

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

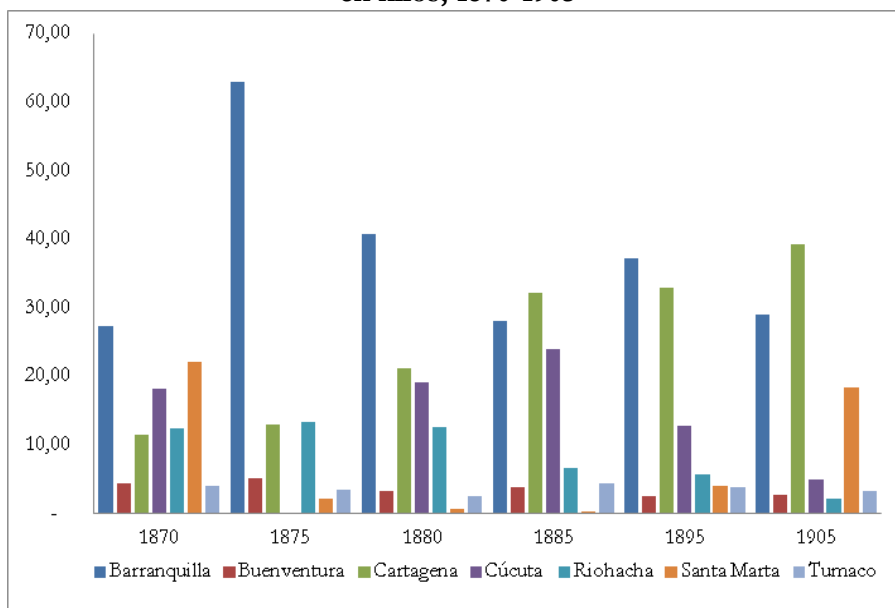
los colores (mestizos), mediante otras formas pre capitalistas de sujeción de la mano de obra. De igual forma, se presentó la caída de la productividad de las minas y las limitaciones tecnológicas para superar este inconveniente. Con el agotamiento de los yacimientos auríferos y el cuello de botella 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

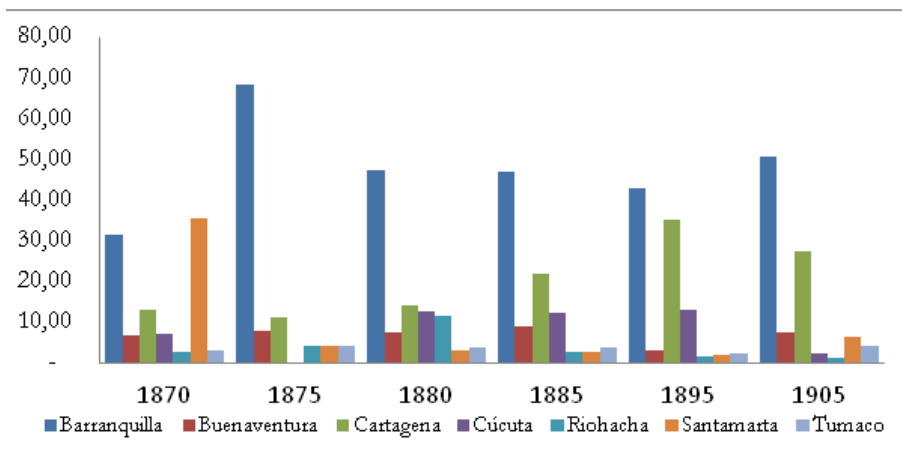


Fuente: República de Colombia-Ministerio de Hacienda y Tesoro, Dirección General de Estadística, *Estadística de la República de Colombia, 1905*, p. 142. Los cálculos son del autor

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.

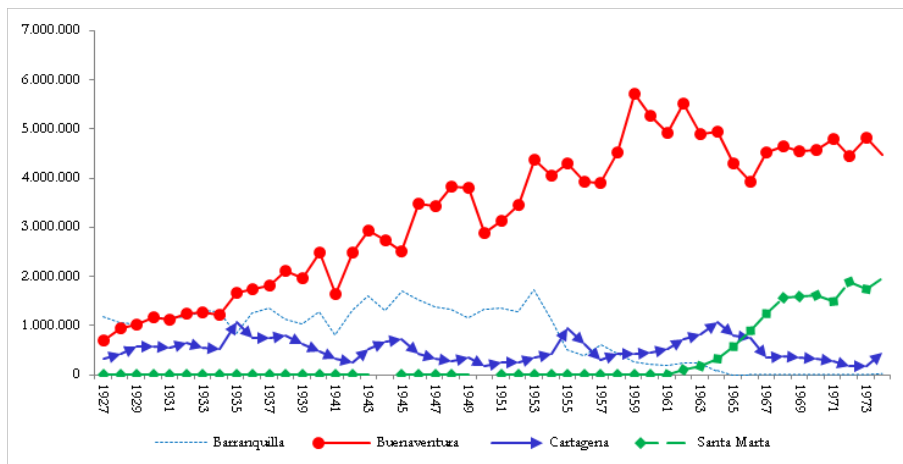
La acumulación de capital generada por el café, las coyunturas internacionales —la Gran Depresión en 1929 y la II Guerra Mundial entre 1939 y 1945—, el intervencionismo estatal y las políticas económicas de los gobiernos liberales del período 1930-1946, la consolidación del mercado interno y el desarrollo

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 dirigirlas 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 “riberños”, “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.

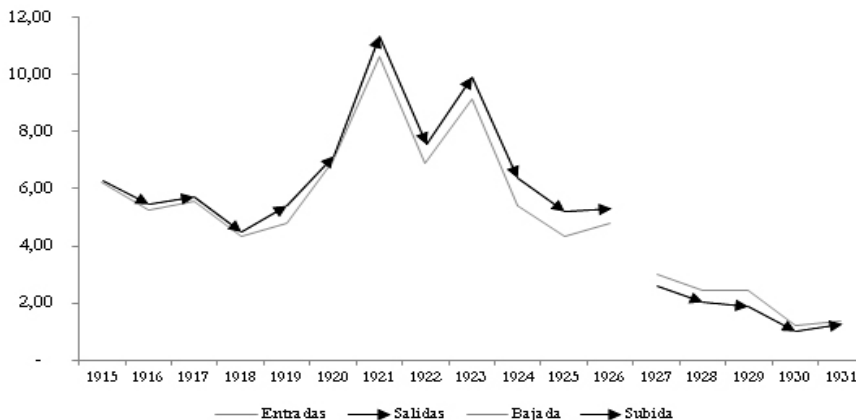
El agua que bebíamos, a falta de voto vida más generosa, habría podido ser clara y relativamente fresca, ya que teníamos a bordo dos grandes filtros de piedra porosa; desgraciadamente la pereza y el abandono que reinaban a bordo eran tales que no se servía más que el agua turbia que se recogía del río, 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

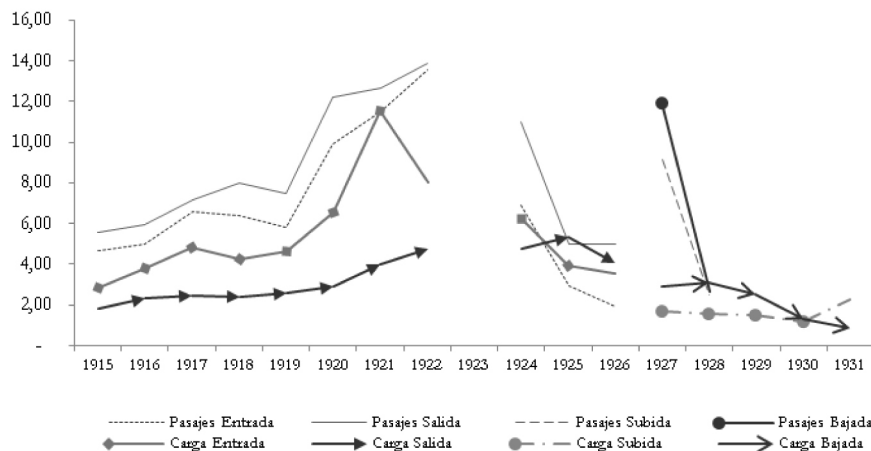
Las cifras anuales del movimiento de vapores en Colombia ubican a Puerto Mallarino con una participación, en 1915, superior al 6% en los barcos tanto de entrada como de salida, índice que oscila pero que decae hasta 1918-1919. A partir de estos años, se incrementa alcanzando su punto culminante en 1921, 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

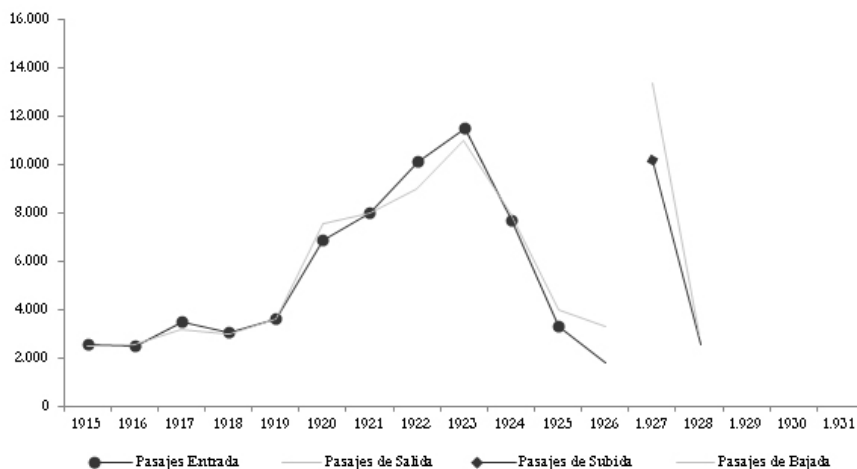
El movimiento de la carga transportada por el alto Cauca presentó un comportamiento ligeramente diferente respecto al número de vapores que surcaron esta arteria fluvial. Las tasas de participación muestran que Puerto Mallarino era

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.

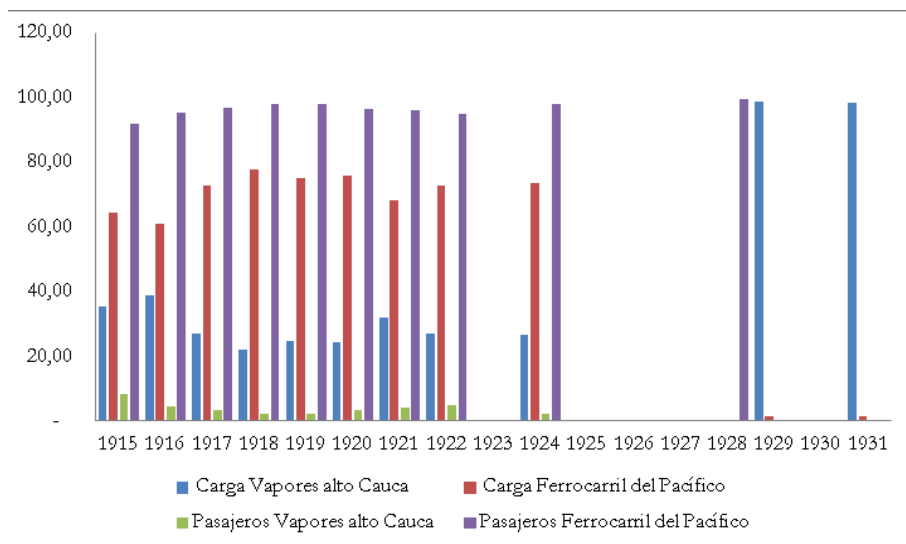
Durante el período 1915-1924, el Ferrocarril del Pacífico ocupó el sexto puesto del total nacional en movimiento de pasajeros por las vías férreas y el noveno lugar en lo referente al total de carga transportada. Estas posiciones cambiaron entre 1928 y 1974, pasando al primer lugar en pasajeros y carga 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

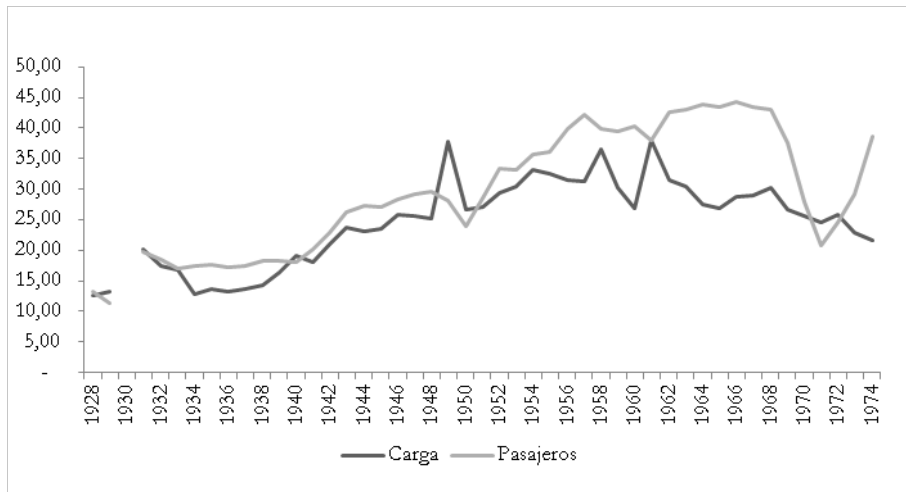
Comparados el Ferrocarril del Pacífico y la navegación a vapor por el alto Cauca con el total nacional anual de la participación de la carga, se aprecia que los vapores presentan algunas diferencias a su favor durante su período de auge. Estas serían poco a poco revertidas por los trenes, especialmente 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.