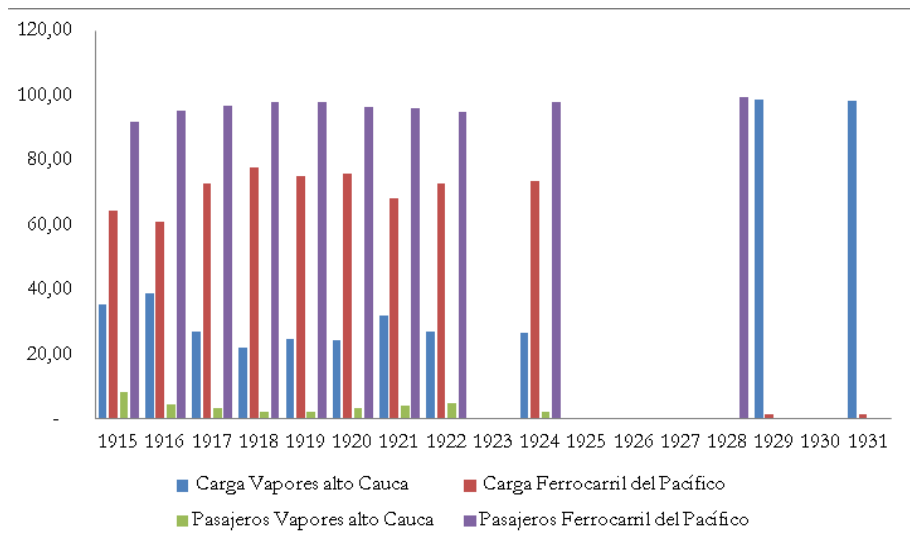
Durante el período 1915-1924, el Ferrocarril del Pacífico ocupó el sexto puesto del total nacional en movimiento de pasajeros por las vías férreas y el noveno lugar en lo referente al total de carga transportada. Estas posiciones cambiaron entre 1928 y 1974, pasando al primer lugar en pasajeros y carga hasta que comenzó a perder importancia entrados los años sesenta, cuando fue sobrepasado, en varios años, por el ferrocarril Central. En ambos casos, el año de quiebre está representado por 1942, año que identificamos como parte de la coyuntura en la que la aduana y el puerto de Buenaventura alcanzaron el primer lugar en lo que atañe al comercio de exportación e importación de Colombia. En ambos períodos las tasas de participación oscilan. Después de 1915, presentan un crecimiento constante que debemos relacionar con la extensión de la vía férrea hacia las otras poblaciones del departamento del Valle y hacia la zona cafetera. A medida que se incorporaron nuevos kilómetros de carrilera, el número de viajeros y la carga transportada se incrementó.

En el período 1915-1924, la mayoría de divisiones o empresas de ferrocarriles en Colombia presentó, tanto para el transporte de pasajeros como para el

movimiento de carga, tasas de participación inferiores al 10% sobre el total anual. En el caso de la carga, la excepción fueron los ferrocarriles de Barranquilla, Santa Marta, Girardot y Dorada. En el de pasajeros, fueron los ferrocarriles de Porce, Amagá —ambos parte de la división de Antioquia— y el del Norte Sección 2. No tenemos información para medir la incidencia de estas magnitudes sobre las estructuras socio-económicas relacionadas con las actividades realizadas por estas empresas ferrocarrileras.

Las cifras del Ferrocarril del Pacífico refuerzan el argumento que venimos sosteniendo. Sus bajas tasas de participación y su incremento paulatino en el total nacional, están asociadas en el período 1915-1924 a la extensión de la vía férrea, a la presencia en la estructura socio-económica de muchos de los elementos de una sociedad y una economía asociada a archipiélagos regionales, así como a un ciclo sistémico de acumulación articulado por el modelo agro exportador —que no tenía aún fuertes vínculos con el mercado mundial— y en tránsito hacia una región económica. Dicha transición se inició hacia 1870, pero solo en la primera mitad del siglo XX se fraguó definitivamente.

Gráfico no. 8. Carga y pasajeros transportados por los vapores en el alto Cauca y el Ferrocarril del Pacífico, 1915-1931



Fuente: República de Colombia, *Annuario general de estadística*, 1915-1931

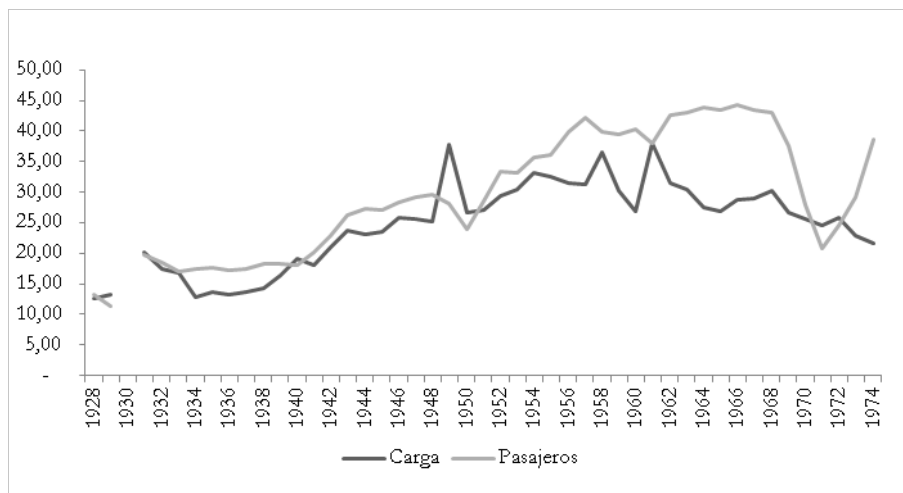
Comparados el Ferrocarril del Pacífico y la navegación a vapor por el alto Cauca con el total nacional anual de la participación de la carga, se aprecia que los vapores presentan algunas diferencias a su favor durante su período de auge. Estas serían poco a poco revertidas por los trenes, especialmente después de mediados de la década del veinte cuando se inició la crisis de la navegación. En lo que respecta al número de pasajeros, las cifras oscilan a favor de uno y otro. Si cambiamos el foco del análisis y nos concentramos única y exclusivamente en las cifras regionales, las diferencias a favor del ferrocarril son significativas, obviando un par de años a principios de la década de los años treinta (véase gráfico 8).

En lo tocante al número de pasajeros movilizados por estos dos sistemas de comunicación, las tasas de participación del Ferrocarril del Pacífico son superiores al 90%, oscilando entre el 91,81% y el 99,65%, diferencia que se presentó desde 1915 cuando llegó a Cali la construcción de la vía férrea. En otras palabras, la movilización de viajeros fue más alta entre la capital del departamento del Valle y el muelle de Buenaventura, que la efectuada por los barcos a vapor entre Puerto Mallarino y La Virginia. En el porcentaje de carga transportada las desigualdades son menores pero igualmente significativas: entre 1915 y 1924, los trenes movilizaron entre el 61,18% y el 77,79% de los productos y mercancías, mientras los vapores fluctuaron entre el 22, 21% y el 38,82%. La excepción es 1931, año en el que el tren no logró un 1% de participación.

La consolidación del café como principal producto de exportación colombiano, la configuración de un mercado interno —especialmente la demanda de la zona cafetera—, la consolidación de la producción agropecuaria de corte comercial y posteriormente de la agro industria en el valle geográfico del río Cauca, la segunda fase del proceso de industrialización en el eje Cali - Yumbo, y las vías de comunicación hacia otras regiones político administrativas y económicas del país, afianzaron las actividades del Ferrocarril del Pacífico. Este fortalecimiento se encuentra ligado a la configuración del ciclo sistémico de acumulación regional liderado por el modelo mixto de sustitución de importaciones. En los años treinta, y especialmente después de la década de los cuarenta y hasta el decenio de los sesenta, el ferrocarril se benefició de las diferentes actividades económicas, pero también articuló los distintos espacios productivos de esta región económica.

Con esta imbricación, las tenues conexiones logradas por la navegación a vapor por el río Cauca y el Ferrocarril del Pacífico en el período 1915-1930, año en el que la vía férrea llega a Manizales, pasan a un segundo plano. En adelante se fortalecerían los intercambios, desapareciendo así los elementos de la economía de patrón de archipiélago aún subsistentes. La región económica, que venía gestándose desde las últimas décadas del siglo XIX, se configuró, pero tal cristalización no fue definitiva. Con su consolidación se iniciaron los cambios que abrirían una nueva fase de configuración del capitalismo en las décadas finales del siglo XX.

Gráfico no. 9. Participación de pasajeros y carga movilizada por el Ferrocarril del Pacífico, 1928-1974



Fuente: República de Colombia, *Anuario general de estadística*, 1915-1931. Los cálculos son del autor

A partir de la década de los años treinta y hasta los años sesenta, se observa una tendencia al crecimiento en la movilización tanto de pasajeros como de carga, con unas pequeñas coyunturas de pérdida en los niveles de participación. En la segunda mitad del siglo XX, la diferencia entre los porcentajes de viajeros y carga se incrementaron, especialmente al final del período de estudio. Hacia el decenio de los setenta, la caída de los índices de pasajeros es más pronunciada que la de carga, pero se nota una recuperación en el número de usuarios que contrasta

con el continuo decrecimiento de la carga (véase gráfico 9). Estas cifras ubican al Ferrocarril del Pacífico como una pieza clave en el proceso de articulación de la economía regional, aunque cabe recordar que no fue la única. La construcción de vías de carreteras y la dinámica alcanzada por el transporte terrestre fueron el complemento de las actividades desarrolladas por los trenes y también resultaron fundamentales en la configuración del ciclo sistémico de acumulación regional jalonado por el modelo mixto de sustitución de importaciones.

La incidencia del transporte terrestre sobre la economía regional no puede interpretarse únicamente en calidad de complemento del Ferrocarril del Pacífico en la articulación de esta región económica. En el mediano plazo, éste se convirtió en la principal competencia y en uno de los factores que determinó el cierre de las operaciones ferrocarrileras. En ambos casos, es necesario emprender investigaciones pormenorizadas de la incidencia de estos medios de comunicación sobre la economía regional, sin olvidar el papel de los empresarios que desarrollaron sus actividades en torno a estas empresas.

La crisis mundial de 1974 fue el colofón del modelo mixto de sustitución de importaciones, y con éste del ciclo sistémico de acumulación regional en torno a este modelo de desarrollo. En la década de los años ochenta, y sobre todo después de 1991 con la decisión del Gobierno colombiano de abrir la economía a la competencia internacional, se configuró una nueva fase del capitalismo que modificó radicalmente la estructura de esta región económica. La internacionalización de la economía, los esfuerzos por vincularse a la cuenca del Pacífico, la incidencia de los dineros procedentes del narcotráfico, la llegada de nuevos inversionistas y los proyectos de dobles calzadas, son algunos de los factores que generaron estos cambios. Desconocemos qué tanto se transformó la territorialidad regional, y no sabemos si con las nuevas particularidades de los procesos de producción, distribución, intercambio y consumo se configuró una región económica distinta, con un ciclo sistémico de acumulación regional liderado por el sector terciario.

Conclusiones

La región fue una de las alternativas analíticas propuestas por los pioneros y las primeras generaciones de historiadores profesionales para oponerse a la producción historiográfica —historia de bronce— de la Academia Colombiana

de Historia. Esta opción posibilitó la legitimidad del proyecto “Colombia: país de regiones”. No obstante, los historiadores reflexionaron poco sobre los aspectos conceptuales, metodológicos y narrativos que entrañaba asumir una propuesta historiográfica distinta a la desarrollada por los historiadores aficionados o académicos. La excepción que confirma la regla fue Germán Colmenares, quien propuso abordar esta tarea desde una perspectiva comparativa —desafortunadamente, avanzó poco en esta dirección. El resto o la mayoría de historiadores profesionales asumió la región desde una perspectiva político administrativa, geográfica o apoyada en los presupuestos de los entes de planeación nacional. El resultado fue la configuración de la noción de región histórica y la falsa idea de estudios de larga duración, que redujeron y fragmentaron lo regional a una sumatoria de períodos históricos.

Con la apropiación y el desfase de otras propuestas historiográficas, que se alejaban de la historiografía económica y social y defendían los enfoques interpretativos, los estudios históricos regionales pasaron a un segundo plano. En este trabajo hemos querido llamar la atención sobre la importancia del análisis regional, trascendencia que pasa por distanciarse de las nociones de región inspiradas en las divisiones político administrativa, las categorías de planeación nacional, la geografía y la idea de región histórica.

En esta oportunidad planteamos una noción de región económica, y ofrecimos algunas pistas de su articulación a partir de las actividades de navegación por el río Cauca y del Ferrocarril del Pacífico. No obstante, es necesario profundizar en el estudio de las diversas actividades económicas y los distintos espacios productivos, así como en los ciclos sistémicos de acumulación regional. En esta dirección, las series presentadas merecen un tratamiento más sistemático y la incorporación de información estadística dejada al margen de este escrito por no corresponder a su objetivo. Esperamos desarrollar estas tareas en futuros trabajos de investigación.

Referencias Bibliográficas

- Almario, O. [1994]. *La configuración moderna del Valle del Cauca, Colombia, 1850-1940. Espacio, poblamiento, poder y cultura*. Cali, Colombia: Cegan Editores.
- Almario, O. [2005]. Estudios regionales e historiografía en Colombia. En O. Almario, *La invención del Suroccidente colombiano. Tomo I, Historiografía de la gobernación de Popayán y el Gran Cauca, siglos XVIII y XIX* (pp. 21-42) Medellín, Colombia: Concejo de Medellín / Corporación Instituto Colombiano de Estudios Estratégicos.
- Appelbaum, N. [2007]. *Dos plazas y una nación: raza y colonización en Riosucio, Caldas 1846-1948*. Bogotá, Colombia: Instituto Colombiano de Antropología e Historia - Universidad de los Andes - Universidad del Rosario.
- Arango, M. [1977]. *Café e industria. 1850-1930*. Bogotá, Colombia: Carlos Valencia Editores.
- Arrighi, G. [1999]. *El largo siglo XIX. Dinero y poder en los orígenes de nuestra época*. Madrid, España: Ediciones Akal.
- Arroyo, J. H. [2006]. *Historia de las prácticas empresariales en el Valle del Cauca*. Cali, Colombia: Programa Editorial Universidad del Valle.
- Barona, G. [1992]. Primera fase del proceso de industrialización del Valle del Cauca. En A. Valencia y F. Zuluaga (Comp.), *Historia regional del Valle del Cauca* (pp. 203-223) Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Barona, G. [1995]. *La maldición de midas en una región del mundo colonial. Popayán 1730-1830*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Barros, J. A. [2005]. História, região e espacialidade. *Revista de História*, 10 (1), 95-128.
- Bejarano, J. A. [1990]. El todo y las partes. A propósito de los vínculos entre historia nacional e historia regional. En H. Correa (Ed.), *Contra el caos de la desmemoriación* (pp. 198-213) Bogotá, Colombia: PNUD – PNR - Colcultura.
- Brisson, J. [1980]. A pie de Cali a Medellín, en 1890. En E. Congrains (Dir.), *Las maravillas de Colombia*, Tomo IV. Bogotá, Colombia: Editorial Forja.
- Colmenares, G. [1972]. El papel de la historia regional en el análisis de las formaciones sociales. *Ideología y Sociedad*, (12), 75-81.
- Colmenares, G. [1983]. *Cali Terratenientes, mineros y comerciantes*. Bogotá, Colombia: Banco Popular.

- Colmenares, G. [1986]. Castas, patrones de poblamiento y conflictos sociales en las Provincias del Cauca, 1810-1830. En G. Colmenares, Z. Díaz, J. Escorcía, y F. Zuluaga, *La independencia. Ensayos de historia social* (pp. 137-180) Bogotá, Colombia: Instituto Colombiano de Cultura.
- Colmenares, G. [2002]. La batalla de los manuales en Colombia. *Historia y Espacio*, (15), 87-99.
- Colmenares, G. [2007]. La formación de la economía colonial (1500-1740). En J. A. Ocampo (Comp.), *Historia económica de Colombia* (pp. 21-59) Bogotá, Colombia: Editorial Planeta Colombiana - Fedesarrollo.
- Dávila Ladrón de Guevara, C. [SF]. *El empresario colombiano en una perspectiva histórica*. Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes.
- Díaz, Z. [1983]. *Guerra y economía en las haciendas. Popayán, 1780-1830*. Bogotá, Colombia: Banco Popular.
- Escorcía, J. [1983]. *Desarrollo político, social y económico. 1800-1854*. Bogotá, Colombia: Banco Popular.
- Fogel, R. W. [1972]. *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de los Estados Unidos. Ensayos de historia econométrica*. Madrid, España: Editorial Tecnos.
- Hyland Preston, R. [1983]. *El crédito y la economía. 1851-1880*. Bogotá, Colombia: Banco Popular.
- Joaching, K. H. [1994]. Los caballeros andantes del patriotismo. *Historia y Espacio*, (15), 101-121.
- Kalmanovitz, S. y López Enciso, E. [2006]. *La agricultura colombiana en el siglo XX*. Bogotá, Colombia: Fondo de Cultura económica - Banco de la República Colombia.
- Leal León, C. [2005]. Un puerto en la selva. Naturaleza y Raza en la creación de la ciudad de Tumaco, 1860-1940. *Historia Crítica*, (30), 39-65.
- Londoño Motta, J. E. [2003]. La frontera: un concepto en construcción. En C. I. García (Comp.), *Fronteras, territorios y metáforas*. Medellín, Colombia: Hombre Nuevo Editores.
- Londoño Motta, J. E. [2003]. “Los Procesos de Frontera y de Colonización en el norte del Suroccidente Colombiano. Un modelo Alternativo a la Colonización Antioqueña de James Parsons”. Tesis Maestría, Universidad Industrial de Santander.

- Londoño Motta, J. E. [2010]. “Las empresas de navegación a vapor por el río Cauca. Una visión de conjunto”. Ponencia presentada en el XV Congreso de Historia de Colombia. Bogotá, Colombia: Asociación Colombiana de Historiadores. Documento inédito.
- Londoño Motta, J. E. [2011a]. “De región decimonónica a región nacional: la configuración institucional del departamento del Valle, 1910-1948”. Tesis PhD, Universidad Andina Simón Bolívar.
- Londoño Motta, J. E. [2011b]. “Aduanas y puertos en el Caribe y Pacífico colombiano. Una perspectiva comparada, 1870-1974”. Ponencia presentada en el I Congreso Internacional de la Asociación de Historia Económica del Caribe. Santa Marta, Colombia. Documento inédito.
- Londoño Motta, J. E. [2012]. *Path dependence*, instituciones y ordenanzas en la configuración del departamento del Valle, 1910-1949. *CS*, (8), 279-314.
- Melo, J. O. [1992]. La historia: perplejidades de una disciplina consolidada. En J. O. Melo, *Predecir el pasado: ensayos de historia de Colombia* (pp. 7-19) Bogotá, Colombia: Fundación Simón y Lola Guberek.
- Nieto Arteta, L. E. [1949]. *El café en la sociedad colombiana*. Bogotá, Colombia: Breviarios de orientación económica.
- Nieto Arteta, L. E. [1975]. *Economía y cultura en la historia de Colombia*. Bogotá, Colombia: Ediciones Tiempo Presente.
- Ocampo, J. A. [1984]. *Colombia y la economía mundial. 1830-1910*. Bogotá, Colombia: Fedesarrollo - Siglo XXI Editores.
- Ordóñez Burbano, L. A. [1995]. *Industrias y empresarios pioneros, Cali 1910-1945*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Ocampo, J. A. [1984]. *Colombia y la economía mundial. 1830-1910*. Bogotá, Colombia: Fedesarrollo - Siglo XXI Editores.
- Ocampo, J. A. [1984a]. El desarrollo económico de Cali en el siglo XX. En J. A. Ocampo y S. Montenegro, *Crisis mundial, protección e industrialización* (pp. 367-400) Bogotá, Colombia: Fondo editorial Cerec.
- Ocampo, J. A. y Tovar, C. [2003]. Colombia en la era clásica del “desarrollo hacia adentro” (1930-1974). En E. Cárdenas y R. Thorp (Comp.), *Industrialización y Estado en la América Latina. La leyenda Negra de la Posguerra* (pp.321-372) México, D.F., México: Fondo de Cultura Económica – El trimestre económico.

- Patiño, G. [1992]. Herr Simmonds y el primer viaje del vapor “Cauca”. En G. Patiño, *Herr Simmonds y otras historia del Valle del Cauca* (pp. 81-122) Cali, Colombia: Corporación Universitaria Autónoma de Occidente.
- Posada Carbó, E. [1998]. *El Caribe colombiano. Una historia regional (1870-1950)*. Bogotá, Colombia: Banco de la República - El Áncora Editores.
- Santos Delgado, A. y Sánchez Mejía, H. [2010]. *La irrupción del capitalismo agrario en el Valle del Cauca. Políticas estatales, trabajo y tecnología, 1900-1950*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Serret, F. [1994]. *Viaje a Colombia, 1911-1912*. Bogotá, Colombia: Banco de la República.
- Valdivia, L. [1992]. *Economía y espacio en el Valle del Cauca. 1850-1950*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Valdivia, L. [1994]. *Buenaventura, un desarrollo frustrado: evolución económica y social del puerto*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Valencia Llano, A. [1993]. *Empresarios y políticos en el Estado Soberano del Cauca*. Cali, Colombia: Universidad del Valle.
- Valencia Llano, A. [1996]. El desarrollo económico del Valle del Cauca (1875-1890). En A. Valencia Llano, *Indios, encomenderos y empresarios en el Valle del Cauca* (pp.117-164) Cali, Colombia: Gobernación del departamento del Valle.
- Valencia Barrera, G. A. y Agudelo Vanegas, F. A. [2008]. Banca y economía en Armenia y el Quindío. En A. Betancourt Mendieta (Ed.), *Policrompías de una región. Procesos históricos y construcción del pasado local en el eje cafetero* (pp. 159-180) Pereira, Colombia: Red de Universidades Públicas del Eje Cafetero – Alma Mater, Universidad Autónoma de San Luis Potosí.
- Van Young, E. [1991]. Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas. En P. P. Herrero (Comp.), *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional* (pp. 99-122) México D. F., México: Instituto Mora - Universidad Autónoma Metropolitana.
- Vásquez Benítez, E. [1992]. Desarrollo económico y patrón de desarrollo vallecaucano. *Pliegos administrativos y financieros*, 16.
- Vásquez Benítez, E. [1996]. Panorama histórico del desarrollo económico vallecaucano. *Derecho y Sociedad*, 1, 5-63.

- Vásquez Benítez, E. [2001]. *Historia de Cali en el siglo XX*. Cali, Colombia: Artes gráficas del Valle.
- Vásquez, E. y Arroyo, J. H. [2006]. Factores ocultos del desarrollo. Reseña histórica del Valle del Cauca. *Observatorio económico y social del Valle del Cauca*, (7), 25-44.
- Vásquez, E. y Arroyo, J. H. [2008]. Factores ocultos del desarrollo. Reseña histórica del Valle del Cauca. Segunda parte. *Observatorio económico y social del Valle del Cauca*, (8), 11-39.
- Wallerstein, I. (Coord.). [1999]. *Abrir las ciencias sociales. Informe de la comisión Gulbenkian para la reestructuración de las ciencias sociales*. México D.F., México: Siglo XXI Editores - Universidad Nacional Autónoma de México.